

### 第30回国土交通省政策評価会

平成25年4月24日

【中見企画専門官】 それでは、先生方おそろいのようなので、ただいまから第30回国土交通省政策評価会を開催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、田辺委員につきましては本日ご欠席のご連絡をいただいております。

また、今回も政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインにのっとりまして、傍聴可能な会場設定としておりますので、ご理解賜りたいと存じます。

それでは、まず杉田政策統括官からご挨拶を申し上げます。

【杉田政策統括官】 おはようございます。政策評価担当の政策統括官の杉田でございます。第30回の政策評価会の開催に当たりまして、一言ご挨拶をしたいと思います。上山座長をはじめ政策評価委員の皆様、日ごろより政策評価制度の適切な実施のため、基本計画の策定、政策評価についての基本的かつ重要な決定等に当たり数々のご助言をいただいているところでございまして、まことにありがとうございます。本日、ご多忙の中ご出席いただきまして、重ねて御礼申し上げます。

国土交通省としましても政策評価を徹底して行うということでございまして、昨年度の政策レビュー結果につきましては後ほどご説明をさせていただきますけれども、3月に取りまとめて公表してございます。本日の政策評価会では、今年度に取りまとめる政策レビューの取り組み方針についてご審議をいただくことになっております。今年度はテーマ数が3つということですが、いずれも大変重要なテーマということですので、ぜひ引き続きご熱心なご議論を賜りたいと。それから、今後とも国土交通省の政策評価制度の継続的な改善に向けてご助言を賜りますことをお願い申し上げます。

まことに簡単ではございますが、ご挨拶にかえさせていただきます。

【中見企画専門官】 それでは、議事に入ります前に資料の確認をさせていただきます。

お手元をご確認いただけますでしょうか。まず一番初めに議事次第、資料一覧、委員名簿、座席表と、資料続いております。お手元に冊子がございますけれども、こちらにつきましては、平成23年度から24年度の政策レビュー評価書をお配りさせていただいております。これが資料1としております。

資料2-①としまして、平成25年度政策評価のスケジュール（案）、資料2-②としまして、平成25年度政策レビューテーマ一覧、資料2-③としまして、政策レビューテーマ一覧でお配りさせていただいております。

資料3ですが、資料3-①としまして、不動産投資市場の条件整備、資料3-②としまして、人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善という資料をお配りしております。資料3-③としまして、地理空間情報の整備、提供、活用という資料。これで全てになります。

また、委員の方々のお席には、最後に各テーマの審議時に発言できなかったご意見をご記入いただくためのテーマ別意見記載用紙をお配りしておりますので、ご確認いただければと存じます。

その他、何か抜けている資料等がございますでしょうか。よろしいですか。それでは、議事に入らせていただきます。今後の議事進行は上山座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

**【上山座長】** おはようございます。去年までレビューのテーマは8個ということで、我々も、事務方も大変だったんですが、今年から原則4個、今年はたまたま3つということで、その分深い議論ができるのではないかと思います。今日は、今年度の初めということで、3つのテーマそれぞれについて局のほうから概要を説明いただいて、どういう評価方針で臨むのかということについて議論をしたいと思います。

**【勢田政策評価企画官】** その前に、まず1番目の報告事項ということで、先ほどから話が出ておりました、これ、どうもありがとうございます。

それから、若干の説明でございますが、お手元の資料2-①でございます、スケジュールだけ若干触れさせていただきたいと思います。年間のスケジュールが書いておりまして、3番に政策評価会ということで薄く黒くハッチングしている、これが本日でございます。政策評価会の委員の方におかれましては、その後7月ごろに政策チェックアップのところでもう一度、それから12月に政策レビューに関してもう一度ご意見をいただくと。それから、秋につきましては個別に政策レビューについてご指導をいただくというスケジュールになってございます。

では、資料2-②でございます。平成25年度の政策レビューテーマ一覧のところでございます。先ほど座長のほうからもお話がありました、原則4つでございますが、今年度はここで示しております3つになっております。実は、昨年の段階までで、4つ目といた

しまして、社会資本ストックの戦略的維持管理というテーマがございました。ただ、皆様もご承知のとおり、昨年暮れに笹子トンネルの事故等がありまして、その中で国土交通大臣が議長を務めていただく中での老朽化対策会議というのを国土交通省、省を挙げて取り組んで、今年の3月21日にメンテナンスにつきましての当面の講ずべき措置ということでまとめたところでございます。

そういうタイミングもございまして、その措置についてもしかるべきときにレビューをしたほうがいいのかという形の中で、急遽でございますが、1つテーマを外させていただいております。なお、社会資本ストックの戦略的維持管理は28年度に政策レビューを行うという形にさせていただきました。

それから、資料2-②は過去のレビューテーマの一覧でございます。何かの参考にしていただければと思います。

それでは、政策レビュー、3つの1つ目でございますが、不動産投資市場の条件整備ということで、土地・建設産業局のほうから説明をさせていただきます。

なお、説明につきましては15分を予定しております。その後10分の意見交換という形で考えております。15分の中で13分で鈴を1鈴鳴らさせていただきます。15分で2鈴と。済みません、例年のことでございますので、よろしくお願いいたします。

それから、この不動産投資市場につきましては、平成19年度に不動産取引価格情報の開示ということで一度政策レビューをしております。参考にその資料も添えておりますので、何かの参考にしていただければと思います。

では、発表は企画課の河田課長、それから不動産市場整備課の室長の宮坂室長、それから大臣官房参事官の渡部課長補佐のお三方でお願いいたします。よろしくお願いいたします。

**【河田企画課長】** それでは説明をさせていただきます。土地・建設産業局で企画課長をしています河田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速説明に入らせていただきます。不動産投資市場の条件整備ということで、資料3-①に沿いまして説明をさせていただきます。基本的には、後ろのほうでつけさせていただきますパワーポイントで、ここに挙げていただいている論点について意識しながら説明を進めさせていただきます。

まず、不動産投資市場と不動産の証券化でございます。まず不動産証券化の意義について、1ページ目で書かせていただいております。いろいろ書いてございますけれども、一

番大きな国民目線的な点からしますと、4つ目の丸でございますけれども、新たな投資商品を提供する。不動産単体ですと、やっぱり1個の商品の価格が100億、200億というところで、幅広く国民に投資していただくということはなかなか難しゅうございますけれども、それを小口化しまして幅広く提供することによりまして、投資家の方々の選択肢を拡大していくというのが国民目線で見たとときの証券化の一番大きな意義だと思っております。

そういうことをすることによりまして、この2つの中で都市開発の推進ということで書かせていただいておりますけれども、財政状況が非常に厳しい中で都市基盤施設の整備を充実していく。公園とか、道路とか、そういうようなもの、オープンスペース、いろいろございますけれども、そういったものを充実させていく、それから土地利用を転換させていくと、そういう広域的な機能を発揮させていくということが不動産証券化の大きな意義でございます。このことによりまして、一番下に書いておりますけれども、中心市街地の活性化など、既存ストックを生かしたまちづくり、都市再生のための手法として有効であるという基本的な認識を持ってございます。

次のページをご覧くださいと思います。2ページ目でございますけれども、不動産資産と証券化された資産の規模を比較させていただいております。不動産の全体の価格としまして約1,700兆円あるわけでございますが、その中で証券化されたものはわずか33兆円にすぎないというような状況でございます。こういったようなことで、証券化された不動産の規模を順に拡大していくというような取り組みを積極的に行っていく必要があるというように認識しているところでございます。

次のページをお開きいただきたいと思います。証券化手法の概要ということでございまして、4スキームが基本でございます。要は投資家から資金を集めて不動産の取得・運用を行って、その収益を分配する仕組みというようなことでございます。特に今よく使われているのは、この一番下のGK-TKスキームでございます。

