

第50回国土交通省政策評価会

令和3年5月26日

【久保田政策評価企画官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第50回国土交通省政策評価会を開催いたします。

私は、事務局を務めます政策評価企画官の久保田でございます。

本日の政策評価会は、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、公開で開催いたします。本日の資料につきましては、会議場の委員の皆様には、メモ用の資料を置いておりますが、基本的には御手元のタブレットにてペーパーレスで行います。タブレット画面のページめくりは、各自でお願いいたします。タブレットの不具合がございましたら、事務局にお知らせください。

会議資料は会議終了後、議事録は委員に内容を確認していただいた後で、公開いたします。

なお、白山委員、田辺委員は、御都合により欠席となっております。加藤委員は、御都合により冒頭1時間のみの参加となっております。山本委員につきましては、ネット回線が不具合との情報が入っております。岡本政策統括官は別件で欠席となっております。

議題となっている各テーマの説明は10分ございまして、説明終了2分前に1回、終了時間に2回ベルを鳴らしますので、時間厳守をお願いします。

本会議は、新型コロナウイルス感染症対策として、密を回避するために出席者の離隔を2メートル以上空けた配席とし、そのため、本来、レビュー担当局の部課長は開会から閉会まで4局全員着席のところ、入替え制としております。換気は、ドアを閉鎖していても空調のみで対策上は有効であるところ、さらなる対策としてドアは常時開放としております。会議中は常時マスク着用でお願いいたします。

間もなく議事に入りますので、撮影はここまでとしてください。

それでは、以降の議事進行を上山座長にお願いいたします。

【上山座長】 上山です。本日はよろしくお願ひいたします。

早速議事に入りたいのですが、今回、新しい委員の方が2人いらっしゃるの、御紹介をします。

じゃあ、大串さんから一言お願いします。

【大串委員】 大串と申します。よろしくお願ひいたします。

【上山座長】 じゃあ、松田さんもお願いします。

【松田委員】 都立大の松田でございます。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 それじゃ、議事に入ります。

まず、本年度の取りまとめ政策レビューのスケジュールについて、お願いをします。

【久保田政策評価企画官】 資料の4ページ目、資料1を御覧ください。本日の政策評価会後、いただいた意見への対応、追加資料等を整理いたしまして、6月から7月にかけて、1回目の個別指導をお願いしたいと考えております。9月から10月頃に再度政策評価会を開催し、評価書作成に向けた中間報告を行うことを予定としております。この政策評価会後、10月から11月にかけて、2回目の個別指導を予定しております。その後、12月中に評価書を暫定的に取りまとめた一次案の作成をして、その一次案を個別指導担当の委員に送付しますので、御意見の提出をお願いします。その意見を各局にて反映し、精査を重ねまして、完成形に近い二次案を作成いたします。2月中には、その二次案を全委員に送付しますので、御意見の提出をお願いします。精査の上、年度内に評価書を完成させ、公表する予定としております。

続きまして、個別指導の担当委員を決めるためにお願いがございます。御手元の希望調査票に二重丸や丸を記入いただきますようお願いいたします。本日欠席されている白山委員、田辺委員にも希望を聞き取りまして、後日、座長にお諮りし、各テーマの担当委員を決めることといたします。

事務局からの説明は以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、今の説明について御質問とか御意見、あるでしょうか。オンラインの方もよろしいですかね。

それでは、次に行きたいと思います。

各テーマの審議に入りたいと思います。4つのテーマがありますけれども、各テーマごとに説明は10分、質疑10分ということで進めたいと思います。

それで、今日はオンラインとオフのハイブリッドになりますけれども、こちらにおられる方は、御手元にテーマ別意見記載用紙というのがありますので、時間の関係上発言できなかつたら、ここに書いて、この紙を置いて帰ってください。それで、オンラインの先生方は、恐れ入りますがメール等でメモっていただいて、後で事務局のほうにメールでお送りいただくということをお願いをしたいと思います。

それでは、順番に行きたいと思いますが、1 番目、i - C o n s t r u c t i o n の推進について、説明をお願いします。

【森戸技術調査課長】 大臣官房技術調査課長、森戸でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、資料を説明させていただきたいと思います。御手元のタブレットをめくっていただくと、1 枚目は取組方針ということでございますので、後ほど御覧いただきたく、割愛いたします。

2 ページ目から資料を御説明申し上げます。近年、毎年のように全国各地で自然災害が頻発、また甚大な被害が発生してございます。災害が発生した際には、迅速な警戒作業や応急復旧等が必要となってまいります、こういった作業に従事していただくのが、地域に根差し、地域を地盤とする建設業者の皆さんでございます。

3 ページにお進みください。国土交通省が発注する工事のうち、河川堤防の築造ですとか、あるいは道路の整備のための盛土工事、あるいは山の斜面の切土工事などを行う一般土木工事と称される工事が、最も多く発注されてございます。令和元年度に発注されましたこれらの工事は、全体で約 3, 7 0 0 件ございまして、このうち約 9 割に当たる約 3, 4 0 0 件が、地域を地盤とする企業に受注をいただいております。この表では、C もしくは D の等級に区分される企業でございまして、先ほど申しました災害時等の際に最前線で御活躍をいただくのは、これらの建設業者となってございます。まさに社会の安全安心を担う、我が国の国土保全上、必要不可欠な地域の守り手の皆さんでございます。この地域の守り手から構成される建設業は、災害対応だけでなく、老朽化するインフラのメンテナンスや更新、選択と集中を考慮した上での新規建設などの担い手でもありまして、将来にわたって維持すべき産業だと私どもは考えてございます。

4 ページ目にお進みいただきたいと思います。しかし、建設業の置かれております実態は、決して楽観視できる状態にはございません。建設業従事者の年齢構成を見ますと、5 5 歳以上が約 3 割を占め、2 9 歳以下は約 1 割程度と、高齢化率が全産業を上回ってございまして、適切な世代交代や技術の継承に課題があると考えてございます。加えまして、右側、労働時間を見ましても、建設業は、全産業平均よりも年間 3 0 0 時間以上超過するといった環境下に置かれている状況でございます。

5 ページにお進みいただきたいと思います。今後の担い手となります若者に建設業に入職してほしいと、このように考えますものの、実態は入職者等が少ない、あるいは入職して

も定着しないといった課題を認識してございまして、アンケート調査では、休日の少なさや作業環境の厳しさが、その主な理由として挙げられてございます。長時間労働を削減し、環境改善を図る必要があると考えてございまして、また、改正労働基準法に基づく時間外労働規制の対応を考えますと、猶予はあと3年しかない状況でございます。

6ページをお願いいたします。このような背景から、建設現場の生産性向上等、担い手確保に向けた働き方改革を目指した取組として、i-Constructionの推進を図ることとしてございます。i-Constructionの推進によりまして、これまでより少ない人数、少ない工事日数で、同じ工事量を実現しようとするものでございまして、2025年度までに、建設現場の生産性2割向上を目指すこととしてございます。人数と工事日数をそれぞれ1割削減させた約8割の投入量で、従来と同じ生産量を生み出そうという前提で、2割向上の目標を設定してございます。これらの取組を進めることによりまして、今後予想される人口減少下の社会におけるインフラの整備、管理の継続体制が確保されるものと考えており、加えて従来の3K、きつい、汚い、給料が安いイメージを払拭し、新3K、給料がよい、休暇が取れる、希望が持てる、これに変え、建設現場を魅力ある現場に改善することで、多様な人材を呼び込むことが可能となると考えてございます。

7ページにお進みください。i-Constructionのトップランナー施策として、2016年から取り組んだ施策は3つでございます。まず、ICTの全面的な活用（ICT施工）として、調査・測量、設計、施工、検査等のあらゆる建設生産プロセスにおいて、ICTの全面的活用に取り組んでございます。

2つ目は、全体最適の導入でございます。設計、発注、材料の調達、加工、組立て等の一連の生産工程や維持管理を含めたプロセス全体の最適化が図られますよう、全体最適の考え方を導入し、サプライチェーンの効率化、生産性向上を目指すことを目標に、まず、コンクリート工を対象に、部材の規格の標準化や打設時間の効率化につながる、流動性を高めたコンクリートの活用等の取組を始めてございます。

3つ目は、施工時期の平準化などの取組でございます。予算が単年度主義で編成されていることなどに起因しまして、公共工事は、いわゆる第1四半期（4から6月）に工事量が少なく、年度末に多くなるという偏りが大きくなってございました。これまでも偏りを小さくする取組を進めてまいりましたが、引き続き国債等の活用により、年間を通して工事件数の平準化を目指すことといたしております。

8ページへお進みいただきたいと思っております。3つのトップランナー施策に加えまして、調

査・測量、設計、施工、維持管理に至る建設プロセス全体を3次元データでつなぐことによりまして、新技術、新工法、新材料の導入や利活用を加速化するとともに、国際標準化の動きとも連携をしてみたいと考えてございます。各段階での取組ですが、左上、測定の段階では、ドローンやレーザースキャナーなどを活用した3次元測定の導入を進めます。右上、設計の段階では、従来2次元図面で行っていた設計の3次元モデル化を進めます。今後は、時間軸を考慮した4D化、コスト軸を考慮した5D化も念頭に置いています。右下、施工の段階では、ICT施工の対象工種の拡大、3次元データに基づく施工の拡大などを実施してございます。左下、維持管理の段階では、ロボットやセンサーによる管理状況の把握、デジタル化や3次元点検データによる可視化を進めてまいります。

9ページにお進みください。i-Constructionの推進に当たりましては、IoT、AIなどの革新的な技術の現場導入も、不可欠な要素だと考えてございます。そのためには、行政だけで進めるのではなく、様々な分野の産学官の連携が必要との考えの下、平成29年1月、i-Construction推進コンソーシアムを設立してございます。併せて、有識者及び業団体をオブザーバーとしたi-Construction推進コンソーシアム企画委員会を設置、以降、毎年開催し、取組の方向性について助言をいただいております。

10ページをお願いいたします。平成28年以降におけるi-Constructionの取組のうち、既に成果が上がっているものもございまして、まず、基準類の整備でございまして。i-Constructionでは、3次元データで調査・測量、設計、施工、維持管理に至る建設プロセス全体をつなごうとしてございまして、3次元データを活用した施工や監督・検査を行うには、その基準等を定めなければなりません。主要な工種から順次その整備を進めてきた結果、令和2年度までに10工種について整備が終了しております。近年では、民間等の要望を踏まえた対象工種の拡大も図ってございます。

11ページをお願いいたします。また、国土交通省発注工事でのデータとなりますが、施工や管理に3次元データ等を活用するICT活用の実績実施件数は年々増加しており、令和元年度では、ICT活用が可能な工事として報告されたもののうち、約8割の工事を実施してございます。また、人数と工事日数の積で算出される延べ作業時間は、ICT土木工事で約3割削減されたという効果が現れてございます。こうした工事は、全国を地盤とする企業ではそのほとんどが経験済みである一方、地域を地盤とする企業においては、ICT施工を経験した企業の割合は約半分弱ということで、さらなる普及拡大が必要と認識をして

