

## 第40回国土交通省政策評価会

平成29年5月12日

【竹田政策評価企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第40回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。

開催に当たりまして、富永政策統括官よりご挨拶を申し上げます。

【富永政策統括官】 政策統括官の富永でございます。

委員の皆様には、本日は大変ご多忙の中、第40回国土交通省政策評価会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。また、皆様には、昨年度に引き続き、国土交通省政策評価会委員としてご指導を賜ることとなりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、昨年度に実施いたしました政策レビューの4テーマにつきましては、1年間にわたる皆様からの的確なご指導のおかげをもちまして、いずれも充実した内容の評価書を取りまとめることができたものと考えております。重ねて御礼を申し上げます。

今年度取り組みます4つのテーマにつきましても、昨今の情勢を反映した社会的にも重要なテーマと考えております。本日は、それぞれのテーマにつきまして、これまでの経緯や施策の現状、今後の取り組み方針など、評価を行っていくに当たっての基本的な事項をご説明させていただきますので、委員の皆様には忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

また、事務局といたしましても、これからの作業が今後の施策の改善や課題の解消につながることによりまして、意義のある取り組みとなりますよう努めてまいり所存でございますので、そうした観点からお気づきの点がございましたら、ご意見を賜りますようお願い申し上げます。

以上、今年度も引き続き、国土交通省の政策評価にご指導、ご協力いただきますことを改めてお願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、最初に、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元のほう、クリップでとめているものを外していただきまして、お配りしている資料について、一番上にホチキス留めで議事次第と配席図、次いで、委員名簿と説明者一覧、

そして、資料の一覧をつけております。

次に、説明資料としまして、その下に資料1から資料3までありまして、資料1につきましては、資料1-1と1-2、資料2については、3テーマの2-1から2-3まであります。そして、クリップ留めになっておりますけれども、資料3-1ということでお配りしております。また、委員のお手元には、意見記載用紙と担当テーマの希望調査票をお配りしております。

以上、ご確認していただきまして、不足等がありましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。

それでは、議事次第にのっとりまして、議事のほうに移らせていただきます。

それでは、取材等の写真撮影はここまでということをお願いいたします。以後の撮影はできませんので、お願いいたします。

それでは、ここからの議事進行を座長をお願いいたしますので、上山先生、よろしくお願いたします。

【上山座長】 皆さん、こんにちは。本日はよろしくお願いたします。

議事次第にありますとおり、審議事項、今日は2つあります。まず、本年度の取りまとめ、政策レビューのやり方、基本方針について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【竹田政策評価企画官】 それでは、ご説明させていただきます。お手元の資料1-1に本年度の政策レビューのスケジュールということ、それから、資料1-2に本年度取りまとめを行うテーマの一覧を記載しております。まずは、スケジュール、資料1-1をご覧ください。本日の第40回の評価会の後、評価会でいただいた意見への対応方針、それから、追加データ等を整理しまして、6月ごろに1回目の個別指導を行います。個別指導では、後ほど決めますテーマごとに担当の委員にご指導をいただくということにしております。

なお、いただいた意見への対応についてですが、個別指導、それから、評価会、さらには評価書案の送付の各段階において委員等からご意見をいただきますけれども、いただいた意見については、対応方針、修正内容についてその都度整理してお示しいたします。今年度は、6月に政策チェックアップに関する第41回の評価会を開催いたしますけれども、政策レビューについては、9月から10月ごろに2回目、第42回の評価会の開催を予定しております。この評価会では、個別指導等でいただいた意見を反映させまして、内容を充実させたレビューを中間報告としてご報告させていただきます。

さらに、この評価会での意見を踏まえまして、データや評価書の構成案を整理いたしまして、10月から11月にかけて2回目の個別指導を行っていただきます。この指導をもとに評価書の一次案をまとめまして、12月の中旬ごろに、各テーマごとに担当の委員の方へ送付させていただきます。ここからは書面等でのご指導をお願いいたします。メール及び書面でお送りしますので、よろしくお願いいたします。

また、委員から意見をいただくことと並行して、国土交通省内部でも精査を進めてまいります。このようにいたしまして、1次案に対する委員の意見、内部精査を集約し、反映させまして、評価書の二次案を作成ということで、1月から2月ごろに今度は全ての委員の方に二次案を送付させていただきます。さらに、二次案に対する委員の意見、内部精査を集約、反映させまして、3月に最終の評価書を決定するという予定になるわけですが、このために2月下旬から3月上旬ごろに委員の皆様には、反映状況資料として二次案に対する意見と対応方針、それから、修正内容等を整理した資料をお送りしまして、この資料の確認をもって最終の確認とさせていただきたいと考えております。

なお、総合物流施策大綱につきましては、既に前倒しで個別指導等を行っておりますけれども、今後、夏ごろに大綱を閣議決定、そして、それを踏まえた推進プログラムを作成する予定ということで、それらの状況を見据えつつ評価作業を進めてまいるという予定でおります。

以上がスケジュールの説明になります。

続きまして、今もお話ししました個別指導の担当についてですけれども、個別指導の担当については、委員の皆様のご希望をお伺いし、後日、上山座長とご相談して決めさせていただくということにしております。お手元の個別指導担当希望調査票にご記入いただくようお願いいたします。会議終了後に回収させていただきます。

事務局からの説明は以上でございます。

**【上山座長】** ここまでのところについて、ご質問などありますでしょうか。

それでは、各テーマの審議に入りたいと思います。

1テーマ当たり、説明15分、質疑10分ということで進めたいと思います。担当部局、時間オーバーしないように要領よく説明をお願いしたいと思います。

委員のほうも時間の関係で十分ご発言できない場合には、お手元に意見記載用紙というのがありますので、そこに書いていただき、あるいは後日事務局に連絡をいただくというやり方にしたいと思います。

それから、事務局のほうでベルを鳴らしていただきます。説明13分、終了のときの15分、ベルが2回鳴りますので、時間厳守ということで説明者の方はよろしく願います。

それでは、1番目の津波防災地域づくりに関する法律に基づく施策、説明をお願いします。よろしく。

【井上参事官】 はい。総合政策局参事官の井上でございます。本日、よろしく願います。

資料2-1、お開きください。1枚めくっていただきますと、パワーポイントでございします。表紙をめくっていただきまして、1ページからご説明したいと思います。1ページ目は、東日本大震災における津波の被害ということでございしますが、これはかなり想定を超える巨大な地震、津波が発生したということで皆さんよくご承知かと思ひます。浸水範囲の面積は561平方キロということでございまして、被害につきましても、かなり人的被害、1万5,000人を超える方が亡くなられて、いまだに行方不明の方も2,500人を超えているというような状況でございします。あと、施設に限った被害におきましても、およそ17兆ということで、かなりの大きな被害があったということでございします。

これを踏まえまして、2ページをお開きいただきますと、今後の津波対策をどうすべきであろうかということで、政府としての検討が幾つかの機関でなされております。中央防災会議におきましては、今後の津波対策については、津波を2つのレベルに分けて講ずるべきであるという考え方が整理されてございします。1つは、L1と書いてございすけれども、発生頻度が高くて、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波ということでございします。これにつきましては、基本的な考え方としては、海岸保全施設、海岸堤防等を整備して、こうした津波高に対して整備を進めるということと、仮にその津波高を超えるような場合があったとしても、施設の効果が粘り強く発揮されるような整備をしていくということが基本的な考え方とされてございします。

それと比べまして、最大クラスの津波(L2)とございします。これにつきましては、発生頻度が極めて低いけれども、発生すれば甚大な被害をもたらす津波と、まさに東日本大震災のような津波レベルについても、今後、しっかり対応していくということでございまして、その基本的な考え方としましては、被害の最小化を主眼とする減災の考え方ということでございまして、ハード整備、ハード対策に加えまして、ハザードマップの整備など、避難することを中心とするソフト対策についても重視すべきであるということでござい

す。この東日本大震災の起きたときは、ここでいいますL1津波、近い将来発生が予想されるような地震、津波に対しまして、例えば東海地震でありますとか、東南海・南海地震、こういったものにつきましては、特別措置法をつくるなどして対応してきたところでございますが、このL2津波というものは想定されておりませんでした。このため、東日本大震災のようなL2を想定したような津波対策を全国で講じていくために津波防災地域づくり法というものがつくられたということでございます。

その経緯を、3ページ目をお開きください。国交省が地域づくりという観点から、社整審のほうで提言をいただいております。その提言の中身でございますけれども、施策を総動員して減災を目指す、何としても人命を守るということでございます。こうした基本姿勢のもとに、新しい発想による対策として、防波堤・防潮堤による一線防御からハード・ソフトの施策の総動員による多重防御へ転換するということと、あと、土地利用規制につきましても、一律的ではなくて、地域の多様な実態・ニーズに応じた柔軟な制度を構築すべきであるということで、提言がなされたところでございます。

4ページをお開きください。

これに基づきまして、法律ができてございます。仕組みとしては、法律の概要と書いてございますけれども、まず、法律によりまして、将来起こり得る最大クラスの津波災害の防止・軽減を図るということで、全国で活用可能な制度を創設するというところでございます。法律の仕組みとしましては、まず、基本指針を国交大臣が定めまして、これに基づきまして、地形等の調査を都道府県が行うと。これに基づきまして、都道府県知事が津波にあった場合にどれだけ浸水が区域的に、あるいはどのぐらいの深さで起こるかということ、津波浸水想定という形で設定しまして、それを公表すると。以上に基づきまして、推進計画ということで、津波防災地域づくりを総合的に推進するための計画をつくるということと、あと、右側を見ていただきますと、津波災害警戒区域等とございますが、津波による人的災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべき地域を都道府県知事が指定するというので、必要に応じて一定の開発行為、あるいは建築などの制限するような区域も設定できるようにしてございます。

5ページでございます。基本指針の概要とございますけれども、平成23年12月27日ということで決定してございます。基本的な事項は、繰り返しになりますが、最大クラスの津波が発生した場合でも、人命を守るためにハード・ソフト施策を総動員するというような多重防御の考え方でございます。この中で4つの、ちょうど4ページに書いてあ

るような4つのこの大きな施策について、基本的な指針が示されています。

その中身でございますけれども、まず、基礎調査でございますけれども、地形、あるいは過去に起きた地震・津波に係る地質等、履歴とか、あるいは土地利用状況を調査するという。3ポツでございますけれども、津波浸水想定については、最大クラスで悪条件を加えて区域を、あるいは水深を設定して住民に十分周知する。4ポツでございますけれども、推進計画の作成については、ハード・ソフトを組み合わせると。5ポツとして、区域指定でございますけれども、区域指定をして避難訓練実施、あるいはそのハザードマップの周知徹底などを図るというような仕組みにしております。

