

第12回国土交通省政策評価会 議事録

1. 日時：平成17年10月5日（水）10:00～12:00

2. 場所：国土交通省4階特別会議室

3. 出席者

- 委員 -

（座長）金本 良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授

石田 東生 筑波大学社会工学系教授

工藤 裕子 中央大学法学部教授

上山 信一 慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)

森田 祐司 監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）

松田 美幸 学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター

田辺 国昭 東京大学大学院法学政治学研究科教授

（以下の委員は欠席）

山本 清 国立大学財務・経営センター研究部教授

- 事務局 -

渡邊政策統括官、中村政策評価審議官、鈴木政策評価官 他

4. 議題

（1）平成18年度予算概算要求に関する政策評価等について

（2）本年度とりまとめ予定の政策レビューについて 等

開 会

宮国企画専門官 皆さん、おはようございます。先生方全員そろってはいませんが、お時間が過ぎましたので、ただいまから第12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、御多忙のところ先生方に御出席いただきまして、ありがとうございます。

なお、山本委員につきましては、本日は御欠席との連絡をいただいております。

前回7月に開催いたしました第11回評価会から担当者の異動がございます。新たに中

村審議官、鈴木評価官、そして私、宮国企画専門官が着任いたしました。お知らせ申し上げます。よろしくお願いいたします。

まず、渡邊統括官からごあいさつ申し上げます。

政策統括官あいさつ

渡邊政策統括官 皆様おはようございます。いつも委員の先生方には大変お世話になっておりました、ありがとうございます。また、今日はお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それと、政策評価についての政策レビューを今年度、来年度掛けて行うということで、今年の夏に担当者が先生のところにお伺いいたしましたところ、お忙しい中貴重な時間をいただきまして、かつ、大変貴重なコメントをいただきましてありがとうございました。政策評価の政策レビューにつきましては、また 11 月にお時間をいただきまして、今度は総合政策局と私どもと共同でやるということになりますが、また御審議いただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、議題として2つ、平成 18 年度の予算の概算要求に関する政策評価等についてということと、今年度取りまとめ予定の政策レビューについてということで御審議いただきますが、平成 17 年度は政策レビューが9件ということで大変盛りだくさんになっております。本日は、担当の各部局からも出席をお願いしております、それぞれから説明をしてもらうことになっております。その説明の後、御審議ということでございますけれども、忌憚のない御意見、またいろいろと御教示をお願いしたいと思っております。

それから、今日の議論と関係ございませんけれども、お手元に2つ資料を用意してございます。1つは政策評価のレポートであります。これは既に先生方にお送りさせていただいておりますけれども、まとめるに当たりまして大変貴重な御意見をいただきました。おかげさまで前よりもよくなっているのではないかと考えております。まだまだ改善すべき点はあるかと思えますし、まだ一般に読んでいただくというまでにこなれていないなという感じがして、その辺をどうしたらいいのかなどということも考えながら、次のことを考えていきたいと思っておりますので、またよろしく御指導のほどお願いいたします。

それから、もう一つ非常に大きな表をつくっております、これは国土交通省の政策目標の体系につきまして大目標、中目標、それから、小目標、更にそれに関する業績指標、それに加えて各目標の目標値、初期値、実績値というのを全部盛りだくさんに欲張って並

べましたところ、このような大きな表になってしまったんですが、これを見ていますと、どこがどういいのか悪いのか、更に何をしていたらいいのかなどということが浮かんでくるかなと思いつつ眺めているところでございます。また何か御意見をいただければと思います。

ちょっと話が長くなりましたけれども、今日の御審議どうぞよろしくお願いいたします。

議 事

(1) 平成 1 8 年度予算概算要求に関する政策評価等について

(2) 本年度とりまとめ予定の政策レビューについて

宮国企画専門官 それでは、議事に入らせていただきます。

今後の議事進行は金本座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

金本座長 それでは、早速でございますが、始めさせていただきます。

議題は 2 つだけなんですけど、どうも中身がたくさんあるようでございまして、時間を節約しながら進めていきたいと思えます。

それでは、まず、事務局の方から議題 1 の平成 1 8 年度予算概算要求に関する政策評価等について、御説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

