

第34回国土交通省政策評価会

平成26年9月30日

(松尾政策評価企画官) ただいまから第34回国土交通省政策評価会を開催いたします。
開催に当たりまして、政策統括官の道盛より、ご挨拶申し上げます。

(道盛政策統括官) 本日は、皆様ご多忙のところ、国土交通省政策評価会にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

委員の皆様には、平素より、国土交通省の政策評価につきまして多数のご指導を賜っておりますことを、改めて感謝を申し上げます。

私、道盛と申しまして、7月に他省庁から交流という形でこちらに参ったばかりでございますけれども、他省庁から参りました私から見ても、国土交通省という省庁は、政策評価について従来からとって真面目に積極的に取り組んでいる省庁であると考えております。そのために、これまでも、制度の改善等をいろいろ行ってきたところではありますけれども、私になりましてからも、その伝統を守りまして、今後とも、より効率的な効果的な政策評価の実施に向けて努力をしまいたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

さて、本日の政策評価会では、平成26年度にとりまとめる政策レビューテーマにつきまして、評価書のとりまとめに向けたご指導を賜りたいと考えております。政策レビューについては、今年度より、評価書とりまとめ後の改善方策の実施状況を確認することとしたので、その内容についてもご報告をさせていただきます。

また目標管理型の政策評価については、政策チェックアップによる評価について、評価を見直しを検討させていただきましたので、ご指導いただきたいと思いますと考えております。

本日の委員の皆様からのご意見を踏まえ、事務方としても今後の作業を進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いをいたします。

以上、今後とも国土交通省の政策評価にご指導とご協力を賜りますことを改めてお願いしまして、挨拶に代えさせていただきます。皆様、どうぞよろしくお願いをいたします。

(松尾政策評価企画官) ありがとうございます。

本日の評価会は、政策評価に関する情報の公開に関するガイドラインにのっとり公開しております。また、会議冒頭のみマスコミの写真撮影が入っております。

資料の確認をさせていただきます。お配りしている資料ですが、1番目が議事次第、次いで委員名簿、座席表、資料一覧、そのあとには、資料一覧に示しました資料1-1から1-2、資料の2-1から2-5、資料3、参考資料の順にお配りしております。不足等

がございましたら、事務局までお申し出いただけたらと思います。

なお、加藤委員、工藤委員、村木委員におかれましては、所用により欠席するとのご連絡をいただいております。また山本委員におかれましては、30分ほど遅れるとのご連絡をいただいております。

では、これより議事に入りますので、マスコミ、取材の写真撮影はここまでとさせていただきます。以後の撮影はご遠慮ください。

それでは、以後の議事の進行を上山座長にお願いしたいと思います。上山座長、よろしく申し上げます。

(上山座長) 本日は、よろしくお願いいたします。

お手元にある議事次第のとおり、今日は前半が報告事項、それからあと審議事項という順序で、約2時間よろしく申し上げます。

それでは早速、議題の1番報告事項について、事務局からご説明をお願いします。

(松尾政策評価企画官) はい。報告事項の①政策レビューとりまとめ後の改善方策の実施状況について、ご説明させていただきます。

資料の1-1をご覧ください。国土交通省では、今年3月に政策評価基本計画を改定しまして、政策レビューによる評価結果のその後の取り組みへの反映状況を確認することを目的として、政策レビューとりまとめ後の改善方策の実施状況を確認し公表することとしております。

実施状況の確認はレビュー評価書決定の原則3年後としておりまして、今回対象となるのは、平成22年度末に評価書を決定した資料1-1に示す9テーマでございます。各テーマのレビュー実施後の取り組み状況について、次のページから、シートにとりまとめておりますので、これら9テーマの改善方策の実施状況について、順に概略を説明させていただきます。

めくっていただきますと、1つ目のテーマが「運輸安全マネジメント評価」についてです。これは、運輸安全に関する法令に基づきまして、運輸事業者に安全管理体制を構築させるとともに、事業者自らが内部監査等の手法によるチェックで体制の改善を図ることを目指すものでもあります。

事業者の取り組みを支援するため、シンポジウム、セミナー等を開催して事業者への周知を図るとともに、地方運輸局等の組織体制の強化、運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当者に対する研修、運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会の設立などを実施しております。

まためくっていただきまして、2つ目の「道路交通の安全施策」についてです。これは、(1)幹線道路、生活道路等における交通事故対策といった道路交通環境の整備、(2)事業用自動車運送事業者による事故未然防止対策、(3)予防安全技術を導入した自動車の普及といった取り組みを進め、交通事故の減少を目指すものであります。

(1) 道路交通環境に関しましては、幹線道路における事故危険区間の公表や生活道路

における良好な取り組み事例の情報共有などを進めております。

(2) 運送事業者に対しては、貨物自動車運送事業輸送安全規則及び旅客自動車運送事業運輸規則の改正により、アルコール検知器使用の義務化を実施したほか、運行記録計装着の義務付け対象の拡大に向けた作業を進めております。

(3) 安全な自動車の普及に関しては、車両安全対策に関する技術基準の改正やA S V技術を搭載した大型車に対する税制特例の導入、安全性能に関する新たな評価の導入などを実施しております。

次は「観光立国の推進」についてでございます。これは、外国人旅行者の来訪を促進するため、ビジットジャパン事業により、訪日旅行商品の造成、販売の支援や、日本の認知度の向上による事業を実施するものでございます。

平成24年度より成果管理システム、ビジットジャパンのV J ネットといたしまして、V J ネットを導入し、設定した目標に対する事業の成果を確認し、その結果を次年度事業計画に反映させているほか、訪日外国人旅行者の満足度調査の実施や結果の公表を行っております。

続きまして次が、「申請・届出等手続きのオンライン利用の促進」についてでございます。これは、特殊車両通行許可申請、自動車の新車新規登録、船舶の出入港等の届出等の手続きにおきまして、オンライン手続きの促進を図るものでございます。

特殊車両通行許可申請においては、申請入力データの受付時自動チェックの導入、本人確認システムの改良、経路自動検索機能の追加等によりまして、入力時間の短縮といった申請者負担の軽減を実施しております。

自動車の新車登録では、登録に係る行政手続きを一括して行うO S S（ワンストップサービスシステム）の広報を進めるほか、O S Sシステムと自動車損害賠償責任保険システムとの情報提供が円滑になるよう改善を進めております。

入出港の届出等に関しましては、N A C C Sセンター（輸出入港湾関連情報処理センター）と連携しまして、啓発活動やプログラム改善による利便性の向上に取り組んでおります。

次の「首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し」についてでございます。

これは、三大都市圏の秩序ある発展と機能的な圏域構造の形成を図るため、大都市圏制度の見直しを行うものです。

平成23年度以降、予算措置を講じまして、大都市圏制度の見直しに向けた調査検討を進めてきておりまして、インフラの計画的整備等を主眼とした施設体系を超えて、国際競争力の向上に資する官民連携や既存ストックの活用・合理化などに重点を移しまして、有識者会議での審議を進めているところでございます。

次の「L R T等の都市交通整備のまちづくりへの効果」についてでございます。

これは、L R T等の基幹的な公共交通の整備を含めた戦略的な取り組みにより、集約型まちづくりを推進するものでございます。L R T導入に向けて、地方公共団体が設置しま

すLRTプロジェクト推進協議会に対しまして、財政面及び技術面での取り組みを支援しております。

次の「都市再生の推進」についてでございます。これは社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化、及び都市の居住環境の向上を図り、もって社会構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民経済の向上に寄与するものでございます。

平成23年度に都市再生特別措置法を改正しまして、都市の国際競争力を強化するための特定都市再生緊急整備地域制度を創設し、整備地域において民間事業者が特定の都市開発事業を行う際の手続きの迅速化や金融支援を行うほか、地域住民とまちづくり会社が広場等の管理を協定を結んで共同で行う制度の創設、そのほか、まちづくり会社等の民間の担い手が主体となったまちづくり計画の策定や社会実験等に対して補助を行う民間まちづくり活動促進事業の創設などを行っております。

次の「住生活基本計画（全国計画）」についてでございます。この基本計画は、住生活基本法に基づきまして、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するものでございます。

平成23年度に4つの目標、目標1、安心・安全で豊かな住生活を支える生活環境の構築、目標2としまして、住宅の適正な管理及び再生、目標3としまして、多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備、目標4、住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保を目標とする新たな住生活基本計画を策定し、目標の達成に向けて、事業の創設やガイドラインの策定など各種施策が実施されております。

最後に、9番目の施策テーマ、「鉄道の安全対策」でございます。これは、鉄道の安全性の向上、踏切道の安全性の向上、及び交通の円滑化を図るものでございます。

重大な事故の防止に向けた対策としまして、ヒヤリ・ハットに対する改善事例の鉄道事業者への情報提供、リスク情報の共有の拡大等を行っております。

運転事故を減少させる取り組みとしまして、ホームドアの整備促進を図るために新たなタイプのホームドアの技術開発に対する支援等も行っております。

踏切事故の減少に向けた対応としまして、引き続き、踏切道の改良を進めるために、踏切道改良促進法の一部改正による指定期間の延長等を行っております。

さらに地域鉄道の安全確保として、鉄道事業再構築事業実施事業者に対する補助率の拡充等も行っております。

以上が9テーマの概要でございます。

続きまして報告事項の②、政策レビューの実施状況と今後の予定について説明します。資料1 - 2をご覧ください。

今年度とりまとめの4テーマを含めまして、平成30年度予定までの5年分のテーマを一覧表にまとめております。平成29年度までは、これまで予定していたものから変更はなく、今回新たに平成30年度とりまとめの4テーマを選定しました。

2枚目に、レビューテーマ選定に当たっての観点と4テーマの概要について、まとめて

おります。

1に示しましたア、イ、ウ、エの4つの観点のほか、実施時期として、法令の制定、改正から一定期間が経過したもの、また、これまでレビューが行われていないテーマといった点も勘案して選定しております。

1つ目が「景観及び歴史まちづくり」でございますが、これは景観法、歴史まちづくり法等の制定から一定期間が経過していることから、法に基づく計画の策定状況やまちづくりの取り組み状況を踏まえてレビューを行うものです。

2つ目の「下水道施策」は、下水道事業の現状を踏まえた上で、新下水道ビジョンに位置づけられた21世紀型下水道を目指して進める資源・エネルギー対策に係わる施策についてレビューを行うものです。

3つ目の「鉄道の防災・減災対策」は、首都直下地震・南海トラフ地震に備え、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている鉄道における耐震に関連する諸施策についてレビューを行うものです。

4つ目が「タクシーサービスの改善による利用者利便性の向上」ですが、平成25年度の特別措置法の一部改正時の両院附帯決議等を踏まえまして、タクシー利用の需要拡大に資するタクシーサービスの高度化についてレビューを行うものです。

