

第37回国土交通省政策評価会

平成27年10月9日

【松尾政策評価企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第37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、政策統括官の富屋よりご挨拶申し上げます。

【富屋政策統括官】 本日は皆様ご多忙のところ、第37回国土交通省政策評価会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。委員の皆様には、日頃より国土交通省の政策評価について、貴重なご意見・ご指導を賜っておりますことを厚く御礼申し上げます。

私は7月に政策統括官に就任をした富屋と申します。直近2年間は内閣府におりまして、もともとは財務省なのですが、交流で参っております。これまで様々なポジションで政策評価の仕事に関与した経験はございますけれども、国土交通省に参りまして政策評価の仕事を少し最近見させていただいて、制度とか枠組みが非常にしっかりしており、また運用面でも大変真摯に取り組んできているということを感じております。今後とも必要な制度や運用の改善を行いつつ、一層効果的な評価というものを目指して効率的な運営にも配慮しながら努力してまいりたいと思いますので、ご指導をよろしくお願いしたいと思っております。

さて、本日の政策評価会でご審議いただく平成27年度の取りまとめ政策レビューのテーマでございますけれども、4月に開催いたしました第35回の政策評価会、さらにその後の個別指導において委員の皆様にご指導賜っているところでございます。今後、これまでのご指導も踏まえて評価書の作成を行っていく所存でございますが、本日は今後の評価書の取りまとめに向けて、大所高所からのご意見を賜りたいと考えております。

なお、政策レビューにつきましては、昨年度より評価書取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認することといたしましたので、その内容についてもあわせてご報告をさせていただきます。

以上、本日も熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも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申し上げまして、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。

【松尾政策評価企画官】 ありがとうございました。

本日の評価会は、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、公開としております。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。

では、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、説明者一覧。その後に資料一覧に示しました資料1－1から1－2、資料2－1から2－5の順にお配りしております。不足がございましたら、事務局までお申しつけください。

なお、白山委員、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、よろしくお願いします。

【上山座長】 上山です。本日はよろしくお願いいたします。

早速議事に入ります。お手元の議事次第にあります、最初は報告事項が2つありますので、これについて、まず事務局のほうからご説明をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 では、資料1－1をごらんください。国土交通省では、昨年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がその後の担当部局の取り組みに反映されていることを確認することを目的として、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認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、今回対象となるのは、平成23年度末に評価書を決定した資料1－1に示す9テーマです。各テーマのレビュー実施後の取り組み状況につきまして、資料右下にページ番号を振っておりますけれども、次の2ページからのシートに取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、順に概略を説明いたします。

2ページ目をお開きください。1つ目のテーマが、「仕事の進め方改革」についてです。これは、平成13年の国土交通省発足時に定めました仕事の進め方改革に基づき、質の高い行政サービスの提供を目指して、仕事の進め方の改革に取り組むものです。

次の3ページの左にレビューで取りまとめた取りまとめ後の対応方針、右には各方針に対応させて改善方策の実施状況をまとめております。1例を挙げますと、2項目目が「局

横断的な取り組み」でございますけれども、右の欄では、本年9月に災害情報を集約して表示し、情報共有する統合災害情報システム(D i M A P S)の運用を開始したことなど、レビュー後の実施状況を示しております。以下、各テーマについて実施状況を1例程度で説明させていただきます。

続きまして、5ページをお開きください。2つ目のテーマ、「美しい国づくり政策大綱」についてです。これは平成15年に取りまとめました同大綱に示された具体的施策を進め、良好な景観の形成を推進するものです。

めくっていただきまして、6ページの④でございますけれども、事業者等の意識啓発に関するものでございますけれども、毎年屋外広告物適正化旬間に行う啓発活動のほか、平成24年度からこの旬間を中心に地方公共団体の取り組み事例を収集し、ホームページ等で周知しており、また平成26年度からは官民連携によるタウンミーティングを開催して、意識啓発を図っております。

続きまして、8ページをお開きください。次のテーマの「指定法人に対する国の関与等の透明化・合理化」についてでございます。これは国からの指定等に基づき、特定の事務・事業を実施する法人が行う事務・事業に関しまして、その必要性、妥当性を評価し、見直し等の検討を行うものでございます。

レビュー取りまとめ後に実施した取り組みをシートの右欄に示してございますけれども、括弧で囲った項目の2つ目に「自動車整備士の養成」というのがありますけれども、これに関しましては、本年3月に自動車整備士技能検定規則の一部を改正しまして、4月から自動車整備士養成施設の実習用設備の基準を緩和しております。

続きまして、12ページをお開きください。次のテーマの「バリアフリー法」についてでございます。これはバリアフリー法に基づき、旅客施設、都市公園、建築物等の一体的・総合的なバリアフリー化を進めるものでございます。

次の13ページになりますけれども、市町村における基本構想作成を促進する取り組みに関しまして、基本構想作成の提案制度の活用について、パンフレットを作成して広く周知を図っているほか、基本構想の作成事例の取りまとめ公表や、ガイドブック改訂に向けた検討を行っております。

続きまして、次の14ページをお開きください。次のテーマの「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」についてでございます。これは同法に基づきまして、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定・推進を通じて、地域公共交通の活性

化・再生を促すものです。本法律については平成26年5月に改正されまして、地域公共交通網形成計画等の制度が創設され、その形成計画や実施計画を作成するための手引きの公表等を行い、地方公共団体の支援を行っております。

続きまして15ページ、次のテーマの「土砂災害防止法」でございます。これは土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害の恐れのある区域について、危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進するものです。

土砂災害防止法は平成26年に改正されまして、都道府県に対する基礎調査結果の公表の義務づけや、次の16ページの2段目になりますけれども、土砂災害警戒情報を法律上に明記し、都道府県に対して市町村への通知、一般への周知を義務づけるなど、市町村や一般への周知等に関する取り組みを強化しております。

次の17ページ、次のテーマの「住宅・建築物の耐震化の促進」についてでございます。これは地震による建築物の倒壊等の被害から国民の生命、身体、財産を保護するため、建築物の耐震改修の促進のための措置を講ずるものです。

平成25年に建築物の耐震改修の促進に関する法律が改正されまして、耐震診断、耐震改修の努力義務に係る対象を小規模建築物に拡大したことや、大規模建築物の所有者に耐震診断を義務づけ、その結果を所管行政庁が公表するなど、国民の耐震化の必要性に関する認識を高める取り組みなどを行っております。

めくっていただきまして、19ページが次のテーマ、「港湾の大規模地震対策」でございます。これは各港湾において、緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波災害に対する防護機能を確保し、災害に強い海上ネットワークの構築と地域防災力の向上を図るものです。

①の「被災地域への緊急物資の円滑な輸送の確保」に関しましては、平成27年3月に港湾BCP策定ガイドラインを作成し、応急復旧対策を定める港湾BCPの策定を支援するとともに、各地方整備局から港湾管理者に対しまして、災害協定の締結について働きかけや調整を行っているところでございます。

めくっていただきまして、21ページが9つ目のテーマの「市町村の防災判断を支援する気象警報の充実」についてでございます。これは大雨等により重大な災害が起こる恐れのある旨の警戒を呼びかけまして、市町村が行う避難勧告等の防災判断を支援し、台風・豪雨等に伴う災害を防止・軽減するものであります。

自治体や住民に的確に伝わるような改善といたしまして、平成24年6月より見出しのみの短文で伝える気象情報を開始し、さらに気象業務法を改正しまして、平成25年8月より特別警報の発表を開始しております。

続きまして、政策レビューの実施状況と今後の予定につきまして説明いたします。資料1-2をごらんください。今年度取りまとめの4テーマを含めまして、平成31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、30年度取りまとめとして、既に選定済みの4テーマに新たに1テーマを追加し、また平成31年の取りまとめの4テーマを新たに選定しました。新たなテーマを赤字で示しております。

めくっていただきまして、2枚目にレビューテーマ選定に当たっての観点と、4テーマの内容についてまとめております。1に示しましたア、イ、ウ、エの観点のほか、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。

平成30年度に追加する「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」は、本年7月の交通政策審議会気象分科会提言を踏まえまして、平成29年度を目途に充実を図る防災気象情報について、速やかに検証を行うものであります。

それから、平成31年度の①「国土形成計画（全国計画）」は、本年8月に閣議決定された新たな国土形成計画につきまして、国土形成計画法に基づき、計画公表の日から4年経過した年度に行うものでございます。

②の「中古住宅流通市場の活性化」は、住宅ストックの有効活用や地方の創生等の観点から重要な課題となっていることから、これまで講じた施策の進捗状況や成果を検証するために行うものでございます。

③の「港湾における大規模地震・津波対策」は、防波堤の粘り強い構造への改良等のハード対策、それから航路啓開体制の構築等のソフト対策を進めてきておりまして、これらの施策の進捗状況や成果を検証するため行うものでございます。

それから、④「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実」でございますけれども、地震津波災害時に船舶交通の安全確保と緊急輸送ルートの早期確立を図るために必要とされる迅速な水路測量や航路障害物の位置等の情報提供について、レビューを行うものでございます。

以上で説明を終わります。

【上山座長】 ありがとうございました。

今のご説明について、ご質問などがありますでしょうか。はい、どうぞ。

【佐藤委員】 この平成31年度の中古住宅流通市場の活性化ですが、今日出てくる住宅局の住宅基本計画のところともかぶると思うんですが、これはどういう役割分担というのはあれですけれども、何か深掘りをするみたいな感じのイメージでいいんですか。それとも、改めて住宅局の政策をある種定期健診、定期的に見直す一環と位置づけるんでしょうか。