宮国企画専門官 議事も議題もたくさんございます。ちょっと駆け足でございますが、説明させていただきたいと思えます。

まず、資料 1 「平成 1 8 年度予算概算要求等に係る評価書について」というものでございまして、毎年、概算要求と併せて事前評価ということでやっておるわけです。今回政策アセスメントといたしまして 4 3 件の予算要求、税制改正法等に係る申請作業について評価を実施しております。

今回のアセスメントにつきましては、政策チェックアップを反映したもの 1 2 件、政策レビューを反映したもの 6 件ということ、そのうち 3 件は両方やっているということですので、4 3 件中 1 5 件がマネジメントサイクルに乗ってきているのかなという感じがしております。

分析事例の 3 つにつきましては、後で簡単に御説明申し上げます。

公共事業評価につきましては、新規事業採択評価が 1 5 件、再評価が 1 7 件。再評価のうち中止したものの 1 件ということでございます。中止したものにつきましては、川崎市の地下鉄というものがございます。

研究開発課題につきましても 31 件評価をさせていただいております。

めくっていただきまして、事前アセスメントの中での参考事例ということでございます。住宅・建築物の耐震改修の促進というものにつきましては、平成 16 年度の政策チェックアップにおきまして、一層住宅の耐震化を推進するというために各種方策を強力に展開する必要があるという指摘を踏まえて新規施策の概要ですけれども、個人住民税とかあるいは所得税に関するような税額控除、事業用の建築物にかかわる特別償却、あるいは耐震改修の事業につきまして、これまで地震対策強化地域等に限られていたものを地域要件を撤廃したり、あるいは緊急輸送道路沿線沿いの建築物の耐震化を大幅な助成拡充ということをやっているということで、効率性・有効性の観点からは税制上のインセンティブでより一層耐震改修が進むという話、あるいは地震発生時の巨額の行政需要をかんがみると、この段階での公共投資を進めていくという観点からも効率的であると。

次に、緊急輸送道路の沿道建築物の倒壊等を防ぐということにつきましては、地震発生時に速やかな救援復興が可能となるといった話でつなげてございます。

あと、下水道につきまして、あるいは通訳ガイドにつきましても、それぞれチェックアップあるいはレビュー等を受けまして、マネジメントサイクルの中で分析、効率性・有効性等を検討しているところでございます。

2 枚めくっていただきまして、資料 2 でございます。「国土交通省関係予算成果目標別総括表」というものでございまして、これは従前の平成 15 年度からやっておりますが、これまで事業別の予算総括表というものを政策評価の目標でございまして 27 目標に組み直したというところでございます。それぞれ見ていただきますと、倍率等ばらつきはありますが、これは補助金の統合化等で、例えば、暮らしから活力にいたりとか、そういった面もございまして、補助制度あるいは予算事業が今のところまだ落ち着いてございませぬので、この倍率にはっきりした傾向が出てきているわけではございません。参考までにお知らせ申し上げます。

1 枚めくっていただきまして、資料 3 でございます。これは今年 8 月 11 日、予算の基本方針の閣議で小泉首相の方から発言がございまして、内閣の重要政策に関する政策評価を徹底してほしいと。特に施政方針演説等で示された政策につきましては、その政策評価の対象として内閣の重要政策を選定し、その目標達成に向けて具体的な手段を国民にわかりやすく提示すると。また、その進捗状況を常に把握して、必要な対策をとられたいという発言がございまして、それを踏まえて総務大臣の発言、あるいは 1 枚めくっていただきまして、総務省行政評価局の通知というものができておると。

更に1枚めくっていただきまして、国土交通省では例えばどのような施策が重要政策として位置付けられているかということで、過去の小泉首相の施政方針演説を踏まえて分類を行ったところでございます。