以上で説明を終わります。

(上山座長) はい、ありがとうございました。

今の説明について、ご質問、ご意見等ありますでしょうか。

それでは私のほうから。これは報告事項ですので、ご回答いただく必要はありませんが、気づきの点という意味で申し上げます。

今回のレビューのフォローアップというのは他省庁にもない試みで、非常に素晴らしいと思います。3年たってどうだったかを見るということ自体、PDCAの基本をさらに踏まえるということで。資料のほうも、各局それぞれ細かく取り組み状況を書いているのでよいと思います。

しかし、これがホームページで公開されるとなると一般の方もお読みになる。分かりにくい点が若干あると思います。左側の欄が、例えば、フォーマット自体どれも同じなんですけど、15ページ、14ページ見ていただくと、左下の欄が「政策への反映の方向」と書いてますね。それで、「今後の対応方針等」となってますけど、これがいつの時点決めたことなのかというのが、ちょっとよく分からない。拡大解釈すると右と全く同じ内容になっちゃう。評価を受けて、当時の評価書に書いた今後の対応方針ということなのか、それとも、評価書が出たので、それを受けて局がこうしますと翌年度当初に言ったことなのか。その辺り、ちょっと時期があいまい。

それからあと、例えば14ページなどは非常に抽象的です。評価計画も踏まえ、計画を策定すると書いてあって、けっこうと言えばけっこうで、右に具体案があるので、まあいいかなとは思いますが、ほかのテーマなどは、今後の対応方針自体に各論テーマが細か

く書いてある。テーマ間であんまりばらつきがあるのはどうか。最終的には、これは各局の自己点検なので各局の自主編集に任せたいと思います。しかし、初めての試みなので、分かりやすい形で第1回目は発表したほうが良いと思いました。

(松尾政策評価企画官) はい、ありがとうございました。

(上山座長) 次のテーマに移りたいと思います。

議題の2、26年度のとりまとめ、政策レビューの中間報告についてお願いします。

まず、今年の作業のスケジュールについて、事務局のほうから、お話をお願いします。

(松尾政策評価企画官) はい。それでは、今年度のスケジュールについて説明させていただきます。資料の2-1をご覧ください。

4月の第33回政策評価会と、その後の個別指導でご意見、ご指導をいただきまして、評価書の構成案としてとりまとめ説明させていただくのが、本日第34回評価会での中間報告でございます。

本日ご審議をいただいたあと、10月下旬から12月上旬にかけて個別指導をいただき、評価書案の中間とりまとめを行いまして、12月中旬に委員の皆様にお送りさせていただきます。

評価書案中間とりまとめに対する委員の皆様のご意見を踏まえて、そのあと修正を行い、評価書案をとりまとめまして、1月下旬に委員の皆様にお送りさせていただきます。そこでの意見、ご指摘を踏まえて最終の修正を行い、3月下旬に評価書を決定するということとしておりまして、第35回評価会は開催しなくても済むように、しっかりと評価書をとりまとめていきたいと考えております。

スケジュールについては、以上でございます。

(上山座長) はい、ありがとうございました。

それでは、各テーマの審議に入らせていただきます。1テーマ当たり、説明、質疑合わせて約20分をお願いしたいと思います。

発言し足りない部分について、お手元にテーマ別意見記載用紙というのが各委員の皆さんにお配りしてありますので、そこにメモっていただくということをお願いをします。

それでは1番目、環境に配慮した官庁施設の整備・保全、これについて、お願いします。

(住田計画課長) 官庁営繕部計画課長の住田でございます。よろしく願いいたします。

お手元の資料2-2になります。資料のほう4部に分かれておりまして、資料2-2-①が評価書の要旨、2-2-②が評価書構成案、2-2-③が少し厚いものですが、参考資料として政策レビューの概要をまとめたもの、2-2-④が、これまでいただいたご指摘とその反映・方針をまとめたものになっております。

まず資料2-2-①評価書の要旨をご覧ください。官庁営繕部の政策レビューは今年が初めてということもありまして、タイトルが「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」と、官庁営繕部がこれまで取り組んできた主要施策を、一度網羅的に

総括しようということで、1ページ目中ほど評価の視点にあります①から⑤の5つの分野に施策を分類しまして、昨年度、アンケート等の調査と過去のデータを整理・分析しまして、レビューの検討を実施いたしました。具体的な内容については、後ほど説明をさせていただきます。

続いて、資料2-2-②評価書構成案について説明いたします。

1枚めくっていただきまして、まず第1章は「はじめに」ということで、評価の目的や必要性等を記載しております。

第2章「官庁営繕の現況」は、官庁営繕の制度や体制に関する説明と官庁施設の概要について記載しております。

第3章「評価対象政策の実施状況及び評価」がレビューの本論になります。第3章3.以降、5つの分野について、施策の目的、内容・実績、評価、成果・課題を記載しております。

第3章タイトル下に書かれております※の部分ですけれども、前回評価会におきまして、上山座長より、「新しいものと古いものを分けて記載してはどうか」とのご指摘をいただきました。これについて、各分野の施策の内容・実績の中で、新しく建てる「新築」と、古い建物の「改修・保全」について可能な限り書き分けて記載をさせていただきました。また、各分野の小タイトルの部分に、それぞれ「新築・改修・保全」のうち、主にどれに該当するかについて記載しております。

各分野の背景につきましては、加藤委員より、「5つの分野それぞれ記載するのではなくて統合するように」とご指摘をいただいております。第3章2.「官庁営繕を取り巻く背景」として、1つにまとめております。

4ページを見ていただきまして、第4章「今後の政策の方向性」は、第3章に記載した成果・課題を踏まえ、官庁営繕部として取り組むべき政策課題を挙げております。2番の「機能維持」と「利便性向上・まちづくり」は、どちらの内容も地域連携の推進に関連するため、1つにまとめ、第4章は5つではなく4つに分けております。

資料2-2-②については以上でございます。

続いて、先に資料2-2-④「これまでの主なご指摘と反映方針」について説明をさせていただきますと思います。

1枚めくっていただきまして、政策評価会・個別指導においていただいたご指摘と、その反映方針になります。整理のため、内容ごとに色で塗り分けております。

まず黄色の部分ですが、1番のご指摘で、上山座長より、「建物の状態と営繕の施策を別に扱うべきであり、構成として、組織の話、建物の現状、営繕が何をしたか、今後の課題の順で整理をすべき」とのご指摘をいただきました。また2番のご指摘では、「既存の建物と新しい建物を分けてまとめてはどうか」とのご意見をいただきました。これらについては、先ほどお示しした資料2-2-②の評価書構成案に反映をしております。この点を意識して評価書を作成しようと考えております。

続いて先に水色の部分ですが、4番のご指摘で、山本委員から、「今後の政策課題の部分が唐突感のある資料になっている」とのご指摘をいただき、話の流れを意識した資料に修正をしております。

また11番で村木委員より、「何ができていて、何ができていないのかを明確にしたほうがよい」とのご指摘をいただきまして、これまでの成果と今後の課題について整理をしております。こちらについては、後ほど資料2-2-③で説明をさせていただきます。

続いて黄緑色の部分10番のご指摘で、村木委員より、「省エネによってエネルギー消費量を削減してるのはよいが、執務空間が悪化しているのではないか」とのご指摘をいただき、執務環境に関する資料を用意をしております。

白い部分につきましては、評価書本文で対応したいと考えております。

最後にオレンジ色の部分ですが、3番目のご指摘で、加藤委員より、「地域間、時代間、民間、外国などの他者との比較を行ったほうがよい」とのご指摘をいただきました。これについては、様々な分野に横断的にかかわる話ですので、次のページに、5つの分野に応じて整理をしております。

2ページをご覧いただきたいと思います。黄色の部分は、今回資料を用意したもの、グレーの部分は比較になじまないものであるとか、あるいは、そのデータが見つからないものでございます。白の部分が、今後評価書を作成する際に整理をしていくものになります。黄色の部分に対応する資料2-2-③のページの番号を赤字で書いております。内容は追って、資料2-2-③で説明をさせていただきます。

資料2-2-④については以上でございます。

続きまして資料2-2-③、少し厚いものになりますけれども、こちらの政策レビューの概要について説明をいたします。資料の前半は、前回の評価会においてご案内した内容になりますので、後半を中心に説明をさせていただきます。

1ページめくっていただきまして官庁営繕の役割、2ページは組織・体制、所管施設、予算の推移になります。3ページは既存ストックの状況について、こちらは、今回の事前説明の際に上山座長より、「ストックの棚卸について資料を加える」とようにご指摘をいただきまして、整理をしたものでございます。上段のとおり、官庁施設は計4900万平方メートルの施設がありまして、築30年以上の割合が36%となっております。われわれ官庁営繕としては、中段のとおり、耐震化や老朽化対策、具体的には長寿命化改修、建て替え、保全指導等になりますが、これらを推進することで、下段にありますように、耐震化率、健全な建物の割合、保全状況の良好な施設の割合が年々増加傾向にあり、既存ストックの質は維持・向上できていると言えます。

4ページは、レビューの全体構成になってます。

続いて5ページが、これまでの執行予算の推移と主要な施策の取り組み期間について整理したものです。官庁営繕は、時代の要請に応じて先導的に取り組んできています。

6ページから10ページまでは、5つの分野に関する実績と評価についてまとめたもの

です。前回の評価会において説明をさせていただいた内容ですので、ここでは割愛をさせていただきます。

11ページまで飛んでいただきたいと思います。

今後の政策課題として左側の緑色の部分と中ほどの黄色の部分、こちらは、6ページから10ページに記載の各分野の評価と成果について改めて概要を整理したものです。右側の茶色の部分に、各分野において残された当面の課題として、現在取り組んでいる内容を整理しております。例えば左側一番上の耐震化率につきましては、25年度末で88%まで達成しておりますが、右側一番上の当面の課題として、耐震化の完了や高天井対策の実施、あるいは電力確保を進めていこうというような形で、連続性を持たせて課題を記載しております。

続いて12ページをご覧ください。ここでは、さらに将来を見据えて、今後の方向性を記載しております。左側青色の部分に政府全体としての動きを社会的背景として掲げておりまして、中ほどの茶色の部分は、前ページの当面の課題の再掲になりますけれども、今、官庁営繕が進めようとしていることであると同時に、政府全体としての動きを受けた当面の課題となっております。右側の緑色の部分に、中長期的な施策の方向性ということで、現在当面の課題を行いつつ、中長期的に必要なであろう施策について記載しております。

このような様々な取り組みにより、建築分野において先導的な役割を果たすことが、われわれ官庁営繕組織の今後取り組むべき方向性であると考えております。

13ページから20ページまでは、ご指摘をいただきました他者・地域間・時代間の比較について報告をさせていただきます。

まず13ページ地震対策についてですけれども、左側は他の発注機関の比較で、学校や病院といった他の公共施設と、耐震化率の比較を行っております。どの公共施設も順調に推移をしており、その中でも赤い線の官庁施設は上位で推移をしております。右側は官庁施設の耐震化率を地域間で比較したもので、全国的におおむね順調に進捗をしております。