【松尾政策評価企画官】 住宅局と土地・建設産業局の共管になりますけれども、特にはこの中古住宅の部分について深掘りするようなレビューになろうかと思います。

【加藤委員】 1つよろしいでしょうか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 加藤と申します。先ほどの資料1－1で、改善方策の実施状況の説明をさせていただいて、非常に熱心に対応していただいているとの印象を持ちました。いろいろな施策を行っておられているようですが、それらがどれだけ効果的かという事前分析や、どういう施策を行うべきかという事前の検討とか、そういったものがあるかを教えていただけないでしょうか。

というのも、確かに政策全体のPDCAの一環として、これらの施策が実施されているのはわかるのですが、その施策そのものについても、PDCAが入れ子的に含まれていると思われるからです。施策自体がどういうアイデアやプランのもとに実行されているのかということも、きちんと説明すべきではないかと思いましたので、今のような質問になりました。

【松尾政策評価企画官】 新規政策等につきましては、この政策評価の枠組みの中で事前評価、政策アセスメントというのも行っております。そういったものである程度のものは実施していきますし、またこれまで行っていた政策レビューであるとか政策チェックアップがあるわけですが、これは事後評価になりますけれども、その中から課題を整理して、今後こういうふうやっていこうと打ち出したもの、それを実施しているというものもございます。

【上山座長】 ちょっといいですか。レビューの評価ですが毎年出てくるわけですが、3年後ですね。それで、PDCAという意味だと、Cがあって、3年間Aがあってという、その後にはまた実はCが入っているということですね。

【加藤委員】 そうですね。入れ子になっていましたね。

【上山座長】　　これ国土交通省は割とすごく真面目にやっていると思う。政策評価法に延々とPDCAを繰り返せとは書いていないので、ある意味では自主的点検ということだと思う。真面目にやり出すともうこれはキリがなくて、レビューで出てきた指摘事項を全部1番から50番まで番号をつけて、1個ずつできたできないという点取り表をつくるみたいな感じになる。しかし、それは法律の趣旨からして、多分そこまで要求していないし、レビューの性格はそういうものではないと思う。

一方で「やりましたか」と言って、「はい、やりました」と言って、「それならいいよ」というので、自由に作文を各局に書いてもらうというのもルーズ過ぎるなど。その中間ぐらいでどうするのかということだと思う。多分縛りをかけるとしたら、この左下に取りまとめ時点での政策への反映の方向というのが一応書いてあって3年前に書いた文字が多分書いてある。

各局によって、これ結構粗密がありますよね。それをそのまま転記している局もあるし、何か適当に丸めちゃった局もあって、ここの部分のクオリティをそろえれば、もうちょっとこの右側も具体性のレベルがはっきりするんじゃないかと思う。

要するに3年前の時点で何かを縛っておかないと、今の時点で初めてこれを書くということになると、趣旨を踏まえてできたところだけ書くという局もあるし、指摘して、そのときできていないと言われたことについて全部ちゃんと説明しようという感じで書く局も出てくる。何となくばらつきが出てくる。

だから、この辺は多分フォーマットの設計をもうちょっと工夫したほうがいい。がちがちのフォーマットにすると多分変なものになっていくので、かた過ぎず、柔らか過ぎず、しかし全てのテーマについて同じ感じでこの紙が出てくるような何かをつくるというのが、多分今後の課題ではないかなと思います。

【松尾政策評価企画官】　　ありがとうございました。今年度のレビューの取りまとめのところから検討していきたいと思います。

【上山座長】　　あと、もう一個思ったんですけども、この今後の実施予定ですけども、素朴な疑問として、この平成31年度まで今年決めないといけないのかと。それとあと、こんなに将来の分まで全部見せているんだったら、もっと充実した資料がもう何年も前から、少なくとも数値の収集などについてはできていてもいいんじゃないかと。4年も前から決めなくちゃいけない理由というのはどこかありましたっけ。

【松尾政策評価企画官】　　国土交通省政策評価基本計画の中で、5年分を実施計画にお

いて定めることとしておりまして、ある程度将来を見据えながら、これからやっていく施策についてしっかり評価するということを前提に、いろいろなデータもとりながら準備もできるように、ある程度の期間をもって早目に決めておくのがいいのかなとは思っております。

【上山座長】 ここはディスカッションの場所じゃないし時間もないんですけれども、例えば大きな水害がありましたとか災害がありました。じゃあ、総点検しましょうとか、そういう状況になかなか対応しきれない。だから、5年分決めておかなくちゃいけないというルールそのものが時代に合っているのか基本計画の見直しのテーマとして、次回ぜひ考えていただければと思います。

【松尾政策評価企画官】 ありがとうございました。

【上山座長】 3年ぐらい決めておいたほうがいいかもしれないけれども今後の課題だと思いますけれども。

【松尾政策評価企画官】 ありがとうございます。

【上山座長】 次の議題に行きたいと思います。今日の本題の議題の2番ですね。レビューの中間報告について合計86分、1テーマ21分という時間割になっておりますけれども、まずレビューのスケジュールについて、事務局のほうから最初にご説明をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 スケジュールですけれども、資料2-1をごらんください。4月の第35回政策評価会と、その後の個別指導でご意見・ご指導いただきまして、評価書の構成案を取りまとめ、本日第37回評価会で中間報告をさせていただくところでございます。

本日ご審議をいただいた後に、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1次案を作成しまして、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1次案に対する委員の皆様のご意見を踏まえて修正を行い、評価書2次案を取りまとめて、2月上旬に委員の皆様にお送りさせていただきます。このときには、委員の皆様からいただいたご意見をどのように反映させたかがわかるようにお示ししまして、委員の皆様にご確認いただきたいところを明確にして、皆様のご負担にならないように取り組む予定でございます。この2次案に対するご意見・ご指摘を踏まえまして最終の修正を行い、3月下旬に評価書を決定する予定としております。

スケジュールについては以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

4テーマですけれども、1テーマ当たり説明10分、質疑10分ということで行きます。説明の際は7分目、それからあと10分でベルを2回鳴らしていただくと、それから質疑に関しても、容赦なく7分目でベルを鳴らしてください、ということをお願いします。

【松尾政策評価企画官】 わかりました。

【上山座長】 それでは、1番目ですね。国際協力・連携について、ご説明をお願いします。

【大高国際政策課長】 国際政策課長をしております大高でございます。

それでは、国際協力・連携等の推進についてご説明申し上げます。お手元にこの国際協力・連携等の推進（案）というのがございます。開いていただきますと目次がございますので、こちらをご参照いただきながら進めていきたいと思っております。それから、本体は横長の紙を用意しておりますので、めくっていただきたいと思っております。

今回全体を見渡しますと、まず国土交通省の国際業務、今まで国際に関して政策評価というのを行われておりませんので、今回改めて国土交通省の国際業務全体を俯瞰したいと思っております。それから、国際協力、それからインフラの海外展開、それから国際連携と情報発信、それから実績・評価という6章にわたる構成で考えております。

まず、横長のペーパーを開いていただきたいと思っております。国土交通省の国際業務でございます。ご案内のとおり、国土交通省は建設省、運輸省、北海道開発庁、それから国土庁と4省庁が統合しております。その間口も大変広いものでございまして、3ページをお開きいただきたいと思っておりますが、いわゆるインフラの海外展開のほかに、国際標準化の推進であるとか、あるいは技術の開発等、大変多岐にわたって取り組んでおります。

4ページをごらんいただきたいと思っております。このように国際業務は大変多岐にわたっておりますが、国際統括官が設置されるまでは、それぞれの局が個別に対応していたということでございます。そのような中で、インフラも鉄道、道路、それから水、港湾、大変多岐にわたりますけれども、その需要が大変急増してきたと。そのような中で、これから人口減少社会を迎える我が国が、この海外の旺盛なインフラ需要を積極的に取り込んで、我が国の成長につなげていくという国家的な課題が出てきたところでございます。

そのような中で、国土交通省の国際政策を総合的に企画立案し、戦略的に二国間・多国間の関係を構築する。それから、今、申し上げたインフラの関係の国際展開をばらばらではなくて総合的に進めるという観点から、平成23年7月以降、国際統括官を設けて進め

ております。

5 ページをお開きいただきたいと思います。5 ページは、今、申し上げたことを少し整理しておりますが、まず省全体の戦略的な方針、あるいは国際事案の全体の窓口というのは国際統括官のほうでやっております。それ以外の個別の事案、それぞれの局で完結するものについてはそれぞれの局でやることによって、相互に連携を進めながら進めておるところでございます。

体制でございますが、6 ページをお開きいただきたいと思います。国際統括官のもとに審議官3名、技術参事官がおります。また、課としては2課、3参事官、1管理官、総勢60名の体制で行っております。全体の統括をしております国際政策課のほかに、後ほどご説明申し上げますが、海外への事業進出の支援をするJOINの監督、それから建設分野、社会資本分野、交通分野、かなり多岐にわたっておりますので、そのプロジェクトの海外展開であるとか、あるいは外国人研修生の受け入れ等を行っている担当部署もおります。

7 ページに予算を整理しております。こちらも大変多岐にわたっております。インフラの輸出の推進のための予算であるとか、あるいは後ほどご説明申し上げますが、国際協力の分野の取り組み、それから主要国の担当大臣との会合もございます。また、国際分野では交通分野が大変多岐にわたっております。海賊であるとか環境であるとか防災であるとか、航空セキュリティ等の分野の取り組みに予算を計上しております。

