

第23回国土交通省政策評価会

平成22年11月9日

【麓企画専門官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第23回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。本日は、ご多忙のところ先生方にはご出席をいただきましてまことにありがとうございます。なお、工藤委員、村木委員につきましては、本日ご欠席のご連絡をいただいております。また、今回も政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインにのっとり、傍聴可能な会場設定としておりますのでご理解賜りたいと存じます。

それでは、前回開催いたしました第22回評価会から担当者の異動がございましたので最初にご紹介させていただきます。

藤岡政策統括官です。

【藤岡政策統括官】 よろしくお願いいいたします。

【麓企画専門官】 毛利政策評価審議官です。

【毛利政策評価審議官】 毛利でございます。よろしくお願いいたします。

【麓企画専門官】 最後に、企画専門官の私、麓でございます。

それでは、小泉大臣政務官からごあいさつを申し上げます。

【小泉大臣政務官】 おはようございます。ただいまご紹介いただきました、去る9月21日国土交通大臣政務官を拝命いたしました小泉俊明でございます。第23回政策評価会の開催に当たり一言ごあいさつを申し上げます。

このたび、政策レビューに関する検討会の座長をはじめとする政策評価全般について担当させていただくことになりました。どうぞよろしくお願い申し上げます。上山座長をはじめ政策評価委員の皆様には、日ごろより政策評価制度の適切な実施のため、基本計画などの策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定に当たり、数々のご助言を賜りまことにありがとうございます。また本日はご多忙のところ、ご出席をいただき、重ねて御礼を申し上げます。本当にありがとうございます。

ご案内のとおり、昨年9月に政権交代が行われましたが、民主党政権といたしましても政策評価を徹底して行うこととしております。本年3月には国土交通省政策評価基本計画を改定し、政策レビューの円滑かつ的確な実施を確保するため、政策レビューに関する検

討会に新たに3名の大臣政務官が加わり、検討体制を強化したところでございます。本年5月には、大臣政務官を中心として各テーマの評価方針及び評価内容の決定に当たり、さらに踏み込んだ議論を開始したところであります。本日の政策評価会では、今年度に取りまとめる政策レビューの進捗状況についてご審議をいただきます。今年度はテーマ数が12件と大変多くのテーマがございしますが、いずれも大変貴重なテーマでございします。今年度よりテーマごとにご指導いただく委員をお決めいただき、おのこの研究室等にお邪魔して政策評価として客観性、透明性を備えているかについて個別指導を受けるなど、これまでになかったきめ細やかな指導を賜っていると事務局から聞いております。本日の評価会におきましても各政策レビューテーマの取りまとめ方針等について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制度の継続的な改善にご助言を賜りますことをお願いいたしまして、まことに簡単ではございしますが、ごあいさつに代えさせていただきます。よろしくお願ひ申し上げます。

【麓企画専門官】 ありがとうございます。ここでまことに申しわけございせんが、小泉大臣政務官はこの後公務のため退席をさせていただきます。お許しをいただきたいと存じます。

【小泉大臣政務官】 よろしくお願ひします。

【麓企画専門官】 それではこの後カメラ撮影は控えていただきたいと存じます。

それでは、議事に入ります前に資料の確認をさせていただきます。事前にお送りしたのから新たに本日追加した資料も少々ございしますのでご確認いただければと思ひます。

まず、議事次第。資料一覧。それから座席表。委員名簿。それから資料1-1として政策評価のスケジュール。それから政策レビューのテーマ一覧。ここまでは1枚紙でございします。それから本体資料といたしまして、①観光立国の実現。②住生活基本計画（全国計画）。③住宅・建築物の耐震化の促進。それから④港湾の大規模地震対策、こちらは次に参考資料がついてございします。それから⑤緊急地震速報の利用の拡大。⑥申請・届出等手続のオンライン利用の促進。⑦運輸安全マネジメント評価。⑧道路交通の安全施策。⑨鉄道の安全施策。⑩首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し。⑪LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果。⑫都市再生の推進、でございします。それから委員の先生のお席につきましては、別途テーマ別の意見記載用紙という資料。それから国土交通省が本年8月に実施をいたしました平成23年度予算概算要求等関係の政策アセスメント等を取りまとめた「国土交通省の政策評価」という分厚い冊子。それから最新の国土交通省政策評価

基本計画等を記載した「国土交通省政策評価基礎資料集」という冊子をお配りしておりますのでご確認いただければと思います。

なお、本日は検討テーマが多数ある関係上、政策アセスメントについての説明は省略をさせていただきたいと存じます。その他抜けている資料があれば、ご指摘をいただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。今後の議事進行は上山座長よろしくお願いいたします。

【上山座長】 おはようございます。案件がとてまたくさん、12個ありますので要領よくやっていきたいと思います。全体を4つのブロックに分けまして、それぞれ25分をめどに議論したいと思います。途中でタイムキーピングをやらなくてはいけないので、事務局のほうで説明が長引く場合は、説明者には大変失礼で申しわけないんですが、途中でウォーニングを出していただくということでお願いします。

それでは早速ですが、議題1の取り組み状況です。第1ブロック、観光、住生活、住宅から行きたいと思います。よろしく申し上げます。

【丹野政策評価企画官】 恐れ入ります、ちょっと一言だけ。先生方のお手元にテーマ別の意見記載用紙を用意させていただきました。本日、時間も限られていることですので、ご発言いただけなかった意見等がございました場合には、恐れ入りますがその用紙またはメール等でまた事務局のほうにお伝えいただければと思います。よろしく申し上げます。

それでは、先ほど先生から連絡がありましたが、4分で1鈴、5分で2鈴ということで済みません、時間厳守でよろしくお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【瓦林国際交流推進課長】 観光庁でございます。

資料1-2-①政策レビュー観光立国の実現ということで、観光関係の政策レビューの進捗につきまして簡単にご説明を申し上げます。

まず1ページ目でございます。経緯を若干振り返らせていただきますと、観光政策に關しましては、法律に基づく観光立国推進基本計画というものでございます。この中で5つの基本的な目標ということで真ん中に書いてございますが、インバウンドの関係でこの平成22年までにインバウンド、外国人旅行者数を1,000万人にする。あるいはアウトバウンドで2,000万人。国内観光として観光消費額であったり、宿泊数であったり、あるいはこの目標。そしてさらに最後、これもインバウンドに戻りますが、いわゆるMICE

という分野ですけれども、国際会議の開催件数、こういった目標を設定しておりました。ただ、何分多岐にわたるものですから、どこでどう絞って効果的な評価をしていくかということで、座長のご指導も賜りまして、評価の対象範囲につきまして絞り込みをさせていただいております。これは昨年来の重点的な予算措置、インバウンドにつきまして、予算として3倍増をさせていただいておりますので、この予算措置の観点、それから新成長戦略の中で柱の1つとしてインバウンド観光、新たに3,000万人という目標をつくって推進していくということが決められているものですから、このインバウンドについて政策評価を集中的にやっっていこうということにさせていただいております。

次のページ、ご覧いただければと思います。評価の視点でございますが、訪日外国人旅行の推進ということで、交流人口の拡大、日本の観光魅力の効果的な発信、要は国費を投入してプロモーションを行った結果、ちゃんとそれが成果に結びついているかどうかと。ただ、人数ということで把握するだけでは、結局去年が典型的ですけれども、為替ですとかインフルエンザとか、こういった外部的な要因の影響を受けてしまうと。そういう条件のもとで客観的にプロモーションの効果を数値指標で検証していく方法はないかと。これは実は事業仕分けの関係でもこういうご指摘をいただいております、人数にかわる新しい指標、KPIを導入していくことが課題となっております。

その前提として、どんな事業をやっているかを次のページで簡単にご紹介しておりますが、私どもの関係は今年から世界15でやっておりますが、国、地域で現地プロモーション、これは大きく分けて2つございまして、左側の認知度向上事業と呼んでおりますが、現地の消費者向け、B to Cといいますか、消費者に対してメディアなんかを使って日本の観光魅力を発信して、日本に行く気にさせるという事業。それから右側のB to Bでございますけれども、日本にお客さんを送り込む現地の旅行会社に対する働きかけの事業でございます。これらにつきまして、その成果をどういうKPIで把握するのが適切かということで、内部でも議論してまいりました。

次のページ、ご覧いただきますと、現在こういう評価手法を新たに導入しようということで書かせていただいております。実はこれ、各国とも同じ問題で頭を悩ませておまして、これを受けてOECDのほうで今まさにこの問題について調査をしまして、12月に最終報告書ができます。その結果と整合性を保つような形で最終的に完成させようと思っておりますけれども、いわゆるコンバージョンモデルということで転換率モデル、マーケティングのAIDAサイクルと言われているようですけれども、認知、関心、欲求とか

意向、そして行動をこの過程でどういう転換率があるかということウェブのアンケート、これも規模とかどういう設問にするかによってまた変わってくるものですから、その辺を慎重に設計しようと思っておりますが、これを設計しまして、これから出てくるKPI、これは幾つかKPI候補を書いておりますけれども、それぞれどれか1つということではなくて複数とりまして、これを毎年定点観測していくという方法を今検討して12月に最終的な成案を得ようと思っております。

次のページをご覧くださいますと、今後のスケジュールでございますけれども、12月にOECDの報告書が出ますので、これと整合をとる形で最終的に定義ですとか測定手法を確定しまして、来年の1月には早速第1回の定点観測をして、それを来年度以降の事業計画に反映させていく予定でございます。

さらに観光政策全体の政策評価という観点で最後のページをごらんいただきますと、インバウンドのこと以外にも受け入れ環境の整備とか、国民の観光意識の醸成につきまして、今後観光立国推進基本計画そのものの見直しのスケジュールが始まっておりますので、この中で検討していきまして、それを24年度の概算要求につなげていこうと考えます。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【山口住宅政策課長】 続きます、住宅政策課でございます。

資料1-2-②でございます。2ページをお開きいただきますと、評価の目的・必要性・対象範囲を記載しております。これは住生活基本法という法律がございまして、その中で住生活基本計画ということを決めることとされております。住生活基本計画は、平成18年9月に閣議決定されまして、おおむね5年後に見直しということになっておりますので、今年度中に新しい見直した計画をつくることとしております。そのために目標の達成状況の分析・評価、あるいはその内容の新たな方向性等を検討いたしまして基本計画の策定に反映したいと考えてございます。

3ページ目をご覧ください。評価の視点でございます。住生活基本計画の目標の達成度合い、政策はどうか、それから成果指標の達成具合という形で見ていきたいと考えてございまして、さらに社会資本整備審議会の住宅宅地分科会でご議論をいただいておりますので、そうした学識経験者からのご意見をいただくこととしてございます。