6ページでございます。こうした4つの柱がございますから、今回の行政レビューにつきましては、この4本柱に従ってそれぞれの施策について状況をご報告し、今後のその改善策についてご議論いただければと思っております。

8ページでございます。基礎調査、まず、基礎調査の概要でございますけれども、実施内容は書いてございますが、海域や陸域の地形に関する調査や地質等に関する調査、土地利用に関する調査、こういったものを基本的には都道府県がやるということと、あと、国につきましては、広域的な見地から必要なものについて、国が実施をして、その結果を都道府県に結果をお知らせするというような仕組みになってございます。

9ページ、どんな施設、どんな調査をやっているかということが書いてございます。ちなみにもうこの基礎調査につきましては、全ての都道府県、対象の40都道府県においては実施済みでございます。都道府県で、例えば津波の堆積物がどうなっているかというような調査をしたり、あるいはレーザー測量などを行って、標高データなどを国が提供するといったような調査がなされているところでございます。

以上が基礎調査でございます。

もう一つの柱であります津波浸水想定概要ということで、11ページをお開きいただければと思います。都道府県は、基礎調査を踏まえまして、断層モデルを設定し、津波が起きた場合にどういうふうに浸水が起きるだろうということをシミュレーションします。そのシミュレーションの結果に基づきまして、静岡県の焼津市の例が書いてございますけれども、どの地域がどのぐらい浸かるかということを津波浸水想定ということで設定してございます。

12ページでございます。この設定に向けた促進策ということで、国交省のほうで津波浸水想定の手引きというものを平成24年10月に策定してございます。これに基づきま

して、説明会の開催や相談窓口などを設置して、常時都道府県によるこの浸水想定の設定を支援しているところでございます。

現在の状況でございますけれども、13ページでございますが、30道府県において設定済みということで、残り10都県のうち4県において今年度中につくるといようなことで作業を進めてございます。

次に、ちょっと駆け足で申しわけございませんが、15ページでございます。推進計画の概要ということで、推進計画の記載事項が書いてございます。これ、市町村がハード・ソフトの施策を組み合わせ、今後、そういう地域実情に応じて、中長期的に地域づくりとしてどういうふうにやっていくかということで、津波防災の観点だけじゃなく、地域経済とか、地域の住民の生活の安定とか、そういったところも踏まえながら、市町村がつくるということでございます。記載事項（イメージ）と書いてございますけれども、区域指定をして、基本的な方針を定め、土地利用、あるいは緊急体制の整備に関する事項ということを書き、そのために必要な事務、事業を書くということで、区域の指定以外は、市町村が自由に任意的に記載事項を選べるというような柔軟な制度にしてございます。

16ページに書いてございます、事務、事業のイメージをちょっと湧くように例示してございますけれども、海外保全施設であるとか、津波防護施策、あるいは避難タワーであるとか、集団移転促進事業、こういったようなことの事業、どういうことをやるかということを書くようにしてございます。

17ページ、お聞きください。17ページに書いてございますように、このメリットは、いろんなこの事業の取り組みというのは、国と市町村、あるいは県、こういった複数の主体が絡んできますけれども、こういった行政間の連携が深まるということと、それをまとめることによって全体像としてどういうふうに進めていくかということが明らかになる。あと、また、策定の段階におきまして、住民の方々に参画いただきまして、住民の方にその取り組みを知っていただく。で、住民の方にもいろいろ役割といたしますか、自助ということもございますので、そうした行政と住民の連携を深めることができるということと、裏返しになりますけれども、そういうことを示すことによって、住民や企業の不安を払拭すると、こういったことを狙っているものでございます。

この推進計画の策定に向けた促進策でございますけど、18ページでございますが、平成28年6月にガイドラインをつくってございます。それまでは先行する自治体、後ほどちょっと例をお示ししますけれども、個別の先行する自治体の支援を行ってございました。

幾つかその自治体で作成が済んだものですから、それを例として含めた形で、昨年6月にガイドラインとしてお示ししているということで、これをもとに説明会とか、あるいは研修などを行い、あるいは必要に応じてトップへの、首長さんへのご説明等々をやりまして、作成の促進を図っているところでございます。

あと、あわせて、19ページに書いてございますけれども、避難確保のための施設の整備につきましては、津波防災まちづくりの計画策定に関する指針というものを平成25年6月に提供しているということでございます。

現状でございます。20ページでございますが、作成の状況で、現時点で9市町で策定済みでございます。そのほかにも全国で今、約80の市町村が作成について検討中ということで、ここにお示ししていますけれども、協議会の構成員としては、いろいろ学識経験者であるとか、住民の方、あるいは国交省、県・市の関連部局、これが入りまして、総合的な計画になるように協議をしながら定めております。ご参考までに宮崎県宮崎市の推進計画概要をつけてございますけれども、21ページがその概要と、あと、ちょっとわかりやすいように、22ページに書いてございますが、事務、事業を即地的に落として、どこかの事業をいつごろまでにやるかというような、一応タイムラインも、時間軸も示しながら、そういう計画をつくってあるということでございます。

最後になりますが、津波災害警戒区域等の指定についてでございます。都道府県は、津波浸水想定を踏まえまして、避難体制を特に整備すべき区域を警戒区域に指定するというところでございます。これは任意規定でございますけれども、そのうち、もっと一定の開発行為や、あるいは建築の制限をかける必要があるところにつきましては、特別警戒区域と、オレンジゾーンと呼んでおりますけれども、そういった区域も設定するようにできてございます。色分けしてまして、イエロー、オレンジ、レッドになっておりますけれども、警戒区域に指定されますと、地域防災計画におきまして、警戒避難体制に関する事項を明記するであるとか、あるいはハザードマップを作成する、あるいは民間施設を避難施設として指定するといったようなことができるということでございます。

さらにつきましては、オレンジゾーンでございますけれども、ここにつきましては、ここには病院が書いてございますけれども、要配慮者利用施設の居室の床面の高さの制限等が行うことができるということでございます。こうした区域の指定に向けた取り組みとして、現在行っているのが25ページに書いてございますが、説明会による制度の周知でありますとか、あるいは自治体に対して個別にいろいろ指定の支援をご相談に乗っていると



いうこと、あるいは水害ハザードマップの作成の手引きということで、平成28年4月に策定して進めているところでございます。

26ページ、現在の状況でございますが、現在6府県で警戒区域が指定済みでございます。そのほかにも、今、伊豆市であるとか、沖縄県において指定に向けて検討中ということでございます。

以上、この施策の体系と現状につきましてご説明いたしました。ご審議よろしくお願いたします。

説明は以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。それでは、約10分ですが、委員の議論に入りたいと思います。どなたからでも、どうぞ、佐藤先生。

【佐藤委員】 すいません。2点、まず質問なんですが、この各市町村がつくることになっている推進計画と、これは例えばいつまでというような、何か工程表的なものはどうなっているのかなというのと。

それから、浸水マップ、ハザードマップですよね。これっていうのは、あれですか、市民、一般の方も見る事ができる。つまり、自分ちがどうなるかということも含めて、これって情報公開として進め、各自治体、あるいは国レベルでこういう情報公開というのは進めているのかというのが質問、現状の質問と。

あと、評価の観点からなんですけども、これっていろんな政策が、ほかの政策が絡んできているような気がして、例えば集団移転のことであれば、ある種地方であれば、コンパクトシティの地域再編成の問題にも絡みますし、それから、地籍調査は地籍調査で別の課題があるじゃないですか。で、あと、私、今、ちょっと営繕の仕事もしているんですけど、あちらは今、合同庁舎とかについての津波の、避難機能をつけようという話がありますので、そういったほかの施策との関係というのと、ある種横串を刺す感じになると思うんですけども、ほかの施策との関係というのはどういうふうにか、これ、評価の中で位置づけられるのかなと思うんですけど。

【上山座長】 すいません。一問一答やっていると時間ないので、申しわけないですけど、局のほうは、最後にまとめて、次、どうするかということだけ回答をお願いします。

ほかの委員の方、どうですか。はい。

【田辺委員】 この政策レビューを行って、評価の軸をどこにもってくるのかなというのはある程度確定しておいたほうがいいと思います。1つは、これ、明らかに進んでなさ

そうなところというのは、推進計画が80ぐらいでしたか。おそらく下のところは1,000ぐらいの市町村が対象になりそうな気もしないでもないのですが、それ分の何とかということをとると、まだなかなか進んでない。その進んでない理由は一体何なのかということに関して、おそらく調査をかけて、それで進めるためにはこっち側——こっち側というのは、国交省、それから、都道府県が何をしなきゃいけないのかというようなことをご議論するような評価書というのは一つのあり方かなと思います。

それから、2番目は、今と同じことですがけれども、都道府県の区域指定というのは、基本財産権と絡むので、結構厳しいだろうなとは思いますが。かつ、これ、任意事項という形になりますので、おそらくはそんなに簡単かというと、手を挙げたがるところというのはないだろうと思いますけれども、ほんとうに浸水のマップと、それから考えて危ないというところに関してはやはり進めていかざるを得ませんので、そこに関しても、なぜ都道府県がこのところはできなさそうなのか。で、できるようにするためには、今のフレームに何か問題があるのか。さらには、国交省のほうで何か、おそらく技術的指導ということになるんだと思いますけれども、それができるとは何かということを進めていくという形になるんじゃないでしょうか。

全部でき上がっていませんから、これができ上がって、どのくらいの抑止——抑止というのか、対応ができるのかみたいな算出というのは、ちょっと今のところは難しいので、その推進にかかわる評価というのが今のところは妥当のような気がしているという意見でございます。

【上山座長】 はい。どうぞ。

【工藤委員】 これ、2点、コメントみたいな、コメントと質問なんですが、そもそもテーマ名が何々に関する法律に基づく施策という、非常に不思議なタイトルになっていて、おそらく今までこういうタイトルというのはなかったと思うので、これは法律の有効性を最終的に論じたいのか、施策の内容とか、コンテンツそのものが中心になるのかというのが、結局今日のご説明は、今やってらっしゃることがご説明だったので、今後、これをレビューするとなったときに、どちらを中心にやっていくのかというのが多分非常に大きな議論になると思うんですね。なので、今後、この法律に基づく施策が法律をうまく実行しているのかということが見たいのか。施策の有効性のほうが見たいのかというのが、非常にちょっと今日のご説明だと若干わかりにくいので、それを今後精査する必要があるだろうなと思います。

もしそれに関して何か既にお考えがあれば教えてください。

2点目は、この予防とか、対策、つまり、ほんとうは起こってほしくないことに対する対策に関する政策評価というのはそもそも非常に難しく、似たようなものは、県の単位で、例えば警察などが空き巣を減らすための対策とかっていうのがあるわけですね。これ、よく考えてみますと、成果が上がって、その問題が減る、つまり、例えば犯罪が減るとか、この場合だと、減災が実現できるということは非常にいいことなんですけど、そもそも理想を言えば、この場合災害が起こらないことがいいので、そのときに実施した政策がアウトカムとして何が重要なのかというと、アウトプットはある程度出てくるけれども、最終的なアウトカムは何なんですかというのが非常に難しいだろうと考えています。