14ページは、公共建築物の経年分布についてです。他の発注機関との比較、時代間の比較で、国、都道府県、政令市の建築物の建設年度別延床面積をグラフにしたものです。下の円グラフを見ていただきますと、築30年以上の建築物の割合が、国は36%に対して、都道府県と政令市は50%弱と、地方公共団体では、比較的老朽化が進んでいることが分かります。これは、地方公共団体は、昭和40年代から50年代に学校や公営住宅が多く建設をされておりました、これらが老朽化を迎えていると考えられます。国の建築物は、政策的な移転等があったため、比較的新しくなっております。

15ページをご覧ください。左側は、建築物の定期点検の実施状況ですが、民間と比較をすると、官庁施設のほうが点検率は高くなっております。右側は参考のデータとしまして、EUと日本の公共建築物の経年分布を見ております。築30年以上の建築物の割合が、日本は約4割に対して、EUでは約5割となっております。

16ページはバリアフリーについてです。左側は、官庁施設のバリアフリーに関する改善率ですが、5年ほど前から90%ぐらいで横ばいとなっております。これは、耐震化等への重点化をしていること、また残っている施設の構造の制約等があることが理由として挙げられます。右側は、バリアフリーに関する改善率を地域間で比較したもので、全国的に改善が図られております。

17ページはバリアフリーの基準について。日米の比較をしてみますと、日本は、施設の利用形態に応じて適合すべき水準をきめ細かく設定しており、多数の人が来る施設はより強化をしております。一方アメリカは、一部例外があるようですが、一律に規定をされております。右側の表が比較をしたものですが、赤く囲んであるところが、日本の上乗せ基準となっている点です。

18ページはCO2排出量の削減率についてです。左のグラフが総CO2排出量の削減率、右のグラフが平方メートル当たりのCO2排出量の削減率を、平成13年度比で表しています。他の発注機関との比較ということで、茶色の線が、国の施設の中で官庁営繕が重点的に技術支援をしている施設、青色の線が国の施設全体、緑色の線が地方公共団体を表しております。全体的にCO2排出量は削減されていますが、特に重点的支援施設の削減率が大きくなっております。

19ページは木材利用についてです。他の発注機関との比較ということで、国、都道府県、政令市の木造施設の整備数を見たところ、平成22年10月の木材利用促進法の施行以来、全体的に伸びている傾向にあります。

20ページは公共建築相談窓口についてです。官庁営繕では、先導的役割の一環として、公共建築相談窓口というものを設けております。左側の円グラフや折れ線グラフの今年に入ってから相談団体の内訳を見ますと、国だけでなく地方公共団体が増えております。右側は相談内容の内訳になりますが、不調・不落の関係で積算に関する質問や、老朽化対策の関係で保全に関する質問が増えております。相談件数を地域別に見ますと、特に近畿、中部、本省が多くなっております。

最後に21ページは執務環境についてです。「省エネによってエネルギー消費量を削減しているのはよいが、執務環境が悪化しているのではないか」というご指摘をいただきまして、整理しております。左側のグラフを見ていただくと、エネルギー消費量は年々減少しておりますが、右側のグラフで、保全実態調査の結果では、照明や空気環境、熱環境の低下は見られず、執務環境の快適性については維持されているということが分かりました。

以上でございます。

(上山座長) はい。それでは、ご意見、ご質問をお願いします。

それでは、ちょっと簡単な話を1つだけ、私のほうから問題提起したいんですが。

便利で、環境等に配慮したという形からの評価はかなりされている。安全についてもいい。しかし、便利でというところですが、あらかじめ便利という要素を、こちらから決め込まないほうがいいと思いますね。バリアフリーだとか幾つかの切り口が予め出されてし

まっているがどうか。これから住民とか職員へのアンケートをされる予定で、そこから出てくるとは思うんですが、来庁者とか、中で仕事をする職員が、自由記述的にどこが使い勝手が悪いとか、こういう点が快適ではないとかを自由に述べて、そこから出てきたものについて民間や過去と比べてどうだといった評価をしていただきたい。

ほかの委員の方はいかがですか。はい。どうぞ。

(佐藤委員) すみません。私は、これのものの、もとの委員会のほうにも出てるので、ちょっと何回かこれに目を通させていただいているんですけども。

4 ページのところ、施策の文面に機能維持というところが出てるんですが、非常に流れが分かりやすくまとめられてると思うんですが、ちょっとすみません、この5つの項目で、その内の2の機能維持なんですけど、老朽化対策をして施設管理者に対する保全指導をしてというのは分かるんですけど、効果として、機能安全性の維持というのは何となくわかるんですけど、長寿命化のトータルコストの縮減と平準化というところを見たときに、おそらくトータルコストですから、今後何年間にわたって管理・維持あるいは更新にかかる費用がどのように抑えられるか、それから、更新や管理維持にかかる費用の凸凹がどういうふう抑えられる、どんなふう平準化できるかという、そこを多分、効果として測るんだと思うんですが。あと長寿命化は本来、20年のところを例えば30年、40年使えるとか、何かそういうことだと思うんですけど、その辺りの数値といえますか、どんなふうにしてその辺り、どの程度の縮減が図れるのか、どの程度の平準化が行われて、長寿命化って何年ぐらい延びるのかっていうことについて。

これ何かどっかでまとめてるんですけど。何かどういう試算を前提に、こういう議論をする、評価、効果を測るんですけど。何かあれ、その辺見通しがあれば、お願いします。

(住田計画課長) まず最初に、上山座長からのご指摘ですが、資料2-2-③の、例えば8ページ右下に円グラフがありますけれども、顧客満足度調査を実施しておりまして、新築の施設ができると、施設の利用者にいろいろな調査をやっております。これは1つの例としてバリアフリーということになっているのですが、幅広い項目で調査をして、どのぐらい満足していただいているのかというのを調べております。その中で自由記述の項目もありまして、ここには記載しておりませんが、自由記述の内容もフォローアップをして、その施設に対して何か改善すべきことがあれば、あるいは、今後の整備に生かすことがあれば、対応させていただいております。

それから、2点目の長寿命化の関係ですけれども、寿命は、1年延長するごとに大体、試算でいくと平方メートル当たり5、6千円程度のコスト削減の効果が見込めるのではないかと考えております。また長寿命化改修を行った場合に、建て替えに比べまして、全体の整備費について、2割から3割程度コストが削減できるのではないかと考えております。

この内容につきましては、評価書のほうには記載をしていきたいと考えております。

(上山座長) はい、どうぞ。

(佐藤委員) それで、評価書にもし書いていただければいいんですけど、特に長寿命化、これ見せ方の問題でしかないんですけど、政策のありなしでどのぐらい変わるのかということ。

あと実は、別の自治体で何かインフラの公共施設のこういうコストの平準化の話というのをやったことがあって、その時も、何もしなければ、毎年こんな感じで凸凹的にこんなふうなコストがかかると、でも平準化することによって、このぐらいなられますよというのを見せていただくと、政策の介入というか、こういう取り組みの前後において、どう状況が変わるのかっていうのが見えますので、その辺をちょっと、単に結果だけポンと見せるのではなくて、政策の介入による変化の度合いというのを分かりやすく示していただければと思いますので、よろしくお願いします。

(住田計画課長) 評価書の中で記述できるところは記述したいと思います。

(上山座長) はい、どうぞ。

(白山委員) 1点確認なんですけれども。

12ページの機能維持のところの一番右側の2番目で、地域との連携の推進・長寿命化を見据えたという、ここのボックスに記載のところ、地方公共団体の施設を含めた必要施設の再編というところがございますけれども、国土交通省が中心となってる長寿命化計画と、それから地方自治体等でやっている公共施設等総合管理計画との関係に触れるようなところが今現在進んでるところでございまして、その辺は、どういうふうな形で整理していくのかといった点に何か触れていくのでしょうか。

(住田計画課長) 今、ある地域の中で、国の官庁施設が幾つか建っていて、あるいは公共団体の施設も建っております、そういう中で全体を最適化するためには、どういうふうにしたらいいかというような政策をスタートさせたところです。

その中で、官庁施設について、この建物については長寿命化したほうが良いということであれば、そこについては長寿命化いたしますし、ほかのものについては、例えば官署を入れ替えて、防災性能の高い施設であれば、そういう官署を集めてくる、あるいは、自治体と一緒に何か新しく造ったほうが良いということであれば、そのようにする。そういった最適解を検討していくということを、財務省総務省と連携して進めております。

そういった内容について触れていくということになるかと思えます。

(上山座長) はい、よろしいですか。

それでは次のテーマに移りたいと思います。どうもありがとうございました。

(住田計画課長) ありがとうございました。

(寺田水資源政策課長) 水資源政策課長の寺田でございます。上山座長をはじめ委員の皆様には、これまで大変熱心なご指導、ご指摘を賜り、厚く御礼を申し上げます。

本日は、中間報告といたしまして、評価書の構成案についてご報告申し上げますとともに、その中で主なポイントを抜き出して説明をさせていただきます。

それでは、資料2-3-②の評価書構成案をご覧ください。

4章立てでございまして、第1章はイントロダクション、第2章は水資源政策の沿革、第3章が評価書のメインとなります、これまでに実施した水資源政策の内容・実績とその評価、第4章が今後の政策の方向性としております。

第3章の内容であります、第1節と第2節が評価の中核的な部分であり、その内の第1節では、私ども水資源部が、前身でございます経済企画庁水資源局として発足して以来の主要なミッションであるところの高度経済成長期における大幅な水需給ギャップの解消を目指した水資源の開発に関する施策の実績及びその評価を、第2節では、それ以外の時代の変遷とともに追加されてきたミッションについて適宜グループ化をして、実績及びその評価を記載することとしております。

続く第3節では、評価結果についてとりまとめ小括を行いまして、それらの振り返りを行う中で明らかになってきたリスク要因でありますとか中長期的な視点から取り組むべき新たな課題について第4節で記載をいたしまして、次の第4章今後の政策の方向性へとつなげていくという構成案でございます。

各項目の要旨につきましては、資料2-3-①の作業報告欄及び施策の想定方向欄にポイントをまとめておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

続きまして、資料2-3-③のパワーポイント資料によりまして、補足説明をさせていただきます。

時間の関係で、本日は、第3章第1節の高度経済成長期における大幅な水需給ギャップの解消を目指した水資源の開発に関する施策の実績及びその評価を中心に、それから第2節の中では、これまでに賜りましたご指導の際、評価書において取り上げるようご指導いただきました(3)の地下水についてご説明を申し上げます。

それでは、資料の1ページをお開きください。

これは、第2章に対応いたします水資源政策の沿革でございます。水資源政策はこれまで、増大する水需要へのキャッチアップを優先して、水資源開発施設の整備を国家プロジェクトとして推進し、国民生活や社会経済活動の発展を支えてまいりました。記載したとおり、4つの時期に区分をして、これまでの歩みを概観してみますと、治水すなわち洪水調節による国土の保全や農業、工業等個々の施策分野別に各省庁がそれぞれ取り組んでいた時代から、施策横断的・省庁横断的な取り組みへと変遷し、その内容も、量的な確保が優先された時代から、より高度な質的な水準の達成も要求される時代へと移り変わってきております。