まず、安全のところでは水害による被害の軽減ですとか、地震・火災による被害の軽減、1枚めくっていただきますと交通安全の確保、海上における治安の確保あるいは暮らしの中でバリアフリー社会の実現。また、1枚めくっていただきますと、数値目標が書いてございます。2010年までに外国人訪問者を1,000万人にすると。これは我々の政策目標、業績指標では平成18年に743万人と。ただ、これは2010年までの1,000万人を視野に置いた計画ということでございます。こういった業績指標あるいはその下に環境の項目で地球環境の保全というところで、我々の政策評価が大きくかかわってきているかなと。今後もこれをフォローアップして国民の前に示していきたいと思っております。

また、1枚めくっていただきまして資料4でございます。「政策評価と予算の連携強化について」というところでございます。今年度の骨太方針2005でございますが、この中で政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう予算書、決算書の見直しを行う。平成20年度予算を目途に完全実施する。すなわち平成19年の概算要求段階では完全実施ということが視野に入ってくるのかなと思っております。また、平成18年度までに実務的検証を完了させるということになってございます。これを踏まえて政策評価に関する基本方針、総務省が作成するもので閣議決定するものであります。この改定等を平成17年内に行うということです。

その下に、基本方針の見直しの方向性が書いてございますが、今のところの情報では予算書、決算書の表示科目を「施策」程度のくくりとすると。つまり、業績指標を一つのくくりだと我々は今のところ認識しております。例えば、バリアフリーの位置付けに関するものにいろいろな予算事業がついておりますが、それを一くくりの予算事業ととらえていくというくくりから始まっていくのかなと考えております。

今後の国土交通省の予定、2でございますが、この10月から12月、課題がいろいろございまして、その洗い出しを行っていききたいということと、年が明けてから本格的に業績指標なり施策目標をつくっていかうと考えております。

平成18年8月には、一定の形を整えたいと。平成19年度概算要求に向けて、1年前倒しで国土交通省は進んでいきたいと。これは会計課サイドとも相談申し上げていることでございます。

ただ、課題がいろいろございまして、要は業績指標が策定できない事務事業の取扱いを

どうしようかというのが最大の課題でございます。

次に、行政部費、政策になかなかぶら下げづらい間接経費、旅費とか庁費は難しいなと考えてございます。ただ、これは霞が関全体の認識でございまして、議論が進んでいくものと考えております。

そして、数値目標のない事務事業についてのチェックアップあるいはアセスというものをどうやっていこうかなというようなところが課題かなと思っております。これを順次解決していきたいと思っておりますが、先生方の御指導もいただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

駆け足ではございましたが、私の方から資料の説明は以上でございます。

金本座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明について御質問・御意見をお願いいたします。

上山委員 質問です。制度上はもともと予算は予算、政策評価は後からできた制度で別体系になっている。けれども、この2つが制度上どういうふう融合しつつあるのかということと、それから、運用上、この2つが融合しつつあるのか。例えば、財務省の主査の人がかなり資料として使うとか、いろいろな会議の場で使われていくとか、運用上どのようになるのか、一般的な解説を最初をお願いします。

宮国企画専門官 実はそれにつきましては、まだ十分姿が見えてないというのが実情です。つまり細かな予算事業ごとに政策目標を立てるのは不可能ですし、大きくくりといても余り大きくくり過ぎるとまた意味がないことになるので、どの程度くくるかということがまだ決まっていないということと……。

上山委員 すみません、お話の途中ですが、私がお聞きしたいのは事実関係です。事実としておとし、去年、今年においてどのように変わってきているのか、それが聞きたいんです。

宮国企画専門官 予算書とその政策評価というのは、必ずしも一致して今のところ動いてございません。ただ、財務省に提出する政策評価調書というものの作成が始まって、国土交通省から提出しているものは業績指標がついているものについて、政策評価が明らかにわかるものについて予算を取りまとめてくって財務省に提出していると。ただ、それは参考調書としてついているということで、査定の中でどのように扱われているかというのは、今のところまだ明確になっていないということでございます。