それから、今般不動産特定共同事業法の改正案を国会にご相談させていただいて、提出させていただいているところでございますけれども、不動産特定共同事業というふうにも実物資産を直接証券化していくという枠組みもございます。

次のページをお開きいただきたいと思います。4ページ目でございます。不動産証券化の関係者を書かせていただいております。一言で言いますと、不動産鑑定士、ERレポートをつくる1級建築士みたいな、そういうデューディリジェンスに携わる人から、弁護士、

会計士等々、それから金融機関等、関係者は非常に多岐にわたっております。国土交通省はその全体のコーディネーターとしての役割を果たしていくということでございます。特に金融部門との連携という観点から、銀行、証券会社等々との関係を密接に図っていく、Jリートにつきましては上場していますので、そういったような連携を図っていくということに心を砕いて行政をやらせていただいております。

次の5ページ目でございます。不動産証券化の実績の推移ということで書かせていただいておりますが、やはりリーマンショックでかなり落ち込んでおります。それが徐々に戻りつつありまして、平成23年度は2,341、2.3兆円レベルまで回復しているという状況でございます。

6ページ目をお開きいただければと思います。日本のREIT市場の規模ということで、まだまだ小さいということでございまして、収益不動産市場の規模としまして、アメリカの4割であるのに、我が国の上場REIT市場の規模はアメリカの1割にすぎないということです。まだ道半ばということなので、こういった規模を拡大していくということで行政展開をさせていただいております。

次に7ページをお開きいただければと思います。日本とアメリカの比較をするのが一番わかりやすいということでございますが、日本のREITはほとんどオレンジ色のオフィスについてのREITでございます。アメリカはいろいろな種類がたくさんありまして、例えばヘルスケア施設ということで老人ホームとか、そういったものに特化したREITもございまして、こういった投資の対象を拡大していくというのが1つの大きなテーマになってございます。

次の8ページ目をお開きいただければと思います。課題としまして、証券化の対象として、取得された不動産の所在地につきましてはほとんどが東京が6割をしめているということでございます。地方都市でもこういうニーズが必ずあるというのが私どもの認識でございまして、これを地方でも広めていくということで取り組んでいきたいと思っております。

次、9ページ目をお開きいただきたいと思っております。証券化といいますと、今まで話したように既存物件を小口化して投資していただくというような枠組みが基本ではあるんですが、開発型という、まだ現にない物件をつくっていくプロセスでお金を集めていくというような枠組みもございまして。こちらのほうは既存物件以上に進んでいない、リーマンショック後低下しているということでございまして、ピーク時184件あったものが36件、

それから額ベースで申しますと790億円あったのが150億円に減少しているというような状況でございます。そういったことで、開発型の証券化も推進していく必要があるという認識を持ってございます。

次、10ページ目をお開きいただければと思います。個人の金融資産ですけれども、その運用先、米国等々では不動産にもよく投資をされておりますけれども、我が国におきましてはこの緑色で書かれました株式以外の証券と、ここの96兆円の内数というのが証券化された不動産を含めたものでございまして、そういったものが少ないということで、こういった部分の改善を進めていく必要があるという認識を持ってございます。

次、11ページ目でございます。年金資産についても不動産への投資があまり進んでいないという状況でございまして、運用資産額74兆円の中で不動産の占める割合はわずか0.87%ということでございまして、こういったことをより多様化していく必要があるというふうに考えております。

次、12ページ目でございます。不動産の投資家の投資先として、外国の投資家のウエートがかなりあるわけでございますけれども、その評価は厳しい面がございます。真ん中のあたりに書いていますけれども、情報の充実度、透明性に関する評価が低い。具体的に申しますと、なかなか英語で投資の情報を得られないというのが1点。それから、利回りに関する情報、賃料に関する情報が数字ベースでなかなか具体的に出してもらえないという評価がございまして、そういった点を改善していくことが必要かなという認識を持ってございます。

次、13ページ目でございます。不動産に関する情報という観点から申しますと、東日本大震災等がございましたし、今後も南海トラフの地震があるということで、政府全体でいろいろな推測の取り組みをしているわけでございます。そういった観点から耐震性能とか、免震等々、地震に関する情報については比較的充実度が高まってはきておりますけれども、その他の自然災害のリスクですとか、最近の省エネ性能に関する情報等々については不十分であるという認識を、外国の投資家の方々は持っておられます。そういった外国の投資家にも、きちんとした形で情報を提供できるという取り組みをやっていきたくと考えてございます。

そういうことで、以上、私どもが不動産の証券化について取り組む姿勢につきまして、概要を説明させていただきました。その結果、どうなっているのかというのを取りまとめたのが14ページ目に書かせていただいております。

過去の実績値ということで、平成19年の42兆円から始まりまして、徐々にではありますが伸びてきているということで、平成23年度におきましては51兆円。24年度の実績は今集計中でありまして、まだ出させてはいただいておりませんが、徐々に伸びてきているという状況でございます。こういったトレンドがなかなか一朝一夕にがーっと伸びていくというものでもないと思いますけれども、先ほど申し上げたような情報の充実ですとかいうこと、各それこそプレーヤー、投資家の方々、個々の国民の方々等々のいろいろなご指摘に耳を傾けながら、一つ一つ改善を積み重ねていきたいというふうに思っております。

日銀さんもJリークの借入れ額を300億円、今回のアベノミクス関連の金融緩和の中でJリークも購入していただけるということでございますので、私どもとしましては、そういった各プレーヤーの方々の意見に虚心坦懐に耳を傾けながら取り組みを進めてまいりたいと思っておりますので、いろいろなご指摘を評価委員の方にもお願いできればありがたいと思っております。

これで私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。

最初に私からいいですか。説明は今日初回ということもあって、後ろのほうなどは、個人金融資産がどれぐらい不動産に行っているかとか、一般的な話と証券化の話と両方ありました。しかし、このテーマの不動産投資市場の条件整備という言葉だけ読むと、かなり幅広く、いわゆる普通のビルに資産家が投資するのも含むような感じに見える。広く不動産の流通とか投資を促進したいということなのか、それとも証券化市場というところに限って議論するのか、あるいは、むしろさらにその中でもJリークの話なのかというのがちょっとよくわからない。これはどうしますか。

【河田企画課長】      そこは、私どもとしましては、幅広く不動産投資市場、不動産市場にいろいろな課題がございます。今特に大きいのは、少子高齢化が進んでいく中で不動産のストックがこういうふうに大きく積み上がっていて、それを有効活用していくという視点で、いろいろな形で投資のお金を調達したいというように思っております。そのことによりまして都市再生の取り組みなども進みますし、国民の方々の幸福につながるのではないかと考えておりますので、そこは幅広く不動産市場の活性化という視点で取り組んでいきたいと考えているところでございます。

【上山座長】      はい、わかりました。それでは、それを前提にどういう切り口、仮説で

いくのかという議論をしたいと思います。依然広いので、大変だと思いますが。

【河田企画課長】 はい。

【上山座長】 市場をまず最初に分ける必要がありますね。おっしゃった問題意識は、私は国益に沿ったものだと思います。ストックとしての不動産というのは確かに非常に大きい。その質の改善という意味で、建てかえだとか、小口化とか、流通促進とか、いろいろな金融的な活性化がないと物理的なものの改善とか生産性向上も進まなそうだと思うんですね。

だから、ハードとしての不動産の質の向上という観点から見てもそうだし、もちろん、都市再生とかまちづくりから見てもそうだと思うんです。一方で、年金基金の有利な投資先を探すとか、あるいは海外からの資本の流入促進とか、金融的な面から見ても、不動産が低調であると、全体的に金融市場が活性化しないので、そちらの面からも重要です。