戦後復興期においては、洪水の調節、農業用水、工業用水、飲料水の確保といった目的別に、各省庁がそれぞれ自前のダムや用水路の整備を促進しておりましたが、国土の狭いわが国においては、ダム建設の適地には限りがございます。また、同じ河川の流れの中にある施設ごとに各省庁から個別指令が出るということになりますと、混乱も懸念をされます。

このため、高度成長期の欄に記載をいたしましたとおり、合築をして多目的なダムや水

路の形で整備を図ることとし、そのために各省共管の法律として、水資源開発促進法が制定されますとともに、事業主体となる特殊法人についても、各省が別々の法人を設立するのではなく、一本化が図られまして、各省共管の特殊法人として、水資源開発公団が発足をし、わが国における水資源開発の促進が本格化することとなりました。

次の2ページをご覧ください。

水資源開発促進法に基づく水資源開発基本計画のことを通称「フルプラン」と申しておりますが、閣議決定により、全国で7つのフルプラン水系が指定をされました。

この内、利根川水系と荒川水系とは、水資源開発公団、現在は独立行政法人水資源機構でございますが、その法人が建設管理する延長14.5キロメートルの武蔵水路によって人工的につながっておりますので、計画は1つになっております。すなわち7つの水系、6つの計画ということでございます。このフルプラン地域が全国に占める割合は、面積では6分の1にすぎませんが、人口・製造品出荷額では全国の半分を占めております。

次の3ページをお開きください。

左の施設整備の状況のグラフをご覧ください。開発水量ベースで目標の達成度を測定したものでございます。フルプランに位置づけられた水資源開発施設の多くが完成し、計画された供給の目標を既に達成した水系が2つ、残りの水系についても、おおむね達成される見通しです。

整備済みの事業数は69ございますが、完成した水資源開発施設は、いずれも365日24時間休むことなく、降雨の状況や水需給の変動に応じて、きめ細やかな運転操作を必要とするものでございます。

したがって、ともかく造るということから、でき上がった水供給システムの管理運用技術の向上へと、言い換えますと、技術開発の対象がハード中心からソフト中心へと、ミッションや注力の転換が図られる、そのような転換点を迎えていると認識をしております。

次の4ページをご覧ください。これらは、いずれもフルプラン地域のみを取り出した統計データでございます。水資源開発の実施により、水需給に供給が追いつかないことで生じる大幅な水需給ギャップは解消しつつあり、産業の発展、人口の増大、生活水準の向上に寄与してまいりました。

続きまして5ページをお開きください。

ここでは、安定的な水の供給に関するアウトカム指標の1例として、給水制限日数の変化を取り上げてみました。

東京オリンピック渇水では、昭和36年10月から40年3月まで、実に1259日間にわたって給水制限が実施されましたが、平成8年の首都圏渇水では、降水量がさらに少なかったにもかかわらず、給水制限日数は41日間、東京オリンピック渇水の約30分の1に抑えることができました。

次の6ページをご覧ください。

3 ページで申し上げましたとおり、開発水量の目標は、おおむね達成されたわけでありませんが、近年の気候変動に伴う施設の実力低下により、水利用の安定性は低下傾向にあります。最近20年間、年降水量の変動幅が増大し、特に少雨の、雨の少ない年の年降水量の減少が顕著にみられます。このことにより、完成したダムは、計画当時に期待された水供給能力を発揮できておりません。

四国の早明浦ダムを例にとりますと、1948年の計画値では、5年に一度の渇水時にも毎秒15.1トンの供給能力が発揮でき、取水制限を回避できるものとして設計をされましたが、近年で最大の渇水となった2008年には、計画当時に期待された水供給能力の4割程度にとどまる、毎秒6.3トンの供給能力しか発揮できませんでした。

水がめを増やすということは容易ではありませんので、既存施設のよりきめ細やかな運転操作でありますとか、でき上がった水供給、配水インフラのネットワークを最大限生かすための管理運用技術の開発や、タイムライン、すなわち危機的な渇水に対処するための行動計画の策定等で乗り切るほかはないと考えております。

続きまして、15ページをお開きください。地下水についてご説明申し上げます。

ここでは、東京23区のいわゆる0メートル地帯を図示しておりますけれども、濃いピンクの部分が高潮時の海水面よりも低い地域、やや薄いピンクの部分が高潮時の海水面以下の地域でございます。高潮の脅威を考え合わせますと、いわゆる安全な部分というのは23区の6割、この黄色の部分にとどまるものでございます。

右の写真は江東区南砂の地先でございますけれども、大正7年の地盤高さというものがポールのちょうど中ほどにございますけれども、大正7年の観測開始以来、4.57メートル地盤が沈下をいたしまして、現在の地盤高さは平均海水面よりも約2メートル低い状況にございます。

江東地区は、戦前から工業地帯として発展をいたしまして、工業用水として地下水を大量にくみ上げてきたこと等が原因でございます。このため、次の16ページをご覧ください。地下水保全に関係をいたします法律、条例、要綱を制定いたしまして、地下水の採取規制等を実施してまいりました。

上から2つ並んでおりますが、工業用水法と次のいわゆるビル用水法につきましては地域を指定しておりますけれども、東京都区部及び大阪が中心でございます。規制と併せまして、地下水からダムへと水源の転換が図られております。

次の17ページをお開きください。

広域的に地盤沈下が激しい全国で3つの地域に対しましては、地盤沈下防止等対策要綱として地域を指定いたしまして、地下水採取量の目標量の設定や代替水源、ダム、河川水でございますけれども、そちらの確保等により地下水を保全する取り組みを行っております。

右の表の中に地下水採取量がございまして、目標を達成しているものが水色、達成できていないものがピンクの表示でございますが、それぞれ取り組み開始以降、目標量を達成

したか、目標量の達成が目前に迫ってきているという状況でございます。

これらの取り組みの成果につきましては、次の18ページをご覧ください。

左のグラフは地盤の沈下量でございます。一番下のグラフが関東平野、先ほどご覧いただきました東京都の江東区でございます。4メートルちょっとでございますけれども、工業用水法、ビル用水法の制定とダム用水への水源転換によりまして、それ以降、地盤沈下に沈静化の傾向が見て取れます。

また、要綱地区3地域につきましても、関東平野北部では、残念ながらマイナス4.5センチとなっておりますけれども、濃尾平野、筑後・佐賀平野につきましては、ご覧のとおり1センチ未満でございます。

最後に19ページをご説明させていただきます。

取り組みの成果のうち残る部分といたしまして、地下水位の状況について、ご報告をさせていただきます。

左下に板橋区富士見町の地下水位観測井、これは、このグラフの一番下の研36というポイントでございますが、40年間で地下水位が約60メートル上昇しております。調査開始以前の状況が分かりませんが、おそらくは、元々あったレベルまで40年かかりまして、ようやく戻ったという見方もできるわけでございます。地下水を一度使うと、その回復には長期間を要しますので、慎重な検討が必要であると考えております。

以上でございます。

(上山座長) はい、どうもありがとうございました。

(山本委員) よろしいですか。

(上山座長) はい、どうぞ。

(山本委員) 2点ばかりあって、大きな話ではないんですが。

一番簡潔な評価書の要旨のところの水の転用、これは非常に重要なことなんですけど、多分、見る人は要するに、毎秒40立米というのは、どれぐらいのものを意味しているのかっていうのも分からないですし、資料を見れば、明らかにこの内多いのは農業用水なんですね、水道用水とか工業用水じゃなくて。だから、そこら辺をできたら、過去頑張って国がされてることが、どれぐらいの水資源管理上の効果があったのかというようなことが、もう少し分かるように書いていただきたいということと。

地下水の話は今おっしゃったとおりなんですけど、逆に新幹線辺りは困ってるような問題も出てきてるわけですね。地下水が上がって困ってる。ご案内だと思いますけれども、国交省ですから。

だから、そういう問題もあるので、地下水の適切な管理というのは2つあるので、ある意味でピンポイントの問題かもしれませんが、そこら辺はよくお考えいただければと思います。

(寺田水資源政策課長) はい。一般の方にも分かりやすい資料作成をさらに心がけたいと思っております。

また、地下水につきましても両面あるということでございまして、その点にも留意をした記述に努めてまいりたいと考えております。

(上山座長) 私からも、あるんですが。

水資源白書的な意味では、これまであんまり体系的にこういう資料も出てなかったし、省庁横断型の事業でもあるので、整理に苦労されつつやられているのはいいと思う。しかし、一方で今回は目標がけっこう高く、政策の評価をしなければいけない。そういう意味では、2つほど、まだかなりできてない部分がある。

1つは、政策と執行とやっぱりちょっと分けて評価対象として扱わないと、今のままだと、何か東京ドームさんが頑張って水を大事に使ってますとか、そういうことも役所の業績になってしまう。確かに民間企業だとか自治体だとか、一般国民も含めていろんな人達が水資源にはかかわり、かつ努力もしてる。広い意味では、確かに政策評価の対象として、日本国としてどうなんだというのはあると思うけれども、これは政策評価法の体系に沿って国交省が自ら行う政策評価です。組織として一体何をやっているのか、どれだけの金と人を使って、どんな事業をやっているのか、独法も含めて、その執行の部分の評価は切り分けてやらないとだめです。でないと、単なる日本国の水資源白書になってしまう。非常に大きな問題としてある。

それから、今の第2章。現状、政策の実態と執行の実態みたいところを、かなり充実させて書く必要がある。これは沿革ではない。現状、組織の概要、水資源政策の現状と実施体制といいますか、そういうことをまず整理する必要がある。それからあと、沿革が出てくる。だから、2章の中は、かなり整理をし直す必要がある。

それから、第3章が政策とその評価ということにはなってますが、ここも、評価の物差しがよく分からない。何をもちょうどできたというのか。当初立てた計画のとおりできましたというのは1つの考え方。あるいは、外国と比べていい、悪いと、あるいは、昔よりかなり改善されたとか、いろんな物差しがある。そういうのがどうも見えない。こういう変わったことをやっていますとか、こういう非常に高度なことをやっていますとか、やっています、やっていますがいっぱい出てくるが、いろんなことをいっぱいやっていたら、あるべき姿を達成しているという証明にはならない。

状況証拠はいっぱいあって、白書的には非常に素晴らしい資料になりつつある。それ自体の価値もかなりある。しかし、評価という意味で言うと、ちょっとまだまだというふうに思いますので、後半ぜひ頑張ってくださいと思います。

(佐藤委員) 今の座長のコメントを受けてという形になると思うんですけど。

やっぱり水資源政策、多分、省庁横断的であり、もちろん東京都も含めた自治体も深くかかわってる話だと思うんで、どこが国交省さんの守備範囲で、あと、これにどんな人たちがかかわっているのかっていう全体像が見たい気がするんですね。その中で国交省さんがどれぐらいの守備範囲があって、どれぐらいのお金を使ってきたのかということと。