上山委員 予算会計担当の方はおられますか。予算会計の実務に携わっておられる方は。

宮国企画専門官 今日はいないです。

上山委員 やはりこういう議論をするときに、予算会計の人抜きでは私は成り立たないと思いますが。

金本座長 別の省では、省内の概算要求は会計課にするんですが、政策評価担当課が同時に同席をしてヒアリングをして、それをまとめて、また財務省に持っていくというプロセスをしているところがあるようです。それに似た感じにだんだんなりつつあるということだとは思いますが。

上山委員 これは、やはり予算要求をする側、それから、査定する側それぞれがこれをどういうふうにするのかという基本的なアグリーメントみたいなものをつくらないといけない。政策評価担当がデータはどんどん生産する。それは世間にも流れていく。けれども、実際に使う人がどういう理由で使う、使わないという辺りがある程度誘導していかないと。実態として使われ始めていますと傍観しているだけでよいのか。私はそこに根本的な問題を感じるんですね。政策評価と予算が縦割りの別々のものとして生まれているわけけれども、結局実務をやる現場では両方を合わせなければいけない。結局、現場が最後苦労するわけです。ですから、それを防ぐためといいますか、つなぐ仕組みをつくるのも私は新しい制度の側の責任ではないかと思うんです。ですから、今日のこの会議に予算会計担当の方が来るところから始まり、あるいは内部で連絡会をつくるとか、あるいは合同で勉強会をする。そういった組織体制上の問題の方が私は大きいと思います。書類に何を書いたとか、指標を使ったとか使わないという問題ではない。

渡邊政策統括官 大変厳しいですけれども、ごもっともな御指摘でありまして、そのとおりだと思っております。今のところは一気通貫の流れの中で予算要求の会計の部分から財務省に対しては評価調書という形で評価の資料を出して、それに基づいて一応、財務省の方では評価を見ながら予算査定するというので、その一部の部分については公表されておるという中で、どういう視点で財務省が予算査定しているのかというのが表に見えるように一部はなってきたということがあります。

それから、私どもの方でいいますと、今、御説明させていただきましたように、一応政策目標、業績指標体系の中でチェックアップというのをやっているわけで、そのチェックアップというのをどうやって次の予算要求なり法律に生かしていくかという部分はできるだけ努力してやってほしいということで、各部局をお願いしているんですけれども、そこが全部結びついて一本の形になるということまでは正直いっていないということで、多分、今回の骨太の方針にしても、これから見直しがされる政策評価の議論の中でも、その整合性というか、あるいは一气通貫をますますこれから強めていかなければいけないとい

うことだと思っております。

その点につきましては、私どもも遅ればせながら予算担当と話し合いを始めようということで、今まさに取っ掛かりに来ているところでございますけれども、今後そのスピードをもう少し上げなければいけないと思っております。

そういうことからしましても、こういった場に出させていただいて、先生方からまた御意見をいただくということも必要ではないかと思っております。

石田委員 それに関連してなんですけれども、資料2を拝見しているんですが、上山先生の表現とも絡んで言うと、まだ結果としてこうなったというところがあると思うんですね。ただ、結果としてこうなったとしても、今日いただいた政策評価レポートの63ページにも、これは多分予算ですから要求ベースではなくて、予算の表が出ておりますけれども、平成17年度予算と平成18年度概算要求を比べると、随分めり張りがついてきていると思うんですね。それと、先ほど説明がありました小泉首相の施政方針演説との関係というものも見とれるので、そういう意識とかベクトルが働いているのは確かだと思うんです。でも、残念なことは、それがまだよく見えてこない。結果としてこうなったと言われても仕方がないという立場にあるかと思うんです。ですから、その辺のメカニズムをどう浮かび上がらせるかというところが、これから非常に大事なのかなと。事実の方がある意味では先に進んでいるのかなという印象を私は受け取りました。