一方、それとは全く別の話で投資家の保護であるとか、消費者保護的な議論が当然ある。今日は前半がわりと証券化の話になっていて、後半はかなり幅広く議論されている。これは多分前後を逆にして、先に日本の不動産市場というものがわりとスタティックで流通性に乏しいとか、あるいは品質向上があまり進まないのは、やはり所有が固定化しているからだとか、何かそういう現状分析が要るのではないかと思うんです。

日本の不動産投資市場の特性、改善課題が多分最初にあって、それから、もう一個別の切り口から同列で投資市場における不動産の位置づけという分析が要る。金融商品としての不動産の日本における魅力度とか、Jリートができたので投資商品としては増えたとは思いますが、それ以外も含めた商品はこういうものがあって、それぞれ魅力度としてはこんな感じだみたいな整理です。

不動産という切り口と、金融商品という切り口の2つからまず位置づけの整理をして、それからたぶん国際比較をする。アメリカだけが全てではないと思うんですけれども、日本の特性みたいなものを整理をして。そこから課題を出して、その先で課題を絞り込むような気がするんですね。リートだけとってみても、セカンダリーマーケットの情報開示の問題とかは、各論の各論の各論、3段階ぐらい先のところにあって多分今世の中で議論になっているテーマでしょう。課題認識としてはかなり幅広く、かつ本質的なところまでわかっていますというのを1回洗い直す。その中で、例えば全部で25個あるのはわかっているけれども、その中で我々が最も重要だと思って今レビューするのはこの4つですとか、何かそういう絞り込みの作業がまず数カ月必要だと。そこから次が、多分ほんとうのレビ



ユーではないかなと思うんですね。もう一回、多分これは議論をしていく必要があると思うんですね。

それから、誰が評価するかという問題があって、海外投資家がこう言っていますとか、あるいは一般国民の心配事はこうですというのもあるんですけども、やっぱりこれは専門家がどう見ているかというのがすごく大事。金融の専門家とか、不動産の専門家が日本の不動産市場の現状をどう見ておられるかというのはかなり重要だと思う。役所の自己点検では、そもそもこれはなかなか難しいのではないかなと思うんです。本気でやるのはプロジェクトチームを組んでやる必要があるし、有識者を集めて議論をすることが要るんじゃないかなと思います。それはテーマを絞った後の話ですが。

あとここの第三者の知見の活用という、資料3-①の最初の紙に、国土審議会政策分科会で議論するとなっていますが、こういうタイプの会議体では知見を活用したことになる。大げさな会議は要らないと思いますが、専門家数人に来ていただいてご意見を聞くとか、インタビューに行くというのでもいいと思いますから、ほんとうのプロに今、現状どうなのかということの評価をしていただく必要があるんじゃないかなと思います。

ほかの方、いかがですか。

**【山本委員】** 座長、おっしゃる方針で私もいいと思うんですけども、やっぱり不動産投資市場をもう少し相対化して見ないとわからないと思うんですね。したがって、いろいろなアンケート調査をされるというのも、この不動産に絞っていろいろされるということなんですけれども、やっぱりそこは外国との比較もありますけれども、日本におけるほかの投資市場のマーケットとどういう……。例えば同じ経済ショックの場合でも、どれぐらい変動があったのかとか、そういうことを踏まえた情報の開示だとか、違いがないと、淡々なる事実の提示になってしまうような気がするんですけども。

それともう一つは、条件整備ということは、確かに国土交通省としてはそういうスタンスだと思うんですが、条件整備をよくすれば育つような話なのか。これ、税制か何かもたしかいろいろされていたと思うんですけども、条件整備の範囲をどこまで持つのかによっても、また座長おっしゃったような視点が違ってくると思いますので、そこら辺、ちょっと検討していただければと。

**【上山座長】** どうぞ。

**【佐藤委員】** おそらく不動産投資市場につきましてはこう言うべきで、外部要因というのはどういう外部要因があるのかということを少し整理する必要があると思っています。

例えばよく言うように、貯蓄から投資へと、リスクマネーをもっと喚起しようというのはずっと言われていることなのですが、なかなか進んでいない。これは別に不動産投資市場に限ったことではなく、株式市場、一般的にもそうですし、ベンチャーもそうなんですよね。だから、果たしてどこまでが不動産投資市場に特有の課題なのかということにはちょっと考えておかないと、多分ほかの市場一般、リスクマネーを扱う市場一般に言えることというのもあると思うので。

それから、それにもかかわると思うんですが、税制であるとか、あるいは自治体ごとにある土地の利用規制であるとか、そういったところ、外部の税制、規制がどういう、逆に阻害要因になっているのか、あるいは助ける要因になっているのか。そこをもう少し整理しておかないと、不動産投資市場の周辺環境がどうなっていて、その中でも特に不動産投資市場において特有なこと、その中において特に国交省さんが自分たちでできること。それから、ほかの制度を調整しなければいけないこと。少し整理していかないといけないかなという気がするんですけども。

【工藤委員】 よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 最初に、委員長もおっしゃっていたんですが、私も何点かあります。まず、佐藤委員もおっしゃったことにも若干共通しますが、原因分析みたいなものがある程度必要なのかなという気がします。やっぱり何でいろいろ今までにも推進してきたけれども、日本で伸びないか。その中身としても、一般的な問題と、今回の不動産証券化の問題という2つの要因があって、それを外部とするか、不動産証券化と不動産証券化以外とするかはご自由だと思いますが、そのあたりの分析。

それから、私が若干引っかけたのは、アメリカとの比較がずっとされるんですけども、多分この世界というのはアメリカが比較的世界の中で特殊な状況なので、世界の中でも特殊状況のアメリカと比較してどうなのかなというのがあります。アメリカ自身も不動産市場、過去20年間うまくいってきたかということ、決してそうではないので、このあたり、アメリカの状況というのが例えば世界の特殊事情だとすると、ほかの国、6ページに比較がありますが、ヨーロッパなんかは非常に少ないです。例えばこのあたりでも、もうちょっと丁寧な分析があると、逆に日本の特殊性とか、もしかすると、日本とほかの国の似ている部分とかいうのももう少しわかるのかなという気がしました。

逆に、7ページの比較はおもしろいと思うんですが、ここで1点、これは事実関係とし

て教えていただきたいんですけども、アメリカのほうのこの分散型というのはどういう意味なのかということ。あと、森林が結構あります。森林というのは、あまりイメージ的にどうするのかなという気がするんですが、逆に、もしかすると日本でも森林とか山間とかをやったらおもしろいのかなという気がしまして、まず、この分散系のほうをちょっと教えていただきたいと思います。

そういう意味で、アメリカとの比較に若干今回こだわっていらっしゃるようなんですが、このあたりももう少し特性とか、特性の中でも日本のこの特性はどうしてこうなるのか。例えば7ページに関しては、もう少しこのあたり分析されると理由とかもよくわかってくるのかなという気がしますので、そのあたり、もし今お持ちだったら教えていただきたいのと、今後、もう少し分析を深くされるといいのではないかと思います。以上です。

【宮坂不動産投資市場整備室長】 済みません、不動産投資市場整備室でございます。手持ちで資料を持ってきていないので、ざくっとしたことだけでございますが、分散型というのは、基本的にいろいろなものに分散投資するという意味だったかと思います。

あと、森林に関しましては、木材とか、そういったものだったかと思っております。日本だと、多分ないのかなと、あり得ないかなと思っております。

【随行者】 森林は幾つかありまして、木材を売って、その利益を分配するなり、また、森林を売った売買の収益を分配するとか、そういうものですね。

【工藤委員】 そういうものですね。わかりました。

【随行者】 分散型というのは、アメリカのリートというのは、基本的にリートの銘柄ごとにオフィスに特化しているか、住宅に特化しているというのが多いんですが、そうではなくて、オフィスと住宅に分散して投資するというタイプのものもここに入っております。