今日の話ですと、むしろ、この法律に基づいて各市町村がどれだけ何をやってきたかというところが重要なので、おそらくは当面アウトプットのみでいくのかなという感じがするんですが、とはいえ、津波対策は、最終的には減災が目的なので、それをどう今後反映させていくかというあたりで何かお考えがあれば教えていただきたいんですが、いずれにしても非常に難しいだろうと思いますので、そここのところの対策を考えていただきたいという要望です。

以上です。

【上山座長】 ほかにありますか。はい、どうぞ。

【山本委員】 これはこれでいいんですけど、結局施策として何を、要するに、お金の問題であるとか、規制の問題として、国交省としてどういう、要するに、手段があるのかというのが、それが少し抜けている気がするんですね。計画をつくらずとか、それぞれ市町村とか、都道府県知事がこれをやるといっても、お金がかかりますし、体制整備とかが必要なので、具体的にどういうサポートをされているかというのがちょっとその資料をつけていただいたほうがいいと思います。

【上山座長】 はい、大体よろしいですか。

では、最後、ちょっと私も、まとめというよりも、一委員としての意見があります。皆さんおっしゃったとおりなんですけど、このテーマは、非常におもしろいというか、材料としてはとても豊富だと思うんですね。新しい法律が施行されてちょうど5年なので、中間評価的な状況で、ある程度進捗もしている。それから、評価することで今後のやり方に影響を及ぼすこともできるというので、政策評価という意味ではとても意義深いテーマだと思います。

ただ、どこかで全体像を整理して、すばっと割り切って、力を入れて見る部分、深掘りするところとしないところをはっきりさせる必要がある。まず、担い手です。結局最後は現地現場の話になるので、市町村、それから都道府県、それから国と3階層になっている。ですから、評価の対象がどこなのかということを整理しないと、市町村の事務事業評価みたいなことをここでやってもしょうがない。主体のところを3つうまく分けて整理する必要がある、入り口と思いました。

それから、評価にもレベルがあって、一番住民に近いところでいうと、この法律ができた結果、例えば自分の家の近所に避難塔ができたとか、目に見える具体的な成果が評価の関心事になる。しかし、そういう事務事業レベルの話は、今回は多分主眼にはならない。でも、無視もできない。どこまでそういうことが起きたのかをやっぱり情報公開していく必要がある。

その上のレベルという、今回施策、6ページでいっている4つの施策ですよ。調査やりますとか、浸水想定しますとか、推進計画をつくる、あるいは区域の指定をしますということ。でも、これは全部都道府県と市町村です。ですから、国が何をやっているかという意味でいうと、国交省の政策評価にならない。状況の描写でしかない。遅い地域があったとしたら、国は何をするべきかという議論にはなりますけれども、この施策のレベルって、実は国の政策評価にならない。さっき工藤先生がおっしゃった矛盾のところ、法律というのは確かに国なんだけど、施策という、これ、全部主語が都道府県、自治体になってしまって、このタイトル自体が何かやや矛盾を来しているような気がする。

そういう意味で、厳密にやり出すと、この法律がある場合とない場合で過去5年、何が違ったのかという話になる。この法律がなくても、既存のいろんな制度とか、法律でこれに近いことは多分できたはずで、この法律があるがゆえに力強く進んだいいことというのは多分いろいろあると思う。その辺をほんとうは洗い出さないと、この法律に基づく施策の評価というところにはいかない。ですから、そのあたりも含めた立体的な構造を構築してかからないと、なかなかお店広げ始めると、1年で終わらないぐらい、とても豊かでリッチなテーマです。最初の段階で個別指導も含めて、方針をよく打ち合わせして進んでいきたいと思います。

では、ちょっと担当のほうから、今後どうするか、今後方針について、要点中心にお話しさせていただきたいと思います。

【井上参事官】 ありがとうございます。おっしゃるとおり、主体別にも考えなきゃ

いけないですし、広がりはどうやって評価対象として整理するかということをよく整理して、ご相談しながらやりたいと思います。

いくつか重要な論点をいただきましたので、よく整理してそれに沿ってやっていきたいと思っておりますので、ご指導よろしく申し上げます。ありがとうございます。

【上山座長】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、次に移りたいと思います。それでは、離島地域の振興施策、お願いします。

【吉岡離島振興課長】 はい。離島地域課長吉岡でございます。どうぞよろしく申し上げます。

では、お手元資料2-2に沿いまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1枚目、取り上げたいと思っておりますテーマといたしまして、離島地域における振興施策ということでございます。離島振興施策は、概要のところがございますとおり、離島振興法に基づいて振興施策をやってきておるということでございますけれども、離島振興法ができましたのが、昭和の28年で、議員立法でできております。10年間の時限立法でございまして、随時10年ごとに延長をしてきておるというものでございます。一番新しい法律につきましては、平成25年度に、そこがございますとおり、施行されておりまして、法律に基づいて、政府としては基本方針を定めて、それに沿う形で都道府県のほうで離島振興計画をつくっていただいて、実施してきておる施策を、私どもとしては離島振興施策というふうに理解をしておるということでございます。評価の方針につきましては、概要をご説明してからのほうがわかりやすいかと思っておりますので、次のページ以降の資料を最初に説明させていただきたいと思っております。

離島地域における振興施策ということでございますが、そのページの1ページ目、離島の概要というふうがございますけれども、離島といいましても、かなり大きな概念になっておりますけれども、日本全国で7,000弱余りの島で構成されておるんですけれども、私ども所管しております離島振興法というのは、赤い数字で260というふうがございますけれども、有人島の中で沖縄や奄美や小笠原地域にある特別法で措置されているところを除いたところを離島振興法に基づく振興施策の実施地域というふうに整理してありまして、対象島数が260あるという状況でございます。

次のページ、2ページでございますけれども、人口の推移を見ていただきますと、ご想像のとおり、左側では全国の人口の推移に比べますと、離島地域、減っておるわけですが、右側でございますとおり、離島の中では、例えば鹿児島県にある十島村ですと

か、新潟県にある粟島浦村では、最新の27年度の国勢調査で少し人口回復しているというところも出てきておるといところでございます。私どもが独自に調べましたところでは、22年に比べて増えた島が実は19島ございます。それから、横ばいだったところ、変わらなかったところ6島ございまして、全体260のうちに20島ちょっとについては、減少はしていないという、これまでの離島活性化の取り組みの効果もあるかなというふう  
に想像しておりますけれども、そういった効果も見られるといところでございます。

次にまいりまして、3ページですが、離島振興法のスキームでございまして、一番上の目的にございまして、2段目にございまして、ここは25年から施行された法改正のときに入ったものでございまして、無人の離島の増加及び人口の著しい減少の防止や定住の促進ということを図っていくことも、目的規定の中に追加をされておるといところでございます。次の2ポツの体系にございまして、オレンジの左側のほうですけれども、どの島を離島振興対策の実施地域に指定するかということを決めます。さらに、政府といたしましては、右側にございまして政府としての基本方針を策定すると。そうした方針に基づいて、今度は地元のほうになりますけれども、市町村のほうで（案）を作成いた  
だいて、それを都道府県が取りまとめて、離島振興計画を策定していただいて、それに基づいて事業を実施していくというようなスキームになっておるといことでござい  
ます。

4ページでございまして、政府が定めます基本方針の概要ということござい  
ますけれども、真ん中、離島振興の方向ということございまして、1つ目にござい  
ますように、自立的発展の促進ですとか、生活の安定、福祉の向上、地域間交流の促進の観点から地域の活力を維持・向上させるということ、それから、一つ飛びまして、そこでは行政だけではなくて、多様な民間主体の発意ですとか、活動を地域づくりに生かし地元で主体的にと  
いいますか、積極的に動いてもらうことが重要だといようなことも織り込まれて  
おるといことでござい  
ます。

その基本方針につきましては、その下にございまして、14の分野について記述  
をしてありまして、こうした項目に沿って施策は体系化をされておるとい  
ところでござ  
います。

5ページ、6ページに移っていただきますと、これは27年度に離島の振興に関して講  
じた施策を整理したものでござい  
ます。おおむね今の14本の柱に沿って整理をしてあり  
ます。詳細は割愛をいたしますけれども、交通ネットワークですとか、産業振興ですとか、  
雇用機会云々といったことで各方面の施策に、離島振興法では今、主務大臣が7大臣ござ

いまして、国交省以外にも6大臣が担当大臣として入っておられまして、さらにそのほかにも関係省庁も一緒になって離島振興施策を講じているということでございます。

それから、7ページが予算でございますけれども、上段が公共事業でございます。公共事業の関係は、離島関係の公共事業の予算は、私どもの課のほうに一括計上として予算は計上されまして、実際の執行は関係省庁に移しかえをいたしまして、関係省庁のほうで実施していただくということになっておりますけれども、今年度は431億円強の予算が確保されたところでございます。

それから、非公共につきましては、私どもの課では、離島活性化交付金とその他の調査事業ということで、今年度予算としては15億強の予算をいただいております。

8ページは省略をいたしまして、9ページでございます。9ページは離島活性化交付金ということでございまして、これが現在の現行法、25年度から施行された法律の施行に伴いまして創設された交付金でございまして、これは、どちらかといいますと、ソフトを重視した交付金になっておるところでございます。それで、真ん中より下に丸が3つ振っておりますけれども、定住促進事業、それから、交流促進事業、安全安心向上事業ということで、3本柱で取り組みをしておりますけれども、基本的には、国の役割といたしましては、こうしたメニューをそろえて、そのメニューの中から自治体のニーズに応じて申請をしていただいて、それを活用してもらおうというようなスキームの交付金になっておるところでございます。

具体的にどんなことをやっておるかでございますが、まず、定住促進事業については、産業活性化に資するような事業ですとか、定住を誘引するような事業、それから、流通効率化のための施設整備、それから、真ん中にあります交流促進事業においては、地域情報の発信ですとか、いろんな交流のための仕掛けづくりですとか、実際の交流イベントの開催等、例えば離島留学なんかというのも、ここでやったりをしております。それから、一番右、安全安心向上事業といたしまして、防災機能の強化ですとか、いろんな計画づくりの支援といったものも、この交付金を活用してやらせていただいております。

10ページ、11ページは、詳細は省略させていただきますけれども、今、申し上げたような事業を使って、例えば一番上でございますけれども、直売所を通じた産業活性化ということで、産品開発なんかをいたしまして、それを売ることによりまして、販売額が増