それと、別件になりますけれどもよろしいですか。資料4の「課題」の「行政部費（調査費等）の取り扱い」というところで工夫されておられると思うんですけれども、政策評価をすることのコストが相当掛かってきつつあると。どういうふうに工面されているのかわかりませんが、いろいろな形で工面されていて、どうも非常に苦労されておられるわけですね。その辺をきちんと取り上げることが非常に重要だと思うんです。確かに、旅費とか人件費もそうですけれども、そういったものの取扱いは非常に困難であります。例えば、民間企業ですとプロジェクトごとにログデータをとるなどというのは当たり前の話になっているわけです。ですから、それは人事評価とも絡んできた結構微妙な問題を含みつつありますけれども、その辺まで含めて管理はきちんとする代わりに、必要な費用は調査費として計上することも重要だと思います。事業費が減ってきておりますけれども、それにつれて調査費も減ってきているというような傾向にあるということを伺っておりますが、それはこれから評価とかきちんとした意思決定をしようという時代には、ちょっと逆の方向かなと思いますので、その辺をきちんとさせられるシステムというものを確立した上で、調査費が必要だということは非常に力強く主張していただきたいと思います。よ

ろしく願います。

金本座長 そのほかございませんでしょうか。

上山さんの御質問の中身が若干いろいろあるかと思うんですが、予算査定の現場でどう使われているかというのはケース・バイ・ケースで、切るのに使えない評価は見てもしようがないという話がありまして、そういうものをルーチン化しようという話なのか、どういふ話なのかというところが若干よくわからないというのがありますのと、もう一つ若干コメントさせていただきますと、実績評価の単位別に予算をとという話は、予算査定の現場でその大枠を3割減等々ということを考えているわけでは必ずしもなさそうで、基本的にお聞きした私の印象では、国家に出す予算書のくくり方をそういったまとまりベースにすることによって、わかりやすくするということが主眼だという感じでありまして、実際に査定については、やはり個別事業ベースのことをがちがち見ていかないといけないというようなことを考えているようであります。ちょっと上山さんのそのところを。

上山委員 金本先生が予算担当者の代わりにお答えいただいたかなという印象を持つんですが、私も現場がそういう感じで行っているというようなことはよくわかる。ですが、政策評価制度と予算制度をどのようにつなげようかということを引きちんとした仕事として税金を使ってやろうというのであれば、やはりそれぞれの制度を運用している人たち同士が現在どのように使われているかということをも、それこそ政策評価的に自ら自己点検をする。その結果を公にする、あるいはこういう場で報告をするという作業が、まずあってしかるべきです。それから、政策評価は政策評価の都合があるけれども、予算は予算の都合で言うところだとなる。今ある政策評価の報告書はこういうふうに使えが悪いといった意見をもらう。あるいはこういうデータもあると助かるといった制度面での調整が仕事のやり方として要る。極めて単純なことをお願いしているわけです。

金本座長 そのほか何かございますか。今のこの件についてですか。

松田委員 別件なので。

金本座長 別件というか、この議題について、もしなければ次の議題にいこうかと思っていますので。

松田委員 予算以外のほかの資料の件でもよろしいですか。

では、1つ教えていただきたいんですけども、資料3で事例を挙げていらっしゃるんですが、これは総理大臣とか総務大臣の発言を受けて、各部局が主体的に自分たちの仕事の中でそういう重点的な施策と政策評価のつながりを見直していらっしゃるのか、それとも評価担当の部署が資料をつくったのに整理をされたのか、その辺はいかがなんでしょう

か。

宮国企画専門官 勿論、小泉首相の施政方針演説の中で、我々の国土交通省の仕事がどのようにかかわっているかというのは、我々政策評価担当も見ましたけれども、それぞれの原課につきましても自らの目でチェックして、お互い持ち寄ってこの資料をつくったというところがございます。