【上山座長】 混合型ですね。

【工藤委員】 なるほど。混合ということですね。

【宮坂不動産投資市場整備室長】 日本のリートも一応分散して投資しているというのは、リートの種類によって総合型と言っているものもありまして、専門リートと総合がありまして。そこは総合型というと、オフィスだったり、住宅だったり、商業施設だったり、いろいろやっているんですけども、ただ、日本のやつはもう少し精緻に分けられますので、こうしていると。

【工藤委員】 なるほど。

【宮坂不動産投資市場整備室長】 アメリカのやつは、データの精緻に分けられないのでこうなっていると、こんな感じですよ。

【工藤委員】 わかりました。

【上山座長】 どうぞ、加藤さん。

【加藤委員】 この分野にそれほど詳しくないので1つだけ質問させてください。条件整備の評価をされるということですが、例えば4ページに示される不動産証券化の関係者の中に国土交通省は出てきません。国土交通省の関与の仕方や、条件整備の内容が明示されないで、何を評価するのかがよくわかりませんでした。どのような政策を具体的に評価するのかを示していただけるとありがたいです。

【上山座長】 ちょっと時間がないので、宿題の答えは次回ということで、委員のコメントだけ一通り。ある人、どうぞ。

【河田企画課長】 わかりました。

【白山委員】 大体皆さんと同じなのですけれども、やはり条件の整備で国土交通省がやらなければならないところというのがはっきり見えてこない。不動産証券の話ですと、やはり金融関係絡みの条件の整備であるとか、情報開示制度の問題にしましても、そういうところというのは国土交通省が他省庁の所管との関係で、どのように政策的に絡むのかというところが、いま一つよくわからないところがありますので、そこが明確にならないと、政策レビューのしようがないという気がいたします。したがって、座長がおっしゃったように、国土交通省としてどこら辺りに焦点を絞っていくのかというところが一番大きな問題なのではないかという気がいたします。

それと、多分国土交通省としましては、都市開発の推進という最終的な目標のところに行くわけですけれども、そのときに収益物件だけを対象として検討することでよいのかなど、いろいろな議論が多分出てくるのではないかと思うので、その辺りの整理というのが必要なのではないかという気がいたします。

【佐藤委員】 8ページのところに地域別で、都道府県別で証券化対象不動産の割合とっているんですが、先ほどご説明にあったとおり、地方でももっとニーズがあるのではないかと。ただ、これ多分、件数の割合を見ていても、それはわからないことなので、各都道府県ごとにどれくらい収益対象になるような不動産があつて、そのうち何%ぐらいが証券化に実際なつていてと。東京が多いのは当たり前で、もともと収益事業が多いからだと思いますので。

だから、地方のニーズはどこまであるかというのは、何となく掘り起こすのであれば、ポテンシャルとしてどういう収益不動産があるかということをやっとちゃんと把握しないと、何とも言えないと思うんですけれども。でないと、また均衡ある国土発展ではありませんけれども、とにかく地方でやればいいという話になってしまうので。そこは実態調査は慎重なほうがいいと思うんですが。

【上山座長】 それでは、宿題いろいろ出しましたが、頑張って整理をやっていただきたいと思います。

では、時間の関係がありますので、次に行かせてください。

【勢田政策評価企画官】 次のテーマは人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善ということでございます。このテーマにつきましては、昨年度までではとりあえずバス、タクシーに関する施策ということで、相当大風呂敷を広げてテーマ設定をさせていただいておりました。そうした中で、今回少し広過ぎますので、この乗合バスという部分に絞らせていただいたというところでございます。

それでは、担当は自動車局旅客課の瓦林課長からお願いしたいと思います。

【瓦林旅客課長】 おはようございます。自動車局旅客課長の瓦林でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

ただいまご説明がありましたとおり、もともと昨年の段階で、バス、タクシー施策ということで、非常に広いテーマということで悩みました。バス、タクシー、それぞれ重要ですがやはり事業の特性から施策の内容や評価の視点が大きく異なります。首尾一貫した形で政策レビュー評価を充実させるという点では、いずれかに絞るべきだと悩みました。

また、どちらに絞るかも含めて検討を重ねましたが、やはり今の日本、我が国において人口減少、少子高齢化、あるいは地域活性化が何よりも最大のテーマになっていてその中で乗合バスがどう役割を果たしていくかというのが一番喫緊の課題ではないかと考えまして、人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワーク——ネットワークとサービス両面ですがその確保・維持・改善ということにテーマを絞らせていただこうと考えました。問題意識といたしましては、この乗合バスにつきまして、確保・維持・改善事業ということで支援体制を組み、その充実を年々図っていますがこれは断片的なデータでございます。地方ごとの例えばパーソン・トリップ調査の結果等々を見ますと、なかなか乗合バスの利用拡大が図られていない、あるいは、輸送機関ごとの分担率ですが、その向上に至っていないというところがあります。

こういったものを支援策の充実を通じて、名実ともに住民生活の向上や地域の活性化にお役に立つようにするにはどうすべきかという問題意識で、このテーマにつきまして政策レビューを実施させていただければと考えております。

資料を簡単にご覧いただけます。まず高齢化の進展と将来予測、右下に高齢化の進展、地方部で顕著で、高齢化率の高い都道府県が秋田、島根、高知とあります。

例えば私どものデータでは、高知県はバス事業者、大きなところが2者ございます。この利用者数で見ますと、平成14年が670万人だったのに対して、23年は353万人で、ほぼ半減しております。これは人口減少を大幅に上回る形で利用者の減少が進んでいます。また、交通機関別の分担率という観点でも1桁の率ですが、それがさらに半分ぐらいになっているという実態がございます。ここのところが高齢化が進む地域において、乗合バスとして役割をもっともっと果たしていかなくてはいけない、そのために国としての確保・維持・改善の支援策をどう充実させるかという問題意識を持つに至ったところがございます。

乗合バス事業の現状につきましては、次のページをご覧くださいと思います。国全体の状況でございます。乗合バスは、平成14年から規制緩和ということで参入の自由化がなされております。その以前から続いておりましたが、輸送人員としては、平成9年には5億4,000万人だったものが、今は4億人強になっているというところでございます。それに伴いまして、営業収入も減ってきているという実情もございます。

事業者数につきましては、一部で経営効率化を目的とした分社化による増加と平成19年から事業区分の変更に伴う、タクシー事業者の参入があったことから、その部分が入っていますけれども、いわゆる定期路線をやっている乗合バスというイメージでは大きくは変わっておりません。新規参入も限定的でございます。

その中で、バス路線の運行がとまってしまうかもしれないという事例も幾つか出てきていることを考慮して、企業としての参入というよりも、既存の事業者にどう有効にサービスを提供し続けてもらうかという問題意識も1つの今回のテーマの前提としてございます。

それから、収支率でございます。次のページをご覧くださいますと、地方部では80%台が続いてございます。これは補助金が入る前の収支で数値は一見安定しているかに見えますが、利用者数そのものは大幅に減っているという現状がございます。

それに対しまして、支援スキームでございます。次のページをご覧くださいますと、陸海空を合わせた各モードにつきまして総合的に対応する地域公共交通確保維持改善事業と

ということで、生活交通サバイバル戦略ということでやっております。その中で、この上の枠の中の真ん中の部分にあるバスに関しましては大きく分けて3つございます。1つが、この都道府県を主体とした協議会の取り組みで、地域をまたがる市町村を超えた幹線バス交通ネットワーク等の維持に対する支援をするというもの。もう一つ、その下にある幹線バス交通に連絡する、それと密接な関係を持つフィーダー交通のバス交通、デマンド交通に対する確保維持等に対する支援。