もう1ページおめくりいただきまして4ページ目、対象施策でございます。ストック重視、市場重視、福祉・まちづくり等関連する施策分野との連携、地域の実情を踏まえたきめ細やかな対応という基本方針の下に目標を4つ定めてございます。良質な住宅ストック

の形成及び将来世代への承継、良好な居住環境の形成、国民の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、住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保でございます。それにあわせて成果指標を13項目設定してございます。中身についてまた後ほど出てまいりますので省略をさせていただきます。

5ページは、成果指標の一覧表を載せてございますが、これもまた後ほど出てまいりますので省略をさせていただきます。

6ページでございます。評価手法でございます。成果指標それから目標という形で目標の達成具合をチェックしていきたいと考えてございます。

それで7ページ、8ページに概略版を載せさせていただいてございますが、1つだけ例示ということで9ページをご覧ください。これは成果指標の1つでストックの新耐震基準適合率というのをチェックしたものでございます。目標値に対しまして、現状値が79%ということでございましてやや遅れているということでございます。このために行った施策というのは左のほうに整理をさせていただいてございます。比較的古いときからやったものもございまして、新しくできたもの等々ございます。その分析ということで、課題と方向性という四角の中の上のほうがその分析でございます。我が国の住宅の21%、約1,050万戸は耐震性が不十分でございまして、そのうち木造戸建てというのが約9割でございまして、大部分になってございます。特に大きな問題点は耐震改修のコスト。それからまだまだ必要だという認識が広まっていないこと。それからリフォームをする際に悪質な業者等も出てきてまいりましたので、そうした信頼性がなかなか不十分であるというのがネックになってございます。また共同住宅につきましては、数は少ないのですが、改修に向けての合意形成が難しいということで耐震化のペースが遅くなってございます。もう一つ、地方公共団体の助成というのが、すべての公共団体で行われていないということも1つのネックになってございます。こうしたことを受けまして、今後の方向性といたしましては、住宅の耐震化補助が受けられるようにするための助成制度の整備、それから緊急性が高い住宅・建築物の耐震診断と改修を積極的に支援、あるいは耐震診断や改修の必要性や支援制度等に関する一層の普及促進というようなことを引き続きやっていくべきということを検討しているところでございます。

このように各項目について検討をしておりますが、全部申し上げますと時間がかかりますので、7ページへお戻りをいただきまして、概略表でご説明をさせていただきます。2つ目、ユニバーサルデザインの推進でございますが、これはおおむね順調に行っております。

す。それから環境問題への対応でございますが、これは両方とも遅れておりまして、やはりエコに対する必要性といったものがまだまだ不十分でございます。そういった中でさらに大手の業者よりも中小工務店のほうが遅れておりますので、そういったところの講習会等の開催を進めていきたいと考えてございます。また、新築につきましては、義務化を含めてさらに対策を強化していきたいと考えてございます。それから住宅を大切に使う社会の実現はおおむね順調でございます。それから基礎的な安全性の確保については両方遅れてございますが、特に後ろのほうでございますが、重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地につきましては、指標の変更も含めて検討をしているところでございます。

8 ページでございます。住宅選択時の安心の確保、循環型市場の形成につきましては、遅れているものが多くございますので、それは課題と方向性に書いてあるようなものに従いまして、進めていきたいと考えてございます。それから居住ニーズと住宅ストックのミスマッチの解消につきましても遅れてございますので、さらに既存住宅流通市場の環境整備等の対策を進めていきたいと考えてございます。それから居住の安定の確保、最低居住水準未達成率につきましても遅れておりますので、住替え支援とか家賃債務保証の促進などの促進をしていきたいと思っております。それから高齢者への配慮につきましても遅れておりますので、特に高齢者住宅の供給促進などの対策を進めていきたいと考えてございます。

どうも長くなってしまい、申し訳ございませんでした。以上です。

【杉藤建築物防災対策室長】 建築指導課でございます。住宅の耐震化につきましてご説明させていただきます。

1 ページ目でございますが、評価の目的、必要性、対象範囲ということで、特に必要性をごらんいただきますと、建物の耐震化というのは大地震の死者を減らすのに非常に根幹的な政策でございます。阪神・淡路大震災の死者の8割は住宅による圧死と言われております。それから耐震化目標というのを政府で定めておりまして、これが設定してから5年、ちょうど折り返し点に立っている。それからその次でございますが、住宅・土地統計調査というのが5年ごとに行われますが、直近のデータが22年2月に公表されたと。このような時期を踏まえまして今回政策評価をしたということでございます。評価の対象範囲でございますが、建物の耐震基準というのは昭和56年、1981年にいわゆる新耐震基準という、ほぼ現行基準並みの基準が導入されておりまして、それより古い住宅が問題であるということでございます。

次のページ、評価の視点でございます。耐震化目標の達成状況、それから促進施策の効

果、ボトルネック、技術開発、この4項目から視点評価を行ってございます。

1ページ飛んでいただきまして、4ページをごらんいただきたいと思います。平成18年に現在の政府の耐震化目標というものを決めておりまして、昭和56年以前の住宅の中で、左の円グラフの赤い部分、全体のストックの約4分の1が耐震性なしということで、これを平成27年までに9割に引き上げようと。この内訳としては、建て替え550万戸、改修100万戸と見込んでございますが、こういった促進のための施策を講じようというのが現行の計画でございます。

5ページでございます。現在の助成制度でございますけれども、補助、税制、融資とございまして、補助につきましては左上にございますように国と地方で工事費の23%を補助する、これが原則でございます。それから税制で中ほどの四角でございますが、上限20万として税額控除をするということでございます。特に一番数の多い一戸建て住宅の耐震改修工事費というのは大体200万弱と言われております。したがって、補助が23%ですから50万弱、それに税額控除の20万で、都合70万弱ぐらいが補助。したがって、改修工事の3分の1ぐらいが公費で賄われるというのが現行の助成レベルでございます。

次の6ページでございますけれども、このために実際に各現場で実践するのは、地方公共団体でございますけれども、自治体によってはローラー作戦あるいは工法紹介のパンフレットをつくるなどの取り組みを行ってございます。

次からは評価の本題に入りますけれども、8ページをごらんいただきまして、先ほどの耐震改修目標の進捗状況ということでございましたが、さっきと重複しますが、円グラフの中ほどでございまして、20年住宅・土地統計調査をベースに推計しますと、耐震化率が約79%ということで、単純に直線補間しますと81.25%が目標ということですので約2%マイナスという状況になってございます。

次の9ページでございますけれども、どんな要因で耐震化が促進されているのだろうかとかと分析を行ってございますけれども、大まかに言いますと大都市部それから地震で甚大な被害を受けた都道府県、例えば新潟県とか、こういったところにおいて耐震化、このグラフはここ5年で耐震化が進んだ割合を示しておりますが、伸びが大きいという傾向がございます。

それから次のページでございますけれども、これは文部科学省のほうで市町村別に地震危険度というのを数値を出しております。これと耐震化の進捗状況の相関を見たものとい

うことになってございます。

それから12ページでございますけれども、左手側のグラフの2番目を見ていただきますと旧耐震の住宅では高齢者がお住まいになっているのが非常に多いということでございます。

それから少し飛ばしていただきまして17ページでございますけれども、これは耐震化のボトルネックをアンケートにより調査してものでございますが、上にまとめてございますように、ボトルネックは3つでございます。必要性の認識がない、それからコストが高い、それからだれに頼んだらいいのかわからない、こういった傾向が明瞭に出てきております。

それから19ページをご覧くださいますと、工法の技術開発ということでございますけれども、実は世帯主にアンケートをしましたところ、工法に関してコストダウンをすれば普及するのではないかという視点で評価をしたんですが、工法が安価であることよりも使い勝手ということに重視されていることで、まとめてございますが、20ページでございますけれども、この3つのボトルネックに対して、助成制度の充実あるいは公共団体の取り組み、情報発信といったことを取り組んでいきたいということでございます。

長くなりましたが、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、目標10時半までなんですが、各委員の皆さんそれぞれお気づきのところをコメントお願いします。どうぞ。

【田辺委員】 何点かございまして、1つはこちらの観光立国のほうでございますけれども、4のところのKPIによる評価というところと、それからその前に書いてある3の対象施策というところで認知度向上事業とそれから誘客事業というところが入っているわけですが、施策として要するに市場全体と認知のところがおそらく認知度にかかわる事業で、それから誘客のところというのは、その認知から行動まである意味で1つがばっと全部一緒に扱っているのですが、指標のほうと施策の対応というのはもう少し細かく張りつけておいたほうが後でどこが悪かったんだというのがわかりやすいのではないかと感じたことでございます。

あとそれからまとめて耐震のところでございますけれども、新しい土地の利用のデータを用いて非常に包括的に見ていただいている感じがございます。ただ一番最後のところで、改修するということはコストの問題であるよりも性能であるとかそれから住環境に及ぼす影響等に関するニーズが多いという、ある意味では補助金ではどうも単純にはうまくい

かないなというところまで何となくわかってきたというところですが、となると次にどういう施策が打てるんでしょうかというところと、その以前に耐震性能それから住環境に及ぼす影響に左右してきた施策というのは一体何なのかというところをお教えいただければと思います。

以上2点でございます。

【瓦林国際交流推進課長】 観光庁でございます。ありがとうございます。お教えのとおり、このKPIに対応してどのKPIをもってこれがよくなったからこの部分が悪いとか、このきめ細かさをいかにうまく設計するかが肝心なところだと思っています。そういう意味では、例えば一般の認知度向上事業としているメディアを使った広報宣伝、これは細かく申しますとAIDAサイクルに即して一般的な日本が観光地なんですよ、観光の目的地なんですよという認知度を上げるという、ただそれだけの段階の広告と、もう一つ実際に岡山に行ってみましょうとか、和歌山に行ってみましょうという段階の意欲をもっと高める、この2通りでございます。それぞれについてうまくバランスとか、この辺にも反映させていければと思っています。旅行会社の関係、まさにご指摘のとおりでございます。ただ、旅行会社との間でも一緒に共同広告なんかをすることもありますが、それを反映させていこうということでもあります。

【杉藤建築物防災対策室長】 耐震化でございますけれども、端折って恐縮でございましたけれども、まず、必要性を感じても実施しないというところのボトルネックはやっぱり圧倒的にコスト。これは18ページにございますとおりで、次にではやるとなった場合にさらにより安い工法がいいのか、それとも住まいながら工事できるほうがいいのかという次のステージになりますと、この住まい方のほうに関心があるということでございますので、そういう意味では、需要者のステージに応じて何が一番大切なのかということに視点を置いて政策レビューの結果を反映させていきたいと考えております。