やっぱり水資源開発機構さんのほうが多分あるから、前も伺ってもでかいと思うので、

ここはどんなふうな組織になっていて、これはどんな役割を果たしているのかということについて、独法は独法で別に評価で分かるんですけど、やっぱりこれ、政策体系の中でやっぱりちょっと関係性というのを明確にしてもらったほうがいいかなというのと。

おいしい水とか安全な水って分かるんですが、これ東京都の水道局も多分、同じようなことを言うと思うので、やっぱりこの辺りの関係、国交省さんがやっているおいしい水のための政策と自治体さんがやってるやつと、ちょっと切り分けて考えていただければいいかなと思います。

あと、水の需要って、今後どうなるんだろうというのは皆さん多分考えるところだと思うんで、それは人口とかいろいろと、4ページのところにも、多分これは将来推計なんだと思うんですが、出てると思うんですが、これ幾つか水系があるので、水系別に一体どんなふうな形で需給ギャップって埋まっていくのか、あるいは、逆に超過供給になっているところはないのかとかと、ちょっともう少しきめ細かく見られてもいいかなという気がしました。

(上山座長) はい、よろしいですか。

はい、それでは、どうもありがとうございました。

じゃあ、次のテーマ、自転車交通をお願いします。

(阿部道路交通安全対策室長) 3の自転車交通でございます。道路局の道路交通安全対策室長の阿部でございます。よろしくお願いたします。

資料は、資料の2-4-①から④までという内容でございます。

資料の①でございますが、評価の要旨でございます。4段目に評価の視点を記載させていただいております。3点ほど評価の視点を考えておまして、安全で快適な自転車通行空間が確保されているかという視点、それから、ニーズに応じた総合的な取り組みが進められているかという視点、それから利用ルールの徹底を図る取り組み状況という3つの視点で主に評価を実施したいと思っております。

②でございます。②は構成案でございます。現在考えているのが、第1章から第4章までという状況でございます。本日の中間報告は、第2章それから第3章、第4章を中心にご説明をさせていただきます。

それから資料の④でございますが、ご指摘と反映方針でございますが、これは記載のとおりでございます。

それでは、資料の③に沿ってご説明をさせていただきます。

資料の③をご覧いただきたいと思っております。自転車交通を取り巻く状況でございます。

ページ2ページ目が利用状況でございます。自転車の現在の日本の保有台数でございますが7200万台、ほぼ自動車の保有台数と同等という状況になってございます。人口当たりの保有台数に比較いたしますと、北欧あるいはドイツと同等という状況でございます。

車種別の販売台数でございますが、近年、スポーツ車あるいは電動アシスト車の販売台数が伸びてるというような状況でございます。

3ページをご覧いただきたいと思います。代表交通手段の分担率でございます。自転車の分担率は13%でございます。下段に世界の各国と比較したグラフがございますが、先進国の中でも比較的高い状況でございます。

移動距離帯別の分担率でございますが、5キロ未満で約2割ということで、主に短距離利用のための重要な交通手段になっているというところでございます。

4ページでございます。自転車利用の環境整備をしている自治体へのアンケートでございます。最も重視している課題は何かという質問でございますが、ネットワークの形成はもちろん高いわけでございますが、2番目に自転車関連事故ということで、62%の自治体が課題と思っているというところでございます。

5ページをご覧になっていただきたいと思います。事故の状況でございます。

全事故に占める自転車関連事故の割合でございますが、過去10年間、おおむね2割で推移しているという状況でございます。直近10年に着目いたしまして分析いたしますと、全体の交通事故件数が0.7倍に減少する中で、自転車対歩行者事故件数は1.3倍に増えてるというような状況でございます。

6ページをご覧いただきたいと思います。事故の状況でございます。円グラフの中でご覧になっていただいてお分かりだと思っておりますが、7割が交差点で発生している状況でございます。形態といたしましては、出会い頭、それから右左折の3形態で約8割を占めてるという状況でございます。

7ページをご覧になっていただきたいと思います。年齢別それから利用目的別でございます。年齢に関しましては7歳から19歳、主に小・中・高校生の世代の割合が高いという状況、それから利用目的別で言いますと、通勤・通学の割合が約3割という状況になってございます。

8ページをご覧いただきたいと思います。歩行者とそれから自転車利用者の意識でございます。歩行者の方々、約7割が歩道を通る自転車が危険と感じている。それから約5割の方が放置自転車に関して迷惑と感じているという状況です。それから自転車利用者の方でございますが、約5割の方が車道走行を危険と感じている。それから3割の方が、駐輪場に関して不満を持っているというような状況でございます。

次のページをご覧いただきたいと思います。取り組み状況とその評価でございます。

10ページをご覧いただきたいと思います。10ページが、通行空間の確保、それからネットワーク計画の推進に関しての基本的な考え方でございます。

ネットワーク計画に関しましては下段に示させていただいたとおり、自転車道それから自転車専用通行帯、それから車道に通行位置を明示する方法、交差点内の通行位置の明示などを実施しているところでございます。さらに自転車ネットワーク計画の策定に関しましては、策定の推進を実施しているというところでございます。

11ページをご覧になっていただきたいと思います。総合的な取り組み、それから利用ルールの徹底でございますが、総合的な取り組みといたしましては、駐輪場の整備あるい

はコミュニティサイクルの支援、利用ルールの徹底といたしましては、利用ルールの周知等を実施しているというところでございます。

12ページをご覧いただきたいと思います。取り組みと評価の視点でございますが、3つの視点で評価をしたいと思っております。通行空間の確保、総合的な取り組み、利用ルールの徹底でございます。

13ページをご覧になっていただきたいと思います。通行空間の確保でございます。平成20年に98地区のモデル地区を指定いたしまして事業を実施しております。計画延長全体で約350キロ、整備済み延長が約310キロでございます。平成25年3月末で約90%の進捗率という状況になってございます。

14ページをご覧いただきたいと思います。14ページが、この98地区の整備効果でございますが、左側に、整備前後の交通事故件数にしまして比較したものがございます。整備後に関しましては、約3割から4割の交通事故の削減の結果が出ているというところでございます。さらには下段のほうに、通行空間を整備した段階での利用率でございますけれども、約8割の方が利用していただいているというような状況でございます。

15ページをご覧になっていただきたいと思います。ネットワーク計画の策定状況でございます。平成20年のモデル地区の指定、それから平成24年にガイドラインの策定を実施しているわけでございますが、これによってネットワーク計画を策定している市町村が66市町村ということでございまして、着実に伸びているという状況でございます。

16ページでございます。ネットワーク計画をまだ策定していない市町村さんへのアンケートでございまして、計画がなかなか難しいという理由は何かということでお伺いしている結果でございますが、自転車通行空間を整備する余地がないという意見が多かったというところでございます。

17ページをご覧になっていただきたいと思います。課題解決の先進的な取り組み例として、高松市と金沢市をご紹介をさせていただいております。両者とも、例えば車線を削減する、あるいは中央分離帯を縮小する等々の工夫によりまして、自転車通行空間の整備を実施しております。

18ページをご覧になっていただきたいと思います。総合的な取り組みでございます。

放置自転車の問題でございますが、放置自転車の利用目的でございますが、通勤・通学目的それから買い物目的で、これで約7割を占めているというような状況でございます。

19ページをご覧になっていただきたいと思います。放置自転車に対する取り組み状況でございますが、1つは放置自転車の禁止区域の指定等を実施しているということ、それから右側に、駐輪場の附置義務条例を実施している市町村の数でございますが、これも154都市で実施しているというような状況で、これも着実に対策がとり始められているという状況でございます。

20ページをご覧になっていただきたいと思います。放置自転車対策の評価としてどうなっているかというところでございますが、昭和56年に放置自転車約100万台あった

ものが、平成25年には約10万台と10分の1に着実に減っているというところがございます。

21ページをご覧になっていただきたいと思います。ルール・マナーの向上の取り組みでございますが、法定外看板あるいはちらしの作成、それから関連自治体等々との連携、あるいは啓蒙といったような取り組みを実施しているというところがございます。

おめくりいただきまして、今後の方向性でございます。

23ページをご覧になっていただきたいと思います。今後の方向性に関しましては、大きくは3点ほど考えておりまして、自転車通行空間の安全の確保、それから、さらなる放置自転車対策の推進、それから3点目といたしまして、さらなる利用ルールの周知というところがございます。これによりまして、自転車走行空間のネットワーク化あるいは利用者の視点に立った自転車の使いやすい環境整備ということを目指すというところがございます。

24ページをご覧になっていただきたいと思います。自転車通行空間の安全の確保でございますが、高速道路は、実は一般道に比べまして、死傷事故率が約10分の1という状況でございます。

ただし諸外国と比較いたしますと、やはり高速道路の利用率が低いということで、高速道路の利用率を高めることによって生活道路の事故削減をする、ひいては自転車の事故も削減するというところがございます。

25ページをご覧になっていただきたいと思います。通学路における自転車通行空間の確保でございます。これは学校、教育委員会、あるいは警察と連携して、自転車通学路の対策を効果的に実施するというところがございます。

26ページをご覧になっていただきたいと思います。総合的な対策でございます。駐輪場の整備、それから新しい取り組みといたしまして、既存道路空間を活用して路上駐輪場を面的に配置するというところがございます。

おめくりいただきまして、4. まとめでございます。

最後に28ページは、今、前段から整理させていただいたものを1枚に、その関連性が分かるように整理したものでございます。

これをおめくりいたしますと、あとは参考資料という状況になってございます。

説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

(上山座長) はい、ありがとうございました。

それでは、どうぞ。

(田辺委員) 2点ほどでございます。

1つは、自転車というのは、例えば自分の家庭のことを考えても、利用する年代というんでしょうか、年齢みたいなのというのは、小学校のときは使いますけども、大学生になると車のほうに乗り換えるとか、近辺の大学に行くんですけども、まだ使ってるとか、いろいろあると思いますので、できれば、これ年齢別の利用それから事故の実態みたいなとこ

ろが把握できるんでしたら、それを入れていただきたいなと思っております。

それは、今までどうあったかのところもありますけれども、今後、人口減少で、特に小中学校というのは急速におそらく減ってくと思ひ、逆に高齢者の方々が自転車使うのかなとか分からないところがありますので、そういう対応の際にも非常に役立つインフォメーションになるのではないかというのが1点目でございます。

それから2点目は、いろんな整備をやっていることは確かなのですが、標準的な整備にかかるコストみたいなのを、ちょっと出していただきたいと思っております。例えば分けるというようなもの、それから専用道を作ると、そのようなところで、キロ当たり幾らぐらいかかるのかなといったところが分かると、それでどのくらいの効果というので見合いがわかりますので、そういった点、情報を、できるんでしたら付け加えていただきたいと思っております。

以上です。

(阿部道路交通安全対策室長) 世代別の利用の話はすみません、ここで資料はないんですが、ちょっとご検討させていただきます。

それから事故の世代別はデータとしてございますので、今回も7ページの事故件数の世代別を付けさせていただいたんですが、これはデータとしてございますので、これは確実に記載させていただきます。