えたりとか、あるいはそこで雇用が生まれたりといった効果も見られるというようなことを幾つか例示的に次のページにかけてご紹介させていただいております。

それから、これが現状までの取り組みですが、今後のことにつきましても、少し資料を入れさせていただいておりますが、12ページ、先月私どもの課のほうでまとめたものでございますけれども、やはりなかなか人口減少から増加へというのは厳しい状況でございます、いかに交流人口を拡大していくかということで問題意識を持っておりまして、滞在交流型観光と私ども、言っておりますけれども、島内での経済活動、島内に広く経済波及効果をもたらすような稼ぐ仕組みといたしまししょうか、そういうものをつくって島の中、全体を潤すような展開をしていかないといけないんだろうと思っております、こういう方向で取り組みを進めていきたいと考えております。

次のページにまいりまして、13ページ、14ページでございますけれども、13ページはいろんな島の人たちに集まっていただいて、都会の人たちとの交流イベントということで、池袋で昨年は開催させていただきましたけど、こういうイベントをやったりとか、最近、昨年からの取り組み始めましたのが、14ページの「しまっちゃんぐ」という取り組みでございます、島の人と企業などをつなぐようなマッチングの場を私どもが設定をして、それでそこから成果を生み出していきたいというような取り組みも行っておるところでございます。一番下にアイスクリームの絵が出ておりますけれども、「しまっちゃんぐ」の取り組みを始めて最初の成果といたしまししょうか、琵琶湖にある沖島という島で小学生たちが開発したアイスクリームが販売までこぎつけたというような実績もつくってきおるところでございます。

それから、参考資料、ポイントだけ申し上げます。

先ほど人口のところでも少し回復しているところもあるという話を申し上げました。おそらくイメージ的にはひどいことになっているんじゃないかというふうに皆さん思われている可能性があるかなと思います。15ページの左下、例えば港湾ですとか、漁港の利用状況、それから、航空路の利用者数等を見ますと、ちょっとデータが古いので恐縮なのですが、微増か、横ばいというような状況がこここのところ続いているという状況でございます。

それから、16ページの右下の農林水産業の生産額につきましても、減少してきておったのが、このところは横ばい傾向かなというような感じでございます。

それから、17ページの観光客の入込客数につきましても、まあまあ、下げ止まってき



ているところかなという状況でございます。

それから、19ページになりますが、右側の離島には医者がいらっしやらないという問題はあるんですけども、右側でございます、非常勤の人も含めたお医者さんの数ですとかは、ほぼ横ばいの圏内で推移をしているというような状況でございます。

他方、20ページの、ここは教育と書いてありますが、学校数ですとか、児童数、生徒数を書いておりますけれども、この辺の減少率というのは全国よりも大きいということになっておりまして、若い世代の流出というのが離島の大きな問題になっているというような状況でございます。

ざっと申し上げましたのが、今、私どもが取り組んでおります離島振興施策と現状の姿というようなものでございますけれども、1枚目に戻っていただきまして、こうしたものをどういうふうに評価をするかということでございますが、3段目でございます評価の視点でございますけれども、3つの視点から評価の実施をしてはどうかと考えております。

1つ目は、先ほど申し上げました政府の基本方針ですとか、都道府県の離島振興計画に基づいて施策は確実に取り組みましょうということを決めておりますから、それが確実に実施されているのか。②としましては、それがどのような成果をもたらしてきたのか。③は、今後の施策の課題は何かといったことで評価をしていってはどうかと思っております。

評価の手法といたしましては、私ども、事前に関係省庁ですとか、都道府県、それから、市町村のほうにアンケート調査を実施しておりますので、その回答状況なども分析をしていくことによって評価をしていってはどうか。それから、統計データは直近のデータまでとりづらいところがあるんですけども、離島統計年報というものもございますので、そういうものを活用しながら、把握、分析をしていきたいというふうなことで考えております。

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、委員の方、どうぞ。

**【佐藤委員】** まず、おそらくこれ、昭和28年からでしたっけ、最初にできたの。だから、ある意味、この政策の推移といいます、ちょっと歴史のおさらいになりますけれども、どんな形でこの施策が見直されてきたのか、あるいは拡充されてきたのかという経緯がやっぱりわからないと、今、この政策が今のところどの政策が新しくて、どの政策が昔からやっているのかとか、その辺の識別がつかないので、その辺のおさらいがあつていいかなと思いました。

それから、話を聞いていて、これは離島の話として聞いても、山間地域の話として聞いてもほとんど言っていることは変わらないような気がするんですね。つまり、従来の、これも国交省さんの担当だと思いますけど、過疎地域、山間地域を含めた、そういう過疎地域と、この離島政策って何が違うのかっていう、やっぱり離島であるがゆえの特徴って何なのかということ、この辺の整理は要るかなと思います。

あと、離島離島とはいいますが、多分話、出てきた例の中には琵琶湖の中の島とか、瀬戸内海の島とか、離島というより島ですよ。決して離れているわけではない。他方、九州のほうに行くと、多分島が今度離れていくんだと思うんで、何かそのあたりの、例えば離島と言われるのをくくっていいのかなというのがよくわからなくて、多分比較的街、大陸じゃない、つまり、本州に近いエリアの島と、おそらくそういうところは比較的観光客も呼び込みやすい、企業も呼び込みやすい、そういう島とか、あと、ほんとうに離れた島というのと、どういうところで産業振興が滞って、どういうところで人口流出で悩んでいるとか、ちょっと離島と言わないで、この辺は幾つか分類して考えてみる必要があるかなと思います。

あと、多分ちゃんとやられるとは思いますが、統計データを使って全体が見える化とか、実際にそれぞれの島で何が起きているのかということについて、ちょっとまとめないで少し分類するか、260しかないなら260で構わないので、少し詳細な分析があつていいのかなと思いました。

以上です。

**【工藤委員】** 想定された質問が既に出たんですけども、基本的には、私の理解では、離島と、例えば過疎地域とかとの決定的な違いは、海を渡っていかなきゃいけないかという話と、今の2点目の佐藤先生のお話にもあったと思うんですけど、内海の島なのか、外海の島なのかということで、特に外海の場合には、地下資源の問題であるとか、漁業権とか、結局島民だけではなくて、日本国民全体、あるいは日本国の全体的な経済が潤う重要なポイントであつて、そこに人が住んでいるか、住んでないかというのが非常に大事だつていう話になってくるので、その辺は日本の現行法制だと、離島の定義が非常に曖昧で全部離島になってしまう。要するに、本島以外全部離島になってしまっていますが、国際的にはちゃんと分け方があるので、例えば少しそういうのを入れた上で、今、佐藤先生もご指摘があつたように、少し整理するのがいいのかなというふうに考えています。

コメントが3つ、すごく簡単なのがありまして、1つは、今、申し上げたとおりで、最

最終的な評価というときに、今、今日は評価の視点として3つ挙げていただいているんですが、その中で特に②の成果のところは何を成果とするのかというのが一番多分重要なんだと思います。例えば人口が増えるのが成果なのか、産業が興ることが成果なのか、すごく離島政策って360度で非常に広いんですけども、国交省がやっていることで、例えば港湾の整備をすとか、生活インフラを整備すとか、更新すとか、そういう基本的なところが大事というふうに考えた成果なのか、まさに人が住み続けることが最終的な成果なのか、その辺の重要度みたいなのを一旦整理しないと、多分ちょっとこれ、かなり膨大な話になって、結果的に見えにくくなると思いますので、少しそこを整理されたほうがいいのかなというのが1点目です。

2つ目は、それとも関係するんですが、評価の手法として、現状分析されるのは大事だと思うんですけども、その先に一体何を目的として、その結果、何をやって、それがどのくらい成果が上がったのかというのをきれいに見えるようにしないと、これだけできましたと言っても、それが離島政策の成果としてできたことなのか、たまたまそうなったのかとか、ちょっと今回とは関係ないですけども、例えば小笠原なんかは、人口が今、増えている、非常に若い人が移住して子どももたくさん生まれていて、多分出生率が高いとかあってある。それは別に政策の結果というよりは、例えば世界遺産になったとか、サーフィンができるとかということ移住した人がいるとか、ちょっと関係ない話もありますので、結局のこのデータとして出てきた成果と、政策の成果がどうなったのかというのをきれいに分析する必要があるのかなと思います。難しいかもしれませんが、分析する必要がある。

最後なんですけど、まさに一般的な過疎政策と離島の違いというのは、やっぱり見える化したほうがいいと思います。なので、なぜ日本にとってこの離島政策というのが非常に重要なのか、単に今、地方創生とか、ほかにもいろんな手段で地方とか、過疎地の振興しているわけですから、そうではなくて、これが必要なんだということを明確にするというのはちょっと大事なかなと思います。

以上です。

【山本委員】 随分昔にやったことがあるんですけど、今、制度が変わっているかもしれませんが、要するに、半島振興法とか、過疎の振興法と一緒に、これは議員立法だからかなり一般的なことが書いてあるわけですね。それで、問題は、たしか当時の記憶を思い出すと、今、その制度があるかどうかわからないんですが、半島だと、半島カードとか、過疎地域だと過疎カードとか、何かそういうのはきちんと、ちょっとデータはかなり間違

いがあったんですけど、一応国交省、その当時の建設省がおつくりになっていたのか、あるいは旧自治省だったか、よくわからないですけど、そういうのはかなり整備されていて、かなりそういう議論があったんですね。だから、そこら辺は過去からの追跡を、先ほど来の議論があれば、そういうことをやるということも可能だと思うんですけど、ただ、アンケートはもう既におやりになっていることをやるということですから、これは、まあ、かなり制約があると思うんですね。

ただ、いずれにしても、今までの方のご意見があったように、多分重なる部分もあるんですけども、これは、いろいろな目的が入っているので、それをここの国交省の立場でこれが目的だってなる。こういった状態よりも、こういう状態のほうがいいということも言えても、なかなか特定化は難しいから、頑張ってくださいとしか言えないんですけど。

【上山座長】 はい、白山さん。

【白山委員】 私も、本件は総合的、複合的に絡む話なので難しいと思うんですけど、工藤委員がおっしゃったように、最終的な成果をどこら辺にもってくるのかというところをまず考えた上で、14の施策ごとに、まずはそれぞれの評価にはなると思うんですけど、それらが総合的にどう絡んで最終的な成果と結びついていくのかというようなところを、できればロジックモデルなどを考えるなど、何か明確にしていくというようなことが必要なのではないかと思います。

それと、過去からの離島政策の時系列の分析と同時に、状況は違うのかもしれませんが、沖縄とか、奄美とか、小笠原とかなどとの違いがどこにあって、どう政策が異なるのかというところの比較というの、やはり必要なのではないかと思います。