さらに、バリア解消促進等、あるいは利用環境の改善ということで下にありますが、これは都市部も含めてBRT（バス・ラピッド・トランジット）、あるいはICカードの導入等に対する支援をしております。そのうちの一番バスの中心的な支援措置である幹線バス交通に対する補助制度につきましては、次のページにお示ししております。一定の要件を満たして赤字を見込まれる系統であって、地域で協議会を設置して計画を作成し、その計画の中に位置づけられたものにつきましては、事前算定方式ということで収支の2分の1を国が補助するということになっています。

これにつきましても、従前と比較すると、右にありますとおり補助要件は、例えば従前は10キロ以上という距離要件があったわけですが、これを廃止したり等で改善に努めておりますが、それがどのように効果をもたらしているかというのはまだ検証できていない部分もございます。

現在、幹線バス交通は全国で1,744系統、また、これに連絡します地域内フィーダー交通としては2,300系統強、それぞれ支援してございます。それにつきましては、輸送量が例えば15人以上であること、経常赤字が見込まれることを要件としてございます。

次のページは、先ほど下にありました、都市部も含めた高齢者等の利便性向上、高齢者の方々も含めた利便性向上に対する支援といたしまして、施設整備に対する補助を行っております。ICカードの導入はバスの場合は、利用者や乗務員の負担軽減になりますが、定時性の向上になるという面がありまして、バスサービスの質の向上にも大きく効果があると考えております。また、バスロケーションシステム等々に対しまして3分の1の補助をしております。

様式2にお戻りいただきまして、ご説明した現状に対してどういう問題意識で取組を行っていくかでございます。この評価の目的、必要性の中で、3つ目のぽつがございます。現在、地域公共交通活性化・再生法という法律のもとで、先ほどご覧に入れました確保・維持・改善事業、この補助事業に基づく支援を行っておりますが、人口減少、少子高齢化

がさらに進展する中で、現実として分担率が減っている、あるいは利用者が人口減少率を上回るスピードで減っている。このようなことを踏まえた上で有効性というものを検証して、施策の充実を図っていくために本テーマにつきまして政策レビューを実施して、総合的な評価を行うこととしたというところでございます。

評価の視点もいろいろご意見をいただきながら、さらに充実させていこうと思っておりますが、現時点では例えば支援制度を活用していただいている自治体、事業者、あるいは利用者の代表等においてどのように評価いただいているかという点が必要性、妥当性の観点でございます。

また、アウトプットになるのかもしれませんが、確保・維持がどのように図られているか。政策チェックアップの分野で申しますと、バス路線の維持率は目標を100%で設定しており、実績値が大体96から97%で推移しております。ただ、これは地域差もあり、都市部も含めた数値でありますので、こういったところも詳しい検証が必要だと考えております。

その上で③は実際に地域の経済活動、地域の活性化、あるいは住民生活の向上にどのように寄与しているか、あるいは、施設整備に対する支援が利用拡大、利用者満足度の向上にどのように寄与しているのかを検証し、今後の制度の充実に役立てていきたいと考えております。

評価の手法でございます。手法の地域別人口動態データは全国ベースではなくて地域ごとに詳しく見た上で、それと連動する形で県または市町村の調査結果やアンケート結果等も踏まえながら、あるいはパーソン・トリップ調査等も詳しく見ながら、こういったデータを活用いたしまして確保・維持、あるいは利便性向上に対する取り組みをめぐる現状、課題の整理、分析をしようと思っております。

また、それを踏まえまして、この実績、満足度の面でどのような効果が出ているか、この辺も検証しようと思っております。その上で改善及び充実の方向性といったものを打ち出していきたいと思っております。評価実施体制、私どものほうで責任を持って、ご指導をいただきながら評価書の取りまとめを行っていくということでございます。

第三者につきましては、有識者の方々からその都度ご意見をいただこうと思っておりますが、具体的なものを考えるに至っておりません。この辺もご指導をいただきながら考えていこうと思っております。

私からの説明は以上でございます。どうぞよろしく申し上げます。



【上山座長】 ありがとうございます。これも、今日は初回なので、大きな柱立ての議論をしたいと思います。私が思うに、バスの問題というのは、利用者に利用されないという問題と、もう一つ、バス事業者の経営がうまくいかないという問題、2つあって、バス事業者をめぐる話と、利用者をめぐる話と、2本立てで見えていく必要があると思います。評価に先立って、今日もデータを大分出していただいていますけれども、現状の整理をまずやっていただく必要がある。

全国の路線や乗客数等マクロの話は出ていますけれども、バス事業者がどういう形で再編されてきているかとか、あと最近M&Aとか、地域を超えた合従連衡等もあり、あるいはNPOの参入とか、そういうプレーヤーの構造変化をまず押さえていただく。

あと、利用者の変化は、5年、10年単位で見ないといけない。問題になるのは、免許を持っているが運転しなくなるお年寄りと、地方都市は違うかもしれないですが、これから車を運転しなくなる若者がいる。ですから、動態的な変化を見ていって、特に田舎が超高齢化していったときに、マイカーは運転できない、バスは来ないというふうになると、どうするのだと。ここはやっぱり一番深刻な問題だと思います。そういう意味では、持続可能性を意識して、どういう形で利用促進するのか、そういう議論かと思っています。

政策評価ですが、そういう意味でいうと、バス事業者の経営にどういふふうにかかわっているのかということところはちょっと踏み込んで見ていかないと。健全な事業者がきちんとやっていますという状況では、もうなくなってきているのではないかと思います。ですから、昔の内航海運みたいに腕ずくで再編するのかどうかはともかく、ファンドとか、いろいろな人の力も借りて経営が持続するような政策というのが本当は要るのではないかと。

あと、利用促進について言うと、BRTとか、優先レーンとか、IT的なもの等、工夫の余地があると思う。けれども、それも事業者の力がなくなってきていると一部の先端的な人以外はそういうことをやろうとしないという問題がある。この利用者から見て、一体何が足りないのかという、この辺の生の調査というのを最初の段階でする必要がある。要はバス事業者の実態調査と、なぜ人はバスに乗らないのかという、乗らない人の実態調査が要るのではないかと。

【佐藤委員】 やはり、乗合バスの問題ですが、地域政策の中での位置づけという観点が必要かなと思います。おそらく需要が減っているのはニーズがないからであって、ニーズがないところでわざわざ何で支援しなければいけないというのは当然出てくる皮肉だと思います。まず第1の視点は、これからどうなるのかという話で、今座長からもありま

したように、地域において高齢者が増えていき車が運転できなくなってきたときに、そういう人たちが今後、向こう10年、20年でどれぐらい残されてきて、それに対して今のバス事業というのはそのニーズを満たすことができるのかどうかだと思います。

だから、ニーズは現在にあるのではなくて、未来にあると思います。一旦バス事業をやめてしまえば、なかなか高齢化してからまたバス事業の参入を求めるのは難しいので、将来のニーズにどう応えるのかという考え方になってくるとなれば、現状、実態分析がすごく大事で、10年後、20年後に一体どれくらいの高齢者がそこにおいて、どれくらいの方が困るのかということは考えなければいけない。

それから、バスに乗るということはどこかに行くということなので、どこに行くのかということ。つまり、行くところがない人はバスには絶対乗らないので。では、そういう人たちは一体どういうところに行かなければいけないか。病院とか、あるいは商業施設かもしれないですが、それぞれの地域ごとに人が住んでいる場所と、商業施設や公共施設がある場所の位置関係というのかなり重要になってくる。そこはまた地域差によって、将来のニーズというのかなり変わってくるのかなと思いました。

あと、実態調査とか将来予測を考えると、都市と地方はやはり違うと思うので、都市の問題として捉えるか、地方の問題として捉えるかということによって、対応関係はおそらく変わってくるのかなと思います。