それからコストの件でございますが、これもご検討させていただきますと思います。

(清水街路交通施設課長) コストの面では多分、道路のほうの安全対策のほうは、どちらかというコストを抑えながらうまくやっておられるかと思っておりますので、駐輪場とかはかなりコストがかかっている可能性もございますので、そういった点をちょっとデータを準備したいと思います。

(佐藤委員) おそらく、この報告案の資料の2-4-②の第3章にかかわるかなと思うんですけど、これ自転車の施策、今の現状はどうなってるかというのは分かるんですけど、じゃあ、これに対して国交省さんは一体どんな政策手段を持ってるのかというのが、ちょっといまいよく分からなくて。おそらくガイドラインを作るとかモデル地区を指定するとかっていうのは分かるんですけど、例えばじゃあ駐輪場の話が出ましたが、これじゃあ補助金とか出てるんですかとか、多分出てるんでしょうね。あと道路のさっきのレーンを分けるというときに、一体どんな形でこの施策にかかわっているのかって、予算も含めて何かその辺がどんな政策ツールが、手段を持ってるのかというのを少し明確にさせていただかないと分かりにくいかなと思ったのですが。

(清水街路交通施設課長) ご指摘のとおりでございます、そういったことは整理した部分をお作りしたいと思います。

簡単に申し上げると、もちろん、いわゆる補助金という形で実際駐輪場が整備される際にそれを支援する等々、条例等につきましてはモデル条例とかを作るとか、そういうような形でのご支援をしているという状況ですので、施策の一覧のような形でまとめ

させていこうと思いますので。

(白山委員) 今の質問に関連するような話でございますが、資料の2-4-④に書いてございます、これまでの指摘ということと、それから評価書への反映方針と書いてございますが、今は中間報告ということでいいんですが、2-4-③や骨格の中に、どの指摘の部分がどういうふうに反映されてるのかが、ちょっとよく分からないんですね。

今までずっといろいろ、政策評価会の場合や個別指導の場合でいろいろ指摘してきたことを、ここにどういうふうに反映されているのか。反映してるものはこれで、反映していないものはこれでとか、そこがよく分からないんです。

今のお話も、例えば4月の25日に上山座長のほうから、今やっている国交省の仕事は何か、自治体との分担関係を整理するとか、ずいぶん前に言われていることで、これは今現在どういうふうになってるのかというところが、ちょっとはっきりしないんじゃないかという気がします。どこまでこれまでの指摘に対応して、あるいは、じゃあこの指摘に対してはこうじゃなくて、こういう方向で整理するとか、ちょっとその辺りが、これ読んでよく分からないんですね、正直に申しまして。

そこをはっきりさせていただき、今後、また個別指導のほうで対応いたしますけれども、それらの点を明確にさせていただきたいなと思っております。

(阿部道路交通安全対策室長) すみません。ご指摘、承知いたしましたので、少しちょっとどういうふうに整理されてるか、もう少し詳細を記述させていただきたいと思っております。

(上山座長) 今のは2-4-④の話ですか。それとも、作業全体に関してですか。

(阿部道路交通安全対策室長) 2-4-④をどういう形で、どこに反映したかが分かるような整理をさせていただきたいなと思っております。

(上山座長) それは大至急やっていただくのは最低限として。私も今の白山委員のご指摘と全く同じです。前回議論した話がほとんど反映されていない。どこにやりにくさがあるのか個別指導のときに議論する必要がある。このままだと時間切れになって、これも自転車白書で終わっちゃう。

さっきの水資源とちょっと似た難しさがあるのは、私は非常によく分かるんですね。局がまたがってるし、他省庁との関係もある。データが自動車ほどないとか、いろんな障害はある。切り口をかなり工夫する必要がある。

すごく単純に思うのは、私は何か自転車白書的なことはもちろんある程度あってもいいけれども、今日書かれた内容は全部、これ第1章、第2章だと思うんですね。

第1章というのは日本の自転車の実態ですね。自転車がどんだけあって、誰がどういうふうに使ってるのか、どうのこうのという実態があって、2番目に、おそらく自転車政策として国とか自治体は何をやってきたのかという棚卸ですね。これは、評価以前にどれだけの誰が何をやってるのかと。多分、自治体が相当やってると思う。その実態の成果の部分を、国交省の今後の政策というところに書くから、全体に違和感が出てくる。

自治体がやってるのに対して2分の1補助出してますとか、3分の1出してますとか、

そういう具体的な現状をちゃんと書く必要があるそれから2番目に、いろんな問題が起きてます、あるいはもっと使おうと、国と地方がかくかくしかじかいろんな組織がいろんなお金と制度を使ってやっていますという現状分析もやる。でもそこまで、そもそも大変だろうと思いますよ。

その次に、今後どうしますっていう話がある。

だけど、そこの部分を何か力入れて書いてしまうから、日本で起きてる自転車問題をすべて国交省が解きますみたいになる。つまり実態の話がボーンと出てきて、次に私たち頑張りますという話になってるから、よく分からない、ほんとにできるのかよみたいな感じの疑問を抱いて、不安になって終わる。ちょっと章立ても含めて、抜本的に考え直す必要がある。

おそらく今までは自転車政策がろくろく国にも自治体にもありませんでした。極めて不十分でしたと言い切らない限り評価報告書にはならないと思います。

(佐藤委員) ちょっと、これ何を評価の基準にするんだろうって考えたときに、自転車の利用促進の話をしてるのか、快適な自転車促進なのか。話として例えば安全性というのが前面に出ているので、であれば、切り口は自転車の安全性というところで特化して議論しても、それはかまわないんですけど。

ただ、資料4の、2-4-①、ここに出てくる最初のほうは何かそういう安全性とか出てるんですけど、評価手法のところに出てくると、何か快適な利用であるとか利用の促進とかニーズに応じたうんぬんかんぬんとかが出てくるので、何か評価の視点こう、ただでさえ大きな話をしてるのに、何か評価の視点が拡散しているような気がするんです。

一方では利用促進したい、ニーズに即したい、安全性を担保したいというのは分かるんですけど、じゃあ、それぞれの施策はどれに対応しているのかということ、あるいは国交省さんとして今重んじているのは一体どの視点なのかということのを少し絞って考えたら、絞るかメリハリをつけるかしていただいたほうが良いような気がするんですけど。

(上山座長) もともととても難しいテーマなので、ちょっとじっくりとまた考えて整理していただきたいと思います。現実的にできることと、非常に難しいこととあるので、そこら辺もちょっと個別指導のところオープンな議論ができればというように思います。よろしくをお願いします。

(阿部道路交通安全対策室長) はい、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

(上山座長) はい、それでは、次は貨物自動車をお願いします。

(萩川貨物課長) 自動車局の貨物課長の萩川です。よろしくお願いいたします。本日は、資料2-5-③を中心に、ご説明をさせていただきます。

1ページ目について、評価書の全体の作りですが、第2章で、まず事業の概要を説明した上で、規制の変遷、つまり平成2年に大きな規制緩和をし、平成15年に2回目の改正があったということについて、まず、1つ評価をしたいと思っています。規制緩和の良か

った点というのが3の(1)のとおり市場がいろいろ活性化したこと。あと、逆に少し悪いような点、これは市場の健全性と書いてありますが、社会保険に入らないで事業を行っている事業者がいるなど、少し暗い部分もありますので、これらの両面をまず評価したいと思っています。

第3章では、規制緩和の影響を踏まえた施策とその評価と書いてありますが、1弾目の評価の特にその悪い点に対して、その後どういう政策を打って、その効果はどうだったのかということをも2弾目の評価にしたいと思っています。

大きくは、不適正事業者への指導の強化とか、悪い人には出ていってもらい、良い人は評価するという施策です。それが1番です。あとは、規制緩和の結果、非常に小さな事業者が増えましたので、荷主との関係で、なかなか適正な取引というのが確保できていないという実態がありますので、どのように適正な取引を確保していくかということが2番目の適正取引の推進ということだと思います。

これら1番目と2番目の施策が本当に効いてるのかどうかということをも2弾目として評価した上で、第4章で、今後どのようにやっていくのかという内容につなげていきたいと思っています。

もう少し詳しく説明致します。3ページをご覧くださいませでしょうか。まず1弾目の規制緩和の評価の良い面と悪い面ですが、資料の右側の緑の枠、これが主に良い面だと思います。需給バランスの状況について見ると、規制緩和後、トンキロベースで約1.6倍、貨物輸送量が増加しています。その他、営業用自動車による輸送比率が増加したほか、運賃・料金が、1弾目の規制緩和では事前届出制、第2弾目では事後届出制になりましたので、自由に値決めができることになり、ピーク時に比べて下がっています。それから荷主の消費者余剰というある一定の数値等も増大しています。また、様々なサービスが展開されるようになりました。この点については6ページに書いてありますが、大手を中心として、やりたいことがあるけどできないといった話が規制緩和の大きなきっかけになっていたところ、平成2年の規制緩和後、6ページに書いてあるような様々なサービスが出てきて、利用者にとっては非常に便利になっております。

3ページに戻りまして、オレンジ色の部分、この点は少し規制緩和のマイナス面と考えられるところです。事業者の小規模化が進み、中小の零細事業者が増えました。前回も見ていただいたものですが、7ページ目の左の上のカラーのグラフで、平成2年から直近でどういったゾーンの事業者が増えたのかについて示しております。グラフ一番下のオレンジ色の部分は保有車両台数10両以下の事業者ですが、5台あれば参入できるということ、10両以下の小規模事業者が多いというのが特徴です。

当然、こういった事業者が増えましたので、競争は激化しているし、とにかく仕事を取るために、あまり条件が良くなくても運んでしまうということをも小規模事業者を中心にやっておりますので、業界全体の運賃が下がってくるなどといったことになっています。このため、利用者にとっては運賃が下がって良いといった側面はありますが、事業者にとつ

ては、健全経営という側面でどうだろうかという課題があります。

それから、再び3ページ目に戻りまして、右下に記載している不適正事業者の増加についてですが、社会保険に入っていないとか、しっかりと点検をやっていないとか、しっかりと運行管理者を置いていないとか、やはりそういうところに少し無理が出てきているような事業者も残念ながら増えているということがございます。これは第1弾の評価です。

そして、第2弾が9ページ目ですが、まずは、悪い事業者に出て行ってもらって、良い事業者を評価するということをやっております。先ほど申し上げました、社会保険に入っていない事業者に対しては罰則を強化するなど取り組んでおります。

それから9ページの左下は、参入等といったものをかなり緩めましたので、事後の安全規制としてスピードリミッターやアルコール検知器といった機器系の側面でしっかりフォローして安全を確保するという取り組みでおります。

続いて右下のその他の取組ですが、Gマーク表彰制度というのがあります、これは良い事業者を評価する制度です。12ページにも資料がありますが、Gマーク表彰制度自体はもう始めて10年程度ですが、今、全体の事業所の約4分の1の方はGマークを取っております。Gマークを取っている場合とそうでない場合を比べたのが、右側のグラフですが、例えば事故の発生件数や死亡事故の発生件数、その他の指標で見ても、やはりGマークの事業者は非常に成績が良いです。