2 つ目の章でございますが、国際協力の分野でございます。資料で言うと9 ページをお開きいただきたいと思います。まずODAに占める国土交通分野の割合でございますが、こちらに書いてありますように、今、外務省における資料の中から、いわゆる国土交通分野のもの、主に陸運、それから海運、航空で拾えるものを拾ってまいりました。そうすると、ODAの中で概ね40%から50%がいわゆる国土交通分野ということで、これからの新興国の支援に対するODAについては、非常に交通分野、国土交通分野の占める割合が多くなっております。

10 ページに具体的にどういう取り組みをしているのかということで、アフリカのコンゴ共和国のマタディ橋の取り組みを整理しております。これは1983年に竣工した橋梁でございます。アフリカの中では非常に斬新的な橋梁でございまして、地元からも大変期待が大きい橋梁でございました。特に橋梁の建設だけでなく、その後30年間にわたって地元の公団が維持管理をする、そのための技術移転も行っております。後ほどご説明申し

上げたいと思いますが、単にインフラを整備するだけではなくて、地元の関係者がきちんとそれを管理できるような人材育成、技術移転も日本のODAの中で進めているところがございます。

それから、11ページでございますが、専門家派遣でございます。平成27年10月現在、国土交通省からJICAの専門家を18カ国、55名派遣しております。この中で、国土交通省の職員の専門性による技術協力はもちろんのこと、それぞれの国の必要としている案件の形成であるとか、あるいはトップセールスなどで相手国がどういうニーズを持っているのかというのをきちんと把握していく、あるいはプロジェクトができた後に日本企業が相手国とうまくやっていけるように支援をするなど、いろいろな役割を果たしているところがございます。こちらにはベトナムの建設品質管理能力向上プロジェクトの例を出しておりますが、なかなかインフラを整備しても、その管理というのが難しくなっております。

すみません、駆け足で行きますが……。

【上山座長】 相当スピードアップしていただかないと、これ、まとめ方をどうするかという議論が中心ですので、ちょっと個別の図表の説明は全部飛ばしてください。

【大高国際政策課長】 はい、わかりました。じゃあ、あと研修員の受け入れ、国際緊急援助隊の話がございます。それから、インフラの海外展開、15ページ以降でございます。日本の技術、それからノウハウの優位性を整理した特徴が15、16、17ページに載っております。

それから、トップセールスの推移でございますが、年々大臣、副大臣、政務官、もちろん総理も含めてトップセールスを進めており、その効果も出ております。20ページにトップセールスが受注に結びついた例ということで、英国の例、タイの例というのを記しております。

それから21ページ、先ほど申し上げました昨年10月にできましたJOINが海外で進出する企業を支援するために出資等の業務を行うとともに、ハンズオンといいますか、その企業の経営にも協力していくというもので、出資の相談件数は約69件、70件ぐらい来ております。今、具体的に案件の精査をしているところがございます。

それから、22ページは企業が海外に行く中で大変苦労しているところもございます。こういう海外建設ホットラインというのをつくりながら海外進出を支援しているところで、23ページに人材の育成、それから国際標準化の例を整理しております。

企業アンケートを24ページに整理しております。今回評価に当たりまして、関係企業633社にこのインフラの取り組みについて評価をいただいております。まだ集計中でございますが、概ね好評ということをお願いしております。

それから、国際連携と情報発信ということで、26ページ以降やっております。今、TPPの交渉が概ね妥結したというのもございますが、この自由な貿易体制の構築への貢献、それから先ほど申し上げたインフラ等いろいろな面で貢献しているところでございます。

29ページに国際機関・会議を活用して国際ルールづくり、それから日本の成果を海外に発信するための取り組みを整理しております。

それから、30ページに日本から発信した、提案した主な考え方の例で、防災協働対話、それから質の高いインフラなど、こういう点で日本、特に国土交通省から海外に向けて施策を展開しているところでございます。右側に日本で開催した大臣会合、今年は国連の防災会議、日中韓の観光大臣会議、それから来年はG7で交通大臣会合を開こうと考えております。以下、参考資料を添付しております。

すみません。最後はちょっと駆け足になって申しわけございません。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、どなたからでも結構ですが、ご質問、ご意見。時間がないので、細かい話などは意見記載用紙に書いていただいて結構です。質疑応答というよりは、ちょっと一方的に申し上げるだけになってしまうことが多いかもしれませんが、皆さんよろしくお願いします。

【佐藤委員】 すみません。去年もたしか営繕がこんな感じだったかなと思うんですけども、多分恐らく今回国際協力という点で、国土交通省はこんなことをやっていますよという事業内容のある種紹介、あまり知られていないので、そういうところも一つ丁寧な説明があってもいいのかなと思ったのと、それから、やはり皆さん関心があるのは、今、インフラ輸出にかかわるところですけれども、ただ、インフラ輸出と人材育成と国際標準化というのは多分違う問題ではなくて、連続していますよね。

ですから、いろいろなことをやっているのはわかるんですけども、横串というか、例えばその標準化や人材育成やインフラ輸出、あるいはODAとか、これがお互いにどのような形で関係しているのかということ、あるいは関係させていこうとしているのかということ、この辺についての将来展望のみたいなことは示されてもよろしいかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【山本委員】 これ、非常にいいんですけれども、やはり国際協力・連携ですから、要するに相手方がどう思っているかということをやまず調査することが一番抜けている点だと思うんですね。ですから、ぜひそのインフラについていろいろな支援をされているところ等について、なかなか難しいんですが、少なくともインタビューなり、アンケート調査ができれば何らかの意見をやはり聞いて、インフラ輸出で勝ったとか負けたというところについてもフォローしていただければと思います。

【工藤委員】 今、山本先生の意見ともちょっと若干かぶるんですが、拝見していて、やはり日本がすごくずっと主語になるのはしょうがないと言えしょうがないと同時に、国際協力でODAであれば、やはり相手国、それからインフラの輸出に関すると、例えば最近のインドネシアの問題とか世間的な関心も多分高いところなので、逆に成功した事例だけでなく、例えば失敗事例の分析とかがあると、すごくわかりやすいと思いました。

あと、横串は私も賛成なんですけど、実際問題としてこれをやり出すとかなり大変な話になるのかなと思いますので、あまり難しくならない程度にやっていただけるといいかなと思います。

実は、やはり5章の情報発信、連携の中でも、情報発信で特に国際的な例えば標準化という問題がすごく重要になってきていて、ほかの省庁でもかなりいろいろな政策発信というところで協調したり、その効果を調べたりしているところですが、このぐらいだとやはりやりましたというだけで、あまり効果のほうまで出ていないので、この辺はもう少し掘り下げていただくといいのではないかなと思いますので、ちょっとご検討ください。

【加藤委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 2つあります。1つ目は、国際統括官を設けたことが政策の重要ポイントだと言うことですが、そこで総合性と戦略性みたいな話がなされておりました。できれば、総合性、戦略的なものがそもそも何を指しているのかを明確に記載する章を設けたほうがいいと思いました。

2つ目は、現在のご提案ですと、国際協力とインフラ海外展開というのは独立した章になっていて、ODAが国際協力にだけ出てくる構造になっています。ODAはインフラ海外展開でも重要な外交手段の一つであることを考えると、国際協力だけにしかODAが出てこないという整理の仕方は、どうなのかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 じゃあ、私もちょっとコメントをさせていただきます。協力・連携も大事なんですけれども、競争という問題意識が、やはりそれこそ世間的にはすごくあると思う。特にインフラ輸出の話になってくると、韓国・中国に負けていないのかとかいう議論にやはりなってしまう。正面から競争ということを別に書く必要はないけれども、他国とコンペになったときに日本はどうかと。こういう分野は特に強いというのを、もうちょっと積み重ねの実績で見せていく必要がある。マタディ橋はいいけれども、かなり特殊な例だしあまりにも古い。だから、やはりアジアの各首都の都市交通の何割かをかなり日本がやっているとか、そういう整理をしていくと、もうちょっと立体的に日本が得意な分野はこの辺なんだとか出てくる。

それからインフラもセクターで分けて議論しないと。空港とか港とかもうちょっと物のイメージが、やはりセクター掛ける本当は場所だと思うんですね。当然アジア中心になっちゃうけれども。この分野ごとは、一応目次を見るとやられるつもりという感じがするので、ちょっと先走ったコメントになるかもしれませんが、セクター別の何か強み弱みとか、あるいは特に日本が強いところは二重丸にするとか、その種の客観評価的な整理を今後の作業ではやっていただければいいかと思います。

それからあと、企業との連携がやはりさっきのインフラ海外展開のところに出てくるんですけども、何のためにインフラ海外展開しているかという、多分日本企業のビジネス支援という要素がある。ですからその企業とどういう形で連携しているのかというあたりをもっと前面に書く必要がある。

トップセールスと言うけれども、実際はセールスは企業がしているので、企業が何をしているのかというのがやはり先に出てこない。トップセールス、そして企業支援という順番だと、どうも何か隔靴搔痒の感じがある。一体日本企業はどんな分野が強いのかみたいなのは、業界全体の姿としてある程度棚卸してもいい。水道は弱いけれども、都市交通は強いとかあるんじゃないかと思う。

【田辺委員】

私も大体同じことを考えていまして、1つは山本委員がおっしゃったように、相手方の評価というのはこの種のものではちょっとやっておかないといけないのかなというのが1点です。