【上山座長】 ほかの方はいかがですか。

【加藤委員】 いいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 では、観光立国について意見を申し上げます。対象施策の代表事例のところ、市場ごとに対策を練るというご説明がありましたが、本来、施策は短期、中期、長期では、異なる可能性が高いのではないのでしょうか。すると、重点市場についても、ここで挙げられている市場が、そのまま長期的に見ても重要であるかどうかは、必ずしも明

らかではありません。施策を複数の時期の観点から区別しつつ、複合的に対策を練っていくべきなのではないかと思います。

【森田委員】 いいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【森田委員】 ちょっと私がちゃんと理解していないのかもしれないですけども、2つ目の住生活基本のところの観点の1つ目の耐震の話と3つ目というのは、出ていたグラフも同じようなグラフがあったんですけども、これはこういう整理でいいのか、全体の整理の話なんですけれども。検討する一部分が1つ特出しになっているのが3番目なのかということなんですけれども、この辺はいかがなんでしょうか。

【山口住宅政策課長】 住生活基本計画というものが1つ今対象になってございまして、それは一応耐震のものも含めてご説明の時間がなかったのであまりできませんでしたが、幅広くやることになってございまして、確かにもともとの話のところは私がお答えするような立場ではございませんけれども、そのほかにもう一つ住宅の建築の耐震化というのが大きな一つのテーマということで、ここで取り上げようということになってございまして、耐震化のほうはより詳しく資料をつくって、別のものとしてご説明させていただいていますが、ちょっとダブって恐縮ですが、そういう整理をさせていただいたということでございます。

【森田委員】 わかりました。

【佐藤委員】 では、耐震化のところは何点かというか、コメントというか半分感想なんですけれども、例えばこの耐震化、かなり詳細に分析していただいているんですけども、特に何となく旧耐震のところではなかなか耐震化が進んでいないというのはわかるんですが、あと例えば持ち家対共同住宅とか、あるいは借家とか、どういう建物の属性の中で特に耐震化が進んでいないのかというあたり、もう少し突き詰めた分析ができたのかなというのが感想と、もう一つ最後の取り組みなんですけれども、どこに特に重点的な支援というか対処をするのか。例えば高齢者の住宅、特に持ち家あるいは高齢者の特に借家とかあるいは低所得者層あるいは都市部、どのあたりに重点的に。満遍なくやっても多分効果はあまり出てこないと思うんで、どのあたりに重点的な対応をしていくという、何かそういう方針があればお教えいただければと思います。

【杉藤建築物防災対策室長】 お答えいたします。実は持ち家、借家別とか、ここに掲載していない分析もいろいろやっているんですが、比較的傾向が見てとれたものを掲載し

ているということで、典型像はさっき申し上げましたが、旧耐震ですから築30年以上で木造戸建て住宅の持ち家が高齢者がお住まいになっている、これが一番の典型像、ボリュームゾーンでございます。ですから、こういう方に投資していただくというのは、ある意味非常にハードルが高い部分でございますけれども、そこに対してかなりローラー作戦とか、あるいは町内会の組織のネットワークを活用するとか、きめ細やかな対策が必要だと考えてございます。

【上山座長】 では、よろしいですか。私からも一言なんですけれども、住生活基本計画は、結構体系的にデータを拾ってよくまとめられていると思います。けれども、指標を見て、遅れているか、達成したかというのにとどまっていて、なぜ遅れているのかとか、あるいはこういう方法論がそもそも妥当なのかとかの掘り下げがもうちょっと欲しい。それからあと、課題と方向性というところでいずれ出てくると思うんですが、トータルとして基本計画というものがどうあるべきかという基本思想にやっぱり最終的には戻っていただきたい。各項目それぞれ頑張りますというのではなくて、項目そのものが変わったり、体系が変わるといのがおそらくバージョンアップということの意味だと思いますので、要素還元した後、統合化する。そうしたことが多分今後必要だと思いますけれども、わりとよくできていると思います。耐震化もこれだけ議論が出たということは、非常によくできているからということで、引き続き頑張っていただければと思います。

観光立国は、そもそも作業が始まっていないという感じですね。非常に厳しいコメントになりますけれども、これまでやってきた施策の棚卸し、一体どんな事業をどれぐらいのお金をかけて何をやってきたのかという棚卸しをまずやっていただきたい。それからOECDが12月にKPIを出してくるということですが、それを見てから作業をやっていては間に合わない。私はKPIというのは参考資料程度だと考えます。また、原課においてこのような作業をやるのが私は本来の観光庁の業務のひとつではないかと思います。KPIの話は後からドッキングさせることはあってもいいと思いますけれども、過去の施策の見直しをきっちりやっていただきたい。これはやり直しをしないと、このままお任せしても進捗あると思えない。よろしくをお願いします。

それでは、第2グループに移りたいと思います。

【丹野政策評価企画官】 それでは続きまして、第2グループ同じく3課題、港湾の大規模大地震対策について港湾局、梶原海岸・防災課長。それから5番目としまして、緊急地震速報の利用の拡大について気象庁地震火山部、関田管理課長。それから3番目、申請・

届出等手続のオンラインの利用の促進につきましては、4名の方から続けてということでも短くコンパクトにお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【梶原海岸・防災課長】 港湾局の海岸・防災課でございます。

資料1-2-④に沿いましてご説明を申し上げます。まずはページめくっていただきましてレビューの取り組み状況なんですけど、評価の視点が4つございます。それで4つの視点ごとに2ページ以降のシートをまとめておりますのでめくっていただきますと、まず1つが被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保という視点です。それから2つ目が広域かつ甚大な被害への対応という視点。3つ目が基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保という視点。4つ目が大規模津波に対する防護という視点。この4つがございまして、それぞれ評価項目を考えまして評価をしていきます。その際、前回の評価会でBCPの視点で評価手法を考えてみてはどうかというご指摘がございましたので、評価手法のところアンダーラインを引っ張っておりますけれども、業務継続計画等の策定状況を評価項目に入れることにいたしました。それから一番下の第三者の知見の活用のところがございますけれども、私どもで検討委員会を別途設置しまして、学識経験者の参画を得ましてご意見を伺いながら、この評価を進めております。その中で評価手法の欄の一番最後の行に書いてございますように、この4つの視点について進捗が悪い施策については、その原因を分析してはどうかと。また、そもそもの目標の設定が妥当かどうかというのも検討すべきではないかというご意見をいただきまして、そういうことについても検討してまいりたいと思っております。

2ページからそれぞれの視点につきまして簡単にご説明いたします。まず、緊急物資の円滑な輸送の確保のところですけども、評価手法のところがございます上の欄がソフト面の評価項目でございます。地域防災計画への位置づけ状況とか、あるいは緊急輸送道路の指定状況でありますとか、先ほどのBCPの策定状況とか、そういったソフトな項目を評価します。それから下の欄がハードのほうでございまして、耐震強化岸壁の整備率とか、そういったハードな手法を評価いたしまして、その両方を用いまして右に書いてございますようなアウトカムを考えたいと思っております。アウトカムとしては、緊急物資輸送可能な人口のカバー率ということで、港湾の背後10キロ圏の人口に対してどのくらいのカバーができるのかというのを地図上に図示をして評価をしたいと考えております。

それから次の3ページですけども、広域的な対応につきましては、先ほどのものとソフトなところはかなり似ておりますけれども、基幹的広域防災拠点の整備進捗状況をはじ

め、これはハードな話になりますけれども、ソフト面としまして発災時の国による管理・運用制度の構築はどうなっているかとか、あるいはBCPあるいは防災業務計画等の策定状況といったものを評価をしたいと。それから下の欄ですけれども、現在首都圏と近畿圏では具体化しておりますが、それ以外の地域で広域的な災害対応の必要性はないのかというようなことも評価をしたいということでございます。真ん中ほどの欄の右側の表に首都圏、近畿圏以外のところでも被害想定がございまして、こういった被害想定をもとに必要性についての評価をしていきたいと思っております。

それからアウトカムとしましては、基幹的広域防災拠点によります供給可能地域といったものを用いていきたいと思っております。

それから3点目ですけれども、4ページの国際海上コンテナ輸送の確保につきましては、円滑に機能するかということについては、BCPの策定状況それから整備率等のハード面の指標といったもので評価をしていきたいと思っております。

それから最後に津波に対する防護につきましては高さとか耐震性の充足率、それからソフト面につきましては津波ハザードマップとか訓練の実施状況といったものを評価していきたいと考えております。評価結果の骨子にも書いてございますけれども、これはまた今後作業してまいりまして若干変わるとお思いますので説明は省略させていただきます。

以上でご説明を終わらせていただきます。

【関田地震火山部管理課長】 続きまして、気象庁から緊急地震速報の利用の拡大についてご説明申し上げます。

表紙を1枚めくっていただきまして、2ページ目でございます。評価の目的等記載しておりますが、2つ目の箱の評価の対象ですが、今回の評価の対象としましては、国民がみずから身の安全の確保を図るという利用の拡大を対象といたしました。緊急地震速報につきましては、それ以外に機械の制御という観点もございまして、これについては個々の機械ごとにどのようなロジックで利用するか、あるいはその仕組みをどうつくるかといった技術開発が中心になると。その辺がウエートを占めるということで、今回は利用方法が決まっております国民の身の安全確保についての利用拡大を対象とさせていただいております。

めくっていただきまして3ページ飛ばしまして、4ページ目をごらんください。そこに評価の視点を記載しております。緊急地震速報を利用していただくためには、まず何といっても我々の発表する情報が信頼できるものである、一言で言えば当たるものであるとい

うことが重要です。このための精度向上が第1でございます。それから緊急地震速報は情報を発表してから賞味期間といいますか、利用する意味のある有効時間というのは数秒から10秒と非常に短いですから、この間にいかに有効に伝達する。これが非常に重要なポイントです。これが②です。それから最後にはせっかく届いた情報でも使っていただかないと全く意味がないので使っていただくための方策、国民への周知・広報、この3つの視点で評価をさせていただいております。

5ページ目からそれぞれについての現状でございますが、時間の関係で5ページ、6ページは飛ばさせていただきます、7ページをごらんいただきたいと思います。国民への周知・広報についての現状でございますが、当然気象庁としてさまざまな周知・広報を行っておりますが、あわせて真ん中のあたりにあります緊急地震速報の周知・広報及び活用推進関係省庁連絡会議というものがございまして、全省庁一体となってさまざまな周知・広報をしていただいております。その例としまして、左側のほうの隅に、小さな字で申しわけないのですが、例えば文科省が関係の学校にリーフレットを配布していただいたとか、あるいは警察庁さんのほうで運転の教本に車を運転中に緊急地震速報を聞いた場合の対処の仕方といったものを記載していただくなど、さまざま関係機関のご協力をいただいております。