トラックにGマークというマークを貼るという形でやっておりますが、様々な手続き面で優遇したりしています。例えば荷主や外の主体に対しても、こういう事業者はすごく良いということ、われわれは働きかけたりしておりますが、そういったところで差別化を図っていくという取り組みでおります。

それから2番目のもう1つの評価について、14ページに整理しております。中小事業者が多くなってしまい、やはり荷主のほうの立場が非常に強いという背景もあって、14ページの右側に取引の書面化、取引の契約の内容を書面で表すことは、われわれはもう当たり前ではないかという感じはしますが、トラック事業者は、ちょっと来て運んでくれと言われて、はいと言って運ぶような感じがあって、いつ、どこで何時間運転してといった契約書がないケースがほとんどです。このため、この書面化をしっかりとしましように取り組んでおります。

また、原価計算を行ってる事業者が7割であり、行っていない事業者は3割です。本当に経営できるのかという感じがしますが、このような感じでやってる事業者も多いということです。このため、こういうところもしっかりとやってもらうこととしております。

あと燃料です。今、非常に原油価格が上がっているんですが、飛行機などの場合、われわれはサーチャージということで当然高騰分を払っておりますが、トラックの場合は、荷主がじゃあ払いましょうと言って払ってくれるかと言うと、全然払ってくれないわけなんです。

したがって、そこは強制はできないですが、トラックのサーチャージ制というのも、一

応モデルのようなものを作って皆さんにお知らせはして、なるべく活用してくださいという形でやっております。そこもできる限りさらに導入してもらおうよう、今後働きかけていきたいと考えているところです。

最終的な方向性というところが、17ページ、18ページにあります。大きくは産業の健全化と活性化の2つを挙げてますが、健全化のほうは、やはり不適正事業者には市場から出て行ってもらって、優良事業者をさらに増やそうとか、今申し上げた適正取引をいかに確保していくか、それから、小規模の事業者が入ってくるということについて良い点もあるのですが、やはり様々な違反などにつながる可能性が高いため、新規参入時、これは法令でない部分でも色々とチェックをしっかりとやるということが出来ますので、もう少し、参入時のチェックをしっかりとやろうというのが17ページの一番右下に記載しているものです。

それから18ページの活性化という部分は、やはりトラックの世界というのはプロの世界で、なかなか一般の方には理解しにくいところもあり、また、若い人などには、なかなか入ってきていただけないという部分があるため、もう少し業界のイメージをアップするとか、今働いてる方に、単に運転手としてずっとやってくというものからキャリアアップのプランのようなものも打ち出していくとか、トラック業界の外の若い方にアピールしていくとか、女性でも大型の免許を持っている方というのは結構いるのですが、実際トラックに乗ってる方は少ないため、女性にももっと乗っていただくようなこともしていきたいと、こういったところのアピールなどもしていきたいと思っております。

全体の説明は以上でございます。よろしくお願ひします。

(上山座長) はい、ありがとうございました。どうぞ。

(山本委員) これは、むしろ白山先生が専門の話なんですけど、原価計算やってるところで見ても、原価を上回るだけを収受しなくて経営がやっていってるということは、もともと原価計算にはかなりバイアスがかかったものというふうに考えるべきなのか、あるいはまた、これに見えないような別の側面があるので、業界として影の部分なり別の問題があるので、こういう恰好でも経営が存続しているのかということをお聞きしたいと同時に、この資料は全日本トラック協会調査となっておりますが、現在は国交省としての独自の調査をされてるやに書いてますね。そうすると、国交省さんが独自に調査をすれば、これとまた違ったような結果が出てくるのかということが気になった。白山先生がむしろご専門なんですけども、一番、説明上何かちょっと納得できなかったんですけども。

(嵯川貨物課長) 今先生がおっしゃったのは後者のほうですね。やはり荷主との関係で、こういう原価がかかるため、これだけ運賃をくださいと言っても、そんなに高いのであれば、別の事業者に頼むよと言われてしまえば終わりという世界です。

ですから、こちらは業界団体の調査になっておりますが、われわれが日々様々な事業者と話を聞いても同じようなことをおっしゃっておりますので、それが実態だと思います。

(佐藤委員) ちょっと最初に大きな話をしますと。

そもそもこういう規制緩和をした時に、それは平成2年と15年と、それぞれあると思

うんですけど、こうなることが予定だったのかというのは、つまり結果的に見れば小規模な、しかも5台とか、そういうちっちゃい零細事業者が多く参入してきて、価格は結局下がっていった、安全性もかなり疑われるというので、非常にある意味、競争のマイナス面が出てましたねというのが答えだと思うんですが、当初は果たしてこういう予定で、つまりいわゆる零細事業者を新規参入者として、ある種競争、あるいは値段の引き下げというのを意図していたのか。

何かほんとはもうちょっと違う、業界再編成みたいな形でもっと大きい、新規参入するけど、だんだん大きくなっていった、いわゆる既存の大手にも負けないようなそういう新しい新興勢力というか、それなりの規模を持った事業者というのを育成していくというか、育てていく。値段は下がるかどうか分かりませんが、付加価値が高まればサービスはよくなったら値段を上げてもいいわけですよ。ある程度バーゲニングパワーも出てきますし。何かそういう、もう少し強い新興事業者を育てるとというのが本来の意図だったのか。

何かもし後者だとすれば、もう明らかにこれはちょっと規制緩和としてはどうだったのかなと思いますし。前者だとしても、何かちょっとそれもおかしな話だとは思いますが。そもそも、これ最初の心は一体どこにあるんだろうなというのがちょっとよく分からないなということと。

それから、ちょっと細かいんですけど、Gマークの認定というのは非常に1つのアイデアだと思うんですが、これ死亡事故が少ないっていうのは、それはそう、安全な業者さんを対象にして、表彰してるので、それはそうだと思うんですが、最終的に目指すのは、こういうGマークを持っている事業者が報われるというか収益率が高いとか利益が高いという、そういう結果でないと、ちょっとこういう健全な事業者が生き残るという環境にならないと思うので、じゃあ、Gマークがあるかないかでやっぱり収益性とかこういったところに違いがあるのかどうかって、これちょっと調べてみる価値があるかなということと。

あと最後に、ちょっと市場の健全性はすごい大事だと思うんですが、これは国交省さんが指導してやるべきことなのか、トラック協会さんとか、加入してない人もいるんでしょうけれど、ある種、業界の中での自主規制としてやるべきところが大きいのか。この辺りは、どういうふうにして考えていったらいいのか教えていただければと思います。

(嵯川貨物課長) はい。規制緩和の一番最初のねらい、当時の議論を見ていると、やはり先ほど少しご紹介した新しい様々なサービスを、特に大手を中心に色々やりたいのだという話が随分あったにもかかわらず、運賃も認可制であり、ほとんどできなかったわけです。それがやはり一番大きかったのだと思います。

また、競争を活性化するとか、小規模事業者がドバッと入ってくるといったことはあまり前提になかったみたいですが、やはり新規参入をしやすくすることで競争が活性化すれば、今のようにサービスも良くなる上に、運賃も下がってくるのではないかという、そこが一番大きな理由だと思います。

それでもやはり10両未満の一番小規模なゾーンを中心にこれだけ増えてくるというの

は、当時あまり予想できていなかったのではないかと思います。

また、Gマークについては先生がおっしゃるとおりで、単に何か良い人を評価してという自己満足的なものではなくて、やはりGマークをつけておくことで、荷主との関係でメリットがあるとか、あと、トラック業界は人手不足に悩んでいるところですが、例えばハローワークなどといったところでも、より採用しやすくなるとか、厚労省なんかに働きかけたりもしています。あと、荷主団体や警察など、そういった人たちなどにも、こういうトラック事業者は良いですよというようなことをお知らせなどすることによって、Gマークを取ることで良いことがあるというか、よりGマークを取ろうという気に事業者にもなってもらえるようなことも力を入れてやっています。

それから市場の健全化の部分は、本当に最後は民・民というか、荷主との関係でトラック業界をしっかりとやってもらうということしかなく、無理やり国交省が達成するということはできないのですが、環境整備の部分については色々とその手助けといったことができると思っているんで、最後は、事業者なり協会の取組ではありますが、われわれとしても、できる限りの環境整備は一緒にやっていきたいと思い、今取り組んでいるところです。

(佐藤委員) 資料の6ページのところに、今ご指摘のあった運送サービスの多様化というのがあるんですけども、これはただ大手なんですね。だから大手としてはいろいろやってみますというのは分かる。じゃあ、今言った零細がたくさん入ってきて、零細がやってる多様なサービスって、一体何なんですかっていうのがないと、さっき言ったメリットというところがはっきりしてこないと思うんです。ここを整理いただければ、ぜひ記載いただければと思います。

(嵯川貨物課長) はい。

(白山委員) 細かい話で恐縮なんですけれども、ページでいきますと14ページのところの適正取引の推進というところですが、これはなかなか政策的に難しいところがあるかと思うんですけども。特にお聞きしたいのが、⑤のところの適正な運賃・料金收受の推進という記載の行があるわけですね。でも、これが政策評価の対象の中に入っているんで、どういう政策を現実に国交省としては、⑤については行って、それに対してどういう評価をしようとしているのかというところは、具体的にどういうふうなイメージをすればよろしいんですか。

(嵯川貨物課長) そうですね。適正な運賃・料金の收受というのは、荷主からしっかりと運賃をもらいますということです。したがって、④なども結局⑤と同じですね。油代が上がれば、今は全額トラック事業者が持つような形になっているのですが、一定部分、あるいはもう相当な部分を荷主に持ってもらえるとか。

あと、そもそもさっき原価計算の話がありましたが、やはり原価割れの運賃で運べというふうになっている実態もあるため、そこはやはり原価に適正な利潤を加えたものもしっかりと運賃として払ってもらえるとか、そういう部分について、当たり前のことができていないので、やっていきたいということを⑤に書いているところです。

これも結局、最後は民・民の話ではありますが、荷主の団体とか、経団連が一番大きいものですが、もう少し地域の個別の荷主団体などに、適正原価を払ってもらい、やはりあなたの運送事業者が元気に事業をやってもらうことが大事なのだということを理解してもらおうようなセミナーをやるとか、その他にもサーチャージという考え方があり、ほかの分野では色々認知されているものも、トラックにもこういったものを入れていかないと、結局、最後は運送事業者が倒れてしまうといったことを理解してもらおうセミナーをやるなど、側面からの働きかけや環境作りのようなものがせいぜいではありますが、そういったことをやりながら、例えばサーチャージを導入していく。サーチャージを導入するということは荷主にも理解してもらったということですから、導入する率が上がっていったり、適正運賃改定ができましたという事業者が増えたり、それが1つの結果になると思いますが、そういったことが増えていくように、様々な働きかけをしていくのが政策ということになります。

(上山座長) 私も、感想だけ申し上げると、非常によくまとめていただいていると思います。何が問題で、今後自分たちは何をすべきかという問題意識が非常にはっきりとあった上で作業をやっているというので、迫力もあるしデータも充実しているし。