ございます。

12ページをお願いいたします。発注者である都道府県、政令市においても、徐々に取組が浸透してきておりまして、令和元年度全体では、4,000件のうち約1,100件でICT施工が実施されているところでございます。しかし、地方公共団体によつての温度差もまだある状況でございます。そういった地方公共団体発注の工事においても取組を普及させるため、29年度に創設したi-Construction大賞で、平成元年度からは地方公共団体部門も表彰を開始し、さらなる取組が期待される、地方公共団体のお手本になるような優良事例の横展開も行ってございます。

13ページには、さらなる生産性向上に向けて、令和3年度に取り組む7つの主なものを書かせていただいております、こちらは実は4月に公表させていただきました。このうち、4つ具体的にございまして、まず左上ですが、ICT建設機械の導入支援に向けた認定制度の検討でございます。右上でございますが、まだ未経験の企業に対してアドバイスを行う取組の全国展開、それから左下ですが、標準化を見据えまして、要はモデル的に工事を実施していただく対象を、地域を地盤とする企業も受注する工事に適用を義務づけていく取組、最後に、右下でございますが、総合評価というのを入札時に取ってございますけれども、生産性向上に資する取組を優位に評価する試行も、実施する予定でございます。

15ページをお願いいたします。今、コロナの関係で非接触・リモートを進めることが重要となつてございまして、i-Constructionの取組もますます重要性が高まっていると思つてございます。

よろしくをお願いいたします。ありがとうございます。

【上山座長】 すみません、時間オーバーしたので、これで終わりで、質疑に入りたいと思います。

じゃあ、どなたからでも結構ですが、どうぞ。

【大串委員】 i-Construction、最近かなり力を入れてこられていると思うんですけども、長期利用のインフラにとっては、やはり生まれも育ちも分からない。つまり、設計図とか、更新・修繕の記録を紛失しているような例も多々あるわけで、そうした記録の長期保存を含めた活用も必要になってくるなかで、長期的に生かしていくということについてどうお考えなのかということと、あと設計変更時に様々、地盤が予定したものと違っていた等、変更が生じたときに、地元の施工業者の方たちが、データ化をして、それをまた書き換えてということで、負荷がかなりかかっているということで、公共事業を請けたく

ないという話もよくお聞きするんですけども、その点は改善をされつつあるのかということと、もう一つ、3点目、地域における担い手の育成という面に関しては、やはり現地の方のお話をお聞きすると、中長期で工事量が分からないと。単年度予算ということもあるんでしょうけれども、どれくらい工事が取れるか分からない中で担い手を育成していくことが、非常に厳しいというお話もお聞きします。こういう視点もぜひ取り入れていただきたいと思います。

こういう視点もぜひ取り入れていただきたいと思います。

以上です。

【上山座長】 一問一答は今日はしないので、ほかの委員の方、どうですか。

工藤さん。

【工藤委員】 ありがとうございます。3点あります。1つは、やっぱりこの分野はかなりいろんなものが入っていて、今回、政策評価という視点から見ると、割と短期で実行できそうなこと、例えば具体的には施工時期の標準化とか、そういうのがある一方で、かなり中長期にかかるであろうと思われること、例えば標準化とか、実際に技術の開発などですね。それがちょっと混然一体化しているので、これを、今どういう計画になっているのかというのがもうちょっと分からないと、なかなか評価がしにくいのかなと思いましたので、同時にまた、現実的な計画の策定、つまりもりもりに何でも盛り込めばいいというものじゃないと思うので、その辺が今日の御説明だと分かりにくかったので、今後必要かなと思いました。それが1点目です。

それから、2点目は、非常に技術のことが多い中で、今、大串委員もおっしゃったと思うんですが、例えば人材育成の面ですね、これが非常に弱いのかなと思いました。もしかすると、今日は時間がなくてお話しになれなかったのかもしれませんが、先ほどのいろいろな分野を見ても、やっぱりICTが入ってもそれをどう使いこなすのか、実際には高齢化している業界でどうやって育成するのかとか、あるいは若い人材をどうやって入れていくのかというのがちょっと見えないなと思いましたので、その辺もしあれば、何か教えていただきたい。

それから最後に、DXが3つと書いてあるんですが、これは2点目とも関係しますが、知識とか経験のDXというのは、ほかに比べて非常に難しいと思います。これを具体的にどういうふうにやっていくのかがやっぱりちょっと見えないなというのが、これは感想と同時に、もし既に何かお考えであれば、教えていただきたいと思います。

以上でございます。

【上山座長】 じゃあ、佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 ありがとうございます。じゃあ、大きく3点なんですけど、1つは質問になるのかもしれないんですけども、今回御説明いただいた中で、例えば国交省さんとしては、これを進めるに当たってどういう政策手段があるのか。規制なのか、補助金なのか、技術的な助言等も含めての助言なのか、どんな政策手段でこれを進めようとしているのかというのと、最近、この種の政策レビューをやるときに出てくるのは、誰がステークホルダーなのか。まさに民間企業は当然ですけども、自治体はどのぐらいの役割を果たしているのかとか、どういうステークホルダーが絡んでいるのかなということについて、もうちょっと整理があっただけかなということ、あと評価の手法なんですけど、例えば現場の方々にアンケートを取るような、何かそういうことは考えていらっしゃるのか。あるいは、既存の今手元にあるデータで分析はどうにかなりそうなのかということ。ちょっとこのあたりについて教えていただければというのが1点目。

2つ目なんですけども、既に御指摘があったように思うんですけど、これは2つの大きな話があって、1つはICT化という話があるんですが、やっぱり前半は、今、建設業がかなり高齢化しているという問題、もともと労働環境がよくない、3Kですよ。でも、3Kの問題とICTの問題はちょっと違って、というのは、3Kの問題はICTとは関係なく本来改善していくべき問題で、例えば今、品確法なんかもありますので、公共事業の入札とか、それから建設の場において、例えばそういう労働環境をちゃんときれいにしているか、何か別の会議だったように聞いていますけど、何かあれですよ、業務規程のない建設業者もあったり、有給とかをちゃんと取らせてくれないところもあったりすると思うので、そういう労働環境については何らかの規制が要るような気がするんですけど、これってICTとどう結びつくのかなという気はするんですが。

あと、ICTの話はICTの話で結構なんですけど、これも、すみません、財政制度等審議会でも議論になるんですけども、これはまず受皿となる企業が今の中小のままでいいのかどうかということで、やっぱりデジタル化というかICT化を進めるに当たっては、ある程度受皿が大きくなきゃいけないということになりますと、これは業界の再編成に関わる話。ちょっと似たような話は実は介護事業にもあるんですけども、今や生産性の向上はICT化ですけど、ICT化のためには、実は標準化及び規模の拡大が必要になるので、このあたりの業界再編成まで視野に入れていらっしゃるのか。このあたりはどういう見込み

を持っているのかということについて、どうなんだろうなと思ったんですけども。

取りあえず以上です。

【上山座長】 どうもありがとうございます。

松田さん。

【松田委員】 大きく3点、コメントです。

1点目は今の佐藤委員、工藤委員のお話ともちょっと重なるんですけども、やはり生産性の向上をしたからといって新3Kになるという、この結びつきはちょっとよく分かりません。したがって、労働をどうするかというところにもう少し詳しい説明、及びいろいろな施策が必要なのではないかと思います。これが1点です。

2点目は、建設プロセス全体を3次元データでつなぐということで、それによって新技術、新工法、新材料の導入その他を加速化するとありますが、建設業界内をつないただけでは、恐らく新材料の導入ですとか、そういうものにおいては不足であろうと思います。すなわちほかの業界との連携であるとか、例えば化学業界で様々な新材料というのも出ております。そういったことがないと、何か新しいイノベーションというところにつながらないではないかというところが2点目です。

それから、3点目は、最初の数字を見ると、もう圧倒的に中小の地場企業が多い中で、この方々が、i-C o n s t r u c t i o nの旗を振ったからといって、I C Tにすぐ踏み出すにはかなりハードルが高いと思います。それゆえにいろいろ施策も打たれていると思うんですけども、端的に、やはり金銭的な補助というのが必要ではないかなと思います。それが恐らく呼び水になると思いますので、そういったことについてどうお考えなのかということも、教えていただければと思います。

以上です。

【上山座長】 加藤さんから、どうぞ。

【加藤委員】 2点お話ししたいと思います。

1つめは、少し話がドメスティック過ぎるのではないかという点です。少なくとも国際比較はしたほうがよいのではないのでしょうか。アメリカが先進的と言われているとは思いますが、その一方で、私の知り合いのベトナム人からは、東南アジア諸国でもi-C o n s t r u c t i o nの普及が進んでいるのに、日本企業が来ても全然対応できないのはどうなっているのかという話を聞いたりもします。日本が他国と比較したときの優位性あるいは劣位性かもしれませんが、国際的な位置づけをきちんと整理して、どこが課題なのかを国際

競争力の観点からも議論すべきなのではないでしょうか。

2つめは、単に同じ工事を効率化してコストダウンしますというのを目指すだけではなく、i-Constructionを通じて新しい都市とか、新しい建設などの新しい価値の創造を目指すことが、必要なのではないのでしょうか。i-Constructionによってどういう国土や都市をつくることを考えているのかということについて、もし議論が行われているのならば説明を追加していただければと思います。

以上です。

【上山座長】 ほかの先生、いかがですか。

山本先生、いかがですか。

【山本委員】 1点あるんですが、今の加藤先生の話の延長なんですが、生産性アップ以外に、やはりその工事技術の向上とかいうこともあるかと思うんですが、その定量的なデータをぜひお示しいただければと思いました。

以上です。

【上山座長】 それじゃ、私もちょっと意見があるんですけど、これ、生産性という言葉を使う以上、やっぱりその生産性の定義が必要だと思うんですね。それから、これ、副題が非常に気になるんですけど、「建設現場の生産性革命」と言っている以上、現場で本当に生産性が上がらないといけないと思うんですね。そういう意味で言うと、現場の生産性をどうやって測るのかというと、佐藤先生がプロですけど、当然、労働生産性と資本の生産性と両方見ないといけないですよ。

しかしながら、佐藤先生もおっしゃったとおり、問題意識のところは、どっちかということと人手不足とか労働生産性のほうに偏っていて、それをICTで解決するという要素はあるけれども、経営規模が小さ過ぎる、資本の資本投下が少ないとか、機材を買っていないとか、そもそもインプットが足りないという、問題なんかも、きっちり入り口で整理する必要がある。最終的には、どこかに絞っちゃっていいと思うんですけどね。労働生産性とか、中小企業だけとか。しかし入り口が日本全体の建設現場の生産性を上げたいということになっているので、そもそも建設現場というのがここに挙がっているようなものだけなのかですよ。これは、公共事業だけみたいと思うし、政策評価の対象となっている現場の実態の定義をまず最初にやる必要がある。