続きまして8ページからそれぞれの3つの視点についての評価でございます。まず、精度及び信頼性の向上についてなんですが、左側に国民がどういうことを望んでいるかという現状の評価がございまして、やはり何といても1番は、もっと早く出してほしいということ。それから精度をよくしてほしい。より早くより正確にということが望まれているかと思っております。そのより正確にというところでございまして、右側のほうの円グラフがございまして。円グラフの左側のほう、これまで実際に警報を発表したところがどんな揺れだったかというものをみたものでございまして。緊急地震速報について警報は震度5弱以上が1点でも予想される場合に震度4以上が予想される地域に出すというルールになっておりますので、一応震度4以上であれば正解と我々のほうで考えております。それからどうしても予測ですので誤差がございまして、そういった観点からいけば、震度3ぐらいまでは一応許容していただきたいというのが我々の考え方ですが、現状を見ていただきますと、震度2以下が22%で、これが非常に大きな問題でございます。このような精度が悪くなっているのは、実はこれまで緊急地震速報を発表したうち2例が非常に悪い例がございました。こういったものを実はその2事例を除きますと、ここの右側になりますように、実

際震度2以下となったのは2%、震度4以上が75%ということでは、我々が想定したパフォーマンスが出ているかと思えます。まずはこういった非常に悪い事例をなくしていくということがひとつ大きなポイントです。

その下が、実際緊急地震速報が強い揺れの前にどのくらい発表できているかということですが、これは大体半分ぐらいが間に合っているという現状でございます。こういったことについては、とにかく予測技術を改善する。それから海域や大深度、これは文科省さんが整備されている観測点ですが、これらを使って、より迅速な発表に努めていきたいということでございます。

それから9ページ目のほうですが、伝達手段としましてはさまざまな伝達手段が確保されて、かなり国民に伝わるようになってきました。ただ問題点としましては、今年の9月29日に福島県中通りで地震がありまして、これで携帯電話がたくさん鳴ったのですが、なかなかそれが理解できていなかったと。せっかく伝わってもそれが緊急地震速報だと認識できていなかったといった点が問題かと思っております。この辺についての認知度の向上が今後必要と考えられます。

それから最後に、国民への周知・広報でございますが、これも国民へのアンケート調査の結果、ほぼかなりの方が緊急地震速報というものをよくわかっていただいている。ですから、緊急地震速報というのがどういうものか、そういうものがあるということは認識されているのですが、右側にあるとおり、聞いても何もできなかったということが多い。この状況の改善のためには、とにかく訓練をしていただいて、緊急地震速報を聞いたなら何をするかといった訓練を繰り返していくことが重要と考えています。

そういったことを進めていきたいと考えております。

以上です。

【長谷川行政情報化推進課長】 それでは、オンライン申請の利用促進につきましてご説明申し上げます。総合政策局行政情報化推進課長の長谷川と申します。

資料は1-2-⑥になります。まず最初に、評価の枠組みに関するお話を私から、その後個別の進捗状況、それぞれの手続につきましての進捗状況につきまして各局から手短かに説明申し上げます。

まず、資料の1ページご覧いただきますと、下段のほうに評価の対象範囲とございます。この点、前回加藤委員から本レビューの対象の5手続、この評価の対象範囲の冒頭に書いてありますけれども、5つの手続以外の手続3つほどございます。それにつきまして対象

外と整理するというところをご説明申し上げましたが、それについてのお話がありました。その点についてまず、補足説明させていただきます。なお、本件のご担当は工藤委員ということで、本日ご欠席でございますが、事前にご説明を申し上げましてご指導を賜りつつご理解を得ているところでございます。

それでは内容でございますけれども、今回のレビューでございますが、これは当初は平成18年度につくられました利用促進の政府計画の8つの手続を対象としております。このたび、その中から5手続をレビューの対象とし、3手続は外しております。これにつきましては、その後、今申し上げました政府決定の計画、新しいものが平成20年度にできておりますが、そこでやはり5手続が対象になり3手続が外れている。それと平仄を合わせて行っております。5手続に重点化して取り組んでおるということでございます。

個別の事情について簡単にご説明しますと、自動車の変更登録等の手続につきましては、今回のレビューの対象となっております新規登録とは異なって、一般ユーザーが申請者となる場合が多く、新規登録に比べさらに普及が容易でないと考えられる。したがって、現在オンライン化についてはまだ実現していないという状況でございます。2つ目に海技免状の有効期間の更新等の手続でございますが、これにつきましては、人の生命や身体の安全等を担保するための制度でございます。オンラインとは別途に確認のための原本を必ず提示していただけないといけないということがございまして、非常に利用のメリットが低いということでご利用もほとんどございません。したがって既に運用を取りやめているという状況でございます。

3手続については、そういう状況だということでございますので、それ以外の5手続につきまして重点的に利用促進を図るという観点から取り組んでおります。各手続の評価手続、作業の内容、進捗状況などにつきまして、これから担当部局のほうからご説明を申し上げますのでよろしく願いいたします。なお、評価の方法、視点につきましては、3ページのところにありますけれども、その末尾にございますように、利用者、非利用者の属性等にも留意しながらアンケートを進めておる状況でございます。よろしく願いいたします。

【小池車両通行対策官】 それでは、特殊車両通行許可申請につきまして道路局よりご説明を申し上げます。4ページからでございますが、4ページは上段が申請の制度の法的根拠、下が現在まで行ってきた利用促進施策でございますので詳しい説明は省かせていただきます。

5ページをご覧ください。上段は現状の分析ということでございますけれども、平成2

2年度までに利用率50%以上の目標は達成できる見込みとっております。ちなみに今年度の9月末現在で、精査した数字ではございませんが、おおむね60%に達したところでございます。

次6ページをご覧ください。利用者の要望それから非利用者へのアンケートを実施しております。非利用者の方につきましてもオンライン申請というものがあるということ自体は十分にご理解いただいているというところでございます。下のボックスですけれども、因果関係分析から抽出した課題ということでございまして、今後さらに申請率を高めるために審査結果または審査状況を24時間以内に通知する機能の追加、それからより費用負担が少ない認証方式への検討、それからユーザインターフェースの向上、これらによってさらに利用率の向上を図ろうと考えているところでございます。

以上です。

【河田自動車情報課長】 7ページ以降、自動車保有関係手続のワンストップサービスでございます。この手続につきましては、オンライン申請を活用して自動車の手続、ワンストップサービス化を図るということでございます。これによりまして、国民負担の軽減及び行政の効率化を図っております。平成17年12月から運用を開始いたしまして現在10都府県で稼働しております。利用促進のための施策といたしましては、大量一括申請機能の導入、印鑑証明書等を活用した本人確認及び登録希望日指定機能等のシステム改修を実施し、また広報活動を行ってまいりました。

恐れ入ります。続きまして10ページまで飛んでいただきますけれども、評価結果でございます。評価結果といたしましては、先ほどの施策の実施の結果、大幅な利用率の向上を見ておるところでございます。これらの利用促進施策、十分な効果を発揮したものと我々としては考えておるところでございます。

一方、今年度アンケート調査を実施いたしましたところ、行政側の運用改善、民間証明書システムとの連携強化等を通じてユーザーの利便性の向上を図る必要があるということ、及び非利用者がメリットを享受できるように、さらなる新規利用を促す必要があるといった課題としてあらわれております。下のボックスのほうでございますけれども、今後の方針といたしましては、ワンストップサービスの利用率、いまだ十分ではないということもございまして、これらの課題の解決のためにユーザーの利便性の向上、非利用者の利用促進に向けた取り組みを進めていくことが必要と考えております。

自動車登録関係、以上でございます。

【鈴木安全課長】 海上保安庁です。対象は入出港の届出、係留施設の供用の届出、危険物積み込み等の許可と3手続です。資料14ページの下段をご覧ください。当庁では申請者と大変身近な関係にあります港長窓口を活用しまして、オンライン利用の促進について周知、啓蒙活動に取り組んで参りました。

その結果ですが、15から16ページのとおりですけれども、電子申請の利用率は3手続とも年々右肩上がりの状況でありまして、すべての手続において目標値の達成50%を超える見込みであります。

17ページの②をご覧ください。今般、オンライン申請の利用にかかる現状把握を行い、分析を加えることを目的としまして3つの調査を行っております。1つ目はどのような方がオンラインを利用しているかということ把握する観点から3つの手続ごとに属性調査をしております。2つ目は電子申請を利用していない方々を対象に電子申請の認知度、利用しておられない理由についてアンケート調査をしております。最後3つ目は電子申請を利用している方を対象としまして、その利用の契機、きっかけや利用促進のための何かアイデアはないかということについて調査をしております。これらの調査結果を今後分析しまして、さらに利用促進の向上に努めていきたいと思っております。

以上です。

【上山座長】 それでは、委員の方いかがですか。

【山本委員】 緊急地震速報ですけれども、これは最終的な効果を見たほうがいいと思うんですけれども、そのときの対応が結果的に年々上がっているかどうかということは調査されていないと思うんですが、そっちが重要だと思うんです。個別事例だけでたまたまぼっとやってみても意味がないのでそれだけです。

【佐藤委員】 1点だけなんですけれども、一番最後のご説明にあったオンラインなんですけれども、15ページ、16ページと全体的に順調に電子申請率が上がっているんですよというのはわかるんですが、平成22年度の上半期というのは、要するに半年分しか見ていないので、明らかに分母が小さくなっている。申請件数が少ないですから。やはりちょっとミスリーディングかなと思っていて、最後の年だけぼっと何で上がっているんだろうってさっきから不思議だったんですけれども。多分取り組みの仕方としては、21年度のところまでで評価されるほうが。参考資料として悪くはないと思うんですけれども上半期だけ見ているというのは、データとして偏っているかなというのが感想です。

【加藤委員】 いいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 私も最後の点に関連して、質問をさせていただきます。港における積み込み等の簡素化を図ることそのものは推進すべき事項だと考えますが、これに関連して次の2つの懸念を感じました。まず1つは、もしこれが国際的な流動であるとするならば、日本でのみ電子化が行われて、他国では電子化が行われなかったら、実はあまり意味がないということにならないかという点です。もう一つは、国内の流動について、港だけでチェックして、内陸部でチェックが行われないと、効果が薄れる可能性はあるのだろうかという点です。日本と外国、および港と内陸部のリンケージについて教えていただけるとありがたいです。