あと、先ほどのお話と重複するかもしれませんが、実際利用していない人たちというものの視点というのと、先程病院とか、商業施設とか言いましたが、そういうバスが充実すると、逆に病院とか商業施設に人が行くようになるので、そちらの人たちにとってありがたいですね。だから、少しステークホルダーを広目にとって考えて、単にバス事業者を支援すればいいという話ではないと思うので、やはり受益者というのは利用者だけではなくて、利用者が利用する施設も受益者なので、そのあたりのニーズというのも実態調査してみるのとは手かなと思います。

【上山座長】      どうぞ。

【村木委員】      今日の資料を見ていて、人口が減少してきて、それで高齢者が増加する。つまり薄く人口が広がってきて、その中でバスサービスを今と同じように将来提供していくというのは、最初から破綻するだろうとわかりますね。そういった情報を政策評価の中に入れていって、だからこそ都市がコンパクトにならないと結果的に無理だというものを提供していくということは、私は国土交通省の中で必要なことではないのかなと思います。

なので、できればそういう評価の視点を入れていただきたいなと思うことと、破綻する地域がどういうところなのかということで、対象地というのを一律にしないで、今日の資料も三大都市圏とその他となっていました。経営が厳しい地域というのを特にやられたほうがいいのではないかなと思います。

さらには、利用されるという話がありましたが、サービスというのは、そうするとどのくらいの頻度なのか、あと、価格がどのくらいであれば人は利用するのか。この辺というのは今までもやっていたらと思うのですが、その辺をもう少し評価の中に入れていただけるといいかなと思います。以上です。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【白山委員】 私は1点だけですが、バス事業者の維持ということは、バス事業者の経営の維持ということで、それがイコールとしてネットワークの維持にもつながると思います。現状分析というところで、収支率は当然重要ですが、もっと重要なのはコスト構造の分析により、どういう形でどこをどのように考えていけばバス事業者の経営が維持できるのかとか、それに対する政策をどのように実施していくのかとかというような観点は、やはり必要だと思います。

そのため、現状分析を実施する際に、収支率だけを見て、収支率が悪いというだけにとどまるのではなくて、コスト構造自体が重要だと思うので、その分析というのも、どこまでできるかわかりませんが、やっていく必要があるのではないかなという気がいたします。

それと、バス事業会社の経営改善計画がどうなっているのかなど、普通は大体そういうところを見ていくことになると思います。多分バス運賃の値上げは困難でしょうから、コスト構造の分析に関連させて、それをどのように公共料金として受益者負担により経営の維持をさせていくのかという点は、補助率との関係とも関連させて検討をする必要があると思います。

【工藤委員】 今までの各委員とも少し共通するのですが、私からは2点あります。1つは、バス事業者の問題が1つの問題として出てきていますが、バス事業者も民間のバス事業者、それから、例えば地方自治体がかなりお金を出しているようなタイプのバス事業者、それから第3セクターになっているもの、いろいろあるわけですね。実際に地方都市などで分析をしたことは若干ありますが、地方によっては民間は非常にうまくいっている。

逆に、その民間を補足するという意味でつくられている第3セクターとか、地方自治体

が補助金を大量に投入して経営しているようなところがうまくっていないということがあります。そうすると、それは必ずしも価格だけの問題でもないし、補助や政策的な問題だけでなく、どこにネットワークが構成されているかとか、どんなサービスをしているかとか、あるいは地方などだと、バス事業者が必ずしもバス事業者だけを経営しているわけではなくて、ほかの交通網と一緒にあわせて経営していることによってバスネットワークも維持できる。

そういう構造になっていますので、例えば全国でやるのは非常に難しいと思うので、幾つかの特徴的な地方を取り上げていただいて、そこでの例えば役割分担の状況とか、ネットワークの使われ方というのを分析していくと、今のバス事業者の収支ということについても、私も同感ですが、もう少し細かい分析ができるのかなというふうに考えています。

もう一つ、やはり利用者の視点ということから考えますと、なぜ利用しないのかということについても、かつて九州地方ですが、第3セクターなどのバスがなぜ利用されないのかという分析をしたことがあります。そのときに出てきたのは、明かに利用者が利用したいというところにネットワークがないという問題です。運賃は毎日利用するわけであれば、あまり問題にはならないですが、行きたいところにつながっていないとか、行きたいところにあるが、頻度が著しくまばらで使い勝手が悪いとか、やはりサービスの問題がかなり指摘されていました。

ですので、そここのところの提供しているネットワークと、実際に利用者が利用したいと思っているネットワークのギャップというか、おそらくそのニーズの誤差というのが多くの場合には非常に問題になっているようです。これは私がたまたま見たケースだけかもしれませんが、そのあたりの需要と供給の分析をやっていただくと、はっきりするのではないかなと思います。

これは感想ですが、村木先生が先ほどおっしゃったことにすごく同感です。このネットワークの問題というのは、結局コンパクトシティになっているか、なっていないか。これは佐藤先生がおっしゃったことですが、どんな機能が町中にどう分散しているか、どういうふうに存在するかという問題とすごく関係するので、どちらかという、大都市と地方という視点も大事かと思いますが、都市の機能がどういうふうになっているかという状況との関係の中でネットワークを分析されると、おもしろいのではないかと思います。

ただ、非常に膨大な分析になるということが予想されるので、パターン化するとか、工夫が必要ではないかと思います。以上です。

【加藤委員】 時間がないようですので、私も一言だけコメントします。以前、規制が緩和されたときに、基本的に地域交通の目標は各地域で考えましょう、という思想の転換があったと、私は理解しております。したがって、それぞれの地域が、目指している交通の目標をどれだけ達成できているかという観点で、まずは重視されるべきだろうと思います。そう考えると、これはあくまでも国の政策の評価ですので、各地域が目指している目標に国がどのように貢献すべきかを十分に整理した上で、国がやるべきことがきちんとできているかということの評価すべきなのではないかと思いました。

【上山座長】 それでは、一通り出ました。いずれも非常に有益なご意見だと思いますので、局のほうでどういう形でいくか方針を立てて、作業を始めていただきたいと思います。多分ケーススタディーは要るのではないのでしょうかね。報告書がケース中心になるかどうかは別として、少しケーススタディーに入っていないと、全国一律でトータルの統計を見ている、多分答えは見えてこない気がします。

【瓦林旅客課長】 大変有益なご意見をありがとうございました。全て参考にさせていただきます。バス事業者の経営の問題や利用者の問題。特に利用者については、利用していない人も含めてステークホルダーを幅広くとるということで、全くそのとおりだと思います。今までなかなかそういう網羅的なデータがないということもありますし、今回予算の制約もありますので、どこまでできるかわかりません。ただ、ケーススタディーも含めて幾つかのパターン、あるいは都市の機能、都市の構造との、中核都市でどうか、あるいはさらにもっと小さい都市でどうか、こういったところも含めて何ができるか考えていきたいと思います。どうぞよろしくをお願いします。

【勢田政策評価企画官】 それでは、続きまして3番目になります。地域空間情報の整備、提供、活用ということで、国土地理院の井上総務部長のほうからの説明をさせていただきます。

【井上総務部長】 ただ今、追加の資料をお手元にお配りしておりますので、お待ちください。

では、始めさせていただきます。主に使う資料は、今お配りしました私どものパンフレットとお手元の資料3-③になります。最初のページの様式は字が細かいので、次のページのパワーポイントの部分と今、後からお配りした地図を中心にご説明したいと思います。

まず、国土地理院の予算等につきましてご説明申し上げます。このパンフレットの20

ページをお開きいただければと思います。そこに国土地理院の組織、職員構成、それから予算となっております。国土地理院はつくば市にございますが、本院と申しておりますけれども、このつくば市にあるものと、それから地方測量部というものが全国に10箇所ございます。このような組織で、総勢700名という定員で活動しております。定員につきましては、毎年かなりの定員削減がございまして、今年も11名の定員削減がございましたけれども、そのような形で仕事をしております。