それから、現場の生産性を上げようというんだったら、会社の生産性を上げないと絶対上がらないし、もっと言うと、発注者の生産性が低いので、公共事業の場合は生産性が上がる

ない。途中で仕様変更を急にやっちゃうとか、年末になってどかっと工事を出すとか、それをやめるだけでも生産性は上がる。

だとすると、発注者革命のほうが重要で、現場の生産性以前じゃないかという話に至る。多分、序章か何かで、そもそも建設現場の生産性が今こうなっていると、その原因は分解するところというふうになっていると、いろんな課題があるんだけど、ICTが関係するものとしらないものところというふうになっているという何か整理をして、するところについてはこんなところですよという洗い出しをして、その上で、理論値としては、ここら辺でこれぐらい上がるはずだみたいな、そういうのを序論で最初にやる。次に、超現実論として、国交省が——これは政策評価だから——既にやってきたこととか、今やっていることを評価しないといけない。今までどんなプロジェクトを、どんなお金をかけて、どこでやってきたか。民間の現場に補助金を出してやってきたのか、あるいは掛け声で民間の皆さんやってくださいと言っただけか。あるいは、技術開発をお金をかけてやった。その辺の、国交省は何をやったのかが今日は全然なかったんですよ。

非常に重要なところで掛け声運動だったら業界の自主点検をやらしてもらって、それを我々が評価したほうがいい。国交省がやったことの評価だったら、組織、人と金を我々がどのように使ったのかと、その使い方がよかったのかどうかという国交省の自己検証になる。そこが非常にぼやけています。現場の生産性と言っちゃったから、主語が非常にはっきりしない。

間口はとにかくどうしても広くなっちゃうけど、役所がやったことを点検したいというのか、業界の皆さんと点検しましたというのか、両方やるのか、そこら辺を最初に交通整理といえますか、見極めを。一言最後にどうぞ。

【森戸技術調査課長】 冒頭、一問一答はしないというお話でございましたので、包括的に申し上げますと、今いただいた課題はそれぞれまた整理をさせていただきたいと思いますが、現実、我々の悩みというか、苦しんでいるところだけ、ちょっと吐露させていただきますと、今、最後に座長のお話もございますけれども、やはり我々にできるのは公共工事、地方公共団体も含めてですけれども、その発注する工事の世界で何ができるかというところでございます。なかなか民間のところは、その請けていただいている事業者さんが、それを民間工事でどうやっていただくかというところになっていますので、ある意味、掛け声運動に近いところもあるかもしれないということを、ぜひ委員の先生方に御理解をいただきたいなと思ってございます。

ただ、先ほどお話に出てきましたように、盛りだくさんというところ、いろんなところに今ちょっと目が向いているのと、それから、もう一つは、松田委員からもお話がございましたけれども、新3Kにどうつながるのか。実は新3Kのところには直接の効果を求めているとか、そういうところでもないんですけれども、やっぱり業界全体をよくしたい。あとは発注者というお話もいただきましたので、そのあたりをどううまく交通整理ができるのか、また検討させていただきます。また引き続き御指導をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

【上山座長】 じゃあ、よろしくをお願いします。

じゃあ、次、2番目、無電柱化について聞きたいと思います。

道路局、お願いします。

【荒瀬環境安全・防災課長】 道路局環境安全・防災課長の荒瀬でございます。よろしくお願いいいたします。

資料に基づきまして、御説明をさせていただきます。

1ページは、取組方針ですので飛ばさせていただきます、まずは2ページで、無電柱化の目的ということで、無電柱化の目的としては、防災、通行空間の安全・快適性の確保、それから、良好な景観形成等々でございます。防災につきましては、昨今、台風の関係で、電線の防災についても議論がされているところでございます。

3ページでございます。無電柱化の変遷でございますが、無電柱化は、昭和61年から第1期の電線類地中化計画——後で御説明をいたしますが——策定をしまして、地中化を進めているところでございます。昔は、戦後復興の中で電力需要を確保するために、とにかく要請があれば電気・通信は供給しなければならないという中で、道路につきましても義務占用ということで、電柱を建てたいということであれば、必ずそれは建てさせるというところで、占用を認めるということになってございましたけれども、61年から電線類の地中化計画を進めまして、平成7年に電線共同溝法ということで、電線共同溝の整備をしっかりとするための法律ができて、電線・電柱の占用を制限したところでございます。この際に、道路の掘り返しの防止などや景観の関係から、道路管理者が道路の管路をまずは作ると。それで、電力通信事業者がその管路の中にケーブルを通して、それから地上機器を設置して、電柱・電線を撤去するという仕組みになってございます。

その後、平成28年に、これは議員立法でございますが、無電柱化の推進に関する法律が成立しまして、その法律に基づきまして、無電柱化推進計画を平成30年4月に策定してい

るところでございます。前回の無電柱化推進計画が3か年の計画でしたので、今般、昨日でございませけれども、新たな無電柱化推進計画を策定したところでございます。

4ページが、無電柱化のイメージを示させていただいております。色で分けておりまして、青色が道路管理者が負担するもの、赤色が電線管理者が負担するものでございまして、管路とともに、トランスなどを設置する特殊部がございまして、そういうものが結構地中の中では大きなものになってございます。右に費用負担を上げてございますが、大体キロ当たり5億余りかかっておりまして、おおむね、電線管理者、地方公共団体、国が3分の1ずつを負担しているところでございます。

5ページをお開きください。地中化方式の変遷でございますが、先ほど申しました昭和61年、第1期の地中化計画の中では、キャブシステムといいまして、1メートル余りの大きな側溝に柵のようなものをつけまして、そこに電線を全部収容しておりましたけれども、電線共同溝法に基づきまして、管路を埋めてコンパクトにしております。11年からは、その管路の中に全部まとめまして、よりコンパクト化した上で、最近ではよりコンパクトにということで、浅層埋設や小型ボックスの中に電線を収容するというもので、実際には行っているところでございます。

6ページが、無電柱化の事業手法の変遷でございますが、電線共同溝法を施行する前後で、大きく手法が変わってございます。電線共同溝法を施行する前は、キャブシステムといいまして、先ほどの大きな側溝の中に柵をつけて入れたものでございますが、それ以外に単独地中化が約半分を占めてございました。電線共同溝法ができた関係で、電線共同溝でするものが約9割という状況になってございます。

7ページは諸外国との比較で、東京23区、大阪でも1桁台のパーセント、ロンドン、香港、シンガポールなどは100%の地中化が進んでいるという状況でございます。

8ページが整備延長の推移でございまして、昭和60年、61年から第1期の計画で、第5期の計画まで、大体整備延長はずっと、年間当たり200キロから440キロまで伸びたんですけれども、21年からのガイドラインによる計画につきましては少しペースがダウンしまして、年間250キロという状況でございました。そこで、これじゃいかんということで、議員立法で無電柱化推進法が平成28年に成立しまして、無電柱化推進計画を立てて、年間1,400キロ、3年ということで計画を立てた上で、後ほど御説明をしますが、防災・減災、国土強靱化の関係で重要インフラ点検を受けて、臨時特例の措置で、3年間で1,000キロの上乗せをしたところでございます。

9 ページが、無電柱化の推進に関する法律でございます。目的、基本理念は、ここに書いてあるとおりで、責務等につきましては、国としては無電柱化に関する施策を策定・実施、地方公共団体は施策を実際に策定したり実施をする、事業者は設置抑制・撤去に努めるとともに技術開発を進めていくということになってございまして、無電柱化推進計画を国土交通大臣が策定して公表することになってございます。都道府県・市町村につきましては、それぞれの無電柱化推進計画を策定して公表することを、努力義務とされているところでございます。右に施策を書いておりますが、無電柱化の日ということで11月10日を定めるとともに、広報・啓発活動を含めて、しっかり推進をしていこうという法律になってございます。

この法律を受けまして、10ページ、11ページが、平成30年から令和2年までの無電柱化推進計画、3年間での計画になってございます。右下にございまして、1,400キロの無電柱化が必要ということにしております。進め方につきましても、無電柱化の地域の実情に応じた手法ということで、左下に電線共同溝方式、自治体管路、要請者負担、単独地中化などを、ここに記載させていただいているところでございます。

11ページが、総合的、計画的に講ずべき施策ということで、財政措置も含めて記載をさせていただいているところでございます。

12ページが、先ほど申しました防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策でございまして、平成30年の台風の電柱倒壊を踏まえまして緊急点検を行った結果、緊急輸送道路1,000キロについて工事に着手をするという計画で、上乗せをしているところでございます。

13ページ、14ページが、今般、昨日、5月25日に策定をしました、新たな無電柱化推進計画でございます。この中で取組姿勢として、新設電柱を増やさない、緊急輸送路道路については電柱を減少させる、徹底したコスト縮減、さらなるスピードアップということをと、取組姿勢の3つの柱にしております。役割分担として、防災・強靱化、交通安全、景観形成・観光等につきましては、それぞれが役割分担を持って主体的に実施をするということにしております。右下にございまして、新たに4,000キロの無電柱化が必要ということにしております。

14ページに、新設電柱の抑制につきましては、新設電柱の増加要因をしっかり調査・分析をして、3年度中に取りまとめるということにしております。必要性につきましては、先ほど法律の中で申したとおりでございます。

時間がございませんので、16ページ、評価の視点で現状分析をしっかりといたしまして、7万本増加しているという状況がはっきり把握できておりませんので、関係省庁と連携をして増加要因をしっかりと調べるところ、それから、課題をしっかりと設定して、コスト縮減、それからスピードアップも含めて、しっかりとヒアリングをして、今後、解決すべき課題を設定した上で、課題解決のための施策を、低コストなどを含めて行っていきたいと思っております。

17ページ、18ページは、今の現状分析でございます。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。

19ページでございますが、アンケートした結果、コストが高い、調整が困難、期間が長いということが、自治体のアンケートでも明らかになってございます。

20ページが、これまで進めてきた低コスト手法の内容でございます。

21ページ、実際に低コストの手法を3割の事業者で適用しておりますが、全体としては、約1割未満の事例が多数であったという状況でございます。

新設電柱につきましては、22ページでございますが、緊急輸送道路の上で新設電柱の占用を禁止して、現在までかなり取組が進んでいる状況でございます。23ページ、区域内、区域外で、区域外につきましては沿道区域を設定して、届出勧告制度を創設したところでございます。