【鈴木安全課長】 まず第1点は、国際的な取り組みについては日本だけではなくて各国それぞれ電子申請が進んでいると聞いております。

【上山座長】 いいですか。

【鈴木安全課長】 後半のほうの質問をもう一度お願いできますか。すみません。

【加藤委員】 前者は海外と国内との連携についてだったのですが、後者は港と内陸部、例えば道路や最終目的地との連携という意味です。

【鈴木安全課長】 港から道路、国内移動についても把握はしておりませんで、この段階では答えられる資料を持っておりません。

先ほど、21年度までで評価すべきという話でしたが、特に港湾のこういった利用については季節変動があるわけではないので、後半で利用率が下がるとか上がるとかというのはほとんどないのではないかと考えているところであります。

【加藤委員】 先ほどの質問の背景としては、せっかく収集したデータですので、そのデータを、一部の流動に関わる関係者全員で共有するようにすれば、より施策の効率性が増すのではないかと、という考えがあります。こうした事項についても、今後検討するべきではないでしょうか。以上です。

【上山座長】 では、私も幾つかあります。オンラインですが、政府全体のIT戦略があるのでオンラインを進めることそのものが是であり目標になるのは当然だと思うんですが、利用者側から見てそもそもオンライン化が意味があるのかとか、あるいはオンラインになる、ならないということとセットでほかの手続が変わったり、あるいはオンライン化という意味では早くなるんだけど、ほかの部分でデメリットが出るとか、もうちょっと立体的なユーザーサイドのトータルの声や評価が欲しい。保安庁のところはこれからア

ンケートをやるとかいうことで結構かと思うんですが、そもそもオンライン化によってどういう成果が世の中に出ているのかという部分をもうちょっと補強していただければと思います。達成率だけがどうも突出して出ている。ほんとうは経済効果まで見るのが本来の政策評価だと思いますが、それに準ずるような何らかの数字があったほうがいい。

同じ意味で緊急地震速報も幾らぐらいのお金をかけて結局速報することでどれぐらいのメリットがあるのかというような部分がありません。やること自体は多分いいわけですが、これだけの予算をかけて今まで推進してきましたとか、その結果うまくいけば、理論値だけれどもこれだけ経済的メリットが出るはずですか、あるいは海外の例などと比較していただいてもいい。頑張っているというのわかるんですけども、タックスペイヤー側から見て、これは意味があったのかという質問に答えられる膨らみが欲しい。それからあと最後の総括のところはまだ今後に向けた具体的なことを感じさせない書き方になっている。今後まだ書き足されるんだと思いますけれども、見直したいとかいうふうにしていただかないと、これまでやってきたのは結構よかったと思いますというまとめになっているので、これでは物足りない。

以上です。

では、よろしいですか。次のグループ、お願いします。

【丹野政策評価企画官】　　続きまして、第3グループの3テーマにつきまして、まずは運輸安全マネジメント評価につきまして、大臣官房、最勝寺運輸安全監理官より、次に道路交通の安全施策について、総政局総務課、石原交通安全対策室長より、それから3番目としまして、鉄道の安全施策について、鉄道局、中桐安全監理官よりご説明をお願いします。

【最勝寺運輸安全監理官】　　それでは、最初に運輸安全マネジメント評価についての説明をいたします。

資料が1-2-⑦でございます。こちらのほうをめぐっていただきますと、この制度の創設の経緯でございますとか中身については既にご説明しておりますので省略させていただきます。7ページでございます。表をつけてございますけれども、この評価の対象事業者の現状ということで各モード別に分けてございます。自動車と航空が努力義務だけ、要は運輸安全マネジメント評価に入っていないような事業者が多くございますけれども、それぞれ業務の特殊性に応じてこういうふうになっているということでございます。

その結果、8ページでございますけれども、対象事業者5,000社余りでございます。

本省と地方局に分かれまして、本省で我々が行っておる事業者が136、これは大手、だれでも名前を聞いたことがある事業者であれば大体私どもで行っている。その他地方局で中小というところに行っているという状況でございます。評価の実施状況でございますけれども、本省延べで400社ほど参っております。施行後も4年を過ぎましたので、大体大手事業者については4回ほど評価をしているという状況でございます。ただ、地方局で2,000社となっておりますけれども、まだ半分以上行けてないところがあると。そこが1つの問題ということでございます。

9ページを見ていただきますと、第三者評価と書いてございますけれども、この制度自体創設するとき、ここに書いてございますように、我々が評価を行う基本方針というものを定めるということになってございます。その際にここにございます運輸審議会、事業法の許認可等をする際に諮問答申する機関でございますけれども、そちらのほうに運輸安全確保部会ということで運輸安全に関する専門家、労働安全でございますとか、あるいはISO等の規格の専門家の先生方に入っていて、そこでいろいろ議論をいただいている。また、基本方針のみならず、右のほうにガイドラインと書いてございますけれども、これは我々が評価する際の指針にしたり、あるいは事業者さんがどういったものをやればいいのかというものの参考にしていただくためのもの、これもつくった際にご意見をお伺いしているというところでございます。

まためくっていただきまして、政策レビューのロジックモデルが書いてございます。どんな形で指標ができるのかなというのを整理したものでございますが、この辺の中間アウトカムあるいは最終アウトカムと書いてございますが、それが以下についてございます。実はこれは調査官が実際各事業者に入って社長インタビュー等々を通じて確認した事項、これこれの項目についてこういう取り組みが行われているという確認事項を取りまとめたものが次の導入効果でございます。

11ページ以下、それが書いてございますけれども、見ていただきますと(1)は大手事業者でございますけれども、例えば安全方針につきましては、ほとんどの事業者が1回目から確定しておる。それで青が1回目、赤が2回目、既に4回目ということで毎年大体1回ということで、4年間で大体これだけの施策の取り組みが行われているのを確認したという表になってございます。安全方針につきましては、我々のPDCAサイクルというものを重視しておりまして、見直しというのを重点的に見ておりますけれども、見直しを行っている事業者が最初に2%だったのが82%になっているということでございます。

次の安全重点施策あるいは情報伝達・コミュニケーション、同様でございます、4回目になるに従って、それぞれ取り組みが行われてきているのが確認できるということでございます。安全重点施策の見直しにつきましては、現在94%、あるいは目安箱等の設置、コミュニケーションの話については65%、改善の取り組みは59%、こういった形で進展してきているのが確認しているということでございます。

次の13ページの事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用は、リスクマネジメント上、非常に重要な項目と考えてございますけれども、これにつきましても100%近い取り組みが確認できている。教育・訓練もしっかりでございます。それぞれの項目について、内部監査あるいは最後のマネジメントレビュー、全体の見直しという意味で継続的な改善が結構いい数字になってきているということが確認できたということをお示ししてございます。

(2)、15ページでございますけれども、今までは大企業でございますが、中小はどうかということでございます。実は、大企業を私ども中心的に社会的な影響を勘案して取り組んでまいりました。逆に中小企業に対する取り組みというのはおくれてございます。したがって、ここに挙げておる数字というのは、1回あるいは多くて2回ぐらいしか評価に入っていない。実際に事業者のところに行って確認できていないという数字でございます。非常に低い数字、中小事業者の取り組みがおくれていたということが出ております。

また、16ページはアンケート調査でございます、上のほうがここに書いてございますように外部のコンサルタント会社をお願いして集計等を行ってもらったものでございますけれども、おおむね安全に対する意識も向上し、評価の有効性もいただいていると。下のほうは評価のごとにアンケートをお願いしているものでございまして、この中で下のほうに通常業務への負担が少し大きいという数字が出ております。なかなか我々に対して本音が言いにくいのかと思っておったんですけれども、意外と言いたいことをおっしゃっているなという感じがしております。

最後、課題と対応策でございますけれども、まだ中間的な段階でございます、トピックス的なものを挙げてございますけれども、まず全体として実施がおくれているような取り組みについての評価を重点化したいという話と、進んでいる大手事業者においてはもう少しレベルアップを図る必要がある。あと先ほど申し上げました中小事業者についても実施率の向上あるいは安全施策への取り組みといったものを向上させたいという取りまとめをしたいと考えております。この辺についてはまた、今後、最終報告書に向けてより深く検

討してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

【石原交通安全対策室長】　　続きまして、道路交通の安全施策、資料の1-2-⑧で説明いたします。本施策は3つの施策からなっております。まず最初に、道路環境整備についてご説明いたします。この施策はさらに3つの施策から成り立っております。3ページをお開きください。1つ目ですが、事故危険箇所。これは死傷事故率が高い箇所を事故危険箇所として約4,000カ所指定し、事故対策を実施しておるものでございます。

評価結果ですが、5ページをお開きください。対策に着手した箇所はほぼ100%、完了した箇所は約8割となっており、着実な取り組みがなされたと考えております。また、事故の抑止率は6ページにございますように31%であり、目標を達成しております。今後の施策の反映として、引き続き事故集中箇所から重点的に対策を進めるとともに、事故の危険性が高い区間の選定を進め、これまで蓄積しております事故対策データを活用しながら事故要因に即した効果の高い対策を実施してまいります。

次に7ページをお開きください。2つ目、あんしん歩行エリアでございます。面的な生活道路の対策として、約800を指定し対策を実施しております。評価結果ですが、9ページをご覧ください。対策に着手したエリアはほぼ100%ですが、完了したエリアは190エリアと全体の4分の1となっております。こうした状況につきまして、自治体に対しアンケート等により確認しましたところ、予算上の課題のほか、地域住民の理解・協力を得ながら進めることができなかったという意見が出ております。事故の抑止は約17%とおおむね目標を達成しておりますが、一方、歩行者・自転車関連を見ますと抑止率8%と、目標の約3割抑止は達成しておりません。対策効果が上がらなかった理由としましては、エリア内での事故の発生状況や特徴に応じた事故対策の立案が十分に実施されていないなどが考えられます。今後の施策の反映として、地域住民と一体となりました検討体制づくり、合意形成に関するノウハウの収集・提供を実施し、また対策効果を高めるため好事例箇所における知見の収集等を行ってまいりたいと思っております。

3つ目でございますが、11ページをお開きください。自転車通行環境整備モデル地区につきましては、着実な取り組みがなされたか、全国展開のために有益な課題等の知見が得られたかという2つの視点から評価しております。13ページをお開きください。評価結果でございますが、着実な取り組みについてはモデル地区98のうち平成21年度末までに89地区に着手しており、着実な取り組みがなされたと考えております。有益な知見

が得られたかにつきましては、モデル地区での課題の収集や、一部の課題については解決策の検討に着手するなど一定の成果を得ております。今後もフォローアップを行い、さらなる知見の収集などをまとめて技術資料として地方公共団体等に情報発信してまいりたいと思っております。

以上が道路交通環境整備についての説明でございます。

続きまして16ページをお開きください。事業用自動車の安全対策事業でございます。事業用自動車の安全対策につきましては、事業用自動車の運行管理制度と自動車運送事業者に対する監査・処分制度の2つの制度を実施しております。それぞれの制度の概要についてはお手元の資料に記載させていただいております。