それから2点目は、セクターも必要なんですけれども、国別とかやはり弱い強いのとこ

ろは、ちょっとODA白書のようになって嫌な感じもするんですけども、それとセクターと国みたいなものを掛け合わせて、ちょっと一覧図みたいなものをつくっていただいたほうが、何をやっているというのと、それからどこに力を入れているというのが見えますので、それをお願いしたいと思った。

3つ目はやはりここ、国際統括官をつくったというのが、恐らくこのレビューをスタートさせるところの根底にあったような気がするんですけども、ここのその組織と、それから縦割りの制度で各局との間の仕事の役割分担とかそういう側面で、組織内の話だと言えそうなんですけれども、ここでやはりうまくいっている点とうまくいっていない点みたいなのが見えると、次の展開につながるのかなと思ったということです。

以上、3点ほど。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

【大高国際政策課長】 どうもありがとうございました。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 引き続き次のテーマ、国際コンテナ戦略港湾政策について、説明をお願いします。

【片山港湾経済課長】 港湾局の港湾経済課長の片山でございます。よろしくお願いいたします。

資料のほう、こちらのポンチ絵といいましょうか、参考資料が大部ですので、簡潔に進めさせていただきたいと思っております。委員の皆様のご指摘を踏まえて追加したスライドを中心にちょっと展開しながら、全体の構成を見ていただこうと思ってございます。

まず、3ページでございます。政策レビューの全体構成ということで、ストーリー構成をしっかりと組み立てることというご指摘を踏まえまして見直しました。

まず第2章は、いわゆるコンテナ輸送に係る我が国港湾の現状と課題ということで、海外の情勢であるとか、それに照らし合わせたところの我が国の港湾情勢というところを整理いたします。

そして第3章で、この国際コンテナ戦略港湾政策の経緯と概要ということで、解決すべき全体の政策目標に対して、それに対する手段であるところの個別事業の関係というものを整理したいと思ってございます。

そこで第4章で、その具体的なソリューションというものについての現在実施している事業メニューというものを3つ、この集貨、創貨、競争力強化という三本柱で、実施状況と発現している効果についてレビューを行うというふうにして、しっかりと第4章で成果、

特に第4章が一番中心になると思いますので、整理していきたいと思ってございます。

5ページをおめくりいただきまして、レビューにおける第三者の知見を活用をするということのご指摘がございました。これについては、この政策を検討する際に、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会のほうでいただいている関係者、特に荷主、港湾管理者、船社等の意見というものを最終的な報告書に盛り込んでいきたいと考えてございます。

次、第2章ということですが、7ページでご案内しています。コンテナ輸送関係の施策の全体像と、その中における港湾局の位置を整理しろというご指摘がございました。港湾局は主として港湾施設の整備・運用の企画立案と、重要部分における港湾施設の整備を行うということですが、下の港湾局の施策の影響範囲ということで赤枠のところでやっておりますけれども、国内の荷主が荷物を出して、地方港経由で国際コンテナ戦略港湾から荷を出すというところまでが港湾局のカバー範囲でございます。

第2章、2-2のほうの海外情勢の変化は前回説明済みでございますが、ちょっと割愛させていただきまして、次は20ページのほうに飛ばさせていただきます。こちらは日本の港湾の特性というものを海外の港湾と比較してデータを整理するところでございますが、ここは1つは東アジアの主要港におけるトランシップの率が、日本は非常に低いんだということを示したものでございます。特に釜山港は半分がトランシップでございますけれども、京浜港、阪神港はほとんどないということでございます。これは何を申しますかという、釜山港でトランシップをされて欧米向けに輸送されている日本発の貨物というものを、まさに京浜港、阪神港に持ってくる。この青の部分を我々の赤の部分に持っていくということが一つ戦略として考えられるということでございます。

また21ページでございますが、ここでは世界の主要港のコンテナターミナルの規模との比較ということで、一目瞭然で我が国の規模は海外と比較して小さいということがございます。これは、いわゆるハードの整備を進めていく必要があるということを示しているということでございます。

25ページでございます。アジアの主要港とのコンテナ取扱料金の比較ということでございます。京浜港が一番高くなってございまして、一番低い釜山港が100に対して60ということになってございます。東アジアの主要港と同等程度に港湾コストを低減する必要があると考えてございます。

次はめくったところの27ページに、いわゆる海外向けのコンテナにおける国内輸送の状況というのを整理すべきというご指摘がございました。端的に申しますと、コンテナの

国内輸送は重量ベースでございますけれども、これほとんどはトレーラーで95%でございますので、船舶における輸送は3%とごくわずかではございます。他方で、輸送手段別の平均の道路距離を見ますと、船舶の平均道路距離、運ぶ距離は350キロで、トレーラー80キロに比べて非常に長いということでございます。この国際コンテナ戦略港湾自体は広域の東アジアの代表で、日本の代表ということでございますが、非常に広い範囲をカバーすることからすると、船舶、港湾の果たすべき役割のところは非常に大きいと考えてございます。

ちょっとこの32ページから44ページの政策の経緯と概要というのは前回説明申し上げましたので、大幅に割愛させていただきまして、次、46ページに飛ばさせていただきます。こちらはいわゆるほぼ具体の成果と申しましょうか、集貨、創貨、競争力強化の具体の成果を述べるところでございます。

まず46ページが、三本柱の視点として評価をさせていただきたいところでございまして、まず集貨でございます。2ページめくっていただきまして、49ページでございます。これは当初やっておりました23年度から25年度までに、地方港から京浜港、阪神港に至るまでの航路でありますとか、鉄道路線のいわゆるルート、国内の輸送ルートの立ち上げ支援の実証実験を行っております。

その結果、50ページと51ページに成果ということでございまして、約8万TEUを釜山港のトランシップから奪還するという一定の成果を果たしております。具体的には内航のコンテナ船舶の大型化であるとか、新しい航路の開設ということが定着しているということのきっかけになってございます。

次のもう一つの、26年度以降に新しく導入いたしました、52ページの港湾運営会社に対する集貨の経費の一部を国が補助する制度というのを新設しております。この取り組みの成果というものが54ページから61ページまででございます。特に、56ページにありますように、神戸港においては、前年度比内貿のコンテナ貨物が12%増加、過去最高という結果も出してございます。これが一番最も観点がわかりやすいと思ってございます。

次に、64ページでございます。こちらは集貨の次の柱でございます創貨の実施状況と評価でございます。こちら創貨の成果としては、これはインフラを港湾につくるということでございますので、なかなか成果が出にくいところではございますけれども、1つ成果が出ております。神戸港において、国の補助制度を活用しまして、高度な機能を有した新

規の物流の施設案件が動き始めてございます。これは工場からの輸出用の生産品の受け入れというものが増加するということで、数的には若干でございますけれども、年間400TEUの創貨効果が見込まれておりまして、こういうものをどんどん増やしていくという方向性は間違っていないものと考えてございます。

次は69ページでございます。こちらは創貨の次の柱でございます競争力強化というところもございます。競争力強化の中での2つの柱は、ハード整備と、いわゆる港湾運営の効率化、港湾運営会社制度でございます。こちら阪神国際港湾株式会社は、平成26年10月に大阪港、神戸港を統合してございます。これに対して国が出資を行って、国・民間の共同会社をつくったものでございます。こちらの新聞記事によりますと、いわゆる効果的な港湾運営の成果として、ターミナル料、これは10年前の平成14年当時と比較して50%の減額ということでございまして、これがつくってすぐに減額できたということではございませんけれども、いわゆる民営化をしての効果としては、こういう方向性を志向すべきだと思っているわけでございます。

以上、今後の政策の方向性ということで、71ページ、72ページのほうで委員のほうのご指摘を踏まえた上での整理を途中ぐらいまである程度できていると思ってございまして、この方向でいわゆるレビューを進めて、最初のところ出ていきたいと考えてございます。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございました。

それでは、質疑に入ります。

【佐藤委員】 52ページにある集貨の話なんですけれども、例えば普通考えるのは、そもそもこれまで事業者がなぜ釜山を使っていたのか。多分コストが安いから、意外と距離が近いから、もちろん設備がちゃんとしているから、幾つかの要因があって、じゃあ、それをもし日本のほうに引き戻すとしたら一体何をやらなきゃいけないのかという、もちろん値段を下げるもありますし、設備を整えるもあるし、24時間営業をやるもありますし、いろいろやっているので、いろいろやっていますという感じなんですけれども、どういう政策が一番効果があって、逆に言えば、今まで釜山とか中国とか海外に荷物が流れていた理由はやはりここにあって、例えばやはりターミナルの設備が足りなくて、逆にやはり値段が高くてとか、どういう要因がもともとあって、それをこういう政策で何を変えると日本に回帰していくのかという、何かその辺の要因分析が見えなくて、いろいろなこと

をやっています、結果的にちょっと戻ってきましたと言われても、どれが一番効いていたのかがちょっと見えないかなと思ったんですが。

【上山座長】 私も同じ印象を持ったんですけれども、荷主と船会社がなぜ釜山を選んでいるのかということだと思うんですね。あと、過去多分阪神淡路大震災より前ぐらいだとあったのか、物にもよると思うんですけれども、大型だと多分もともとないと思うんですけれども、何か二、三十年ぐらいのスパンで、昔、それなりによかったものが失われていったとしたら、その原因は何なんだという話。