以上でございます。最後に25ページ、政策への反映の方向ということで、課題の深掘り、施策の改善策を検討してまいりたいと考えてございます。

26ページは第三者の意見をお聞きしている状況でございます。

以上でございます。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

じゃあ、委員の方、どうぞ。どなたからでも。

佐藤さんですか、どうぞ。

【佐藤委員】 よろしくお願ひします。この無電柱化の話は多分、随分前に行政事業レビューか何かで取り上げた記憶があるんですけども、これ、目的が3つに分かれていますよね。つまり、防災というのと、景観というのと、それから安全性というのと。あのとき問題になったのは、これ、それぞれが対象となる道路というか、領域が違うよねということで、もし防災だというのであれば、基幹道路の周辺にある電柱というか、そういうところを主体に入れていって、そこが切れちゃうとほかのところにはばつと影響が行きますので、やっぱり

主要な電柱というか、主要電柱と言うと変ですけど、そういったところを重点的に地中化させていくと。具体的には多分、幹線道路のところとか、そういったところが念頭にあったと思うんですね。景観であるとか、やっぱりこれはきれいな観光地での話になっちゃいますよね。安全性ということでは、多分、通学路とかを前提にしていると思うので、小さい道路だと思うんです。狭い道路のところにはわざわざはみ出すようにして電柱があるので、それが危ないよという話ですよ。

なので、何が言いたいかという、どれをプライオリティーとして持っていくのかということがあって、それぞれの目的によって全く違うということで、これはどうだったんだろうという議論があったんですけど、これ、国交省さんとして全部が同じぐらいのウエートなのか、今は国土強靱化だ、防災だと言っているんで、防災が中心になるのか、この辺はどうなんだろうというのと、あと、さっきと同じ質問なりますけど、それぞれについても補助金があったような気がするんですよ、景観は景観で。その補助金との絡みってどうなっているのかと。この辺は、コメントですけど、整理があっただけいいのかなと思いました。

取りあえず以上です。

【上山座長】 ほかの方。

工藤さん。

【工藤委員】 ありがとうございます。今の佐藤委員がおっしゃったことと若干関係するんですが、私もやっぱりこの3つの目的と、つまりそれに対して対象が異なるので、何に優先順位があるのか。恐らく、私も聞いていて、当時のものと、今だと例えば自然災害の激甚化に伴って、あるいは国土の強靱化で防災が優先するのかなともちょっと思うんですけれども、どうなっているのかなとちょっと思いました。

それと、そういう意味では、政策手法は比較的それぞれについてははっきりしていますが、全体のプライオリティーが分からないと、全部満遍なくやっていくのか、それとも何かを集中的に先にやるのかとか、その辺がちょっと見えなかったのと、せっかく今回は評価視点とかははっきりしているんですが、よく考えてみますと、評価の視点が3つあって、現状分析はどれについても必要ということは分かるんですけども、明らかに16ページ、②の「無電柱化を進める際の課題設定」は、恐らくこの目的によってかなり変わってくるので、それを全部やっていくのかどうかというのがちょっとよく分かりませんでした。これも必要なのかなと思いました。

それと、あともう2つですが、1つは、やっぱり国際比較をすると、日本が、非常に東京

が世界的にはかなり遅れているということがよく分かるんですが、そういう意味では国際比較があってもいいのかなと思いました。なぜ日本がこれだけ遅れてしまったのか。

それから最後に、やはりこの場合に、国交省がやるべきことを考えますと、地方自治体を主なステークホルダーとし、地方自治体の方が実際に無電柱化をするとき、例えば事業者と調整しながらやるときの諸問題を解決するということなんですけれども、恐らくその手法が、今までの例えば補助金とかいろいろな形が、本当に有効だったのかどうかということで、それに近いのが、16ページだと③「低コスト化などの課題解決のための施策改善」となっているんですが、本当にこれだけに絞っていいのかなという気がしましたので、ちょっとそこのところをもし御検討いただけると幸いです。

以上でございます。

【上山座長】 じゃあ、加藤さん、松田さんの順番。

【加藤委員】 2点あります。まず、先ほど地域の無電柱化に関して、プライオリティー付けが分かりにくいという話がありましたが、一応、防災、安全、景観にプライオリティーが置かれていると私は理解しています。ただし、逆にそのプライオリティー付けをしていることが、誤ったメッセージを出している可能性はないでしょうか。つまり、これらに問題がないエリアならば、どんどん電柱を作ってもいいのだと、逆に思われていないかと少し不安になりました。もちろんプライオリティーをつけるほうが政策上は望ましいのですが、それとは別に、日本の景観や安全安心を考えれば、いかなる道路でも無電柱化を進めていくことが大前提だということを、きちんと言うべきなのではないかと思います。

もう一つは、無電柱化が進捗しているところとしていないところがどういうところかが、今の資料では見えなかったもので、都道府県別や市区町村別でいいので、地図などを作成して、ビジュアル化するとよいのではないのでしょうか。

【上山座長】 じゃあ、どうぞ。

【松田委員】 2点です。まず、現状分析というのをぜひ徹底的にお願いしたいと思います。私もそう詳しいわけではないんですけれども、圧倒的に欧米に比べて遅れている状況であるとか、無電柱化法ができたにも関わらず電柱が増えているというのは、正直、非常に驚きました。この原因。それから、家屋新築などによる供給申込み対応や太陽光等の再生エネルギーと書いてありますけど、もしそうであれば、そちらの方面に対しても何か手を打たなければいけないということなので、ぜひ現状分析をお願いいたします。

それから、先ほど、もう1点だけ、プライオリティーの点で言うと、防災というのがやはり私も優先すべきではないかなと思うんですけども、そうすると、都市部の第一次緊急輸送道路の無電柱化計画の目標が42%というのは、あまりに低過ぎやしないかというところはちょっと気になりました。プライオリティーとともに、そのあたりの目標設定についても、また教えていただければと思います。

以上です。

【大串委員】 お願いします。

【上山座長】 どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。もう本当に10年ぐらい前から、この無電柱化は、道路の基本政策部会等でも非常に議論になっていると思います。いまだに新設のものが存在しているということが、ちょっとびっくりなんですけれども、逆に言うと、国が直轄している道路上ではもう作らせないということは徹底していただくということを、評価事項の1つに据えていただきたいと思います。あと、これは主体が多分違ってくるんですね。防災はかなり国が入っていくところなんだろうけれども、安全性ですと自治体もかなり絡んできますし、景観になってくると、例えば道路の基本政策部会では、道路の特定の地域、例えば観光エリアが無電柱化して非常に評判がよくなって、また道路が拡幅されたような状態にもなっていますので、安全性も増した、事故が減ったとか、いろんな評価軸があると思うんですけども、まず、やはり防災、国が直轄しているところをしっかりとやっていくところを基軸に置いていただいて、あとは安全性という意味での自治体がしっかりとやる場所、景観という意味での地域にちゃんとやっていただけるような仕組みという形で色分けをして進めていって、それぞれ競わせるような仕組みもいいのかと思います。

以上です。

【上山座長】 ほかの方は……。山本さん、ありますか。

【山本委員】 これは昔から言われていることなんですけど、お金がかかるので、やはり費用負担が今3分の1ずつというところ、ほかの省庁でも話題になっているようなことも含めて、少し検討していただければと思います。

以上です。

【上山座長】 私は、これほどここまで掘っていくのかという話が気になる。単純に見るんだったら、まさにおっしゃっているとおり、16ページの7万本も増えた。原因は何なんだと。いろんな理由はあると思うんですけど、それをちゃんと整理して、それを潰すにはどう

すればいいかという議論になる。しかし電柱産業というのがあるわけですよね。これで食べている人もいて、ビジネスモデルを転換しないと変わらない。ダムを造るのやめて植林ビジネスに転換するみたいな、産業構造の転換みたいな話とセットじゃないと駄目で、あるいは、むしろもう電柱禁止法とかをつくっちゃって、がちっと最初から禁止する。そのどっちかをやらないと、「無電柱化」は建前だと思うんですよね。日本はこういうものが多いんですけど「無電柱化する」とか言いながらできていない。それでいて「欧米に比べて遅い、遅い」といつも騒いで30年みたいな。

だから、そもそも無電柱化を本当に全部するんですかというところの整理がやっぱり要ると思う。山奥でどうせこれから人が住まないようなところを、無電柱化したって意味ない。そもそも無電柱化絶対主義というのが本当にそうなんですかというところまで。私はやっぱり市町村長とか、住民とか、事業者とかの本音を聞いたほうがいいと思う。無電柱化したくないと言っている首長もいます。金がかかるのは嫌だと。観光客は来ない、田んぼの中の一本道という地域もいっぱいある。もしかしたらこの国際比較の7%の母数も関係ないところまでやるから、こういう数字になってしまう。というようなことも含めて、根っこから1回、局としては考えていただいたらいいと思うんですね。

一方で、政策評価なので、もともと無電柱化の法律があり、予算もあるので、実際の政策評価の作業としては、この無電柱化事業として、実際に役所がやっているものについて全部棚卸ししていただいて、それが現場のどこにどういうふうに使われているのかというのを1回ちょっと見ていただいて、その事業が費用対効果上、意味があるのかとか、そこを見ていただくん。

ゼロにするべきだというんだったら、もうこの法律を改正して、電柱禁止法にしろという話で終わっちゃうわけです。政策評価の結果としては。多分それはリアリティーがないので、じゃあ、実際どうするかというと、さっき言った電柱産業を何か穴埋め産業に転換する方法とか、何かそういう現実的なことを考えていかないと、やっぱり変わらない。

この7%という数字を、何か日本は遅れている、駄目だ、頑張ろうみたいな感じで、掲げることへの疑問がある。母数をもうちょっときめ細かく整理する。さっき佐藤さんがおっしゃったように、3つの領域においてはやっぱり絶対ないほうがいいとかなる。この7万本がその3つの領域にあるのかどうか、あるとしたら何でできてしまうのかの分析をやっていただく必要がある。景観法とか、ちょっと国交省の枠を超えたところの、あるいは東京都が自分で予算をつけているとか、枠を超えたところもあるんだけど、一旦ちょっと全部見てい

ただいたほうがいいような気がする。

これは一般国民から見ると、やっぱり日本全体の電柱が、既存のやつも含めてなくなるといことだというふうに読むと思うんですね。だから、最初は入り口は広いと思う。だけど、我々は新設をやめようと思っているだけですとか、あるいは、こういう領域を優先順位で考えているんですとか、絞り込んでいかなくちやいけなくて、絞って、やっぱり本質的にそうだよということに関してでも進んでいないという、そこだけが深刻だと思う。ところが大味で見えていくと、外国に比べて遅れている、駄目だ、もっと頑張ろうで終わっちゃう。ちょっと深掘りをしていただくという意味では、やっぱり事業者の本音とかをちゃんと聞いたほうがいいのかと思う。法律が何かきれいな建前になっていて、現実からそもそも乖離しているんじゃないかと思う。