ページ飛びますが、26ページをお開きください。各施策の評価は運行管理者数の推移と監査件数、監査に基づく行政処分件数の推移を確認することにより、着実な取り組みがなされたかについて評価を行います。また、共通の評価項目としまして、これらの施策の意欲的な連携により、どれだけ事業用自動車の交通事故を削減することができたかについて評価を行います。

27ページをお開きください。各施策の評価結果でございますが、選任されている運行管理者数は着実に増加しております。また、監査要員の増員による監査件数が増加し、着実に行政処分も行われております。以上の結果から各施策について着実な取り組みがなされていると考えております。また、共通の評価項目である事業用自動車の交通事故死者数については、着実に減少してきております。

28ページをお開きください。死者数等の実績値は順調に減少していることから、これまでの取り組みを引き続き進めていくとともに、今後飲酒運転事故の削減に向け、来年4月より運転者の点呼時のアルコール検知器の使用の義務づけ、自動車運送事業に対する監査・行政処分基準のさらなる強化の検討に取り組む予定でございます。

最後の施策でございます。34ページをお開きください。車両の安全対策事業でございますが、平成18年度の交通政策審議会報告書におきまして、車両の安全対策による交通事故削減については平成22年までに死者数を年間2,000人、負傷者数を2万5,000人削減を目標としております。この目標の達成のため、安全基準の整備、ASV技術の普及促進、自動車アセスメントによる安全な自動車の普及の3つの施策について有機的な連携を図りながら実施をしております。

38ページをお開きください。各政策の評価ですが、安全基準の整備については整備状

況の確認、ASV技術につきましてはその普及状況の確認、自動車アセスメントについては過去と現在の自動車アセスメント試験結果の比較を行うことによりまして、各施策についての着実な取り組みがなされたかを評価いたします。また、共通の評価項目としてこれらの施策の有機的な連携によって、34ページでご説明しました死者数等の削減目標の達成状況について評価を行います。

39ページをお開きください。各施策の評価結果でございますが、安全基準の整備につきましては、平成12年から21年までに34項目について検討を行い、12項目につきまして基準化をしております。ASV技術の普及促進につきましては、同じく平成21年までに衝突被害軽減ブレーキなど30以上のASV技術を実用化しております。自動車アセスメントについては、前モデルと現行モデルのアセスメント試験結果の比較によりまして、安全性が向上していることが確認されております。以上の結果から各施策について着実な取り組みがなされていると考えております。共通の評価項目でございます交通事故死者数の削減目標の達成状況につきましては、現在計算中でございますが、おおむね達成する見込みと考えております。

以上のことから、これまでの取り組みにつきましては引き続き進めていきますとともに、少子高齢化に対応するための安全基準等の検討、導入のあり方、実用化されているASV技術の一層の普及促進、予防安全装置の評価等の導入についての検討に今後取り組んでまいりたいと考えております。

以上でご説明終わります。

【中桐安全監理官】 引き続きまして、鉄道の安全施策についてご説明をさせていただきます。資料1-2-⑨をご覧くださいと思います。

まず1ページをごらんいただけますでしょうか。評価の目的のところに書いておりますが、鉄道事業法等の改正に基づく施策それから踏切道改良促進法の改正に基づく施策を中心とした鉄道の安全施策についての評価を目的としております。評価の視点及び手法でございますが、ここにあります6項目を考えております。上5項目はいわゆるアウトプットでございますが、一番下の「事故は減少したか」ということがアウトカムであると考えております。評価に当たっては第三者の知見の活用ということで、ここに書いております4名の専門家の方にご意見をちょうだいしております。

1ページめくっていただき2ページをご覧くださいませでしょうか。先ほどのアウトプットの評価でございますけれども、ここに書いております鉄道安全管理規程の制定等が適

切に行われているか、それから下のほうの主な関連施策のところがございますが、速度制限機能つきATSが設置されているとか、こういったことについて評価をしております。ATSについて申し上げますと、右のほうに書いておりますが、曲線部については89%ということで、これは平成18年7月にこういう基準をつくったわけでございますけれども、それから10年間で100%にするという目標でございますが、平成28年6月までに100%にするということで取り組んでおりますが、4年ほどたった現在の状況で曲線部については89%まで達しているという状況でございます。

1ページめくっていただきまして、3ページをごらんいただけますでしょうか。踏切道改良促進法のほうでございますけれども、右のほうのグラフをごらんいただきますと、昭和35年度末から平成21年度末まで49年間で踏切道は半減しております、見にくいグラフで恐縮ですが、下の水色のところが第1種ということで、踏切遮断機がついている踏切でございますが、それがほとんどになってきているという状況でございます。現在の踏切道改良促進法は5年間ごとに更新しておりますが、平成18年4月からここに書いてある左のほうの下の四角にあります、踏切道は1,088カ所減少しております。また、遮断機のない踏切道第3種、第3種と申しますのは警報機だけで遮断機がない踏切道でございます、第4種というのは遮断機も警報機もない踏切道でございますが、それは平成18年度以降727カ所減少しているということでございます。

1ページめくっていただきまして、事故の発生状況のグラフがございます。アウトカムのほうでございますけれども、長期的に見れば左のグラフをごらんいただきますと折れ線が事故の件数でございます、棒グラフのほうが死傷者数、下の青いところが死亡者数でございます。平成21年度は死亡者317人という状況でございます。右の円グラフ2つございますが、前後4年間ずつとって比較したものでございますが、ごらんいただきますと、まず人身障害事故が増えております。年平均で出してありますが、年平均で65件ばかり増えているということでございます。一方、踏切障害事故につきましては70件減となっております。そういうことで、人身障害が増え、踏切障害が減っているという状況でございます。

1ページめくっていただきまして5ページをご覧くださいと、上の中央にグラフがございますが、これが人身障害のうちホームでの事故の件数をあらわしたものでございます。少し見にくいグラフで恐縮ですが、ピンク色と黄土色の棒グラフのほうがホーム上で列車に当たったというものでございまして、青と緑の棒グラフはホームから落ちて列車に

接触なり衝突なりしたというものでございます。下の色の濃いほう、ピンクなり青のほうがお酒を飲んでおられる方、いわゆる酔客の方の事故でございます。ご覧いただきますと年々ホーム上で列車に接触するという事故が増えているような状況でございます。特に酔客の方の事故が増えているような状況でございます。それから右上のグラフをごらんいただきますと、鉄道事業者の区分別ということで事故の発生状況、列車100万キロ当たりの事故件数をグラフにしたものでございますが、地域鉄道が非常に事故が多いという状況でございます。

そういうことを踏まえまして、6ページにございますが、まず第1といたしましては、重大な列車事故、福知山線の事故のようなものを防止するための取り組みが今後も必要ではないかということでございます。第2番目は、先ほどご説明しました人身障害事故のようなもの、酔客の方の事故が増えているような状況でございますので、そういう鉄道事業者だけでは必ずしも十分に対応できないようなものについて利用者の方の、あるいは踏切のようなものであれば、踏切通行者の方の協力をいただきながら事故を防止していくことが今後必要なのではないかと考えております。それから3番目、踏切事故でございますが、踏切事故は、先ほどご説明いたしました、減少傾向にはございますが、依然として昨年度でありますと125人の方が亡くなっておられますので、引き続き取り組みが必要なのではないかと考えております。それから4番目でございますが、地域鉄道、地方の中小民鉄、あるいは第三セクターでございますが、他の事業者に比べ事故発生率が高いので、その安全確保が課題ではないかと考えております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。では、委員の方。

それでは私のほうからですが、1番目の安全マネジメント評価ですが、これは事業者の人たちに自分たちで安全管理計画を立ててもらって、そのPDCAを回すという仕組みですね。これ自体は有効性が多分あるんだろうと思います。ただ、役所が何をするのか。これを普及させて、かつ事業者の方が自己評価をしているかどうかを役所が評価するという構造になっているわけですね。

【最勝寺運輸安全監理官】 自己評価というか、まさに事業者が……。

【上山座長】 自己点検ですね。

【最勝寺運輸安全監理官】 それを我々のほうで評価するということで。

【上山座長】 そういう意味でちょっと形式論理的な問題提起になってしまうんですが、

政策評価では、役所が正しく評価しているかどうかをチェックしなくてはならない。事業者の方がわりとちゃんとやっているというのは、今回のデータでかなりわかるんですけども、役所がやるべきことを正しくやっているかどうかは間接的にしか実証できていない。実態が変わってきているから過去のことはそれでいいと思うんですけども、今後向こう5年とかを考えたときはどうか。事業者の方々に一通り普及し始めているが、もっと普及させる上で役所はどういう仕事のやり方をしていくのか。今後はある意味で第2段階のもっと深掘りに入っていく。役所側の仕事のやり方の深化が多分必要になるのではないかと思います。ですから役所側の仕事の見直しというのも加えていただくと今後に向けた方向性がもっと出てくる。

【加藤委員】　　あまりコメントを思いつかないのですが、鉄道の安全施策と運輸安全マネジメントとを見て、気づいたことを申し上げます。地方の事業者の方が、取り組みが遅れていたり、事故がよく発生したりしている実態があるようですが、その原因は、地方の鉄道事業者の方が、安全投資が少ないからなのか、地方の方が高齢者が多いからなのか、それともこれらとは全く異なる原因によるものなのか。そうした原因をもう少し追及した上で、適切な対策を講じていただけるとありがたいと思いました。

以上です。

【上山座長】　　私からもうひとつコメントします。鉄道については、実態はよく整理されていると思いますが、表紙の裏のページを見ると、評価対象が、役所がやるある種の規制とか指導の項目ばかりになっている。鉄道の安全を確保するために必要な要素を必ずしも書いているという感じがあまりしない。典型的なのは安全マネジメント評価。「安全意識」という言葉の中に入っているんだろうと思いますけれども、アウトカムの発想に立つところにも出てきていいはず。投資が適切に行われているかというのは多分そういうことだと思います。あるいは利用者側の注意喚起などそもそも事故をどうやって減らせるかを分解していくといろんなアクションが出てくる。それらのうち役所が法律を使って解決できることと、そうでないことがある。最初にこの構造をはっきりさせてしまったほうがいい。既存の規制的な政策でできることもあるし、補助金出せばできることもある。そうではない方法でしかできないこともある。そうではない方法の中でも典型的な最近の取り組みがこの安全マネジメント評価であるという体系的な整理をしてほしい。というのは実績が非常によくないわけです。特にこの数年足踏み状態ですよね。事故が減っていないという現実がある。やはりもう少し深掘りをして。過去20年のトレンドを見るとどんどん