それから、多分技術革新とか、釜山がむしろ頑張ったから向こうが時代の流れに合って伸びていったということも含めて、港湾局の中ではある種常識に近い話だと思うんだけど、そこは一回ちょっと歴史的な経緯を10年スパンぐらいでちゃんと整理をする必要がある。

今さらだと思いますが、なぜ釜山を選んでいるんですかというのを荷主と——荷主というより多分船会社ですね——それに聞く必要がある。コストの話だけなのかどうかというところがポイントだと思う。補助を打ったら戻りましたと言うんだけれども、例えば税関の話とかもあるのかもしれないし、国土交通省所管以外のことも含めて、船会社は次の13個のチェックポイントをいろいろ考えた上で釜山にしちゃっていますというような整理があった上で、ちょっとでも国土交通省港湾局ができることをやった結果、こういう成果が出ていますという話だと、非常にうまく流れる。全体にはデータをよく集められているし、すごくよく考えて作成されていると思います。

【佐藤委員】 すみません、さっき聞き忘れたのが、同じ52ページのところで、国の補助があつて、要するに、今、何とか荷物がというか船主さんが日本を選ぶようになっているとすると、この補助っていつまでやるんですかという話になっちゃって、例えばある種のキックオフというか、ある種最初のスタートラインのところで補助を集中的に出して、結果的にあとは荷主からの料金徴収で回っていくというビジネスモデルがあるのであれば、この補助は投資と考えられますけれども、逆にこれを延々と続けないと、やはりさっきの話、日本に回帰してくれないのという話にもなってしまうと、これは意外な思いがけない財政負担ということになりますので。

もちろん固定資産税の減免とか、そういう税金の減免というやり方も一つ他方ではあると思うんですけれども、この補助の位置づけって何なんだろうという、その辺もちょっと見えないかなと思ったんですが。

【山本委員】 一応工藤先生と我々が相談を受けて、かなり改善されていると私も思うんですけど、58ページとか今の釜山の話なんですけれども、こちら辺は非常に微妙で、国土交通省としての認識はこうなんですけれども、こう書きたいところだというのはわかるんですけど、別に釜山港自身の貨物量が減っているわけでもないし、トランシップが減少して58ページは非常にいいグラフなんですけれども、こちら辺は本当にこういうことが、記事にはこのようなことが書いていないので、ちょっと慎重にやっていただきたいということで、ストーリーは大分よくなったと私も思います。

工藤先生、何かご意見は。

【工藤委員】 私もこれの担当ですが、当初よりは随分工夫されてよくなったと思います。ただ、当初もともとやはりストーリーという話をしたのは、今回の評価書のストーリーもあるんですけども、もともとの国際コンテナ戦略港湾政策というのがどういうもので、その中にある下にぶら下がっているいろいろな政策が、一体どういうふうに最終的に大きな政策に寄与するのかというところを、もう少しはっきりさせた上でやらないといけないという話だったんですが、そこのところがちょっとまだ見えにくい点が幾つかあると思います。

一つ一つについての深掘りは、ある程度できてきていると思いますので、むしろやはり全体として一体日本が何をしたいのか。それについて、一つ一つの政策がどれだけどう寄与してきたのか、あるいは何が足りないのかという全体像が見えてくるのが、やはり政策レビューの本来の姿であると思いますので、そこのところを少しやっていただくといいと思います。

そういう意味では、どうしてもこれは固有名詞が出てきてしまうので、釜山が上がったとか下がったとか、日本がどうだとかいうところに恐らく集中しがちですし、それは今度読むほうもどうしてもそういうところを見ると思うんですけども、もともとのコンテナの話というのはかなり総合的な話であるわけで、今回の場合はその一つ一つの港を整備するとか、その制度、あるいはソフト、ハードを含めて整備するだけではなくて、ここにも実は前のほうに書いてある例えば全体の基幹航路のルートの話とかですね。こういう問題とどうしてもやはり関係してくるわけですね。

最近、そんなに大きい記事ではなかったですけども、中国がトルコのコンテナを買収したという話があって、あれは一見関係がないようにですけども、実はそれによってルートが変わる可能性があるわけですね。そういうことを日本はあまりやっていないと思うの

で、そういうふうにと考えると、そもそも国際的な戦略性って何というところから、もうちょっとやはり横のつながりが見える書き方——そんなに簡単ではないと思うんですが——をしていただくといいと思いました。私はまたいろいろこの辺言う機会がありますので。

【田辺委員】 私は1点だけでございます。44ページのところで、悪循環に至るところにこういう投資需要、それから雇用の喪失があるという数字が出ているんですけども、逆に今度この集貨と競争力強化のところはどうかわかりませんが、少なくとも創貨のところに関しては、同じような分析、最終的な投資需要だけでなく、中間の産業連関表を使えばすぐ出てきますから、これプラス雇用の増にどのくらいプラスになったかという数字を出しておく、一番初めの佐藤先生のご指摘じゃないですけども、補助をこれだけ入れて、何とかに対して上回ったものがこれだけあるからというリファインドもできると思いますので、そこまでやって、ストーリーはすごく見えてきたんですけども、もう少し数字を最後のところ、ちょっと怪しい数字があるというのはわかるんですけども、入れたほうが説得力があるかなと思いました。

以上です。

【片山港湾経済課長】 ありがとうございます。

【上山座長】 あと1個だけですけども、さっき局の中とか省内では常識という部分もちょっと丁寧にと申し上げましたけれども、すごく一般的な物の見方として、航空のときもそうだったんですけども、別に韓国経由で何が悪いのと、そっちのほうが安いからいいじゃないのと、あるいは経済原則で結果そうなっているんだから、もうそれでいいんじゃないですかという議論があるわけですね。

それに対して、そういう考え方もあるが、一方で朝鮮半島とか中国の有事の際に、日本に荷物が入ってこなくていいんですとか、その他山ほどいろいろな議論ができる。そもそも我々日本の港が立派で競争力があつたほうがいいというところからスタートしますけれども、荷主のさらにその先の一般国民からすると、そもそも港湾産業って、今どき重厚長大の時代じゃないからもういいんじゃないとか、いろいろな人がいろいろなことを思っている。そもそも論というのを最初にどこかに書いておく必要があると思います。

じゃあ、よろしいでしょうか。時間が依然押しておりますので、それではこれで、どうもありがとうございました。引き続き頑張ってください。

【片山港湾経済課長】 ありがとうございました。

【上山座長】 それでは、次は3番目、住生活基本計画について、説明をお願いします。

【住本住宅政策課長】 それでは、住生活基本計画につきまして、住宅政策課長の住本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、参考資料に従いましてご説明させていただきます。時間が限られておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、資料の2ページをお開きください。評価の概要となっておりますが、現在住生活基本計画につきまして32年度目標となっておりますが、前回の計画策定以来5年がたっておりますので、2ページの一番下でございますが、年度末をめどに改定作業をしているところでございます。住宅宅地分科会におきまして審議させていただいておりまして、年度末をめどに改定作業をしているところでございます。その中で成果指標自体も見直しをするということで、審議をさせていただきます。

5ページをお開きください。5ページでございますが、評価の中の現時点での成果指標が、今、そこでございます左側に①から⑩と書かせていただいておりますが、特に大事なものにつきまして、①の新耐震基準的合率、いわゆる耐震改修、耐震率でございます。それから③、高齢者人口に対する高齢者向けの住宅の割合。それから、⑦のリフォームにつきまして戸数割合、それから、⑨既存住宅の流通シェア、いわゆる中古住宅の流通、そして⑭の子育て世帯における誘導水準達成率というものが、現時点では非常に重要と考えております。

次の6ページをお開きください。では、それぞれにつきまして細かくは申し上げませんが、まず6ページ、現状はどうなっているかと。①の新耐震基準に対します耐震性の住宅ストックの要は耐震化率でございますが、ややおくれしておりますが、これにつきましてはここ数年来、耐震改修法の強化、それからマンション建て替え法の改正、またいわゆる敷地売却制度の導入ということで法制度をやっております。また⑤につきましても、省エネにつきましては新法をつくると。

問題は先ほど申し上げました⑦のリフォームの割合、いわゆるリフォーム市場の拡大、それから次の7ページでございますが、⑨の中古住宅流通の拡大、もしくは⑩リフォームでございます。こういったところがおくれていると。さらに⑭でございますが、先日新大臣就任時に総理大臣指示としまして、出生率を上げるための三世代入居を誘導するようにという総理指示がございました。こういう子育て世代に対する施策というものがより急に重要になってきたということがございます。

ずっとページを飛ばさせていただきまして、今、申し上げた11ページをごらんくださ

い。特に大都市圏におきましては高齢化というのが、介護難民を含めまして大きな問題と
なっていますが、11ページの一番右でありますが、高齢者住宅、この場合には有
料老人ホームなども、それからサービス付高齢者住宅なども含みますが、一番上にござい
ます目標値としましては、32年度に3から5%ということで、現時点では1.9%ござい
ますが、サービス付高齢者賃貸住宅がそこに実績値、左の下のほうで恐縮でありますが、
平成23年末の3万戸が平成26年末で18万戸弱ということで、急激にサービス付高齢
者賃貸住宅が供給されておりますので、この勢いで行きますと、このサービス付高齢者住
宅などにつきまして、一定の成果が出ていくのではないかと考えております。