ということで、報告書、この政策評価の枠組みで、紙に書いて出して、物事が動く領域と、そもそも政策の在り方を総点検してもらおうという話と、ちょっとずれがあるような分野のような気がしますけど。

【荒瀬環境安全・防災課長】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【荒瀬環境安全・防災課長】 今般、昨日策定しました無電柱化推進計画、新たな計画の中では、主体となる者をしっかり定めて、防災関係につきましては道路管理者、それから、長期停電などの電線のほうの幹線道路については電線管理者がしっかりやるべきだということ、しっかり主体を……。前回のときには手法しか書いていなかったんですけども、主体をしっかり決めてございます。景観の関係は、自治体がしっかり主体となってやるんだというようなことを、前回の計画と、かなり突っ込んでやったところがございます。

それから、新設電柱が増えている件につきましては、サンプル調査でございまして、それが本当に7万本も増えているのかどうかというのはしっかり調べていくというのを、今年度、四半期ごとにしっかり調べて、それを公表するというのも、経産省を含めて、電事連も含めてしっかり合意をして、この計画をつくってございますので、しっかり進めてまいりたいと思います。

プライオリティーにつきましては、やはり全部の電柱を取っていく、山の中まで電柱を取っていくというのは現実的じゃないと思ってございまして、防災につきましても、市街地の緊急輸送道路に限ってしっかりやっていくとか、そういったところを……。そういうところについては、直轄を含めて、緊急輸送道路については先ほど御説明しましたように、約8割、

9割でもう新設は認めないということをまずやって、既設を次に展開していくと。既設もいきなりやろうとすると、なかなかできないので、まずはとにかく新たなものは作らせないという中で、面的開発で増えているところもございますので、これについては都市局等を含めてしっかりやっていこうというところも考えてございますので、またいろいろ御指導をいただきながら、しっかり詰めていきたいと思っております。

【上山座長】 ありがとうございます。

【荒瀬環境安全・防災課長】 どうもありがとうございます。

【上山座長】 それでは、次、空港安全確保に移りたいと思います。

今、4分遅れですので、若干押していますが、よろしくをお願いします。

【小熊安全企画課長】 よろしくお願ひいたします。

では、空港の安全の確保につきまして御説明させていただきます。安全企画課長の小熊と申します。

資料を1枚めくっていただきますと、取組方針でございます。こちら、後ほど御説明いたしますので、割愛させていただきます。

2ページからが中身の説明になりますが、先に4ページを御覧になっていただいでよろしいでしょうか。今回の空港の安全の確保といった場合のイメージを持っていただきたく、まずこちらを見ていただきたいと思ひます。真ん中のほうに絵がありますけれども、いわゆる空港といった場合の、今回対象となる施設とか作業といったものでございますが、滑走路、それから誘導路、エプロン、着陸帯、こういったものが施設になっております。また、黄色い線で囲ってございます。これを制限区域と言ひてございますが、この離着陸の安全を確保するために、立入り制限などをかけているエリアということになります。

この中で実際に行われている作業といたしまして、下のほうにございます、旅客搭乗橋、ボーディングブリッジと言われるものを航空機に装着したり、手荷物などを車両で運ぶ、それから、航空機を専門車両で牽引する、それから、旅客をターミナルビルから運ぶ、また修繕工事、こういったところが、この空港の安全確保の作業のイメージになってくるところでございます。

また2ページに戻っていただきまして、我々の今の取組の仕方につきまして、まず経緯から御説明させていただきます。国連の専門機関でICAOというものがございまして、このICAOの決定に基づきまして、平成13年から航空安全プログラムという動きがございします。実際には平成26年から航空安全プログラムという形で、航空当局と、それから、航

空機の運航とか管制、空港管理、こういった3分野の動きを事前予防的に取り組むということで取り組んでいる、航空安全プログラムというものがございまして、これにつきまして今回の評価の対象としていくと。特にこのうちの空港分野につきましては、平成28年度から、安全指標、目標値の設定をして取り組んでございますので、これを対象として今回やっていきたいと思っております。

左側のほうで、これまでの経緯等を説明してございます。平成13年に、このICAOで安全管理システムというものの導入の義務化がなされてございます。これを踏まえまして、平成17年に、空港分野の業務提供者のほうで、SMSの整備基準というものを作成してございます。このSMSというのは、いわゆる運輸安全マネジメントに似たようなものでございまして、民間航空に係る業務提供者が、それぞれ安全管理に係るリスクを自主的に管理するために、組織全体として事前予防的対策ということで、継続的に取り組む仕組みでございまして、これにつきまして、平成17年度から整備しているところでございます。

さらに平成22年に、ICAOのほうで国家安全プログラムというものの策定の義務化がなされまして、いわゆる各国の規制機能と、それから実際にその業務提供を行うプロバイダ、その両者に対しての仕組みが義務化されてございます。これが25年に附属書という形で制定されまして、これを日本でも航空安全プログラムということで、26年4月から適用してきているということでございます。

1枚めくっていただきまして、続きまして、その対象施策の実際の航空安全プログラムのイメージでございすけれども、これにつきまして、安全当局のほうでレギュレータとしましては、まず安全指標・安全目標値を設定して、このプロバイダ側に安全達成度を継続的に測定・監視するという仕組みでございす。

右下にございすとおおり、先ほど申し上げました空港以外に、航空運送、交通管制と、3つの分野に分かれてございすけれども、それぞれこれは専門技術、経験を有したレギュレータ、航空安全当局が監督を行うという形になってございす。今般の政策レビューにつきましては、この中でも空港分野に着目いたしまして、平成28年度から国の安全指標・目標値を設定して、ちょうど5年が経過しているところでございすので、今回見ていただきたいということでございす。

具体的にこの安全プログラムのイメージでございすけれども、ピンクと青のところでございすますが、レギュレータのほうは、安全基準の策定、国の安全指標・目標値を設定して、この目標値を達成するための取組を実施して、達成状況を確認し、必要に応じて見直しを行

うということでございます。プロバイダ側は、国の安全指標を踏まえて、自らも安全指標・目標値を設定して、事前予防的に取組を実施していくという形になってございます。これをPDC Aサイクルで回していくという形になります。

4 ページのところは、先ほど御説明したとおり空港の施設のイメージでございます。

特に空港分野の取組につきまして、5 ページのところでも御説明しております。先ほど御説明したとおり、PDC Aサイクルを回すということになりますけれども、この取組につきまして、まず具体的な規程でございますが、例えば航空法の中で、空港の設置者は保安上の基準に従ってやらなければならないということで、保安管理規程を定め、また、空港の設置者は安全管理システムを整備するという形になってございます。

具体的には、この真ん中のところを見ていただきますと、航空安全当局に対して規程の届出をする。この審査を航空安全当局が行う。さらに、これに従って航空安全当局は監査をしていくと。監査をして、実際にその管理規程とかが正しいかどうかを見て、それに従って空港の設置者は改善計画の実施等をして、さらに保安管理規程の見直し等も行っていく。こういう形でプラン・ドゥー・チェック・アクトという形で回していくという仕組みになってございます。

監査につきまして少し詳しく御説明いたしますと、6 ページのところでございますが、実際に監査といった場合には、一番上でございますが、定期的に3年に1回監査をするという形になってございます。それからもう一つ、SMS監査という形で各空港で行っている安全管理システムにつきまして特化して監査しています。これも大規模空港について3年に1回行うという形で、監査を進めてございます。監査につきましては、左側でございますとおり、幾つかの項目についてしっかりチェックをしているところでございますが、この監査の結果については、右側でございますとおり、幾つかの分類に分けて指導を行っていく。一番厳しいのは、不適切事項というものがあつた場合には、不適切事項という形で通知をして、改善計画等の作成・提出などを義務づけていく。このような形で監査を行っていくということになってございます。

具体の評価の目的・必要性のところでございますけれども、先ほど御説明しましたとおり、この航空安全プログラムは5年が経過してございますので、各空港について、先ほどの監査をちょうど2回、もう既に行っているということで、1回目の監査の状況を反映している、この結果が分かってくるということで、これを見る必要がある。それから今、空港経営改革というものも進んでございますので、この運営委託前後での状況を見ていきたい。それから

もう一つ、ドローンの侵入とか災害時の空港アクセスの確保、こういった課題の重要性が大分増してきている中で、基準の中身が少し変わってきまして、機能確保基準という形で新しく改定してございますので、これに向けて、これまでの保安上の基準での状況をチェックするという形でございます。

それから、評価の視点でございます。次の8ページのところを御覧になっていただきますと、安全指標、まず1つ目は、安全指標の設定に関する考え方をしっかり見ていきたいということでございます。具体的に、例えば安全指標につきましては、空港の航空事故の発生率といったもの、それから、重大インシデントと言われる、事故まで至らないまでも事故の手前のところのインシデントの発生率、それから人の死傷または航空機が損傷した事態が、制限区域内での地上での作業で起こった発生率、こういったものが定められてございますので、この状況を見ていきたいと思っております。

それから、評価の視点の2つ目でございますが、次の9ページでございますけれども、大規模空港で安全管理システムと言われる、先ほど申しました、事前に予防的に行うPDCAの状況が、しっかりなされているのかといったところも見ていきたい。

最後に3つ目として、中小規模空港の安全文化の醸成状況といったところも見ていこうということでございます。

すみません。最後、評価の手法としましては、先ほどの指標・目標値の達成状況、大規模空港の安全管理システムの確立状況などにつきまして、分析していくことになります。これを毎年の航空安全プログラムでチェックしていくことで、12ページのところで反映していきたいということでございます。

残りのところ、現在の検討状況につきまして、指標の状況ですとか、先ほどの安全管理システムの確立状況、こういったところを数字で示させていただいているところでございます。

すみません、ちょっと駆け足になってしまいましたが、以上でございます。

【上山座長】 はい、どうも。

質疑に入る前にそもそも論なんですけど、13ページ14ページにあるようなことが、インシデントといたしますか、安全でないという事例ですよ。

【小熊安全企画課長】 はい。

【上山座長】 分かりました。それで、今回のテーマが空港の安全の確保ですよ。

【小熊安全企画課長】 はい。

【上山座長】　　ということは、この13、14ページにあるようなことがない状態をどう目指すかと、これが政策評価ですね、そもそも。

【小熊安全企画課長】　　はい。

【上山座長】　　それで、ちょっと出てくる疑問は、それを実践するための手段というのはいろいろあると思うんですよね。各企業における努力もあるし、空港管理者がいろいろ自分でやっていることもあるし、あるいは、もう航空法で規制をかけているとか、いろいろある。その中でSMSだけに絞って、SMSが既にもう監査を2回やっていて、その監査結果をさらに政策評価するというのは、私はおかしいと思います。だから、SMSに絞るところのそもそも妥当性みたいところは、別途しっかり議論する必要があると思います。