その2点です。

【上山座長】 はい。

【村木委員】 ありがとうございます。ほかの先生方がおっしゃっていたことの若干繰り返しにはなるんですが、例えば今日離島の医療の現況などのご説明ありましたが、やっぱり一くくりだと非常にわかりにくいので、人口とか、立地とか、もう少し見せるときの切り口を考えた方がいいと思います、どうやって説明するか、離島の状況。それを最初に見せていただいたほうがいいという感じがしました。

難しいのが、細かくしていったときに、その成果をどのように示すか。先ほどのアイスクリームの話は、非常に大事なことだと思うんですが、それをたくさん並べるとトピックベースになってきて、評価するのが非常に難しいということもあるかと思いました。また、

国土交通省の政策評価として、他省庁との関係でより島がよくなっていくということも、もちろん大事なんですけど、そのあたりをどうやってまとめていくのかということも大事な要素かと思います。

あと、最後の評価のときに、私は、もしかしたら、交流とか、売り上げとか、人口の増加とか、島によってそれぞれ最終的な評価の切り口は違うのかもしれないけど、このあたりも一くくりがいいのかどうか、あわせて少し検討されるといいのかもしれないと思いました。

以上です。

【上山座長】 では、加藤さん。

【加藤委員】 離島に最近よく行くようになったので、現状を見ていろいろ思うところはあります。ただし、離島というのは、別に日本だけにあるわけではなく、ほかの海洋国家にもたくさんあるはずですので、日本の離島振興施策がそういった他国と比較してどういう位置づけにあるのかについて一回整理したほうがいいのではないのでしょうか。そうすると、我々の政策が妥当かという議論が進められると思いました。

以上です。

【上山座長】 はい。

【田辺委員】 なかなかこれも難しいところがあるんですけど、2点でございます。

1つは、離島振興策はやっているんだと思うんですけども、にもかかわらず、人がいなくなっちゃったところというのはあるんだろうと思うんです。そこをゼロベースとすると、人がいなくなっちゃうと、こういうマイナスがあって、で、今、離島振興策をやっているから、人がいて何とかなるという、そのなくなっちゃったところのゼロベースのところ、ゼロベースというかな、その極端な例というのをを見せていただくと、だから、かくかくしかじかのことが必要だというものが見える可能性があるんで、何かいい例があったらお願いしますというのが一つ。

それから、2点目は、やはりこれ、基本的には補助率のかさ上げとか、それから、租特でお金で面倒見るといふ側面もかなり大きいと思いますので、それにかかわるやっぱり事業費のベースというのを全部足し上げてみて、どういう配分になっていて、どういうところでどういう事業が行われているのかの一覧表というかな、マップみたいなのおつくりいただいて、それと、あと、それによってどういう効果があったのか、少なくとも人口のマイナスのところと照らし合わせてどうなっているのか、というところの見える化という

んでしょうか。こういうのを進めていただくと、事業と、それから、その全体の効果みたいなところの把握というのは少しやりやすくなるのではないかと考えております。

以上です。

**【上山座長】** それでは、私も一言。

津波も、離島も、国交省としては、とても幅の広いテーマだと思うんですね。水辺の人々の暮らしを丸ごと面倒見なくてはいけないという、そういう非常に大きなテーマで、だから、やりがいもあり、他省庁の領域まで入る非常に重要なテーマだと思うんですね。

どっちも国民的関心がすごく高い。津波はもちろん、離島のほうも、最近、離島ブームがある。あと、国境問題もあるし、従来の多分この法律をつくったときは、遠くにいるので交通が不便と、主に交通支援しましょうみたいな話が非常に多かったと思うんですけど、最近、全然別の意味で離島に対する関心が上がってきている。それでほんとうは、抜本的な法改正の時期を迎えているのかもしれない。

ただ、法律改正を待つまでもなく、実際に仕事のやり方が事業の中身がだんだん変わってきていて、そのあたりの変化の中身をまず説明するとともに、そもそも離島というのはこういう意味で大事なんだとか、あるいは日本の離島政策はこうなっているんだとか、ある意味で離島白書的なものを出すタイミングとして非常にいいんじゃないかなと思う。ですから、立てた計画がそのとおりいっているとか、あるいは事務事業で何億円使ったとかの話よりも、そもそも離島、国家戦略としての離島戦略は我が国、大丈夫なのかみたいなのを点検するような感じで、大きく捉えてやっちゃったほうがいいんじゃないかと思う。

そのときにやっぱり大事なのは、離島といってもいろいろありましてというタイプ分け。それをやらないと、何か中山間地の延長線上みたいな感じでやっちゃうと、田舎の振興策とダブって、特に離島戦略って感じがしなくなる。そのあたりちょっと個別指導でよく整理しながらやっていただければと思いますが、最後に、いかがでしょうか。

**【吉岡離島振興課長】** すいません。多岐にわたってご指摘いただきまして、全てにお答えできるかどうかわかりませんが、いろいろお知恵をいただきながらやっていきたいと考えております。

1点、ちょっと申し上げそびれてしまったので恐縮なんですけれども、この4月から離島に関しましては、有人国境離島法というのが施行になりまして、特に保全をしなきゃいけない島、それから、地域社会を維持しなきゃいけない島については、特別の措置を講じることになりまして、それは所管としては内閣府の所管でございます。内閣府の予算もつ

くられまして、特別な措置を講じる観点の施策はそちらでやっていただくという整理になっております。しかしながら、私どもの課といたしましては、振興という観点、この離島振興法に基づく振興という観点から、そこは横串を通して、国境離島の問題も含めて取り組みを進めていかなきゃいけないというふうなことを思っております。

具体的にどう評価を進めるかにつきましては、また、いろんな個別のご指導もいただきながら、ご相談させていただきながらやりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたしますします。

【上山座長】 はい。それでは、よろしくお願いいたします。

それでは、次のテーマ、海運からの温室効果ガスに移りたいと思います。

【田淵海洋・環境政策課長】 海事局海洋・環境政策課の田淵です。よろしくお願いいたしますします。

お手元の資料の2-3でございます。レビューのテーマ名としまして、海運からの温室効果ガス排出削減策というものでございます。施策の対象としましては、国際海運についての温室効果ガスの排出削減ということで、国際海運につきましては、国連の気候変動枠組み条約との関係でいきますと、国際海事機関（IMO）において規制の分野、これを策定していくということになっておりますので、この5年間の我々のほうで行った施策として、このIMOに対してどういうふうに取り組んできたかということ。それから、それと車の両輪として、同時に省エネ関係の技術開発というのも行っておりますので、この両輪としていかにうまくリンクをさせて、かつ結果として日本の海事産業の競争力に結びつけていけたかということを見ていただいて、評価をいただき、かつ今後の同じような対策、国際的な対策についてもご助言をいただいでいくというようなことにできればと思っております。

ポンチ絵のほうにまいります。めくっていただいて、1ページでございます。国際海運からのGHG排出削減ということで、右下に年表がございます。レビューの対象期間、平成25年度から28年度ということで、これはどういう期間であったかということです。一番上の欄の一番左のところに燃費規制発効というものがあります。レビューの対象になる期間に向けて、ちょうどその関係する国際規則というのが発効になっておりますので、ちょうど評価についてもまとまった期間になろうかと思えます。

上のほうの政策目的でございます。国際基準の策定の主動、これを日本で行う。それから、関係する省エネルギー技術の開発普及と、これも一体となつて行くと。結果として、

先行した利益、競争力の確保というところを産業としてとっていくというところでは、政策の手段としては、その2つ、国際基準の策定と技術開発、普及の支援ということで、その左下のところでございます。国際基準の策定というところについては、IMOでどういうふうに主動していくかということで、たくさん文書を出していきましてということでもありますとか、我が国代表団でその議論をどういうふうにリードしていくか。それから、さらに、これはIMOの事務局というところの中で日本人にどうやって活躍していただくかと、こういった内容でございます。それから、技術開発の普及促進というところにつきましては、その規制に合わせて民間の造船会社、海運会社の競争力を確保していけるように、必要な技術を前もって技術開発していくと、そういう流れであります。

2ページでございます。国際海事機関（IMO）というのは何でしょうかということなんですけれども、これは国連の専門機関の一つです。船の安全に関する条約、それから、海洋汚染防止に関する条約と、こういったものを統一的に扱っております。今日お話をいたします対象のGHGというものにつきましては、海洋汚染防止（MARPOL）条約というところで規制をしております。で、IMOの中で、下のほうに構成図があるんですけれども、赤く塗っております海洋環境保護委員会、ここでGHGの対策というのを、規制をつくってきているという、そういう状態です。

3ページ目にまいります。どういう規制を導入しているかということになるんですけれども、まず、右上の図なんですけど、国際海運からどれくらいのCO<sub>2</sub>が出ているかというところなんですけれども、国際海運全体で8億CO<sub>2</sub>トンというものを排出しております。これは世界のCO<sub>2</sub>の排出量が2012年に356億CO<sub>2</sub>トンというものになっておりまして、これの2.2%、これが国際海運からの排出量です。これに対して規制をかけていくということで、まず最初に規制として2013年、ちょうど平成25年の冒頭になりますけれども、新造船、新しくつくる船からのGHG、CO<sub>2</sub>の排出の性能、これを燃費性能について規制を始めております。この図のところ、2013年から規制を開始しています。その後、2015年、さらには、2020年、2025年と、この燃費規制を段階的に強化していくと。この規制に合致しない船については、市場に投入ができないという規制を条約上しております。世界一律でこの規制をかけておりますので、世界中で走り回っている船は全て同じ規制がかかるという形になっております。これがまず第一段の規制としてつくっております。

これにつきましては、ちょっと小さな字ですけれども、※のところ、日本は規制の仕



組みなど39の文書を提出し、条約づくりを主動したと書いております。積極的に技術文書、それから、条約のドラフトといったものを出してきております。

めくっていただいて、4ページでございます。さらにその燃費性能の規制に加えまして、実際にその結果として各船からどれくらいのCO<sub>2</sub>が排出しているのかというのを強制的に集めるという、そういう条約改正というものも検討してきておりまして、昨年度までのところで条約改正というものの採択を終えております。燃料の見える化を、燃費の見える化をするというものでございまして、3ポツのところに書いてあるんですけど、燃料消費実績報告制度ということで、各船からデータを集め、船籍国を經由して、国際海事機関でデータベースをつくると。ここで個々の船の性能というのを見える化をして、さらに次のステップに進んでいくと、そういう条約改正をしております。

ここでめくっていただいて、5ページになります。ちょうど今、取り組んでいる最中のものになりますけれども、こういったデータで見える化をした後に、じゃあ、具体的にさらに燃費性能以外の規制としてどういうことを国際海運の分野にかけていくかと、そういったことの戦略をちょうど今、考え始めているというところでございます。行く行くはマーケットメカニズム、市場原理に従ってそのGHGを削減していくような仕組みと、そういったものを構築するための戦略というのをこれから検討を始めると、そういう段階にあります。