それから、ページを飛ばさせていただきまして15ページをお開きください。先ほど課
題として申し上げたように、これから人口減少、それから世帯数も減少しておりますので、
新築住宅市場はあまり伸びない、当然減っていくというのは予想されておりますが、その
分リフォーム市場、それから中古市場を増やしていく必要があるのですが、15
ページごらんいただきますように、戸数割合として平成32年に6%を目標としておりま
すが、あまり伸びていないということがございます。ただ、ここに数字が出ておりますが、
ちょっと統計のとり方もいろいろございますけれども、リフォーム市場はかなり最近伸び
ている、特にここ一、二年相当伸びているのではないかという実感を持ってございます。

それから、18ページをごらんください。最大の懸案は、リフォーム以上に既存住宅、
いわゆる中古住宅シェアが伸びていないと。上にございますように目標値として25%、
要は全体の4分の1ぐらいを中古住宅ということを考えているんでございますが、平成2
5年度で15%でほとんど変わっていないと。

ただし1点、すみません、下の主な施策の概要の中で丸の3つ目でございますが、既存
住宅売買瑕疵保険、これは中古についても瑕疵保険制度をつくりましてやったところ、平
成23年度3,000戸だったものが、25年度が3,600戸、26年度は急に6,800
戸になりました。それから個人間売買タイプでも1,400戸と。

これが非常に増えましたのは、実はこれまで瑕疵保険制度につきまして5年保証と、要
は消費者保護の観点で保証期間を非常に長くしておりました。ところが、そうしますと宅
建業者、要は保証するサイドからしますと、宅建業法上2年間の瑕疵保険というのが原則
ですので、5年というとあまりにもリスクが大き過ぎるということで、簡易型の2年タイ
プを出したところ非常に増えたということがございまして、消費者保護の観点から長いほ
うがいいかもしれませんが、流通というその実務サイドからしますと、あまり長過

ぎたというのはニーズに合わなかったと、2年タイプをしたところ倍ということで、本年度も倍という勢いで、非常な勢いで増えております。これがこの流通市場全体の拡大につながればと考えています。

19ページでございますが、ここに書かせていただきましたのは、リフォームや中古住宅につきましてインスペクションガイドラインや補助制度、エコポイント、それから建物評価方法の見直しなどなどいろいろな施策をほぼ講じておりまして、問題は、これをどう仕上げてビジネスモデルにしていくかというのが最大の課題だと考えております。

31ページをごらんください。もう一つここには載ってございませんが、今、先ほど申し上げました大都市部では高齢化がございますが、地方部ではご案内のように世帯数減少で空き家問題が最大の問題とされております。その中でどこまで新築を建てていくのかということで、ここに書かせていただいております。これは25年度の住宅統計調査に基づくものでございますが、住宅ストック総数が6,000万戸、人が住んでいるのは5,200万戸で、右側でございます空き家が約850万戸ございます。一方で、左側の人が住んでいるもののうち、約900万戸が相変わらず耐震性がないという状態でございまして、ここを耐震性があるものに切り替えていくというのは非常に緊急の課題だと考えています。30年以内に直下型地震が起こることからすると、これは建て替え等による対応が必要ではないかと。その他省エネ性、バリアフリーについては高齢化対策として、リフォームで対応していくことが必要と考えています。

ちょっと時間がございませんので飛ばさせていただきますが、33ページでございますが、大都市部では高齢化問題が非常に重要となっておりますが、これはすみません、平均と書いてございます。27.6%、それから20.7%というのが全世帯に占める高齢者世帯の割合でございますが、これに対しまして、一番右でございますが、42.8%というのは全世帯に占める昭和55年以前建築の高齢者の割合が占める割合が42.8%、マンションでも40%ということで、実は高齢者の方々が非耐震に住んでいるという割合が極めて高いということで、最も地震のときに救済する必要がある高齢者の方々が、実際には耐震性がないところに多く住んでいるということでございます。

それから34ページ、最後の私の説明でございますが、それではリフォーム、建て替えをした上で住み替えも大事ではないかと。要は高齢化している方々にはマンションもしくは耐震性のあるところに住んでいただいて、より広いところには子育て世代に住んでいただくということがあるんですが、34ページで申し上げたいのは左側でございます。住み

替えたいというのは当然のことですが、高齢化しますと、住み替えたいというようなニーズも減っていくと。リフォームしても、そこにございます65歳以上になると、一気にもうリフォームについてもやる気がなくなってしまうと。

右側でございますが、一方30歳から64歳のところで四角で囲ませていただいたのは、資金が足りない、住み替えたいけれども資金が足りない、住み替えが面倒だからというのが、外的要因が改善されれば住み替える可能性がある方々がいらっしゃる。ここがいわばターゲットとして住み替えとしてできるのではないかと考えております。

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。

質疑に入る前に、私のほうからちょっと問題提起したい。今、ご説明いただいた話は、データもたくさんあるし、要するに日本の住宅の課題が数字でちゃんと押さえられていて、次に何をしなくちゃいけないかという、いわば大臣ブリーフィング用資料的な感じの非常にまとまったいい話だと思う。レビューなので切り口を決めないといけない。

今、日本の住宅は何が課題ですかというのをゼロベースでぱっと見て、次、これが課題ですという資料をつくるのだったら今のお話でいいんですけども、果たしてそれでいいのか。いわゆる計画もののレビューの場合は、5年前にこんな計画立てましたねというのを見て、5年たってこうなっていますと。そして次の5年はこれが課題ですねという構造で淡々に行けばいいんですけども、今日のお話を聞いているとそういう感じでもない。

だとすると、ちょっと何なのかわからない。これからどうするかという施策説明の域を超えないような感じがしちゃう。データは豊富だからいかようにでもできるのかなと思うんですけども、要は最後このレビューをした結果、個別の細かい政策が必要なんですということを言いたいのか、むしろもっとちょっと別の次元のことを言うのかと。

例えばもし私だったら、もっと規制をかけていかないと政府がちょっと補助金を出していろいろやっても無理ですとか、PPPを相当やらないとだめだとか、税制をいじらないと無理ですとか、そういう骨太のところに持っていく。それなら、そういう作戦で過去20年を振り返ったけれども、役所ができることはこれだけしかなくて、役所ができることはもう150点やったけれども、民間ができないことがあまりにもあって、こういう計画でやるには全然違う手法が必要なんですとか。もし学者がやるのだったらそういう感じの20年を振り返ってみたいな話になると思う。どういう切り口で行きますかというそもそも論を議論をしないと、迷走する。材料は豊富だし、すごく真面目にやっておられるけれ

ども、政策レビューという意味でどういうふうにしていくか。

【佐藤委員】 私はこちらを担当していますけれども、何年か前にも住宅局がちょっと違う切り口で政策レビューをやっていたんですが、多分同じ悩みがそのまま残っているのかなと思ひまして、やはりデータがすごく豊富なので材料はたくさんあるとして、あとは正直ベースで考えると、恐らく当初の計画どおりにはあまり進んでいないよねと。つまり課題はいつも残り続けていると、耐震化は進んでいないし、流通市場は活性化しないしということで、結果的に我々の抱え込んだ課題はもう何年間も残り続けているというのが多分答えだと思うんですね。

もっと素直に考えれば、この住生活基本計画がありますので、これに対応する形で何が達成できたのか、結局何ができなかったのかということを素直に見せるというのがあってよくて、さてと、ここまでいろいろやってきたんだけど、つまりどういう手段を講じてやってきたことをまず見せて、結果的にこうだったということを見せて、やってきたんだけど結局これでは無理だよというのが何となく見えてきた。補助金を配るだけでも無理だし、情報提供するだけでもなかなか、笛吹けど踊らずじゃないけれども、やはり民間事業者が動いてくれない。さあ、どうするかというのが、やはりちょっと大きな発想の転換が求められてくるということだと思うんですね。

お年寄りの住み替え一つとってみても、もともと住宅って売れないから、結局住み替えようがないという問題もある。やはり流通市場を活性化させて売れるという状況にしておかなきゃ住み替えようがないわけですし、リフォームだって進まないですよ。誰も自分の住宅の価値を上げようなんて思わないから。だからやはりボトルネックはどこにあるのかということをまず突きとめて、ここさえ何とかすれば、多分ほかのところにも波及効果があるんじゃないかと。

私は今、勝手に流通市場と言いましたけれども、何かそこの姿を見せて、じゃあ、そこに対して従来ではない政策って何なんだということをちょっと次の課題として見せていくってやらないと、ちょっと多分5年たっても同じ毛色のような状況を我々は見ることになるのかなと思ったものですから。

以上です。

【田辺委員】 私も同じような感想を持っています、計画ものですから、その計画がどの程度達成できたかというのをきちんと捉えていって、それで次、少なくとも達成できていないという意味で課題に何があるのかというのは明らかにするという作業は、非常に

堅実になされていると思うんですけども、ただ、ここの評価の視点の③のところ、成果指標が目標の達成状況を把握するのに適切なものとなっているかということは、ある意味で初めにこの計画をつくって数値を入れていますから、それ以外の捕捉から漏れているものは一体何なのかということに今後つながるんだろうと思うんです。

恐らく今後、全国計画の軸を新しいもの、例えば昔だったら数量ベースですし、それからその後にできるだけ高品質のというのがあって、その後に明らかに住宅市場の活性化というような側面が出てきてといったときに、恐らく人口が減っていく中で次の問題・課題というんでしょうか、軸みたいなものが出てくるんだと思うんですね。それにどういう軸があって指標を張りつけなきゃいけないのかみたいなのが、これを通じて見えてくるとすごいいいかなと思っています。