松田委員 ちょっと1点細かい指標の話で、これを見てふと思ったんですけども、4ページ目の交通安全の確保、治安の確保、この指標ができたときからずっと違和感があったんですが、テロの発生件数とかゼロ、ゼロ、ゼロと。確かに、アウトカムでいくとそうなのかもしれないけれども、指標として本当に役に立っているのかなというのが、こうやって改めて見るとすごく気になります。もっと先行指標を持ってきた方が、いわゆるマネジメント改革の役に立つのではないかと改めて思ったので、次回の来年度のレビューの中では忘れないでおきたいなと思いました。

渡邊政策統括官 御指摘のような指標は、ほかにもあるような感じがしておりまして、そのためもありまして、こういう非常に大きな指標をつくりました。つらつら眺めておきますと、これはなかなかよくできているとか、ちょっと足りないんじゃないかということとともに、上山先生のお話とも関連するのかもしれない、あるいは関連していないのかもしれないけれども、この指標体系が本当に国土交通省の使命につながってできているのであれば、これで進んでいる、進んでいないというのは出てきた結果として、それが予算に反映し、最終的には予算の査定にも反映していくんじゃないかと思うんですけども、果たしてそれに耐えられるものになっているのかどうかというようなこともありまして、今後、一応今の指標でいって、その後見直しというのがありますので、その辺が大きな課題になってくるのかなと思っています。

田辺委員 資料2ですごく単純な質問なんですけれども、こちらの予算成果目標別の総括表というのを明示的にお出しいただいて、ほかの省から比べるとやはり国交省というのは一歩先行しているなと思うんですが、ちょっとよくわからないところもございまして、1つは、例えば「暮らし」の目標1の「居住水準の向上」というところで、事業費自体は対前年度比で0.79ということですけども、国費の投入分というのは小さくなっていますが1.08とかなり伸び方に違いがあって、これは補助とか何かを大分外したということなのでしょうか。

宮国企画専門官 一部の動きといたしましては、補助金の統合化というところがございまして、住宅政策の予算がまちづくりみたいな予算と合体して、ほかに行ってしまうとい

るという事実もございます。なので、詳細に全部を見たわけではございませんが、そういうことがありますので、まだ予算制度が落ち着いてございませんので、この伸び率で我々の重点化とか傾向がすぐわかるという感じには、今のところなっていないということでございます。

田辺委員 その関係で2点目なんですけれども、例えば、これは目標21とか24、25等に関しては、事業費の方のベースがまだ把握されていないので、こういう「-」になっているのだと思うんですが、このラグというのはいつぐらいに解消できるものなのでしょうか。例えば、これ全部が前年が「-」になっているなら何となくわかるんですが、これだけ何で「-」になっているのかなということなんです。例えば、情報を対前年度というのをこういう形で出すというのが難しいんだったら、また別の何かの対応を考えなければいけないしということなんですけれども。

宮国企画専門官 わかりました。まだ不十分な点がいっぱいあると思います。これにつきまして、ここに分類が明確にできなかったというところで「-」になっていると聞いておりますけれども、この表の工夫も含めて会計サイドとよく相談して調整いたします。

金本座長 産業の生産性向上の事業費というのは、どう定義するのかということから始まって大変ですね。

森田委員 現在、予算のくくりを政策単位を基準としたものに変えるように動こうとしています。予算が政策単位にくくれば、結局、政策単位の決算というのが自動的に出てきて、これと政策単位ごとの政策評価・業績評価とリンクさせることで、総合的な業績評価ができることとなります。ですから、資料4の今後の対応予定の中で、是非評価のところには政策単位の決算を入れたら評価を入れて頂き、こういう冊子の中には、そのサマリーが織り込まれてくる事が望ましいと思います。つい最近、財務省が取りまとめられた国の財務書類、その元になって国交省さんも含めた各省庁別の財務書類が開示されています。しかし例えば、省庁別財務書類というのは国交省さんのホームページでは、調査報告といった結構深いところに掲載されています。結局決算は、通常の業務・評価ルーチンとは外れている。それは今の制度上はそういうことでいいと思うんですけれども、今後この動きの中で省庁別の財務書類を政策単位で作成し、業績評価、政策評価と結びつけていくといったことを、対応予定の中に織り込んでいただければ、非常にすばらしい方向性だと思います。