6ページでございます。そういった中で、どういうふうにその国際規則をリードしていくかというところで幾つかの観点があります。事務局の中に優秀な日本人を置いておくということ。それから、実際の会議の場で議論をリードするというのと、この2つがございまして。まず、事務局のほうでございましてけれども、これは2015年までなんですけれども、事務局長、日本人関水という者になっていただいております。そのほか、事務局のスタッフとして安全部次長以下、数名の日本人を入れているということ。それから、右側の下のほうでございまして、GHGに関係します議論、これについていいますと、副議長、あるいはその下のワーキンググループの議長、こういったところを日本人でとって、議論の進捗と、あるいはリードというものを図ってきております。

7ページは、そういった中でたくさんの文書を出してありますというのを数字で一応出させていただいているというものです。日本のほうの提案で条約のドラフトとかをつくってきたというものでございます。それが規制のほうの話、国際基準のほうの関係での取り組みです。

8ページでございます。その両輪、規制の両輪として必要な技術を用意をしていくと、開発をしていくというものでございます。一番上の枠のところの最後の行に書いておりますけど、ちょうど政策レビューの期間、平成25年度から28年度という期間に、こういったGHG関係の研究開発について補助を実施してきております。具体的には下のほうに幾つかブロックを書いておりますけれども、左のほうの燃料転換、それから、右下の船体系の摩擦抵抗の少ない塗料に至るまで、いろいろな取り組みをしております。特に左のほうの燃料転換の中の天然ガス関係の取り組みというところについては、別途後ろのほうのページで詳しく説明をいたします。

こういったものについて、9ページのところで、この4年間、あ、5年間だったかな、の取り組みのところで、各海事業界がやっておりました事業、我々のほうで補助をした事業というの一覧でございます。いろんな会社がいろんなことをやっているということでございます。

10ページにつきましては、成果の活用の一例として10ページに、日本郵船のほうでどういうふうな利用の状況、技術開発の利用の状況にあるかというものを参考事例として述べております。日本郵船の船隊、船のフリート全体で5年間で14.3%の燃料消費効率の改善、向上という形に効果が出ているという事例でございます。

それから、11ページ、技術開発の目標であります、国際競争力の部分の現状でございます。日本がどういうふうな優位性があるかというところなんです。右側のところにちょっとグラフで書かせていただいておりますけれども、燃費の性能、これ、上にいくほど数字が悪くなります。下にいくほど性能がいいという順になります。青い丸が日本の建造している船、赤い丸がライバルであります韓国・中国というところでございます。今のところ、性能の優位性というのはあるんですけど、これからもこれを維持していくという努力は継続していかなければいけないというところなんです。

それから、1枚めくって12ページ、代替燃料の中で天然ガス、LNG、これを船の燃料に使っていくというものです。現状ほとんどの船は重油をたいているんですけども、これをLNGに転換いたしますと、GHGでも効果があると。そのほかのNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>についても非常に有効なものでございますので、これについても国際基準をつくること。それから、研究開発を進めるということの二本立てでやっております。IGFコード、これは国際基準をつくりましたということで、本年の1月から施行になっております。

それから、13ページのところにつきましていいますと、天然ガスの燃料船というのの

開発のためにエンジンの研究開発、その他、右のほうの絵ですけれども、行ってきたと、補助の事業を行って来た。内航船ではあるんですけれども、技術の実証をしております。タグボードです。さらに、外航船につきましても、エンジンの開発を行いまして、現在、ちょうど日本郵船のほうで世界初の自動車運搬船、天然ガス燃料を使った自動車運搬船を就航させたと、ちょうどそういうタイミングにきております。

最後のページ、14ページでございますが、こういったいろんな取り組みについて、制度的、法的にも位置づけを図っております。今年の1月に開かれています国会のほうに海上運送法の改正ということで法律を出させていただいております、衆参賛成で法律としては成立、公布という手続を経ております。先進船舶ということで、左側の先進船舶の右下に天然ガス船と、こういったものを先進船舶というふうに位置づけまして、右側、導入計画と、これも大臣の認定するものになるんですけれども、天然ガスの燃料船を普及していくのに、陸上の燃料の供給設備でありますとか、港湾の取り組みであるとか、そういったものを体系立てて計画をしていこうと、そういった形での取り組みをしております。

以上でございます。

**【上山座長】** ありがとうございます。では、質問、お願いします。

**【佐藤委員】** これ、何が目的で、何が手段なのかなというのを、ちょっと一生懸命考えていました。政策目的は、ポンチ絵のところの政策目的って、一応2つ並べてはいるんですけど、基本的な狙いは、日本の海運事業の国際競争力の向上で、それはどうやってやるかという、国際基準をとっていくというか、国際基準をとると。その具体的に国際基準として念頭に置いているのが省エネであるとするれば、省エネルギーの普及というか、そこにおける国際基準をとっていくというのは、ある意味、国際競争力強化の手段というふうに位置づけられると思うんですけど、このあたり、どちらを目指しているのかなというのが、これ、環境政策の話をしているんですか。競争力向上の話をしているんですかというのが、ちょっといまいまいちよくわからなかったという気がします。両方だと言われても、どちらに重きがあるのかというのは、やっぱり整理があってしかるべきかなと思いました。

それから、具体的に国際基準を取りに行くと言っている。その成果として、じゃあ、人を送り込むことが成果なのかと言われると、さて、それで一体何が変わったのか。何かいくつ事例は出てはいるんですけれども、この海運事業の中において、じゃあ、日本がさまざまあるいろんな基準、規制の中でどれくらいの割合というか、どの程度日本の基準が国際基準として採用されていったのか。あるいは日本が主動して国際基準をつくっていつ

たのか。何かもうちょっと、何か幾つかケースは挙げてはいますが、もっと全体像の中で、今、これくらいの何かいろんな基準があって、その中の何%取りましたとか、何かそういうのがないと、インパクトの程度がちょっとわからないかなというのと。

あと、最後に、もし、これが国際競争力の向上というのであれば、何か新しい技術が普及しましたとかってということ以上に、日本の海運業、最終的に売り上げとか、利益がどれくらい伸びたのという話になりますし、伸びる理由はいろいろとあるわけですから、その中において今回のこの省エネ技術の普及といいますか、国際基準を取っていったということが、どれくらい具体的に国際競争力の向上につながったのか。ほかにもいろんなインパクトがあるわけですから、影響があるわけですから、その中でもこれがあったからこそ、日本の国際競争力が上がったんだよという、何かそういったことを見せてくれないと、何かストーリーだけを聞いているという気がしたものですから。

以上です。

【工藤委員】 私もちょうと一番違和感があるのが、資料2-3の1ページ目というか、最初の表を見ると、テーマ名とその対象施策の概要と、それから、実はそこから出てくる評価の目的、必要性というところがあまりつながってないのではないかという一番懸念があります。今、佐藤先生もおっしゃったとおりで、テーマ名だけ見ると、何か環境に優しい海運づくりみたいなイメージがあって、しかし、対象施策のもう半分は何か省エネ技術とかって話をしてるわけなんですよね。で、最終的には温室効果ガス排出削減を図っていると、こういうふうに書いてあるんですが、にもかかわらず、評価の目的、視点というのがこういうふうにならなくて、なぜそうなっているのかというのがちょっと見えにくいので、そこはやっぱりきちっとわかりやすいロジックにさせていただく必要があるかなと思っています。

あと、特に海運については、性能がよくなって、例えば日本の造船技術が高くなってから、それが省エネに貢献するから、じゃあ、売れるのかということ、性能優位性がイコール競争力の強化にはならない側面もたくさんあって、明確にわかかっていても安いものが売れたりする場合がありますので、このところはちょっとあんまり、何とか、性善説だけでいってしまうと、じゃあ、これで競争力が自動的にアップするんですねという話にはならないだろうと思います。

それから、佐藤先生もご指摘があった、国際的ないろんな議論の場で日本人が出ていくことというのは、これ、よく国際貢献であるとか、条例づくりとか、この類いでも日本人

がどれだけ参加しているかとか、貢献したかというのは、よく分析する手法としてはあるんですが、事務局長とか、トップに人がいたからすごく何か状況が変わるというものではないので、必ずしも。このところはやっぱり分析の、何でそれを分析する必要があるのかというあたりをきちっとわかりやすくしていただいたほうがいいと思います。実際には海事の世界は、結構日本の影響力というのはそれなりにいろんなところで条例づくりとかには影響しているのは知っているんですが、それとはちょっとこれ、性格が違うのかなという気がしますので、いま一度その分析の手法はやっぱり精査していただいたほうがいいかなと思います。

以上です。

**【加藤委員】** 評価の視点が3つ掲げられていますが、2つ目の視点に違和感を感じました。国際基準策定への貢献が結果的に国際競争力にどうつながったのかがよくわからないというご意見をさきほども佐藤先生がおっしゃっておられましたが、私もそのロジックがもうちょっと明快であるべきだと思います。CO<sub>2</sub>の排出量は制約条件であって、どうやってその制約の中で海運業をうまく発展させるかが大切だと考えるのですが、そういったような話があまり見られなかったように思います。

ちなみに3つ目の視点については、CO<sub>2</sub>削減という、ある種新たなビジネスチャンスが出たので、それに伴って造船業やデバイスで新たな技術をつくって世界に売り込もうという話ですよね。これは比較的明快なのですが、やはり②が不明確です。

以上です。

**【上山座長】** では、私も。要するに、CO<sub>2</sub>を減らすには掛け算だと思うんですけど、まず性能のよい船、省エネ効率のよいエンジンとか、船をまずつくりたい。だから、造船業の話だと思う。

2番目に、賢い運行パターンをやらなくちゃいけないので、荷物の積み方も含めて海運業の話だと思う。この2つの業界が頑張らないと、現実にはCO<sub>2</sub>が減らない。さて、本来はほっといても経済原則で努力はするはずですね。燃料を減らしたいし、コスト下げたいからです。けども、そこに政府が出てきて、造船業にも海運業にも関与する。その仕方がいろいろあって、規制もあるし、技術開発の支援、お金をあげることもある。そのあたりの何か、そもそもどうやったらCO<sub>2</sub>が減るのかという要素分解、これを最初にすっきりと書いてもらおうと、話が聞きやすくなる。

ただ、実は国交省の枠を超えると、省エネというのがもう一個あって、石油業界という

かな、造船、海運だけじゃなくて、エネルギー産業というのがもう一つあって、彼らにとって売りが減る。でも、もしかしたら、大事にエネルギーを使うという意味で、エネルギー業界にとってもプラスかもしれない。