　　もしかするとSMSはもうできているという前提で、通り過ぎすべきテーマかもしれない。念入りに監査までやっているわけだから。にも関わらず、インシデントが減らないというんだったら、インシデントの分析そのものをやらなくちゃいけない。私はこのSMSを評価するのかどうかというところは、ちょっと入り口で疑問があるんです。

【小熊安全企画課長】　　失礼しました。冒頭の2ページに戻っていただきまして、すみません。私の説明が駆け足になってしまったので、2ページ、3ページのところ、そのまきに航空安全プログラムの御説明をもう一度させていただきますと……。

【上山座長】　　いや、だから政策評価の対象は、航空安全プログラムなのか、それとも空港の安全そのものなのか、どちらか。それに対してだけ教えてください。

【小熊安全企画課長】　　そういう意味で言うと、今回は航空安全プログラムという、この施策が5年前にちょうどできたんです。それまでは、いわゆる何か事故があったら、その点だけを見ていたんですけれども……。

【上山座長】　　はい、分かりました。じゃあ、航空安全プログラムについてですね。だけど、2回、監査をもうやっちゃったわけですよね。

【小熊安全企画課長】　　その監査をやった結果なども踏まえてみていきたい。

【上山座長】　　事業者に対する、空港に対する監査を2回やったと。

【小熊安全企画課長】　　はい。

【上山座長】　　その結果、いろんなことが分かっていると。出来のいい、悪いとか、このあたりが弱いとか。

【小熊安全企画課長】　　はい。この安全プログラムのいわゆる効果というか、そういったところが、これまでの2度の監査を踏まえて見えてくるのではないかということでござい

ます。

【上山座長】 それで、12ページにあるのが一番分かりやすいと思うんですけど、こういうシステムが既に稼働しているということですね、12ページのね。

【小熊安全企画課長】 はい、そうです。

【上山座長】 今回は、だったら何をやるんですか。国交省がこのシステムを回しているということを自己点検するんですか。それとも、各空港が言われたとおりPDCAを回して、インシデントを減らしているかというところを見るのか。相変わらずインシデントが減らないのはなぜかというところを掘るのか。それとも全部やるのか。どれですかね。

【小熊安全企画課長】 そこは両方だと思っていまして、国交省が航空安全プログラムを回しているのも見たいですし、例えば地方の空港とか、そういったところがちゃんと自分でSMSをやって安全文化を醸成しているのか、その両方が見えるとよろしいのかなと思っております。

【上山座長】 はい、分かりました。

じゃあ、工藤さん。

【工藤委員】 ありがとうございます。港湾分野で似たようなことを今やっているの、ちょっと興味があったんですけども、私も上山座長と同じ疑問を感じまして、今回やっぱり、今日の御説明だと、評価の対象があまり明確でない。それに伴って、この評価の視点もよく分からなかったんですが、具体的な質問を2つと、1つコメントです。

1つは、まず、この大規模と中小というのが、どの程度の規模で分かれているのかがよく分からないので、後ろのほうに具体的な事例があるので、何となくは分かるんですが——参考資料のほうですね、これってやっぱり主要空港と、そうじゃなくて地方の空港で、特に地方の場合には、どこが設置管理者になっているかで異なるだろうということで、そもそも大規模と中小というふうに分けて、評価の視点②と③と分かれているんですが、これで本当にいいかどうかというのはちょっと思いました。

そもそもこれ、②と③、つまり大規模と中小では、恐らくこの安全管理の目的も手法も異なっていて、かつ、やっぱり空港側の対応だけではなくて、ステークホルダーですよ。13ページとかを見ると、結局はどこの会社がどうだったって、キャリアの問題になったりするんで、そうすると、空港だけではなくて、最終的にはステークホルダーも含めた上でのインシデントがどうなったかという話をしているので、じゃあ、実際、国交省として監査をしたこととそれとの関係性というのも、ちょっとここでは見えないのかな。それも、だから

見える化することが大事なのかなと思いました。

2つ目としては、そういう意味では、直接の対象というのは今回、相手方は空港設置管理者であって、その監査がどうなったかという話だと思うんですけども、最終的なアウトカムはやっぱり安全の確保というところにあるわけで、その関係性をもうちょっと明確にしないと、なかなかきれいな評価はできないのかなと思いました。

それから、3つ目としては、最後ですが、この評価の手法が今、①から③となっているんですけども、何というんですかね、②と③は、③は何か安全文化の醸成とかになっているんですけど、そうは言っても、結局はやっぱり安全でなければいけないので、そうなってくると思しる関わっているステークホルダーの量であるとか質が違う。それから、先ほどの地方空港の場合だと、やっぱり管理者の主体がそもそも違うので、それに対してどういう手法がいいのかみたいな話のほうが、明確なのかなとちょっとと思いました。

以上でございます。

【上山座長】 ステークホルダーって、結局グランドハンドリング会社が人材派遣会社からの指導を受けていて、その派遣元の管理能力とか、そういう話になってくるね、結局。

【工藤委員】 それもありますね。

【上山座長】 うん。それって、今回のこのプログラムを課すと、かなり先の先の先ですよ。空港管理会社がグラハン会社に注意して、そのグラハン会社が人材派遣会社に注意して、その社内で注意してみたいな、注意の連鎖の話になっちゃうので、実際起きているインシデントの原因はね。

だから、そういう実態のところまでやっぱり1回行ってきて戻らないと。多分、国交省はやることをちゃんとやっていて、終わっているんですよ。だから、このプログラムはちゃんと回っている。あまり政策評価の意義を感じない。空港側でやり切れていない空港は、中小の一部にあるかもしれない。だけど、空港はほとんどちゃんとしていると思います。その先のグラハンも、大体ANA、JALの系列とか西鉄とかだから、大体ちゃんとしている。でもその先なんですよ、多分。

というあたり、国交省としてどうするのという話なので、もしかするとグラハンの基準をつくりましょうとか、国民的目線からいうと、空港が安全になれば別にどうでもいいので、そっちをやってくれよみたいな話にもしかするとなるのかもしれない。

それで、このSMSプログラムは、確かに稼働して2回目だから、1回点検すればいいんですけど、その結果、何が足りないのかというと、今みたいな話が多分出てきて、このプログ

ラムと関係ないところか、あるいは上乘せか何か分かりませんが、そういったあたりの現場の生の生というところまで行かないとだめになる。やっぱり安全と言った瞬間、もう1かゼロかだから、SMSが稼働していますと言っても、1回何か起きたら稼働していないということになっちゃう。安全の問題というのは非常に難しい。役所がやることをやったって、事故が起きたら、やっていなかったことになっちゃう。一緒に考えるしかないですけど。

松田先生、ありますか。

【松田委員】 いや……。

【上山座長】 次、佐藤さん、ありがとうございます。じゃあ、松田先生、次、佐藤さん。

【松田委員】 ほぼもう上山座長がおっしゃっていただいたんですけども、私もプログラムが回っていて、監査もやっているというんなら、それでいいんじゃないかと思えないんです。だから、正直言って論点が分からなかったです。

ただ、論点として、例えば、こういうことって入っているのか、入っていないのかというのは分からないという意味でいくと、あくまでも例として、安全というのはもちろんゼロ・1で、安全じゃなきゃいけないわけですけども、この中にサイバーセキュリティの話とかというのは入っているのかどうかであるとか、それから、今、経営改革という話はありませんけれども、空港航空業界全体として、コロナ禍で瀕死の状況なわけですよね。そうすると、ここに書いてある経営改革で本当にいいのかとか、何かそういった論点立がないと、それをここで評価するということにはならないのではないかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 佐藤さん、ありますか。

【佐藤委員】 ありがとうございます。もう既に出ているところですけど、一応計画はつくりました、規制はつくりました、でもそれが実際、末端までどう行き届いているのかと。PDCAサイクルを回すのであれば、その末端まで目配りが必要かなという気がする。これは何か内部統制の問題かなという気はするんですけども。

もう一つ、さっきの最初の空港の安全というところで、こっちなかと思って話を聞いていたんですけど、そうじゃなくて、どっちかというところ、現場で事故はなかったのか、誰かけがしたりしなかったのかとか、何かその話が多いけど、今ならむしろ気になるのはテロとか、そういう人為的な破壊行為であるとか、それから、この間、関空でありましたけど、災害のときに船がぶつかっちゃいましたとか、思いがけないことってあり得るので、こういったものって、多分、今のSMSのこの話の中にはカバーされていないのかなという気はしたんで

すけれども、その辺、これまではどうだったのかということ、それから、これからどうするのか。国民の関心というところになると、どちらかというところのほうじゃないかという気はしたんですけれども。

取りあえず以上です。

【上山座長】 確かに。

加藤さん、まだおられますかね。

【久保田政策評価企画官】 退出されました。

【上山座長】 山本先生は。

【山本委員】 いや、特にありません。

【上山座長】 ほかの方はどうですか。

【大串委員】 じゃあ、一言だけ。

【上山座長】 はい。

【大串委員】 私は、成田空港のこの間の災害のときの情報発信の在り方というのを検討していきまして、やはり空港にアクセスする業者との関係性で情報発信体制をどうしていくかということ、何というんでしょうか、空港として機能していないところに人が移動する、それを未然に防ぐことによって、空港内待機者を減らすことができるということもありますので、今この最後のページに挙げられているような新たな課題を、どう今後織り込んでいくかということに視点を移されたほうが、我々の働きがいがあるかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 政策評価の費用対効果という話ですね。我々の働きがい。

【大串委員】 ええ。

【上山座長】 なかなかいい言葉ですね。

その辺で、だから、このインシデントの中身を1回具体的に整理していただいてということと、あと、今、各委員から出た新たな安全の定義といいますか、その辺も見るとどうですかね。それで、SMS監査でカバーできているものは、SMSをちゃんと徹底していれば、本当に減るんですかというところの検証。カバーできていないものがあれば、国交省としては別のものでもカバーするのか、ここに載せるのかという、その辺の話だと思う。だから、軸はSMS稼働後の現状ということでもいいけれども、やれていました、はい、オーケーという話じゃ多分なくて、ゼロ・1の安全だから、どんどん掘っていく。

あと、ヒヤリハットのレベルまで行かないと、深い分析はできないかもしれない。ヒヤリ

ハットは各空港の空港会社のところか、あるいはグラハン会社のところで止まっていると思う。管理者はちゃんとやっていると思う。管理者が何か失敗するというと、滑走路の上に何か置っちゃったとか、あんまりないと思う。だから、この4ページの下のグラハンの各社のいろんなヒヤリハットとかポカミスとか、そっちが実際はすごく多いので、そうすると、このプログラム自体の限界みたいな話になる。