しかし、今後まとめていくときに、あんまり絞りすぎると、貨物自動車運送のあり方という全般的なテーマなので、規制緩和研究みたいになっちゃう。あまり次のステップを意識しすぎて、そこから逆算した評価になると客観性もなくなる。少しちょっと入口のところはもう少し広めに、規制緩和も国交省の規制緩和だけじゃなくて労働サイドもあるし、独禁法の問題もあるし、もうちょっと幅広くとらえるとか、あと、荷主のあり方問題なんかに触れるとか、ちょっと幅広くしつつ、引き続き頑張っていただきたい。

(萩川貨物課長) はい、ありがとうございます。

(上山座長) ほかの局も、ちょっと見習っていただきたいですね。営繕と貨物自動車は非常にできがいいですね。

(萩川貨物課長) はい、ありがとうございます。

(上山座長) はい。それでは続きまして議題2で、政策チェックアップについて、事務局からお願いします。

(佐藤企画専門官) 事務局より説明させていただきます。

資料は資料3のほうをご覧くださいと思います。

政策チェックアップ手法の改訂についてという表紙を1枚めくっていただきまして、まず1ページ目チェックアップのほうでございしますが、国交省全体の政策目標につきまして44施策に分けて評価を行うという仕組みで、1番の居住の安定確保から下のほう44番まで行きまして、官庁施設の整備というところまで44の施策に分けて評価を行っております。

具体的には2ページ、次のページになりますが、各政策につきまして、幾つかの業績指標をぶら下げて評価するという形で、2ページの1番のところにあります最低居住面積水

準といったところから、3ページ、4ページ、5ページと流れていただきまして、5ページの一番下に行きますと、良好な官庁施設の割合という170番に至るまで、約170程度の業績指標を設定して自己評価を行っているというものでございます。

さらに具体的に申しますと、6ページ目でございますけれども、これに昨年度の評価書の例を付けてございます。44の施策別にこちらの施策目標個票という票を作っております。例えば航空交通ネットワークを評価するという施策目標でしたら、3個目の四角にございますように、施策目標の評価としておおむね順調であるとかいうことを、データとともに明示させていただくという形で評価書を作成させていただいております。

7ページ目でございますけれども、業績指標別にも評価書をけっこう詳しく書いてございまして、業績指標120の例でお示ししておりますとおり、A-2などの評価を行っているというものでございまして、8ページ目に行きますと、課題の特定あるいは今後の取り組みの方向性なども評価書において記述しているという手法によりまして、政策チェックアップを実施してきたところでございます。

9ページ目でございますけれども、新たな評価方針ということで前回の評価会でご説明させていただきましたが、要は、政府全体のほうで政策チェックアップ毎年行ってきましたけれども、基本計画期間内5年に少なくとも一度は行うという形で、国交省は2年毎にとりまとめるということでやらせていただこうというふうに思っております。

次10ページのところでございますけれども、今まで施策の評価方法というのは、国交省におきましては、行政指標のA評価を達成したのが8割以上だったら順調であるとか、3区分においてやってきたところでございますけれども、今般、政府全体のガイドライン方針におきまして、以下のとおり、①から⑤までの5区分により評価することに決定されたところでございます。

具体的には、11ページ目でございますけれども、政府全体のガイドラインで示されている5区分の評価基準というものが表の左のほうに書いてあるものでございまして、目標超過達成のケースですと、目標を大幅に上回って達成されたと認められるものとかいうふうに、具体的に既に政府全体のガイドラインに記載されているというものでございます。

ただし、このガイドラインの記載というのが、例えば③の相当程度進展ありという真ん中の辺りを見ていただきますと、下線部おおむね目標に近い実績を示すなど、あるいは相当な期間を要せずに目標達成が可能であると考えられるものというものについては③相当程度進展ありにしてくださいというふうに、定性的に日本語で書いてあるところでございまして、国交省事務局といたしましては、多少このガイドラインに解釈の案を設けまして、具体的に評価をやりやすいようにしたいなというふうに考えてございます。

具体的に申しますと、①の目標超過達成につきましては、右の欄になりますけれども、達成率150%以上など顕著な進展が認められることを目安として解釈してまいりたいと、最終的には、総合的な判断で評価を行ってまいりたいというふうには思います。

例えば③のケースでございますと、おおむね目標に近い実績を示すというのは、例えば

達成率70%ぐらいを目安としてはどうかとか、あるいは、相当な期間を要さず、一般的な日本語の解釈として3年未満ぐらいを目安としてどうかというふうに考えてるところでございます。

具体的にじゃあ、こういう基準で判断していったって、どういうふうになるんだと、ちょっとシミュレーションを見せて、見ていったってどうかという声もございましたので、そちらのほう、1ページにお戻りいただきますと、示してるところでございます。

2ページ以降で、平成25年度の実績値を使いまして、目標値を要は達成したのか、してないかということ事務局のほうでAとかBとか、データが取れなかったものはNということで、もうほとんど機械的に割り振っていきまして、その内、主要な業績指標について達成率150%を超えているという場合には①とか、達成率70%以上の場合は③とかということで、政府のガイドラインに沿ったシミュレーションのほうを、ちょっと機械的にやってみたら、どのようになるかという結果が、1ページの一番下のほうに行きまして、国交省の44施策につきましても、例えば達成率50%として③の基準を考えた場合には、目標超過達成が5個、目標達成は10個、相当程度進展ありが21施策、進展が大きくないのが8施策、0というふうになりまして、そこから感度分析を多少やっております、先ほど達成率70%を目安としてとして申し上げたのを、今のケースですと50%ですけども、そこから右の1つ移りますと60%の場合、もう1つ右に移りますと達成率70%の場合と、一番右に行きますと達成率80%の場合というところで、一番下のほうに行きまして、達成率80%ですと、5、10、17、12、0というふうに分かれているという形で、割ときれいに正規分布的に、どの数値を選んで分散していくかなというふうには思っているところでございます。

それで、最後のページ13ページのほうになりますけれども、ちょっとガイドラインとは直接的には関係があまりないんですけども、業績指標の表示の簡素化というのも今回ちょっと併せて検討したいというふうに考えてるところでございます。

先ほどの評価書でお示いたしましたとおり、業績指標の評価につきましては、A、B、N評価とは別に、以下のとおり1、2、3、3については①、②というところで割と複雑に表示基準を設けて表示しているという状況でございます、こちらのほうをちょっと論点で挙げさせていただいたんですけども、1より2のほうが評価が高いようにとらえられやすく、分かりにくいとか、あるいは、今回政府全体の施策目標の表示基準を設けたんですが、国交省の別の表示基準がいろいろございますと、かえって国民に分かりづらくなるのではないかという観点と、あと、政府全体の昨年度の骨太の方針といたしまして、政策評価につきましても効率的に行うため、メリハリのある取り組みを進めることとされていることを受けまして、業績指標の表示方法については簡素化するということについて検討してまいりたいというふうに考えてるところでございます。

政策チェックアップの評価は以上でございます、主におおむね目標に近いというのは達成率何%ぐらいを目安としてよろしいとか、その辺について、ご意見を賜りたいとい

うふうに考えているところがございます。

以上です。

(上山座長) はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局からすると、特に11ページですね。

(佐藤企画専門官) はい。

(上山座長) 11ページの③達成度70という線引きがどうなんだと、妥当性があるかどうかというところ。あと、もしかしたら一番上の150という数字で、この辺りの妥当性、あと相当な期間というのが3年というのが日本語の解釈として大丈夫かと、こんなところでですね。

(佐藤企画専門官) はい。

(上山座長) はい。皆様、ご意見、いかがでしょうか。

(山本委員) いいんじゃないですか。総合的になって枕詞に書いてありますね。

(上山座長) はい、よろしいですか。

(田辺委員) 結局これ、目標値をどういうふうに設定するかによって、達成率はほぼ現状と変わらないぐらいやっとけば、大体100とか平気で行っちゃいますので、そういう作りはある意味では面白くないので、目標値の設定を若干野心的にさせていただいて、評価のほうでは、達成7割ぐらいいでもそれなりにというところにしといたほうが、逆よりはいいんじゃないかと思いますが。

(佐藤委員) 逆に、11ページの⑤の目標に向かっていないっていうのを、どういうふうにして解釈するかで、今のは0のものは0なので。

ただ、12ページの地籍調査、私も以前ここでも、政策の評価レビューでも出てたと思うんですけど、地籍調査を見るとこれ全然50%で、まだ57%まで細々と向かってますけど、こういったところをどこまで向かっていると、進展大きくないと考えるべきか、目標に向かっていないと考えるべきかというのは、ちょっと微妙。多分これはさっきの相当な期間を要するという話になるので、3年以上通して、もしこれ、今50なんですけど、これ50がもう今年も平成25年も50だったら3年目になりますので、そうなると、少し評価が落ちるのかなという気もする。逆にこの目標は達成してないという状況はどう理解するの。⑤のところをどう考えるのかなというのは、今のままだと多分、どう定義しても0ということになっちゃうので、どうかなと思ったんですが。

(佐藤企画専門官) 正直申し上げますと、このガイドライン上の表現ですと、目標を達成する見込みがないとか、施策として目標達成に向けて進展していたとは認められずとかいう厳しい評価になる施策というのは、国交省の44施策では、シミュレーションにも示しており、ちょっとないのではないかなというふうに考えているところがございます。

(上山座長) これは、事業仕分けなんかで引っかかりやすいものに近いですね。

多分これはチェックアップの枠組みの中で指標を選んでいろいろやってる中では、そもそも挙がってこないと思いますね。ランダムに事務仕分け的にピックアップすると、多分

こういうものがあり得ると思うけれども、体系的に設計してる中では、そもそもこういうのは挙がってきにくい構造だと思いますけどもね。

ただ、私の記憶だとこれに近いものとして、地籍とモーダルシフト。この辺は何か、やれどもやれども何も変わらずみたいところがあって、しかし目標として掲げないわけにはいかない。

でも、いい方に向かっていないと断言もできない、遅々として進んでいる。そういうものについては、やっぱり⑤にするのはちょっと忍びない。

だから、実質4段階評価だと思います。

じゃあ、これでやってみるということで、行きましょう。はい、どうもありがとうございました。

その他、ご質問などありませんか。全体に関していかがですか。よろしいですか。

はい、それじゃあ議題はすべて終了ということで、事務局のほうで、まとめをお願いします。

(松尾政策評価企画官) はい。本日は熱心なご審議、ご指導をいただきまして、誠にありがとうございました。

本日の会議の議事録につきましては公表する予定となっておりますので、議事録案ができ次第、皆様に送付させていただきますので、発言内容をご確認いただきますよう、よろしく願いいたします。

それから資料ですけど、大変分厚くなってございます。後日、事務局より郵送いたしますので、よろしければ、そのまま机の上に置いていただければと思います。

それでは、以上をもちまして、第34回国土交通省政策評価会を終了いたします。ありがとうございました。