いずれにせよ、関係業界は3つあって、役所がやる仕事は取り締まるのか、助けるのかということだという、非常にシンプルな捉え方を最初にやって、今回政策評価で何をしたいのかというところを、その枠組みを最初に整理した上で決めていったほうがいいと思う。

その上で、副産物として、CO<sub>2</sub>を減らす努力をみんながやったら、結果的に競争力につながるという話はあると思うんですけど、それを前面に立てちゃうと、このテーマ名と矛盾してきちゃう。だから、海運業も調子よくなるし、造船業も復活するし、それから、CO<sub>2</sub>も減ると。経済と環境の両方バランスとるすばらしい政策だという美しい絵は描ける。しかしそれは最後副産物も入れたら、なぜか結構いいですねという、後ろの発見ぐらいのところにして、前半の話はやっぱりCO<sub>2</sub>というところで限定しておいたほうがいい。

ほかありますか。はい、どうぞ。

**【白山委員】** 大した話じゃないんですが、何かやはりこれは難しくて、お話を聞いてみると、IMOという組織の評価と、それから、独立行政法人海上技術安全研究所の評価みたいな感じになってしまう可能性があるんで、それとは違う形での政策評価をするんだというところは意識として持ってないといけないかなと思いました。

以上です。感想です。すいません。

**【上山座長】** はい。では、担当のほうから少しお願いします。

**【田淵海洋・環境政策課長】** ありがとうございます。そうですね。共通して、環境政策なのか、競争力強化なのか、それから、最後のほうに、これはIMOの評価になっちゃいやしないとかというところなんです。まずは、その環境なのか、競争力なのかというところについて言いますと、まずは、環境であると。で、その中で規制を利用しながらという、言い方が語弊あるかもしれないですけども、競争力をつけていくという、そういうところなんです。そのロジックの中、その使い方の中でIMOを利用し、それから、また、研究施設があれば、その研究施設を利用するというところなんです。

規制の中での副産物でその競争力強化になるかどうかというところについていうと、そうなるように規制のほうをつくっていかうとしているのが狙いでございまして、例えばポンチ絵のほうで3ページになるんですけども、左のほうの新造船のCO<sub>2</sub>の排出規制というところ、燃費性能になるんですけど、これを段階的にどんどん厳しくしていくと。こ

れがまずは環境政策であるというところなんです。これは技術的にもハードルがどんどん年を追うごとに高くなるというところで、これに対応できる技術を用意させるというのが結果として我々の国内の造船業なり、あるいは海運といったところの競争力に結びつくという、そういうことで、結果としてそうなるというロジックかもしれません。ちょっと整理をしていきたいと思います。

それから、そうですね。評価の手法の①、②、③というところについては、これから考えていかなければいけないのかなと思っています。とりあえずのところとしては、例示として日本郵船でこんな形になっていますというか、どういうふうに使われたのかというところはあるんですけども、ご指摘いただいた中で、例えばGHGの規則がこれだけのボリュームがあって、どこにその日本の貢献があってというところの詳細を提示できるものが手元にちょっとあるわけではないので、そういったところも含めてご説明をしていきたいと思っています。

そうですね。あと、事務局がどういうふう到我々から見てツールになるのか、環境規制のツールになるのか。それから、それに対して日本人で、例えば委員会の議長を……。

【上山座長】 すいません。ちょっと時間がないので。

【田淵海洋・環境政策課長】 はい。というところについても整理していきたいと思います。

【上山座長】 はい。では、すいません。あとは個別指導の場でまたよろしく願います。

それでは、物流のほうに移りたいと思います。

【平嶋物流政策課長】 物流政策課長の平嶋でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料に沿ってご説明したいと思います。資料、最初のほうがパワーポイント資料3-1になっております。もう一つ、その次に縦紙ですけども、29年度政策レビュー結果（構成案）というものがございます。最初に、この構成案のほうをご説明したいと思います。

第1章から第4章分かれておりますけれども、全体の構成としまして、最初に物流政策の概要を述べるようにしたいと思っております。物流の役割、意義、それから、物流という分野がカバーするものというのが大分広がってきておりますので、どの辺までカバーしているものが広がっているのかということを最初に説明するようにしたいと思います。それから、それに関して物流行政、政府として果たす役割というのがどうなっているのかと

いうことを説明しまして、その上で現行の総合物流施策大綱がどのようなものであるのかというのを、大綱そのもの、それから、大綱の中身として、さらに、細かい128個設けられておりますプログラムの概要という形で説明をしたいと思っております。

その次に、第2章としまして、評価の概要と、評価の目的・必要性という形で、評価自体をどのようにしていくのかということを書いて、第3章のほうでは、128個設けられているプログラムについて、どのような評価を行っていくのかと。国交省担当分としまして、107個の施策がございますが、目標数にしますと、127個になります。その127の目標について、評価の考え方を説明し、個々の評価をしていきたいと思っております。

その次、3章の4のところでございますが、現行の大綱を決めてからどのような物流を取り巻く変化があったのかということの説明をして、その上で現在のプログラムの置き方というのがどうであったのか評価することとしています。ここは、プログラム自体の設定というのを見直してみたときにどういうふうな置き方をしておいたほうがよかったのか、その見直すべき点があれば、そこを分析したいと思っております。

最後に第4章としまして、今後の物流政策の基本的方向ということについて、次期大綱の概要も含めて、最後にまとめて記述したいと考えております。

具体的なところは、資料3-1のパワーポイント、A4横紙のほうに沿ってご説明したいと思っております。

開いていただきまして、目次1から3の部分が、今、縦紙のほうでご説明しました構成の第1章、第2章、第3章の部分であります。第1章を簡単にご説明しますと、物流がどのように変わっているのかと、物流とは何なのかと、その意義はどうかということの説明をしたいと思っております。今の物流の機能、典型的なその生産・運送・保管という物を運ぶ、物を保管するというものに加えまして、いろいろと物流の機能自体も広がっております。例えばEC市場の拡大に伴いまして、B to Cの物の動き、従来は小売店に運ばれていたようなものが直接消費者のところに届いてくると。もしくは消費者同士がネットオークションを通して物のやりとりをします。それに伴って、物が個人宅まで動いてくるというようなものが非常に数としても増えてきております。市場としても、大体物販の部分のEC市場というのが7兆円に達しておりますので、従来とは相当変わってきておるところでございます。

また、サプライチェーンの広がりというのがあると思っております。海外からの調達も含めて、生産、運送、保管、販売をまたいだ物流の広がりというのが出ています。あと、3PLの



登場、それから、物流不動産の登場と、こういったものがあると思います。従来よりもさらに通信販売等々の機能拡大に伴いまして、3PL事業というのがその役割を増しているというところがあると思います。

また、物流施設における機能の拡大というところですが、例えばクロスドッキングセンター、もともとはN個の生産地からM個の小売店に対して、組み合わせとしてN掛けるMの組み合わせがあったわけですが、このクロスドッキングセンターを通すことによって、その流通網を集約できる。また、作業も集約できると。そういった効率を上げるためのいろんな取り組みというものが出ています。また、道路の圏央道ができていくに従いまして、圏央道周辺に物流施設というのがどんどん建って、ばらばらに存在していた加工機能というのが集約されていく、そういった変化も出ています。

次の4ページでございますが、物流の担い手ということで、物流事業者、実運送を行う人、それから、荷主という典型的な部分、あと、インフラの道路、港湾、鉄道、空港関係者と、こういったものに加えて、特に物販においては荷主として個人が占める割合というのが非常に大きくなってきていると思います。また、分業としての物流不動産というのも出てきていると思います。また、その下のほうに書いてありますけれども、輸送機器、それから、マテリアルハンドリング機器をつくっている会社、そして、3PLと、さらに、倉庫の中の管理システム、輸送の管理システム、こういうIT関係というのが非常に使われてきており、この分野でのシステム開発というのもどんどん進んでおると。そういった意味で物流全体を支えていくその関係者の広がりというのが従来にも増して大きくなってきていると言えます。

5ページですが、これは現行のプログラムから抽出したものでございますが、役割と、それぞれどういった分野の関係者がそれを担っているのかという表でございます。今、申し上げたようないろんな物流の変化に伴って、関係者や分野というものが、現在はさらに広がっているということが言えると思います。こういった状況というのを第1章のほうでは書いていきたいと思っております。

資料、ちょっと飛ばしていただきまして、9ページ以降でございます。評価の概要（第2章）というところですが、評価の概要につきましては、10ページに書いてありますような形で記述をしていきたいと思っております。

具体的なプログラムの仕分けにつきましては、第3章で書く予定でございますが、12ページに書かせていただいております。現在、総合物流施策推進プログラムに盛り込まれ

ている政策というのは全部128個ございます。他省庁の実施が中心となる施策というのが21個あります。国交省の分というのが107個あります。一つの施策で複数個プログラムが、目標が設定されているものがありますので、目標としましては、127が対象になるところであります。この中で、目標の中で定量的な目標数値をもって書かれているものというのが25個、定性的な、定量的な目標の形では書いてないものが102個ございます。これをさらに分解していきますと、直接目標は書かれていないけれども、目標をとることができるものというのが15個プラス10個の25個、で、あと、定性的にならざるを得ないものというのが77個ございます。それらをこの数値が設定されているものは数値に従って、定性的なものについてはできるだけ定量的な観点で評価していきたいと考えております。

13ページですけれども、現在の作業についての暫定的な数字でございます。現行の物流総合施策大綱のプログラムにつきまして、3つの分野でできております。産業活動と国民を支える効率的な物流、環境面、それから、安全・安心面と、この3つの柱で区分されておりますが、それぞれごとにA、B、C、Dの評価で分けをしているところであります。大体目標年次までに達成済み、大体進んでいるというもの、それから、まだ十分達成できていないというのがごらんのとおりでございます。現在、Cの評価につきましては、全体一番上の欄を見ていただきますと、127のうち13個程度がCに該当するのかなと考えているところでございます。

あと、14ページ以降は、現在作業を進めております総合物流施策大綱に関しての有識者検討会の検討状況であります。

15ページのところでスケジュールを書かせていただいておりますが、第1回目の検討会を2月16日に開催いたしまして、現在第4回まで開催しております。6月上旬に取りまとめを予定しているという状況でありまして、その後、その提言を受けまして、関係省庁と協議して大綱案を策定し、閣議決定していきたいと考えております。

前回の物流施策大綱策定から現状におきまして、どのような大きな変化があったのかということについても、レビューの中では触れていきたいと思っておりますが、17ページをごらんいただきますと、これが大体社会の状況の変化ということと、行政がそれに対応してといたしますか、そのそれぞれの時間軸でどのようなものを決めているかということでございます。大きな社会の状況の変化としましては、17ページの左側の一番上にありますけれども、消費税増税前の駆け込み需要によりまして、トラックドライバー不足が顕在化