さらに民営化というのは確かにそこに絡んできて、関係者の数が増えちゃう。だから、そうすると、直営の頃のほうがよかったみたいな議論も、もしかすると出てくる。でも時代も違う。昔だったら大丈夫だったのが、外の外注事業者が時代環境の変化で弱ってきている。だから、民営化のせいじゃなくて、実は10年前と今では、地域の労働市場の質が全然違うんですとか、そういう話も多いような気がする。だから民営化してどうかという論点を最初からアプリアリに入れるのは、どうかと思うんですよね。民営化したほうがガバナンスとかはうまくいっているけど、実際の非常時対応とかは、ステークホルダーの数が増え過ぎている。この間の関空の例もあるけど、中小空港の場合は民営化したから駄目になったということはないような気がします。

【小熊安全企画課長】 ありがとうございます。いろいろ御指摘いただきました。サイバーとかコロナとか、テロ、災害時など、先ほど、保安上の基準から機能確保基準ということで、機能を確保していくということをやらなきゃいけない状況になっていますので、そこに移っていく上で、ご指摘いただいたような課題についての検証みたいなこともやらなきゃいけないかなと。

それから、現場の末端までというところは、今現在もこの航空安全プログラムの中で、毎月、安全部会というものを開催して、年に1回、情報分析委員会というものを開催して、現場がどうなっているとか分析しているんですけども、そういったところを、もう少し深掘りしながらやっていく必要があるかなと。

あと、御指摘いただいたヒヤリハットみたいなところも、これはもう航空の世界では、ヒヤリハットを集めて分析するというのも実はやっているんですけども、そういったことも、御指摘も踏まえて、評価の中で勉強していきたいと思います。

【上山座長】 じゃあ、よろしくお願いします。

それじゃ、4番目ですね。地理空間情報の整備・提供・活用、お願いします。

【大木企画部長】 国土地理院の大木です。よろしくお願ひいたします。

よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【大木企画部長】 では、始めさせていただきます。私ども、地理空間情報の整備・提供・活用ということをテーマとして設定しております。

まず1ページ目を御覧ください。政策レビューのテーマは今言ったとおりですけれども、国土地理院では、測量法、災害対策基本法及び地理空間情報活用推進基本法に基づき、各種多様な地理空間情報を整備しています。その施策につきましては、今回、資料集として、参考資料としてつけさせていただきました。多岐にわたることから、今回のレビューでは、各法の基本計画の共通した重点戦略である防災・減災と、それを支える基盤整備、これに関する政策についてを対象としたいと考えております。

評価の目的は、国民生活の安全・安心の確保に貢献する地理空間情報を整備・提供し、一次ユーザー、ひいては国民の生活に資する活用をしていただくために、社会のニーズ、防災・減災等に関する現状及び課題を整理し、評価を行うことです。

昨今、地理空間情報に係る技術の進展、提供するデータの要求精度といったものが高まり、激甚化する災害に対応するため、施策の内容を定期的に見直す必要があると考えております。

2ページを御覧ください。今回のレビューでは、ここに掲げました防災・減災と、それを支える基盤整備について、表記の項目ごとに説明をさせていただきます。

次の3ページを御覧ください。まず、防災・減災の施策として、国土地理院の災害対応を御説明いたします。中央左の浸水推定図は、標高データを用いて浸水範囲と水の深さを推定し、水の深さを青の濃淡で表現した地図です。洪水時などに被害状況を把握するために、緊急に整備するものになっております。中央右の緊急撮影は、災害発生時において災害状況を、正確かつ迅速に収集・把握するために、航空写真を撮影するものです。また、この写真は、適宜、地図と重なるように歪みを補正したオルソ写真といった形にも加工・作成することもあります。下の段の地震時地殻変動把握、REGARDと申しますが、これは、全国に約1,300点配置している電子基準点といったセンサーを基に、位置の変化を每秒監視することで、地震に伴う地殻変動と、震源断層のモデルを速やかに推定するシステムです。どのくらいの規模の断層がどこに発生したかが分かるものです。

次の4ページを御覧ください。浸水推定図、緊急撮影した空中写真やオルソ写真、写真から、さらにそれを目で判読した被災状況、あとREGARDのデータ、これらは直接、またはメールなどで、国や地方公共団体等に迅速に提供し、これを用いた人命救助、排水等の初

動対応、災害対応、災害査定の効率化による迅速な復旧等に活用されています。また、一般には、国土地理院の防災サイトから公開することも行っております。

次の5ページを御覧ください。ここからは、この災害対応のデータの精度を支える基盤の整備の施策について説明いたします。

最初は測地基盤です。測ることです。我が国においては、測量法第11条で、測量の基準、我が国における位置の基準が定められており、国土地理院では、国家基準点という形でこれを維持管理しております。技術的には、左下のVLBIといった道具で、はるか遠くの天体から地球に届く電波を複数のアンテナ——これは国際協力で行いますが、これで観測・解析することにより、世界的に整合の取れた、地球上における日本の位置を正確に決定いたします。

次の右、電子基準点網は、この位置の基準を基に、日本の各位置の基準、ローカルな基準の骨格として、GPSなどの測位衛星からの信号を24時間365日、毎秒観測しております。

その右の航空重力は、これからの施策になりますが、日本のどこでも精度の高い標高を迅速に得ることを実現するために、航空機による重力測定を実施し、このデータを用いて、標高の基準を整備しているものです。

最後の右側は、干渉SARと言われる技術です。日本の地図作成衛星だいち2号、ALOS2号ともいいますが、この衛星から地表へ電波を発射し、返ってくるまでの時間を観測・解析する技術です。これにより、全国の地殻変動を面的に観測しています。この図にありますように、地震などがあると、このような縞模様で、どのくらい変化があったかを面的に把握することができます。この技術については、地震時や火山活動の際には、緊急解析も実施しております。

次の6ページを御覧ください。地図に関してです。まず、2.2の基本図ですけれども、基本図は、国土の管理や領土の明示に必要な、我が国の基本となる地図データです。電子国土基本図という名前で整備・更新をしております。この電子国土基本図は、地形図やウェブ上での地図など、様々な形態で一般に提供しており、幅広く活用されているものです。

また、標高に関しては、別途データを整理してありまして、国土地理院などが実施する航空レーザー測量、航空機からレーザーを出して、その反射時間で高さを得るものですが、この成果から、全国にわたる高精度な標高データを整備しつつあります。この標高データを浸水推定図やハザードマップを作成する際に活用し、地形の起伏に起因する各種の災害リス

クの把握に不可欠な情報として、整備しております。

次のページの主題図でございます。主題図は、利用の目的に応じて、特定のテーマ、主題を表現した地図です。災害用といたしまして、主なものといたしましては、土地そのものが持つ自然条件を表示した地形分類のデータ、特に活断層に注目して、その詳細な位置などを表示した活断層図、火山につきましては、火山活動によって形成された地形や防災の関連施設を表示した火山土地条件図などがあります。また、右下は、ちょっと変わったデータですが、自然災害伝承碑データ、これは過去に発生した津波、洪水などの自然災害に関する事項が記録されている石碑などの位置や、その内容に関する情報です。

次のページを御覧ください。ここでは、基盤的な情報がどのように外へ出ていくかということでございます。まず、通常は紙による刊行ですとか謄抄本の交付、最近ですと、国土地理院のホームページによる提供、また、地理院地図サイトからのダウンロードなどの形で一般に提供しております。この基盤的な情報は、位置の基準や様々な地図の基になっており、ハザードマップの作成ですとか、防災会議等の資料、防災・地理教育の教育用の教材、その他、街づくりをはじめとする様々な計画等に活用されています。

次のページを御覧ください。今回の評価の目的と必要性については、1 ページで触れたとおりでございます。

次の10ページに移っていただけますでしょうか。評価の視点ですけれども、これまで御説明させていただきました各施策、技術的なところに重きが置かれますけれども、その効率性、必要性、有効性の視点から評価を考えております。日々、技術を改良して効率性、即効性などを向上させておりますので、そういったものも評価になろうかと思っております。

次のページを御覧ください。11ページでございます。評価の手法でございますけれども、これは各施策の進展を示す指標が幾つかございますので、その指標の推移、また利用者からのアンケートの調査、今回の国土交通省政策評価会などの御指導や御意見をいただき、評価に持っていきたいと思っております。

次のページでございます。具体的な政策への反映の方法ですけれども、喫緊に、基本測量の長期計画、防災基本計画、地理空間情報活用推進基本計画の見直し、改定が予定されておりますので、こういったものに反映をぜひしていきたいと思っております。具体的には、位置の基準である国家座標に関する施策と技術力、即応力を生かした政策が重要だと考えております。

13ページにつきましては、検討状況です。これらの項目について評価を進めております。

最後の14ページは、関連する国土地理院内の私的諮問機関でございます。ここでも御意見を伺いたいと思っております。

以上です。

【上山座長】 今日、どういう情報を出しておられるかという、情報の整備状況の説明で終わっちゃったと思う。

【大木企画部長】 はい。

【上山座長】 その提供活用状況の評価が始まっていない感じで、それは事務局と至急やってください。誰がどういう目的でどれぐらい情報を提供・活用しているのかという、その活用面の話が今日は全然なかった。そこが出発点になる。

【大木企画部長】 そうですね、かなりの……。

【上山座長】 ええ。今回の作業はそれを把握していないと始まらない。

【大木企画部長】 はい。

【上山座長】 ちょっとそこは事務局と至急ですね……。今回は供給サイドの議論だけなんです。需要サイドの情報がないので、どういう形で何が評価のポイントになるのかというのが、我々はよく分らないです。

【大木企画部長】 はい、分かりました。

【上山座長】 事業者ヒアリングとかも必要かもしれないし、自治体のアンケートとか、あると思う。図が見にくいからもっと見やすくしろみたいなレベルもあるし、更新の頻度を早くしてくださいとか、あるいは、存在そのものが知られていないとか、お金かかるから嫌だとか、いろいろあると思う。それがないと始まらないです。

【大木企画部長】 はい。

【上山座長】 ほかの委員の方、どうぞ。

【工藤委員】 御説明ありがとうございました。今、上山座長がおっしゃったことも気になった点ではありますが、そういう意味では、まず評価の目的と視点というのが、ちょっと今の状況だと、今日は情報がなかったからかもしれないんですが、あまりロジカルにつながっていないのかなと思いました。

評価の目的を見ると、情報をまず整備・供すること、国民などに活用してもらうこと、それから、そもそもそれが社会のニーズに合っているかという、3つポイントがあるように見えるんですけども、それは比較的簡単で、整備提供についてはちゃんと整備できているかという話であって、国民に活用してもらうためというところは、本当にちゃんと活用しても

らっているのか、この辺が今日は全然データがなかったのかなと思いますし、社会のニーズに合っているかというのは、必ずしも確かに活用されているかとは違うので、これを独自に調査したいというのはよく分かるんですが、これを、じゃあ、この評価の視点でちゃんと出ているのかというと、最後の公共財としての有効性というところなのかもしれませんが、じゃあ、公共財としての有効性、情報が公共財として有効かどうかというのはどうやって具体的に評価するのかというのは、ちょっと今日のお話では見えなかった点かと思います。