上山委員 一言だけいいですか。予算と政策評価のリンクの話は、政策評価法をつくる時から懸案になっていて、一部の人は最初から直結させるんだと。でないと、全く

意味がないと言うわけです。一部の人たちは、いやいや政策評価と予算というのは運用上どこかでつながっていて、それにみんなが納得すればいいんだと言うわけですね。私は法律をつくる时候にも意見を求められたんですが、いきなりリンクさせると制度が成り立たないと。だから、直結させてはいけないという意見を出した側なんですけれども、今でも私は予算書の項目が政策評価の単位に合っていないとかいろいろな意味で、直結はできないと思うんです、直結をさせてはいけないとは思っています。しかし、国民の側とかあるいは政治家の人たちから見ると、やはり数字ではっきりと出してもらった方がわかりやすい。だから、できるだけ直結して、直接わかりやすく管理しようという動きに必ず行くと思うんです。

そこにも一理あるわけだけれども、その間にやらなければいけないいろいろな制度改革がいっぱいあるわけです。それが、今、森田さんがおっしゃったような事柄だと思うんですけれども、その辺のいろいろな制度改革が実は要るんだと。それをやりながら最終的には直結させるんだということを、やはり実務をやっている省庁の側から言わないと、財務省や総務省では何となくわかるけれども説得力を持った意見とか、あるいは具体的な案というのは出せないと思います。ですから、そういう意味で、私はこの2つをくっつける作業というのは、実は国交省か農水省しかできないと確信をしまして、なので、早く作業をきっちりやってくださいと申し上げているんです。

金本座長 どうもありがとうございました。

それでは、時間も押していますので、次の議題に入りたいと思います。本年度取りまとめ予定の政策レビューについて、事務局の方から御説明をお願いいたします。

宮本政策評価企画官 政策評価企画官の宮本でございます。本年度取りまとめ予定の政策レビューについて資料5で御説明させていただきます。

まず、政策レビューのテーマの追加変更の御報告でございます。前回7月11日の政策評価会で御審議していただきましたテーマを、正式に7月29日に大臣も出席されます省議で決定いたしまして、前回御審議いただいた案のとおり決定ということでございます。それが1枚目に載っております。網掛けしたところが3つありまして、これが追加・変更したものであるということでございます。

それから、2ページ目が、今年度取りまとめ予定の9つのレビューのテーマでございます。下の方に「評価の主な留意点」ということで6つほど挙げております。従来から大体同じようなことを各担当者をお願いしていますが、今回、1つ追加したのが一番下でございます。委員会等での先生方の御指導・御指摘も踏まえまして、ステークホルダーごとの

分析や、国民等に対する利用満足度の調査を、必要に応じてやってくださいということを追加しております。

次に、進捗状況でございます。テーマによりましてかなりばらつきもございますが、おおむね評価の視点の設定や分析の手法、検討は済んでいるという状況でございます。現在評価や今後の対処方針についての検討作業を実施しているというところが多いかと思えます。

ちなみに有識者による委員会等における評価ということについても、9テーマ中6テーマで実施することになっておりまして、既に5テーマについては実施しております。全般的には昨年度のレビューに比べまして、現時点で進んでいるのではないかと思っております。

それでは、本日は原局の担当の方に出席いただいておりますので、説明していただきます。レビューの資料は、まず1枚目にレビューの概要を示すもの、それから、次にレビューの現在の進捗状況を簡潔に示すもの、こういうものを基本的なものとして用意しております。