減っていますけれども、最近足踏み状態になっている。最近なぜとまっているのか原因分析をぐっと掘り下げて、向こう5年何をやるのかというピンポイントした形の政策評価にしないとどうもパンチがきかない。ここはもう少し深掘りが要る気がします。

【丹野政策評価企画官】 ありがとうございます。続きまして、最後の第4グループの3テーマにつきまして、まず、10番目ですが、首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて、国土計画局の中井川広域地方整備政策課長より、それから次に11番目、LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果について、都市・地域整備局、松井街路交通施設課長より、最後に都市再生の推進について、同じく都市・地域整備局、栗田まちづくり推進課長よりご説明をお願いしたいと思います。

【中井川広域地方整備政策課長】 広域地方整備政策課の中井川でございます。よろしくお願いたします。

私のほうから資料1-2-⑩に基づきましてご説明させていただきます。まず資料の1ページ目でございます。今回の三大都市圏の整備計画について、整備の経緯が記載されています。端的に申しますと高度経済成長下における都市部への人口流入、過密化に対応するために首都圏、近畿圏、中部圏で整備計画を策定して既成市街地等への集中防止と周辺地域への機能誘導を図ってきたということでございます。これが現行の国際競争力の強化等が叫ばれている中でふさわしいかということについてのレビューをしようという、その前提として既存計画についてのレビューをしようという趣旨でございます。

2ページ目でございますが、まずその中で一例として首都圏の整備計画について私どものレビューの過程についてご説明申し上げますと、過去ここに記載のとおり、5次にわたりまして計画が策定されているわけでございますが、その共通のテーマといたしましては、先ほどの繰り返しになりますが、人口、産業の集中抑制、それから無秩序な市街地化の防止ということ、それから多核多圏域型地域構造、これはどういうことかと申しますと、首都圏の郊外に一定の事業等の核となる都市を形成いたしまして、そこを中心に通勤圏が形成されるようなイメージでございます。

6ページをご覧いただければと思います。6ページの左側でございますが、首都圏でございます。先ほど申しましたうち赤い部分がいわゆる人口の過度の集中を防止すべき地域として設定しているところでございますが、そこからの人口の流出がこの黄色の部分、近郊整備地帯と書いてございますが、そこに移動するに当たりまして無秩序な市街地化の防止をしようという観点でございます。それに加えまして、例えば地名で申しますと熊谷・深

谷ですとか、筑波ですとか立川ですとか、そういう都市に業務の拠点を設けまして、そこを中心とした通勤圏を設けようという形で計画を進めてきたということでございます。

7ページ目でございますが、具体的に評価の手法としてロジックモデルの形成過程を記載させていただいております。一例といたしまして、工場、大学等のいわゆる立地制限について申し上げますと、計画に基づきまして工場、大学等の立地制限とか移転促進施策という個別施策を実施しております。それによりまして、個別施策のアウトカムといたしまして、数値としては、例えば2次産業従事者数の変動や出荷額等の変動、それから大学につきましても、大学数や学生数、それから技術的職業就業者数等がどのように変わったかという形のアウトカムを踏まえまして、最終的に制度全体の目標に対応する指標といたしましては、各エリアごとの人口や従業者数、それから所得等を把握していこうということでございます。

次が12ページ目でございます。最終的に制度全体のアウトカムということで申し上げますと、指標といたしましては、先ほど申し上げました人口等の集中の緩和が進んでいるかということ、課税所得等の問題、それから近郊緑地保全制度によりどれだけ減少を食いとめたかという指標になっております。具体的には10ページをごらんいただきたいと存じます。例えば10ページの1-1の人口の集中緩和ということで申し上げますと、首都圏全体といたしましては、2,379万から約4,000万まで1.6倍ほど人口が増えておるわけでございますが、いわゆる大都市圏の中心はこのピンクの図のとおり横ばい、大都市圏の郊外のほうが2.5倍という形で、いわゆる中心部の人口増というのは抑制されているということがアウトプットとして出てきているということでございます。

結論でございますが、14ページ目でございます。今回は時間もございませんので、人口ということに限ってご説明申し上げましたけれども、既成市街地への人口の集中の緩和というものは図られているだろうということが評価結果としては出るのではないかとということでございます。

以上でございます。

【松井街路交通施設課長】 引き続きまして、LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果についてご説明いたします。

資料の1-2-⑪の1ページ目、目次として評価の目的・必要性・視点、対象施策の概要、評価について、政策への反映の報告という順番で簡潔に説明をいたします。

2ページ目開いていただきまして、集約型のまちづくりを実現する上でLRT等の都市

交通整備は非常に重要であるということで、国としてもLRTプロジェクト推進協議会の設置をし、補助制度の充実を行っているところであります。これらを踏まえまして、LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果を評価するものであります。このLRT等の「等」はBRT、バス・ラピッド・トランジットというものが公共交通軸の双璧として考えられておりますので、この「等」の意味でございます。

3ページ目開いていただきまして、対象施策の概要の集約型のまちづくりということで、これはご承知のとおり、我が国の市街地が戦後モータリゼーションの発達等を背景に低密度の市街地として拡散しているということが現状にあります。これから少子高齢化になって我々の市街地をコンパクトな集約型都市構造に再編が不可欠だということで、社会資本整備審議会答申でも新しい時代の都市計画がいかにあるべきかの中でもうたわれているとおり、これから求めるべき市街地像として基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進して集約型のまちづくりを整備していくことが必要ではないか。そういうことを逆に言うと、集約型のまちづくりを推進するためには基幹的な公共交通が重要であるということで、このプロジェクトを進めているところであります。

LRTの整備につきましては、国土交通省では各種の補助事業を活用して、ここに4ページにありますような整備事業で支援をいたしているところであります。LRTの特徴としては中量輸送の中で安価であると。それからユニバーサルデザインがされている。環境への配慮や柔軟な輸送力を有している等々の次世代の人にやさしい交通として期待されているものであります。

5ページでございます。評価についてでございますが、LRTの整備について、これまで平成18年度に富山市にライトレールが導入されております。したがって、富山市への導入結果を分析することといたします。今後分析に当たって現在導入を目指している各都市での検討の状況も踏まえて分析することといたしております。LRT都市における分析ということで、富山市で行われているLRTの導入に際して、沿線住民へのアンケートですとか利用者へのアンケートあるいは利用者の数の把握等々を行いまして、施策による効果のリアルな把握を行いまして、施策の推進に向けた環境整備を進めていくということで評価するというところでございます。

6ページはこのようなロジックモデルの形でLRTの整備及びLRT整備の関連施策がインプットとして、アウトプットは実際の整備によるアウトプット項目であります。アウトカムとして利用者数、利用機会の増加がどんなふうになったのか、自動車利用からの転

換はどうであったのか、沿線就業者数の増加がどうであったのか、沿線への転入者数の増加がどうであったのか、地価がどんなふうに変化したか、高齢者の公共交通利用機会がどうなったか、通学・通院目的の外出機会の増加はようになったのか等々のアウトカムによって集約型都市構造の実現にこの施策がどんなふういきいているのかということの評価することといたしております。

7ページから今申し上げましたアウトプット、アウトカムの状況を説明いたします。7ページについては、JR西日本の富山港線というのを富山ライトレールに新しく生まれ変わらせたので、その状況とそれからそれに伴う施策を書いております。

8ページがさらにその周辺での駅のアクセス改善ですとか、周辺の住宅促進ですとか、景観を生かした魅力あるまちづくりの促進ですとか、周辺の施策の関連施策を書いております。

9ページからが実際のアウトカムでございまして、利用者数がどうなったか。それから10ページは自動車利用からの転換がどうなったか。左の上を書いてありますように、全体の10%ぐらいが自動車からの転換、それから新規が20%ということになっております。それから11ページは、沿線の人口がどうなったかでございますが、人口は全体的に減っていますが、転入人口が増えているということの表であります。12ページが地価の状況が下げどまっているという状況。それから建設が新規着工については沿線で増えているということ。それから13ページは高齢者の公共交通利用機会が大幅に増加したということであります。

14ページ、まとめでございますが、評価についてコンパクトなまちづくりに対して、利用者数の増加あるいは自動車利用の転換、就業者数の増加、沿線流入人口の増加と、ほぼ全体として目的とした意図したことがこの数年間では起きているということでございまして、沿線における地価の上昇、転入者、新築着工増加等を考えると、LRTの整備によって集約型のまちづくりへの効果が富山市においては確認できたと考えられます。

15ページですが、政策への反映の方向でありますけれども、LRTの整備が非常に集約型のまちづくりの推進に効果的であるということは把握しておりますので、引き続きこれらの重点的な支援が必要だと考えます。その一方で、現在まちづくりの観点からLRTの導入を目指している各都市では、市民、沿線住民、関連交通事業者、予算面等で合意形成が苦慮してなかなか次の段階に進めないという状況もございまして、こういうことがありますので、今後の政策の反映としては、LRTプロジェクト、LRT総合整備事業という

ことで事業等の関連省庁が連携した支援、事業のタイミングに合わせた集中的な支援が必要だと考えます。また、地方公共団体がまちづくりとしてLRTに取り組むための背中を押してあげられるようなガイドラインあるいはノウハウの提供というようなことを国としても積極的に支援していくことが必要だと考えます。

以上でございます。

【栗田まちづくり推進課長】　　続きまして、まちづくり推進課長の栗田でございます。都市再生の推進についてのご報告をさせていただきたいと思っております。

資料の1-2-⑫ですけれども、表紙をめくっていただきますと目次があります。1、2、3、4とありますが、1、2のほとんどは前回ご説明させていただいていると思いますので3、4につきまして今日は重点的にご説明をと思っておりますが、そうはいいましてでも全体の政策の立て組みだけ一言だけと思っております。

1ページです。都市再生の推進。平成14年に都市再生法というのができまして、税制、金融、財政それから規制緩和、容積率、こういったことをもちまして施策を展開しています。評価の視点、黄色いところを見ていただきますと、民間の活力を中心としてということで、いわゆるディベロッパーが行う都市開発事業を施策によって促進して、都市再生を促す、これは主として大都市型です。それからもう一つのほうが公共施設整備とというようになっていまして、交付金を使いながらインフラ整備をしながらそれを使っての民間活力の活発な展開を促していくという主として地方型といいますか、全国型といいますか、こういう2本立てになっています。

もう1ページおめくりいただきたいと思っております。今この2ページ目の左右に分かれています。左が主として大都市型と申し上げましたことで、都市計画の特例、容積率が政策手段です。それから民間都市再生事業を大臣認定しまして、民都機構による支援と書いてあるところがあります。これは金融支援です。それから税制特例と幾つか税目が書いています。これは税制支援というところであります。それから右半分が全国型のところであります。まちづくりを財政的に支援ということで、いわゆるまちづくり交付金と称しております交付金を主たる政策手段として使いながらインフラ整備並びにそれに関連するソフト支援を行ってきたと。ただ民間の都市開発につきましても出資なりの金融支援、それから税制特例は伴いながらやってきたということでもあります。