予算ですが、下のほうに書いてございます。約100億円というところでございますけれども、平成25年度の予算案は95億、前年度比マイナス6億8千万ということです。それから、平成23年の震災に伴いまして復興予算というのを別途頂戴しておりまして、これで復興のための地図を作っておりまして、その予算が一番下のところに書いております。

それから、国土地理院はこのような予算、人員でどのような仕事をしているのかということをお次に説明したいと思います。資料3-③をめくっていただきまして1ページです。ここに3つ大きな柱がございまして、1つは、基盤となる地理空間情報の整備ということです。これは、耳なれない言葉かもしれませんが、大まかに言いますと、国土の正確な測量をして、その測量成果を整備しているということでございます。

では、どのような測量をしているかということですが、またパンフレットをご覧くださいまして、1ページに電子基準点という、大きな5メートル程のアンテナがございまして、これがいわゆるGPS、衛星からの電波を受信しまして、位置の基準を決めているということでございます。これが現在の測量の基本でございまして、これが全国に約1,300地点、20キロ間隔ぐらいで置かれております。そういうものを使ってどうしているかということでございますけれども、資料3-③の3ページでございます。

今申しました電子基準点を使いまして、1つは測量会社が実際の公共工事などで測量する際の位置の正確なデータを提供するということがございます。

もう一つは、これ自身を使って地殻変動の観測をしているということでございます。もう一度パンフレットに戻っていただきまして、3ページになりますけれども、ここで東北地方を中心とした震災時のデータを示した図がございまして、電子基準点が、大震災のときにこのほとんどの点が東に向かって大きく移動したということが描かれております。牡鹿半島の電子基準点は約5メートル強、東に動いたということでございます。

それから、横の図は今度は垂直方向でございまして、一番大きいところは下に1メートル強下がったということでございます。こうした動きが広範に、瞬時にわかります。たしか、このとき気象庁の地震計は振り切れていたそうです。だから、正確な震度がわからなかったのですが、こういうことによって、かつてない程大きく地殻が動いたということが瞬時にわかるというようなことにも利用できるようになっております。それが、まず測量ということで第一番の仕事でございます。

それから、測量には地図の作成も含まれておりまして、国土地理院がどのような地図を作っているのかということをご説明申し上げたいと思います。今お配りしたA3の大きさの地図集となっておりますけれども、これを簡単にご説明いたしたいと思います。表紙をめくっていただきまして、何通りか、私たちが作っている地図がございます。一番おなじみなのは、小学校や中学校でご覧になられたかと思っておりますけれども、この左上の500万分の1の地図、あるいは右上の2.5万分の1の地図、よく山登りなどに行きますと、2.5万分の1の地図などがポピュラーかと思っております。そのほかにもいろいろな地図を作っております。

それから、次のページにいまして、国土地理院の地図と民間の地図の比較をしております。グーグルとの比較ということなんですけれども、次のページに書いてありますのは、迅速更新と申しまして、私たちは今道路管理者などから情報を取り込んで、できるだけ早く、道路であれば、道路が供用されるまでに地図の上該当情報を置くということをしております。グーグルには申しわけないかもしれませんが、グーグルの場合ですと、本年4月22日現在でこの道路はまだ載っていないというようなことがございます。

それから、特に地方へ行きますと、これは襟裳岬ですが、国土地理院の地図は地方に行きましても、全国一律の基準で作っておりますから、詳細な地図になってございます。

次のページは北方領土です。北方領土で申しますと、国土地理院の地図は当然北方四島を日本語で表記しておりますけれども、グーグルの場合ですとロシア語との併記になっていることがございます。それから、つい最近ですか、新聞にも掲載されましたのでご存じかもしれませんが、日本海という表記につきまして、グーグルの場合は東海という、韓国で呼ばれている名前が併記されているバージョンがございます。グーグルのほうも昨年からグーグルの日本版というものを作りまして、google.co.jpと。これですと東海が除かれておりますが、いわゆるグローバル仕様のほうは東海という併記があるようでございます。

それから、地図とあわせて航空写真も測量成果でございまして、これは被災地の被災前

のものと被災後のものがございます。被災後の航空写真をもとにしまして復興基図というものを作っておりますが、ここに掲載した航空写真は平成23年3月13日、震災の2日後に撮っております。

次のページも同じく、これは仙台の若林区であります、震災前、震災後でございます。

それから、最後のページです。上は国土地理院の前身であります陸地測量部、陸軍の中にあつたわけですが、そこが作成した地図と、現在の土地利用図を、電子地図ですので重ね合わせることができます。何がわかるかと申しますと、中央のやや右寄りに、本来の河川からほとんど直角に出ているところがあるかと思いますが、これは旧河道でございます。こういうところが昔はあつたわけでございます。

あるいは、左のほう、これは千葉県ですが、手賀沼と書いてございます。手賀沼のところは今も田畑ですけれども、先ほど申しました旧河道のところは今完全に宅地化されておりますので、液状化の危険があるということが、こういう昔の地図と重ね合わせることでわかりますということも、我々、提供してございます。これは今年の3月に記者発表したのですけれども、約1週間で900万ぐらいホームページへのアクセスがございました。

それから、資料の3-③の4ページになりますが、その地図を作る前提として基盤地図情報というものがございます。ちょっと耳なれない言葉ですが、基盤地図情報というものは4ページの左下でございますが、幾つか地図を作るベースとなる位置の基準を示すものということでございます。一つ一つは申しませんが、ここに書いてあるようなものを、国土地理院が公共団体等と連携しながら、その中心となって提供してきたところでございます。

それから、2つ目の仕事でございますが、資料3-③の5ページになりまして、環境整備と書いてございます。これは、要するに過去から現在に至るまでの国土の正確な記録を維持管理し、それを国民の皆様に使いやすく提供するというところでございまして、電子国土ウェブという、電子地図によって提供しております。これに大体毎年100万ぐらいのアクセスがございます。

電子国土ウェブの利用ということで付け加えますと、先ほどグーグルの地図のことを申しましたけれども、今般、政府部内でこの国土地理院の電子国土を使うという動きが出てまいりまして、国土交通省では特段の支障がない限り利用するというところで、次官通知が出たところでございます。



それから、3つ目の大きな柱でございますが、連携ということでございまして、これにつきましては、パンフレットの13ページでございます。地理空間情報の円滑な流通等に向けて、公共団体や産学官の連携を進めているということでございます。

駆け足になりますが、次に課題を少し申し述べたいと存じます。これは資料はございませんが、1つは、地図情報の鮮度の維持ということで、特に紙地図につきましてなかなか更新が難しくなっております。

それから、2つ目は、他の行政機関や民間企業との連携ということで、協定の話も申し上げましたけれども、そういう連携をさらに進めていく必要があるということです。

それから3つ目は、地理空間情報の活用社会への対応ということで、これはパンフレットの15ページですが、政府部内でこのような地理空間情報社会の取り組みということがございまして、その中で国土地理院が一定の役割を果しているというところでございます。これをしっかりやっていかなければならないということでございます。

時間になりましたので、以上で説明を終わらせていただきます。

**【上山座長】** ありがとうございます。業務、組織の概要はかなりわかったんですけども、評価をどうするかというところはちょっと悩ましい。去年も技術開発をテーマに掲げたんですが、あのときは、従来個々の研究テーマに関して個別には評価をしていたが、全体を見たことがなかったというので、大きく網かけして見るという意義があった。一方、今回のこれは国土地理院の評価みたいになっていて、ちょっと全般的過ぎるなと思うんです。