しました。これは年度内に荷物を運び切らなかったものが年度を超えてあふれてしまったという状態がございます。それから、27年、先ほど申し上げましたとおり、EC市場の市場規模というのが非常に拡大していると。平成21年の2倍になっております。また、27年8月、ドイツでインダストリー4.0の実現戦略というのが策定されております。あと、27年の10月から12月ですけれども、事業者、これはアンケート結果ですけれども、景況感について大体60%が労働者不足であるというふうに評価されているところであります。

あと、インフラのハードの話が書いてありますけれども、圏央道の埼玉県内の全通ということによって、各高速が直結された。また、今年の2月は茨城県のほうもつながったわけでありまして、いろんなインフラがつながって、首都圏のインフラというのがつながっていつていると。また、28年2月は新東名の新たな区間の開通がございました。また、28年の4月には首都圏の高速道路で新しい料金体系が導入されて、それによって都心を通る通行量、交通量というのをできるだけ減らして混雑を緩和するという形の誘導も行われているところであります。

あと、海外に目を転じますと、ASEANの経済共同体、非常に大きな市場規模を持つ共同体が発足しております。あと、震災の関係でいいますと、熊本の地震が発災したところであります。また、環境の関係でいいますと、パリ協定の発効があります。こういった社会情勢の変化というのに対応していく必要があるんだろうと考えております。

具体的には18ページのところですけれども、そういった今まで変わってきたこと、また、これから5年、10年で発生していくであろうという状態を考えて、どういったテーマがあるのか。また、何をやっていかないといけないのかというのが18ページであります。やはり人口減少と少子高齢化ということは非常に大きなテーマになってまいりますので、その対応、それから、いろんな自動化の技術というのが出てきております。IoTの技術というのが、従来に増して安いコストで高性能、高機能で処理ができるようになっていっていると。これを活用していくということ。それから、通信販売における物販の市場というのは、これからもっともっと伸びていくところだと思います。欧米に比べて日本における割合はまだそこまで高くありませんので、こういった個人の利便性、市場としての伸びというものを支えていける物流というのをつくっていく必要があるのだろうと。

あと、アジアの成長というのが、やはり物流各社さん、アジアにいろいろ出ておられますけれども、経済成長率が非常に高いと。その物流に日本のシステムを入れていく。も

しくはアジア経済を支えながら、その成長というのを日本に還流していくと。あとは、地震・台風、こういった災害のリスクにしっかり備えると。強靱な物流システム、物流というサービスは、一つのインフラであると思いますので、生活を支えるインフラを強靱にしていくと。あと、環境面のサステナブルな対応というのが重要なポイントになってくるかと思えます。この辺をきちんと対応していくということが重要なんだろうなと思っております。

あと、20ページでございますが、総物流施策大綱の見直しについて、現在、作業中でございますが、夏に向けて取りまとめをしていきますが、その中でこちらのほうで先生方からいただきましたご意見、ご指摘というのを次の大綱の中にもうまく反映できるようにしていきたいと思っております。スケジュールとしましては、この20ページに書いてあるようなやり方を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。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 つねづね思うのですが、日本の物流というのは、ほかの国の物流と比べてときにどれぐらい効率的なのでしょうか。そういう議論はされているものでしょうか。

【平嶋物流政策課長】 例えば物流費が占める割合とか、そういったものはかなり前から比べると相当低くなっておりまして、諸外国に比べても、わりと低目の数字になっていると思えます。ただ、そういったコストの面ではなくて、効率といいますか、生産性というところでいうと、やはりいろんなところの課題というのはあるのかなと。なかなか数字では捉えにくいところでもありますけれども、現在、物流生産性革命ということで、2020年までに付加価値というのを2割上げていこうということで取り組んでおります。トラック部門というのが非常にウエートとしては大きいんですけども、他の産業の一人当たり1時間当たりの付加価値額と比較すると、やはりかなり低い、半分程度の水準になっておりますので、これを上げていくと。これは日本の中の比較ですけれども、それは重要なことなのかと思っております。

【加藤委員】 なるほど。国際競争力の強化を図るときに、物流がどれぐらい足を引っ張っているのが明確でないと、物流の問題にどれぐらい力を入れていくべきかに関する議論の説得力が弱くなるのではないかという気がします。何かマクロな意味で物流に取り組むことの意義を丁寧に整理することが大事なのではないでしょうか。そういう意味で、1章は結構重要な箇所、なぜ物流を改善しなければいけないのかを説得力をもって言わ

ないと、物流は陰の存在のように思われてしまう懸念があります。たまに人材不足がニュースになるときだけ注目されるというふうになってしまうので、後ろ向きでなく前向きに物流を捉えてもらえるような書きぶりを少し整理されるといいと思いました。

【平嶋物流政策課長】 わかりました。

【上山座長】 今の話に絡むんですけどね、物流政策からスタートするとわかりにくい。もちろん政策評価だから、物流政策の議論をしないといけないんだけど、もう一步、具体的なところ、つまり、物流じゃなくて、一般の人たちは運送屋さんだと思っているわけです。あるいは運輸。そうすると、海も、陸もあるし、鉄道、トラックとか、わかりやすい言葉になる。日本に何社業者がいますとか、トラック何台ありますかとか、何トン動いていますとか、そういう話が全然ないから、イメージが非常に湧きにくい。目で見ると運輸みたいな、そういう議論が数字とともにざっくり出てこないといけないし、その中で、今、加藤さんがおっしゃったような国際的に見てどうか、燃料高いけど、大丈夫か、その種の話がある程度論点として浮かび上がってくる。それが第1段階。

で、2番目に、それに対して物流政策が存在していますという自己紹介というか、そこで説明しないとけない。その部分もある意味今のはちょっと飛ばしてある。3番目が、新物流とでもいうべき世界。川上、川下まで伸びて商業とか、生産活動そのものにまで物流が入り込んでいるという、物流2.0みたいな世界が広がっている。

さて、このレポートは、とても玄人好みになっていて、物流1.5から3.0に向けての話にフォーカスしていて、物流以前の現地現物の話と昔ながらの物流の話、それから、新物流と3段階に分けたほうがいい。評価しやすいのは2番目のところで、プログラム全部洗い出して、数字も出てくる。政策評価の王道をいく手法でストレートにできる。3番目のところは、ある程度説明できるけど、既に起きている未来みたいな話なので、解説になっちゃう。だけど、これは次の総合物流施策で重要な柱になってくる部分だから、ある程度ページは割かざるを得ない。そうすると、今、まさに加藤さんおっしゃったとおりで、第1章のところが意外と弱くて、運輸の話がない。そこら辺をちょっと工夫していただくと、素人の人が読んでもいい報告書になる。

【佐藤委員】 最近、宅配クライシスとか言われているので、一応時を得たテーマなんだろうと思うんですけども、以前、昔は、私、あれ、自動車局だったと思うんですけども、貨物、トラックに関する政策評価をやったことがあるんですが、あそこでも議論になったのは、先ほどの生産性の低さにかかわってくるんですけど、小口が多過ぎるんで

すね。実は、たしか5台以上でやらなきゃ、会社としては成り立たないはずなんだけど、一応最初5台で申請するけど、実際稼働するのはほんとうに1台、2台とか、何かそんな感じで、非常に小口の輸送が、それが、要するに大手の、佐川じゃないけど、ああいう大手の下請の孫請のさらにひ孫請みたいところの仕事をするという、何かそういう構造になっていて、いや応がなく、非常に非効率な構造になっている。どうもそういう産業構造が一つあって、それから、建設業もどこも皆同じなんですけど、今、人手不足というのはどこでもあることで、何か物流というと、ある種その物の流れのところを見ますけど、担い手のところで非常に産業再編成が進んでいない、集約が進んでいない面とか、人が足りない、明らかにという面がある。何かこのあたり少し課題抽出として、やられているのかもしれませんがけれども、他の政策にも通じるところかなと思います。

で、じゃあ、どうするかという話が今後の課題なのかもしれませんが、ここはまさにICTの活用と、ドローンじゃないですけども、ICTの活用とか、何かそういったところに解決の糸口を見出すしか、多分この国にはやりようがない、人が増えないわけですから、やりようがないのかなと思うんですけども、全体として何か、物流で便利な社会をつくるのは結構なんですけれども、生産性の向上というところにちょっとどういうボトルネックがあるかということ、多分物流だけ見ているとわからないと思うんですね。今、言ったトラック業界の特徴でもありますし、何かそのあたりにも視野を広げられたらよろしいかなと思っています。

【上山座長】 今の話の延長なんですけど、さっきの新物流がね、物流2.0の追加的課題というかな、施策大綱策定後の状況変化のところになると思うんですけど、そこは何か川上とね、川下、物流産業の上と下というふうに分ければいいと思うんですね。物流はリソースがないと動かないんで、そういう意味で、エネルギー問題とかね、あと、人手不足問題とか、あと、車両の技術の問題、そこは自動運転の話も入るし、ドローンも入ってくるかもしれないですね。これ、だから、物流の上流のリソースの話として一つあって、それから、物流自体の再編のような話、小口事業者の問題とかの話があって、そこは、でも、いわゆる運輸業界の伝統的な話だと思うんです。

さらにその下のところが流通業界とかね、別の製造業とか、荷主の世界に実は入り込んでいくという議論で、だから、そういう何か3つぐらいのところに分けて、物流2.0の世界は整理するとわかりやすいと思います。

でも、総じて材料はかなり十分用意されているし、数字も出てくる感じがあるので、も

うまとめ方だけの問題だと思います。

【平嶋物流政策課長】 ご指摘を受けて作業していきたいと思います。

【上山座長】 はい。ほか何かありますか。はい、それじゃあ、よろしくをお願いします。

はい。それでは、以上で今日のテーマ全て終わりましたので、担当局ではそれぞれ今後作業をやっていただきたいと思います。

今日の議題全部終わりましたので、事務局にマイクを戻したいと思います。

【竹田政策評価企画官】 はい。それでは、本日は長時間にわたりまして、熱心なご意見、ご指導を賜りまして、まことにありがとうございます。

事務局より、終わりに当たって連絡をさせていただきます。政策レビューの各テーマについて、担当をご希望されるテーマについて、お手元の希望調査票にご記入いただくようお願いいたします。後ほど回収させていただきますので、よろしくをお願いします。冒頭ご説明したとおり、ご希望をもとに上山座長とご相談させていただきまして、担当を決めて、改めてご連絡させていただきます。

また、本日の議事録につきまして、後日確認させていただきます。議事録の案を送付させていただきますので、発言内容の確認をよろしくお願いいたします。議事録は後日公表ということにさせていただきます。

また、本日の資料ですけれども、量も大変多く、かさばりますので、そのまま机の上に置いておいていただければ、事務局から郵送させていただきます。

事務局からの連絡は以上です。

以上をもちまして、第40回国土交通省政策評価会を終了とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。