一方で、評価の視点の1個目、新技術を積極的に取り入れることによる効率性というのが、これもちょっと今日のお話と御説明では分かりにくかった点で、この情報の整備の部分で、うまく効率的に情報が整備されているのかという点であるならば、その辺はしっかり書き込む必要があるのかと思いました。

そういう意味では、その次のページ、11ページですね、10ページはそうなんですが、11ページが、そもそも施策の進展状況と活用状況と、そのバックグラウンドの状況の変化を見ようというのが、ロジックとしてはこれもよく分からなくて、状況の変化を踏まえて施策をどう展開するかという話だと思いますし、それが結果的にちゃんと使われているのかどうか、これが、座長がおっしゃったように使われていないとすると、どういうところに障壁があるのかというふうに展開していかないと、結果的に何をやる……、ちょっと堂々巡りのような感じもいたしましたので、その辺を整理していただくと、つまり目的と手法と実際の評価の視点と方法を整理していただくといいのかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 ほかの方はどうですか。

佐藤さん、ありますか。

【佐藤委員】 既に論点は出ていると思うんですけど、もうちょっと、今回はせつかくないので、国土地理院さんがどういうことやっているのかという紹介も兼ねてなんだろうと思うので、特にユーザーというときに多分いろんなユーザーが——自治体というユーザーもいますし、多分、研究者というユーザーもいますし、恐らくいろんな企業というか、事業者というユーザーもいるし、一般国民というユーザーもいると思うので、それぞれのユーザーに一体どんなふうにこの情報ってこれまで行き届いていたのか、あるいはどんなふうに理解されていたのか、あるいは行き届いていないとしたら、どういうボトルネックがあるのかということについて、ちょっと丁寧に検証されるということがあっていいのかなという気はするんですけども。

あとは、最近、衛星も大分性能が上がってきましたし、いろんな面で技術進歩もありますので、これまでできなかったことで、あるいは逆に今度できるようになってきたこと、あるいは、今後期待されるような技術の進歩というのはどんなものがあるのかとか、リアルタイムでどれくらい迅速な情報提供が可能になってきているのかとか、その辺の技術のところにもし力点があるのであれば、その辺の経緯についても御紹介いただけると、分かりやすい評価書になるかと思いました。

以上です。

【上山座長】 ほかの方はどうですか。大丈夫ですか。

やっぱりさっき申し上げたとおり、これは利用の実態のところからスタートしないと、供給の在り方を自分で見詰め直していても、日常の業務そのものなんですよ、それは。政策評価の入り口に立ててない。去年の気象庁の報告書なんかも結構苦労したんですけど、その紆余曲折などを聞いていただいて、需要側から点検するとはどういうことなのかというイメージを、組織内でまず共有化していただけたらいい。

【大串委員】 上山先生のお話しにちょっと補足というか、需要側の話があったんですけども、例えば狙ってやっているものと、派生して、実はそこは狙っていなかったんだけど、こういういい使われ方もしているというようなこともあると思うんですよ。なので、そういうことを整理していただいて、実は狙っていなかったことが、例えば教育現場とかで非常に利用されるようになったり、大学でもGISを利用して国土形成を考えると、いろいろやっていますので、そういったこととも実は連動し始めているということでもいいと思うんですけども、施策で狙ったところをしっかりと捕まえておいていただくということと、プラス、どういうふうな派生利用が今生じていて、次にどこに向かうのかという視野も、ぜひ入れていただけたらいいかなと思いました。

【上山座長】 気象のときも、何か気象ビジネスの人たちが結構いて、その人がいろいろ考えて工夫して、結局、利用促進とかをやってくれているわけですよ。だから、多分要領の調べ方は同じだと思う。マップビジネスというんですか、産業があって、彼らは日常、まさに今回やるようなことをせっせとやっていると思う。企業のニーズをいっぱい聞いて、国土地理院からデータをもらったり、時々頼みに来たり、いろいろされていると思う。その辺のところの感じをうまくつないでいくと、一番やりやすいんじゃないかなと思います。

ということで、ここはちょっと事務局といろいろやっていただくと、立ち上がりが早い

ではないかと思しますので……。

【大木企画部長】 はい、至急立ち上げたいと思います。今日は自己紹介のようになってしまいました。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 いえいえ。紹介というのも結構大事だと思うんですよ、知られていない部分があるから。以前、何年か前にもあったんですけど、国土地理院の紹介というのは、学生募集とかも大事だし、こんなにいろんなことやっているんだというのを、ある程度、評価報告書を作るのをきっかけにしてやってもらうということ自体も意味がある。

【大木企画部長】 はい。

【大串委員】 今、物すごくホットな分野というんでしょうかね、ホットでクールというんでしょうかね。

【上山座長】 そう、DXの……。

【大串委員】 いろいろ防災含めて……。

【上山座長】 気象庁と国土地理院は、やっぱり圧倒的にこれから注目を浴びる。

【大木企画部長】 ありがとうございます。

【上山座長】 うん。この間も言っていたんですけど、保安庁と航空局が過去10年の、ある意味で世の中の話題になるテーマだったと思うんですけど、これからは気象庁と地理院が、やっぱりデータビジネスという意味で、政府全体の中でも注目が集まるエリアなので、そういう作業という意味で、今回頑張ってくださいといいと思うんですね。

【大木企画部長】 分かりました。

【大串委員】 あともう一つ、国防の視点というんでしょうかね、そこを少し入れていただけると……。

【大木企画部長】 そうですね。

【大串委員】 ありがたかなと思います。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

【大木企画部長】 どうもありがとうございました。

【榎本政策評価官】 ちょっと後ろに参考資料で今回、去年もあったので、どういうデータがあるかって入れたんですけど、もうちょっとこれを利用者サイドで……。

【上山座長】 こういうのをもっと前面に出していったほうがいい。

【榎本政策評価官】 どういうステークホルダーがいてという、そこをもうちょっと整理します。

【上山座長】 そうなんですよね。後ろの参考資料は非常にいいと思うんです。

【大串委員】 そうですね。本当に最近よく見るようになりました。

【大木企画部長】 ありがとうございます。

【大串委員】 ハザードマップをずっとレイヤーで重ねて、いろいろな利用ができるとか、今宣伝もしていただいていますので、ぜひこの機運を利用して、いろいろまた面白いことをやっていただけたらなと思いますので。ちょっと政策と関係なかったですね。

【大木企画部長】 評価とは別にそちらも頑張りますので。

【大串委員】 ありがとうございます。

【大木企画部長】 どうもありがとうございました。

【上山座長】 どうも。

それでは、あと、報告事項がありますね、今日は。では、事務局、お願いします。

【久保田政策評価企画官】 事務局からの報告事項です。各局プレゼン資料の後ろにある総務省の報道資料でございます。タブレット資料だと91番から93番の政策評価審議会提言です。これは、総務省の政策評価審議会から出されたもので、中央省庁再編、改革の一環として、全省を対象とした政策評価ができました。それからちょうど20年ということと、少子高齢化、デジタル技術の急速な発展、そして、社会経済の急速な変化やポストコロナの新時代に、迅速に必要な措置を行う必要性を認識したことや、あとは、政策評価審議会として、各府省の政策評価の担当者に対してアンケート等を実施しまして、行政評価の現状についての課題認識を取りまとめたものでございます。

第1点として、評価の実務において、評価を政策の立案や改善に生かすという目的意識が、現場であまり感じられていないといったようなことや、第2点として、いわゆる固定的なスタイルにとらわれているといったようなこと、第3点で、エビデンスですね、データの工夫がいま一つ使われていないといったようなことの認識から、今後の行政の評価としての3つのあるべき姿として、ポンチ絵に書いてあるように、1つ目が役に立つ評価であること、2つ目はしなやかな評価であること、3つ目が納得できる評価であるといったようなことが示されています。

1つ目の役に立つ評価としましては、各府省における政策過程の実態を踏まえて、作業の重複を排して、政策の改善に実際に役立てましようといったようなこと。2つ目のしなやかな評価としましては、前例にとらわれないで最適な評価方法を柔軟に選択できるようにすること。3つ目として、納得できる評価として、EBPMのさらなる推進や定量化といった

こと、あとは研究者との連携を進めるといったことで、評価の質を向上することが例として挙げられています。

これらに対しましてですが、国交省としましては、これらの目標型、管理型の評価の重点化の提言と、各府省の特性を尊重するとの審議会における総務省の説明に沿って、現在、国交省として実施しています3つの基本的手法、つまり、目標管理型であるチェックアップ指標を核としまして、エビデンスを重視したこの政策レビューによる深掘りする評価を、柔軟に活用したPDCAサイクルの施策の反映については、総務省の提言にのっとったものであるという認識から、現在やっている体系的な評価の手法の方針を、今後ともしっかりとやってまいりたいと思っております。

以上が事務局からの報告事項です。

長時間にわたりまして、熱心な御指導、本当にありがとうございました。今回いただいた御意見への対応方針を明確にしまして、来るべき個別指導を受けたいと思っております。

今日の議事録は、冒頭申し上げましたとおり、皆様に確認をお願いした上で、公開予定をしております。個別指導への希望調査票への御記入は、重ねてお願いします。メモ用にした資料等を郵送希望の方は、そのまま机上に置いてください。

閉会に当たりまして、当省の田中政策評価審議官より一言御挨拶を申し上げます。

【田中政策評価審議官】 本日は御多忙のところ、国土交通省第50回の政策評価会に御出席いただきまして、どうもありがとうございました。今年度は、国土交通省の政策評価会の委員として、新たに大串委員と、それから松田委員をお迎えしまして、9名の委員の先生方にまた御指導を賜るということになっておりますので、改めまして今年度もどうぞよろしく願いいたします。

昨年度は、コロナ禍の1年ではございましたが、委員の皆様方の的確な御指導の下に、政策レビューを、運輸安全マネジメント制度など5つのテーマにつきまして実施しまして、年度末に評価書を作成・公表することができました。

本日は、今年度、これから実施します政策レビュー、i-Constructionの推進など4つのテーマにつきまして、担当部署から施策の概要ですとかレビューの方針、狙い、方法など、そういったことについて御説明いただきました。また、委員の先生方からも貴重な御意見賜りまして、どうもありがとうございました。私ども事務局としまして、今後の政策により役立つような、意義のある成果を取りまとめられればと考えてございますので、その観点からもまた御指導いただければ、大変幸いです。

今年度も国土交通省の政策評価につきまして御指導、御協力をお願い申し上げまして、私からの挨拶と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。

【久保田政策評価企画官】 それでは、以上をもちまして、第50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。

以 上