計画をやって、今レベルの達成はわかるんですけども、やはりレビューですから、それだけじゃもったいなくて、ボトルネックと、その後何というところにもつなげるような仕掛けを入れ込んでおいてほうが良いような気がしたということでございます。

【加藤委員】 では、私も一つ意見を述べさせていただきます。私もよく書かれているという印象を持ちました。ただし、すべての政策のパフォーマンスを基本的に全国のマクロ値で見ようとされていますが、一方で、先ほども説明があったように、ある政策はどちらかというと大都市向けとか、あるものについては地方向けとかというように、意図の違うものが混在しているようです。そうすると、例えば、地域間比較を通じた分析を施策の目標に応じて行うことによって、仮にうまく進んでいない施策があったならば、うまく進んでいるところから教訓を得て全国計画にフィードバックするなどの工夫があっても良さそうです。せっかくデータがたくさんあるようですので、もう少し細かい分析をされてもいいと思いました。

以上です。

【上山座長】 今のご指摘を敷衍すると、大昔はウサギ小屋といいますか、劣悪な住宅環境をよくしようという話だったと思う。しかし、今回は多分住生活なので、その周りの環境も含めた、緑とか交通とかも含めた議論になる。

そうしたときに、あまりにも都会と田舎では状況が違う。それから都会でも団地の問題があります。郊外の地価の値下がりみたいな話もあるし、田舎は田舎でまた別の問題を抱えて、もちろんそのコンパクトシティの話も含めて、住宅の周りで都市政策的に起きているいろいろな話がある。

現実に自治体なんかで住宅政策を考えている人たちの大きな悩みって、例えば介護とか医療の話だったり、あとバスの問題とか、住宅以外の話がすごく多い。あとは金融ですね。リバースモーゲージとかです。何かマクロ的な住環境というのを実は幅広く捉えるんですと。その中で、この計画がつかさどっている部分はここで、かつ民ができること、政府がやることがこういうふうになっていますというふうな基本認識みたいなところがないと、全体の中のどこに私はいるのかとわからない。

今のは天動説的な感じがする。地動説で前半は書いていただいて、後半はもうこの計画の話そのもの、そういう意味では序章的なことを申し上げているのかもしれないけれども、住宅というのは簡単じゃないですと述べる。非常にいろいろな要素が全部入っていて、しかしその上で政府は取り組むんだと。官民があつていろいろ大変だけれども、やれることはやっています。やれないことは、このようにやはりなかなか進みませんと。しかし、そこでもイノベーションが必要でという、そこで、やはりちょっと田辺先生も佐藤先生もおっしゃったけれども、何かある種パラダイム転換がそろそろ要る分野なんじゃないかなと思う。

そこら辺はどうなんでしょうね。次の計画づくりのときにそういうのを入れていくヒントに、今回の作業がなるといいと思うんですけども。

【住本住宅政策課長】 いろいろご指摘ありがとうございます。

すみません。先ほど指標について申し上げますと、先ほど申し上げました耐震性のところは、面的な部分はまだ進みがおそいんですが、一戸一戸については徐々には数字としても進んでいると思っております。

総論で申し上げますと、最大のところは、先ほど申し上げました大都市部におきましては一斉の高齢化、介護難民の話が最大の課題でございます。地方部においては、世帯数減によります空き家の問題。空き家の問題というのは、同時に過疎化という問題があります。それに対してどう対応していくのかということが最大の課題、今までと全然違うところだと思っております。それが同時に起こると。

大都市部におきましても、高齢者について、じゃあ、施設を提供すればどうなるかというと、20年後にはこの高齢者の方々が減っていきますので、その施設が余ってしまうというのがありますので、そうしますと、先ほどの空き家問題と絡みますが、郊外であります空き家、例えば一戸建てについて、それが高齢者施設などに転用できるようにする、もしくは土地を有効活用して、高齢者施設の足りない部分に転換していくということが必要

だと思うんです。

そうしますと、先ほどの中古とリフォームについて申しますと、結論としましては、戸建ての中古の問題です。マンションについては流通性が非常に高まっておりますので、戸建ての中古はなぜ人気がないのかと言いますと、結論を申しますと汚い、見る気がしないと、質がよくないように見えると。そこのハード面については相当整備してきましたが、最後の商品として皆さんが魅力あるものにできているかという、今日もちょっと勉強会がほかであったんですが、ほかの中古車だってきれいにあれだけ磨いているのに、戸建て中古を見に行くとそのままです、見れば見るほど輝きがなくなるという大部分の方々の意見がありまして、行政としてどこまで介入できるかはあるんですが、それをどうやって魅力あるものにするかということが、もう最大の問題という認識はございます。

おっしゃるように大きな転換点、住宅として本当の意味での量から質にということに大きな転換点として来ているという認識がございますので、ご指摘を受けて、この評価が本当に評価指標自体が住宅政策に向かう評価指標になっているかについても、ご指摘を踏まえて見直しをしていきたいと考えております。

【上山座長】 それでは、よろしくお願いします。

【住本住宅政策課長】 どうもありがとうございました。

【上山座長】 最後のテーマは、道路交通の安全施策について、説明をお願いします。

【西村交通安全対策室長】 それでは、説明をさせていただきます。総合政策局の交通安全対策室の西村でございます。よろしくお願いします。

まず最初に評価書の要旨という資料がございます。テーマが道路交通の安全施策ということでございまして、対象施策につきましては、政府全体の交通安全に対する取り組みの中で国土交通省が重要な役割を果たす施策として、道路交通環境の整備、事業用自動車の安全対策、車両の安全対策となっております。

それから、評価書の構成（案）ということで、第1章として評価の概要、第2章で道路交通安全施策の概要ということでございます。政府全体の取り組み内容、国土交通省における取り組みといったことを、交通安全施策の沿革、推進体制、交通安全を考える視点といったようなことで、全体像をしっかりと見せるということで、ここで1章設けてございます。

それから、第3章というところで各分野ごとの取組状況と評価、第4章につきましては今後の方向性ということで、2つの方向性を考えてございます。道路の機能分化と暮らし

の道の安全の推進、それから情報、新技術の活用促進と連携の強化ということで構成をつくってございます。

それでは、パワーポイントのほうの資料に移りたいと思います。最初にちょっと一番最後のページ、これまでの主なご指摘と反映方針という資料がございまして、これまでの議論ということで整理をさせていただいてございます。

1点目でございます。上山委員のほうからご指摘いただいている道路の交通安全の全体像、それから国土交通省の考える交通安全の整理が必要ではないかということでございまして、第2章のところで全体像とか、考える視点をしっかりまとめていきたいと考えてございます。

欄が2つ飛びまして、3つ目の欄に書いてございます。ここでもこれまでに国土交通省が取り組んできた施策についてきちんと一度レビューしてみるべきではないかというご指摘をいただいております。これも同様に第2章のところでまとめていきたいと考えてございます。

全体的な話といたしましては4つ目の欄につきまして、連携とか新技術活用の促進が必要ということで、先ほど第4章のところで申し上げたとおりのことでございます。

あと、個別の分野でございますけれども、車両の安全対策、それから事業用自動車の安全対策ということでご指摘をいただいておりますが、第3章の中できちんと整理していきたいというところでございます。

それでは、具体的な中身について、パワーポイントのほうの資料でご説明いたします。1枚めくっていただきまして、第1章が評価の概要ということです。第2章からが交通安全施策全体の概要を示すというようなことで、全体像を示すところになってございます。交通事故発生状況の推移というものが書いてございますが、沿革的には昭和45年に交通安全対策基本法が制定されて、政府全体として総合的かつ計画的な取り組みがなされてきたということで、これをきっかけに死者数、交通事故等が減少したというのが大きな流れでございます。

1枚めくっていただきまして、交通安全施策の推進体制ということでつけてございます。赤字で書いた部分が全体の中での国土交通省が大きく関与している部分の施策内容で、今回のレビューの内容でございます。

それから、4ページ目でございます。交通安全施策はさまざまありますので、その中で国土交通省がどういった分野を担っているのか、概念的に整理してみたものが4ページ目

の資料でございます。基本的には人ということで、交通安全教育というものもございますし、警察が行う取り締まりの観点といったものもございます。こういった人の分野、それから道の分野ということで、社会基盤の部分の整備といったものもございますし、それから車というようなことで、自動車そのものの安全にしていくというテーマがあるというところでございます。今回の政策レビューの道の道路交通環境の整備、左下のあたりのところが国土交通省の部分、それから右下のところで、人と車にまたがって事業用自動車の安全対策という部分もございますし、また車両そのものに対しては、車両の安全対策ということで取り組んでいるというところでございます。

さらに一枚めくっていただきまして、こういった状況の中で長いスパンで国土交通省の取り組みを一度きちんと整理してみようということで、つくってみた資料でございます。5ページ目と6ページ目を見比べながら見ていただくといいかと思います。死者数については、交通事故発生状況ということで平成4年にピークを迎え、それ以降は着実に減少を続けているということでございます。それからまた死傷者数につきましては、これは平成16年をピークに着実に減少を続けているという状況でございます。

一方で、国土交通省はどういった道路安全施策を実施したかということで、これも若干長いスパンで整理してみた資料でございます。先ほど申し上げました昭和45年に交通安全対策基本法というのがあり、政府全体での取り組みが始まったというような流れの中で、3つの分野に分けていますけれども、道路の部分、事業用自動車、車両の部分と分けて整理してみたものでございます。