それで、組織の中で、特にこの辺、この際調べてみたいというのがあれば、それを自己申告していただくというのは1つの方法だと思う。もう一つの方法は、国際比較だと思う。これは、今日お聞きした話は、要するに国力の基盤みたいな作業であって、かつて軍隊がやっていた。今の日本国政府、国土地理院がやっているこの仕事のやり方とかレベルが国際標準と比べてどうなのか。進んでいるのか、足りないところがあるのか、あるいはどこも同じということなのか。そういったようなあたりは1つあるかなと思う。グーグルとあまり競争してもしょうがないと思うんですけども。国際競争力という意味です。

それから、ユーザーからのコメントというのは、不動産事業者とか、研究者とか、いろいろな人たちが今情報を使っていて不便があるとか、その種のことを聞くというのも1つヒントかなと思うんです。ご自身で整理して、特にこのあたりは弱い、あるいはこの辺はむしろ強化したいというようなところがあれば、そこに絞っていただくのがいい気がする。

もともと、この資料3-③の2ページにある、政策レビューの評価対象施策とって、政策目標1、2、3という現行の長期計画に沿って書かれているのがある。これも含めてもいいけれども、これの目標管理は、あまりこのレビューでやる性格のものではない。これは組織の中でPDCAを回してもらえばいいわけで、おおむねできているはず。殊さらレビューという形でやる必然性もないと思います。もうちょっと思い切って新しい切り口のテーマを設定していただいたほうがいいんじゃないかなという気がします。どうでしょう。

今日、結論は出ないかもしれませんが、ほかの委員の方もどうですか。ユーザーの方、おられますか。村木さん、どうですか。

【村木委員】 いえ。

【上山座長】 ユーザーではないですか。

【村木委員】 いや、一応、GISは結構使うんですけども。今日、何を申し上げればいいかわからないというか、ああ、こういうことをやっていらっしゃるんだという感じがしたので、今の上山先生のお話を伺って思ったのが、次に何をするのが、国土の情報というのを提供して、次の国土政策とかを考えるといいのかというのは、やっぱりほかの国でどういう状況を提供しているのか、そういうものとの比較とかをすると少しわかりやすいのかなという感じなんかがありました。

例えば、環境保全。環境保全はちょっと違うな。比較的、国土地理院と違うかもしれませんが、例えば私、最近低炭素のことをすごくやっているんで、イギリスなんかだとナショナルヒートマップとってイングランド全体での熱利用とか、あと、どこにどういう施設があるのかとか、次の国土を考えるのに必要な情報等の提供がウェブ上でされていたりしています。

それが、日本でそういうことをしていくのがいいのかどうかということもわかりませんが、そうすると、次にどんなことをしていけばいいのか、現況この使い方としてもっとほかの利用のあり方があるのではないのかというのを考えるのに役に立つのではないのかなと、そんな感じのことを思いました。ちょっと済みません、そのくらいです、今のところ。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 おそらく我々は技術者ではない、理系ではないので、情報の整備と言われると、これはかなり専門的な知見が求められると思うので、それはむしろ国土地理院さ

んのほうでやっていただくべき仕事で。逆に、これだけさまざまな情報があるわけで、そこにもいい地図がありますし、さまざまな情報があるのに、逆に国民があまりにも知らないというのがむしろ問題でありまして、となれば、やっぱりその活用というところにむしろ軸を置かれたほうがいいかなと思うんです。どんな活用方法があるのかなと。

多分それは政府の中で考えていてもなかなか思いつかないこともあると思うので、むしろアンケートとか、何かユーザーニーズみたいなのを掘り起こすということはあっていいと思うんです。それで、そのあたりを国際比較、海外では実はこんな使われ方をしているんですよというのがわかると、じゃ、国土地理院さんのこれだけの膨大な情報の利用価値というのももっと高まると思います。活用方法がわかってくれば、それをどうやって提供したらいいかという、やっぱりユーザーフレンドリーな提供体制とは何なんだというふうに議論が進むと思うので、少しそのあたりを軸に考えられたらいいかと思うんですが。

**【井上総務部長】** 済みません。今佐藤先生がおっしゃっていただいたことと、座長がおっしゃっていただいたことに関連するのですが、資料はつけていないのですが、我々の仕事がいわゆる産業連関表的にはどのようなになっているのかということ、今アプローチしております。

要するに、この赤字が、我々が作ったものが、どのように使われているのかというところ。我々はどこから中間投入を得て、何を作っているのか、そしてそれを誰が使ってくれているのかということを見ると、先ほど基盤地図情報ということを申しましたけれども、地図を作る骨格となるもの、これを国土地理院が中心になって作っております。それを、地図調製会社をはじめとして、さらにプラットフォーム、それからソリューションというようにいろいろなところが使ってくれているということがわかります。こういうものを通して、国土地理院はこれからどういうところに対してどういう情報を出していくことが大事なのか、そこにはどういうニーズがあるのかというようなアプローチをしていくことが大切と考えております。せっかくの機会ですので、この場でもご意見をいただけるようにして参りたいと思います。

**【工藤委員】** 実は既に少しお答えいただいたんですが、私は日本の地図情報と地図関係の技術は世界的にも非常にすぐれているものだという認識を持っているんですけども、さっき予算とか人数の話があったので、この程度の予算と人数でやっているんだなど、正直なところ感心しております。

それはさておいて、国際比較の話が出ました。そういう意味では、多分、素材という意

味では日本の水準は相当高いので、それを比較してもどうしようもないので、今おっしゃったような、まずはその後のマーケットの問題だと思うんです。今、相当日本でも地図情報を、さらにそれぞれの視点から、さっき例えばヒートマップの話が出ていましたが、いろいろ加工してそれを使うというのが進んできていて、例えば気象庁のデータをそれぞれの人がいろいろ加工してそれぞれ使うというのとほとんど同じような関係になっていると思うんです。そここのところでどれだけの応用的な付加価値を生んでいるかとか、そういうところの視点を出していただくと、既にもう利用は相当されていますので、おもしろいんじゃないかなというふうに考えています。

もう一つは、今回、地震の対応の話があったんですが、これは私も知らなかった点なんです。このあたりは多分情報の発信の問題がありまして、おそらく多くの人が知らないということがあると思うんです。そういう意味では、地理院のお仕事の全体の話からいうと、今日の問題意識としては、やっぱり広報とか、そもそも皆さんがやっていらっしゃる地図情報は提供しているけれども、地図情報を提供しているということを提供していないと、ちょっとそういうことが全体として感じられました。評価も全般的にやられるよりは、例えば広報的な活動。広報もいろいろあると思うんですが、直接のユーザーである業者さんとか、あるいは企業とか、そういうところともう少し間接的な、将来的なユーザーである国民一般と、ちょっとそのあたりを見ていただくといいのかなという気がします。

そういう意味では、施策の3というところで、連携と研究開発ということなんですが、この連携の内容を少し広げていただいて、単に直接のステークホルダーとか、直接この状況に関与している業者さんだけではない視点でやっていただくとおもしろいかなというふうに考えています。以上です。

**【上山座長】** ほかの方、ありますか。

よろしければ、今出た意見の方向で方針を固めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

**【勢田政策評価企画官】** 一応3つのテーマを説明させていただきまして、ご指導いただきました。今後、例年どおり個別にご相談をさせていただくという進め方になろうかと思いますが、まず、またお手元に個別指導担当調書ということで、今日の3つのうちのどれが一番見ていただけるのかという調書を置いてございますので、そこに記入していただきまして、その中で座長と進め方をまた相談させていただいて、ご連絡させていただきたいと思います。

資料そのものは今日大分分厚うございますので、後日郵送させていただきたいと思いますので、その場に置いておいていただければと考えております。

私、事務局側からご説明するのは以上でございます。

【上山座長】 それでは、今日の議題はこれで全部ということによろしいですね。どうもご苦労さまでした。

【勢田政策評価企画官】 どうもありがとうございました。