3ページ以降前回のご説明とダブリますので、6ページまで説明を飛ばさせていただきます。7ページですけれども、今申し上げましたような数ある政策手段をどういうふう

評価していくかということでありまして、その体系図のつもりであります。一番右をごらんいただきますと、先ほど2ページでご説明しました金融、税制、容積率、交付金といったようなものにつきましての施策を並べておりまして、これが個別施策のインプットに相当するかと思います。一番上だけを横に見ていただきますと、金融支援によりましてのアウトプット、右から戻っていただきますと、それによって整備された地区数といいますか、案件数が直接的にアウトプットかと。それからさらに左に行ってくださいまして、若干いつも悩みますアウトカムの中にもアウトプットの的なものがまじっていると自覚しておりますが、それによります経済の誘発効果、あるいは入れ込み客とか人口とかいったところの効果、あるいはもう少し抽象レベルが高くなりますが施策に対する満足度といったところを出してきて整理するのかと思って作業をしておるところであります。

8ページは、今の7ページのところをどういった指標のよりどころ、総数を求めながら考え、作業をしているかということをご説明申し上げているページであります。省略いたします。

9ページなんですけれども、これは今やっておる作業をイメージをいただきやすいようにと思ひまして1ページつけています。特に大都市型のほうでは、65地域、地域指定をしながらやっております、これは東京駅・有楽町駅周辺地域というところなんです。65地域、悉皆的にこういうシートペーパーの作業をしています。民間プロジェクトを促進する地域ですから大体どういうふうなプロジェクトの直接額が大きい、波及効果が大きいというようなことを過去に置き、将来見込むかということをご整理をしています。あわせて地元の協議会の状況なども整理しながらですが、下から2段目、これは指標自身の取り方、選択も今まだ検討中なんですけれども、いろいろな指標をとっています。これはここどうなっているかということだけとっても国全体のマクロ指標、東京全体のマクロ指標といったこととの相対関係をきっちり見ながら分析を進めていくつもりであります。

10ページから以降は一つ一つのアウトカム指標をどういうふうな計算をしているかというようなことのご説明でありますけれども、10ページから12ページまではおそらくざっとごらんいただくと中身がわかっているかと思ひます。

13ページだけ若干ご紹介をしたいと思っております。これは上山座長にもご示唆を頂戴いたしまして、いろいろな民間事業者に対する施策を講じている。その施策がなかりせばどうだったかということの対照を検討してみてもどうかということでありまして、左下の円グラフを見ていただきますと、これは都市再生特別地区ですから容積率規制緩和がな

かったら、大体青色系のところ、事業を中止した可能性がある、事業が縮小、7割ぐらいの人がそういう影響を受けたということでもあります。同じく金融、税制につきましても、こういった作業をしながら分析を深めて評価の全体を整えていきたいと思っております。

ちょっと端折りましたが、またご質問に応じてと思います。よろしく願いいたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。どうぞ。

【佐藤委員】 都市担当、L R Tだったんですが、1回しか話を聞いていなかったのが今日完成品を初めて見る形になるんですが、何点かあるんですけども、そもそも論なんです、公共交通機関の整備が必要だと言って何でL R Tでなければいけないのという積極的な理由をやっぴり見出せない。特に今あるバスとかの利用ではいけないのか、なぜわざわざ新しい施設をつくらないといけないのかということについて、もうちょっとほかの公共交通機関との比較検討があってもいいのではないかとということ。それから多分意図的にあまり説明されなかったような気がするんですが、堺市とかでやはり反対運動があるわけで、富山県の場合ほんとうにこれが典型例なのか特殊ケースなのかというのを少し考えてみる必要があって、私が理解する限り富山県はもともとあった沿線を再整備する形でL R Tをつくったので比較的安くというか、それなりのリーズナブルな価格で何とかなったんだと思うんですが、何もないところで新しくL R Tをこれからつくるとなると、多分建設費はそんな比ではないだろうということになるので、そうなるとほんとうにL R Tがそんなに費用対効果がいいのかなというのが議論として出てくるのではないかとということ。

それから評価で11ページのところで、人口の変化云々と書いているんですが、もしこの分析をされたいのであれば、L R Tを導入しているのは平成18年ですよ。ですから平成18年前後でどう変わったのか、トレンドがどう変わったのかを見るのが本来正しいのであって、平成18年以降どう移ったかということを見てもインパクトという効果は多分わからないということになると思います。

地価に関して言うと、経済分析でヘドニックプライシングとかちゃんとした分析手法はありますので、12ページですけども、もう少し精緻な分析ができるのではないかとというのが感想です。

それから最後にもう一つだけ。中心市街地、コンパクトなまちづくりとの関係でL R Tを普及させたいというのであれば、やっぱりコンパクトなまちづくり体制自体がこれから円滑に進むのかどうかということと合わせて考えないとL R Tはつくってみたのはいいいけれどもコンパクトなまちづくりは進みませんでしたという、あまり効果はないのではな

いかという議論になりますので、他の施策との関係も重視された評価のほうがいいのではないかと思います。

【田辺委員】 一番初めの首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しということについて若干コメントを申し上げたいと思います。いただいたこの資料ですと、要するに昭和30年以降の一連の施策がどういう人口変動を催してきたりということを見ようとしているんだと思うんですけども、このレビューを通じてどういう情報がほんとうに必要なのかということを見ると、単純に言うとな次の基本計画に何を盛り込むのかに関する示唆を得るところにあるのではないかと私は思っております。そうすると、この昭和30年以降のある意味では50年の歴史をぱっと見るというよりも、むしろ今、前回やったものと6次の計画というのをつくるんだとしたら、何が不足していて、前の計画のところであまりいかなかったものは何であるのか、それからどういう新しいニーズが出てきたのかというところの情報を的確に出していくということのほうがむしろより次に結びつく情報を出すことになるのではないかと思っております。50年の歴史を見て人口どう変わるとほぼ経済で決定されているのではないのという気もありますので、むしろ次の利用のためにどういう情報が必要なのかというところに絞り込んで、あと2カ月か3カ月くらい時間がございますので、そういうものを出していただいたほうが役に立つのではないかなと思ったということがございます。

以上です。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 それぞれ1つずつ意見があります。まず、最初について、ここでは、アウトカムとして、分散立地が実現したかどうかという観点から評価がなされていますが、これは果たして本当にアウトカムなののでしょうか。本来は、居住者のクオリティ・オブ・ライフ、事業者の生産性、都市の成長性、あるいは都市としての持続可能性がアウトカムであるべきであって、分散の実現はアウトカムではなく、アウトプットなのではないのでしょうか。さらに言えば、例えば、地球温暖化への影響だって、アウトカムとして議論してよいはずで。東京は、環境の意味では、世界のモデル都市になり得ると思うので、そういう視点を検討していただきたいです。

次のLR Tについては、駅周辺の開発整備や駅前広場の整備がアウトプットとして示されていましたが、これはLR Tと同時に行われたものなので、アウトプットではなくインプットなのではないのでしょうか。LR Tを導入したからといって、駅前広場の整備が必ず

行われるわけではありません。その点について、インプットとアウトプットの考え方を整理していただけるとありがたいです。

最後に、3つ目の都市再生の推進については、アウトプットを、どれぐらい床面積が増えたかとか地区数とかという、投資の観点から評価しているのですが、財務状況が改善されたという点からの評価もあっておかしくないと思います。

以上です。

【上山座長】 森田さんはいかがですか。

【森田委員】 大丈夫です。

【上山座長】 山本先生は、いいですか。

それでは、私から。まず、都市再生は非常によくまとめられていると思います。しかし今後具体的にどういった点を改良していくのかというところまでさらに踏み込んでやっていただければと思います。

それから首都圏はまさに各先生方おっしゃったとおりで、なぜ今これを評価するのかというところを立ち返って少しフォーカスしていただいたほうがいい。次どうするかというところを念頭に置いて、そこから逆算して評価テーマを絞っていかないと、過去こうでしたというのだと白書と変わらなくなる。少し切り口を見直していただければと思います。

LRTはこの資料だけ見ると富山はうまくいっているという話でしかない。別に間違ったことは書いていないし、分析ではあるのですが、表題との乖離が甚だしい。どこに焦点を置くかということだと思うんですが、幾つか論理の飛躍がある。これからはコンパクトシティだという話がおそらく必要で、次にそういったまちをつくるに当たってはLRTのようなものがまちの背骨をつくっていくんだという議論がある。逆に言うと、交通体系の再整理がまちづくりでは非常に重要だという話をする必要があり、3番目に海外では既にそのような動きがあって実績があるということを言う必要がある。4番目に日本だって全国各地でやりたいとかやろうという動きがあるというのを列挙する必要がある。その中に堺とか宇都宮とかうまくいっている例もいっていない例も頓挫した例も出せる。それらを全部率直に挙げる必要がある。その上でたまたまうまくいった富山は実はこういう要素があっとうまくいったということ整理するのかなと思うんですが、もっともこういうのをあまり細かくやっているとLRTでまちをつくろうよという政策提言になってしまう。その辺のバランスは事務局ともよく相談していく必要がある。標題の大きさと、富山の例が1個しかないということの乖離をどう埋めるか。そこで多分苦労されていると思うので、

周りからのガイダンスも必要という気がしました。

【松井街路交通施設課長】 ありがとうございます。

【上山座長】 以上でよろしいですか。

はい、それでは、一応駆け足でしたが全部で12個終わりました。今後ですが、1番目の観光立国は、ちょっとやり直しかなと思います。それから鉄道の安全施策、9番目、これもある程度はやっておられるんだけど、やはりもう少し根本的なところの掘り下げが要る気がしました。それからLRTは整理すればうまくいくと思いますけれども、方向性の相談が要るという気がしました。

皆さんはどうですか。

【森田委員】 いや、結構です。

【上山座長】 では、各委員の皆さん、個別にも見ていただく機会がまだあると思いますので、よろしくをお願いします。

それでは企画専門官のほうにマイクを戻します。

【麓企画専門官】 貴重な多くのご意見をいただき、まことにありがとうございました。今後の政策評価の実施に生かしてまいりたいと考えております。政策評価会の議事録につきましては、先生方のご確認をいただいた後、ホームページで公表をいたしますので、後ほどご協力をお願いいたします。なお、資料につきましては、大部にわたりますのでお席に置いていただければ後ほど郵送をさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

それでは、傍聴の方はご退席をお願いいたします。

— 了 —