例えば道路の部分でいきますと、当初は交通安全施設等の整備事業ということで、ガードレールですとか中央分離帯といったものを整備してきたということでございます。昭和59年ぐらいから、総合交通安全モデル事業といったような生活道路に絡むような安全対策、安全に着目した施策が打たれ始めるというようなところでございます。さらに平成に入りますと、平成8年あたりに例えば事故多発地点緊急対策といったような施策がさらに積み重なっていくといった流れがございます。

また、車の分野でございますけれども、事業用自動車につきましては、もともと運行管理者制度といったもので事業者への指導を行ってきたところでございますけれども、近年平成18年に運輸安全マネジメントの導入、それから平成21年に事業用自動車の総合安全対策といったものをまとめているという状況でございます。車両の安全対策につきましても、エアバックの国産車の採用から始まりまして、さまざまな技術の導入がなされてき

たところでございます。そういったところが全体の概要でまとめてございます。

各分野ごとの状況でございますけれども、前回施策の概要ということで一通りご説明申し上げますので、評価に絡む部分だけ簡単にご説明いたします。

11ページ目でございます。例えば道路の事故対策の事例ということで、個別の箇所の事例が載っております。対策を導入したことによって、その対策前と対策後で事故の件数が6割減少したというようなデータが評価できるということでございます。

全体としてどういう評価ができるかということで、14ページ目でございます。こういった事故危険箇所の対策の完了箇所数が、例えば下のほうの完了箇所数2,838カ所というような数字がございます。こういった完了した箇所について、そういった事故の件数の縮減状況を集計すると、15ページ目でございます約4割程度の抑止ができているというようなことで、十分に効果を発揮できているということになろうかと思います。そちらは幹線道路の関係ということで、同様に生活道路の関係、通学路の交通安全対策をまとめてございます。

1点だけちょっと資料の修正がございまして、25ページのところで、一番下に指標③というところの中に1,741市区町村のうち1,018の市区町村が策定というところの数字がちょっと間違っております、1,078カ所となっておりますので、修正をお願いできればと思います。

続きまして、道路交通の安全対策のうちの事業用自動車でございます。資料を飛ばさせていただきまして、31ページ目のところでございます。事業用の自動車という部分を切り取ったデータをもって事故件数とか死亡者数を追っておりまして、こちらも着実に減少を続けているということで、一定の成果を上げているというところでございます。

車両の安全対策ということで、32ページ目以降設けてございます。評価に絡む部分だけ申し上げますと、35ページ目でございます。例えば安全基準の拡充・強化という取り組みをやっております。乗員保護対策ということで、ぶつかったときに乗っている人の安全を確保するというようなことで、車の安全性の基準を策定、それを基準化しているという取り組みになってございます。下のほうにそういった基準の適合車の普及率とか、その死者数の削減効果というのをつけてございます。着実に普及が進んでおりまして、例えば87.7%の乗用車の普及率でございますし、仮にこういったものが普及していなかった場合と比べると、約862人の死者数の削減効果があったのではないかという試算もなされているところでございます。

37ページでございます。こちらのほうは先進安全自動車ということで、自動車に関する技術が非常に進歩しているというところで、そちらの開発普及というところでございます。衝突被害軽減ブレーキという未然に追突することを防止しようという技術がございますので、そちらのほうについても着実に普及が進んでいるという内容になってございます。

あと、自動車アセスメントということで次のページ、それから39ページということで取り組んでございまして、五つ星の最高ランクの安全度を持っている車種が7割以上になってきたというところでございます。

最後の第4章のところで今後の方向性についてまとめてございます。全体的な評価といたしましては、死者数とか死傷者数といったものが一定の成果を上げて着実に減少はしているというところがございますけれども、依然として死者数は4,000人以上、それから死傷者数については70万人以上になっているところがございます。課題として、先進国で最悪の数字になる歩行者とか自転車乗車中の死者数の減少とか、高齢化社会の進展がございます。そういったことに引き続きしっかり取り組んでいくことが重要というところがございます。

今後の方向性でございますけれども、1点目が道路の機能分化でございます。こちらにつきましては、高速道路をはじめとした幹線道路の整備は進展しているところがございますので、そちらの安全な道に交通を転換するというところで、新しい方向性が考えられていくところがございます。

それから、もう一点につきましてはご指摘いただいているとおり、さまざまな情報とか新技術の進展が目覚ましく、自動車分野への適用が非常になされてきているという状況がございます。こういった観点で具体的な取り組みを今後打っていけるという状況になってございますので、そちらのほうの取り組みもしっかりしていきたいということでございます。

説明については以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。どうぞ。

【加藤委員】 以前よりも随分よくまとめていただいたと思っています。ただし一方で、我々が本当に知りたいのは、そもそも日本は安全なのかという素朴な疑問に対する答えであって、それがこの資料で対応しきれるのかなとも思いました。もし安全かどうかを判定するのが難しいということであれば、せめて実施されている対策が、世界的に見て最先端の技術を最大限活用しているのだということをアピールできたほうがいいと思います。今

の資料で十分説明できるかどうかというところを教えてください。

また、ほかの国と比べて安全性が必ずしも高くないとか、もしくはやりたい努力がなかなかできないなどの日本に固有の事情がある場合には、それが何なのかということについても、うまく特定化しておくことが重要だと思いました。

以上です。

【上山座長】 じゃあ、私からもちょっと。これは道路と事業用自動車と車両と3に分けて、全体に非常に要領よく大事なところをうまく切り出して、レビューのテクニクとしては非常にレベルの高いものをつくられていて、質の高い作業をされていると思います。そういう意味で大きな心配はないんですが、前半は過去を振り返ったりして結構日本全体の交通のことをよくわかったりするけれども、後半が個別のテーマに急に入っている感じがする。そして、国土交通省がそもそも交通安全に関してどんな業務をやっているんですかみたいな説明がないんですね。

例えば車検制度は地味だけど役に立っていますとか、あと事業用の車に関しては走行距離が非常に多くて、あと事業者の経営状況も問題で、そういう幅広い視点から経営の質のアップとか、ありとあらゆる手でやっていますとか、国土交通省がそもそも事業用の車とか一般の自家用車にどうかかわっているのか。あるいは道路行政って何なのとか、ちょっとそもそも論みたいなのところがないと、いきなり後ろに出てくる個別の安全基準の話とか、各論に入ってくるとちょっとついていけない感じがある。国土交通省は交通安全に相当かかわっているんですという説明をどこか前半のほうでやっておく必要がある。

【西村交通安全対策室長】 全体の中では第2章のところで、今、ご指摘のあったような、ちょっともう少しわかりやすく国土交通省がどこの部分かわかるようにするということと、例えば6ページのところで長いスパンでいろいろな施策をまとめている中で、これが後段の第3章にどうつながっていくかということをやっとよく注意しながら、まとめていきたいと思っております。よろしくお願いします。

【上山座長】 つけ足しですけども、道路は結構難しい。道路というのは利便性とかスピードとかそちらのほうのイメージが非常に強くて、バイパスをつくと死亡事故が減るという道路局では当たり前のことですけども、それって普通の人に話をするとみんなすごい驚く。バイパス建設というのはトラックが増えると、産業用で自分たちは迷惑しているとかかなりの人が思っているが、死傷者がものすごく減ると言う、ああ、なるほどとかいう。例えばそういうレベルの話がある。

あと、事業用自動車の話でも、最近あまり起きないですけども、ツアーバスの交通事故の話とかね。卑近なところでいろいろなことが起きているので、解説みたいなのがちょっとあったほうがいい。ここに何か写真がちょっと幾つか載っていてすごくおもしろいなと思ったんですけども、この車線を増やしたら3割減りましたとか、これすごくいいと思うんですけども、もうちょっと違うそもそものところの話があってもいいかなと思います。

【加藤委員】 私も全く同感です。個々の施策に関するロジックが、実施している方々にとっては当たり前ののですが、一般市民から見たら実は当たり前ではないというギャップがあるように思われるので、単純ではあるのですが、資料中に施策のロジックモデルを明記すると説得力が増すだろうという印象を持ちました。

【西村交通安全対策室長】 ありがとうございます。

【田辺委員】 私も1点だけでございます。こういうレベルの個別指導で言うてみるもんだなという感じがいたしまして、非常にわかりやすい図式をつくっていただきました。

そこまでできるんだったら、もう一つだけやっていただきたいことがありまして、つまりここの道路とその整備と、それからその安全対策と、それから車両という形、3つに区分して、その下にいろいろな事業が張りついていると思うんですけども、そこで例えばここ第9次の基本計画の中で、事業費としてこのくらい入れ込んだのかというコスト面の情報を入れていただくと、このぐらいかかってこのぐらいになっています。他方その安全対策でこのぐらいで、このぐらい減少がありましたというところが見えるようになると思う。

それで道路建設をやめろということでもないんですけども、やはりここまでできるんだったら、そのかけたコストのところ、コンプライアンスコストのところはちょっと難しいような気がしますけれども、少なくとも国土交通省のところでどのくらい事業費を入れたのかということはできそうな感じがするので、その情報を入れていただくと、効率性の評価の手前ぐらいのところまで来そうかなと思った次第でございます。

【上山座長】 よろしいでしょうか。それではどうも、引き続きよろしくお願いします。

【松尾政策評価企画官】 事務局です。本日は大変ご熱心なご意見・ご指導をいただきまして、まことにありがとうございました。本日の会議の議事録ですけども、公表する予定になっております。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、よろしくお願いいたします。

それから、資料ですけれども、大変分厚いものとなっております。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お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３７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。