それでは、各レビューについて6～7分ぐらいで説明をしていただきまして、まとめて最後一括して質疑をお願いしたいと思います。

では、総合政策局政策課さんから順番にお願いいたします。

島田補佐（総合政策局政策課） 総合政策局政策課の課長補佐をしております島田でございます。私の方から、3ページ、4ページ「バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 - 」という部分について御説明させていただきます。

これまでバリアフリーは国土交通省におきましては、平成6年の建築物関係のハートビル法の制定、それから、平成12年の交通バリアフリー法の制定ということで、建築物と駅などの交通施設を中心としたエリアでのバリアフリーということを推進してまいっております。

平成12年の交通バリアフリー法制定時に法律の附則で、5年後に施行状況をチェックして、必要な見直しを行うようにということがございましたので、平成17年にこの政策評価などを通じまして制度全般の見直しを行っているということでございます。

目標につきましては、3ページの表に書いてありますように、社会資本整備重点計画におきまして、施設ごとに目標数値を設定しておりまして、現状平成15年度末の数字につきましては、かなり目標に近いところまで行っているものから、まだ相当頑張らないといけないものということがございます。

また、これ以外に、交通バリアフリー法に基づきます国の基本方針の中で、車両等につきましても目標値を定めておりまして、それに向けて進めてきているということがございます。

また、特に目標数値を定めているわけではございませんが、交通バリアフリー法に基づきまして基本構想、市町村が一日当たり 5,000 人以上の利用者がある交通旅客施設を中心としたエリアで、バリアフリーの方針定めて進めていくというエリアにつきましても、平成 16 年度末で 200 弱、新しい年度に入りまして更に追加が出てきておりますので、現状では二百十数の構想が定められているというような、目標に対して完全に順調に進んでいる分野、微妙な分野がございますけれども、少なくとも前向きな方向には行っているのではないかというのが現状でございます。

課題等につきまして、昨年 10 月以降、全省挙げましてユニバーサルデザイン政策本部であるとか、有識者の会議を設けまして、課題の整理というところが既に済んでおります。その中では単なるハード面のバリアフリーを超えて、公平、選択可能、参加等のユニバーサルデザイン、誰もがいつでも自由に使いやすいという視点で見たときに、もうちょっとやるべき分野があるんじゃないかと。その中では、外国人であるとか、従来は身体障害者ということで知的とか精神関係の障害者の方が入っていない、あるいは今、少子化という中で子連れの方とか、そういう多様な利用者という視点がもうちょっと従来のバリアフリーを超えて必要ではないかということ。

それから、バリアフリーというところでも単に基準に合致するわけではなくて、それぞれ現場、現場で使いやすいものということで利用者の視点をもっと重視すべきではないかというようなこと。あるいは、バリアフリーの施策あるいは対応が個々の事業者とかそういうセクターごとになって、その継ぎ目の部分の調整というところはもうちょっとやっていかないといけないんじゃないかというような課題があるのではないかと認識しております。

4 ページにまいりまして、そういった方向の課題があるんじゃないかということで、評価の視点といたしましては、単なるこれまでのハード面のバリアフリーを超えて、もうちょっと利用者の目線に立ってユニバーサルデザインと、いろいろな方々がそれぞれ使いやすいようにというところの目線を、もうちょっと重視して評価をしていくべきではないかと。

分析指標といたしましては、既に懇談会であるとか省内の検討ワーキングで、一定の報告はレポートをまとめているという状態でやってきていると。

評価結果ということにつきましては、7月11日にユニバーサルデザイン政策大綱ということで、こういう方向で政策を進めていこうというところまで省内的な合意が形成されておりますけれども、その具体的な施策の中身の具体化であるとか、そういった施策を通じてどういう目標を設定していくのかと。従来から施設ごとの数値目標とかそういうものはあるんですけれども、そういったものの総合関係、連続性などについてどういう目標を設定し得るのか、評価し得るのかといったことにつきまして、今後、政策の具体化とともに、どういう目標設定をやっていくのか。年度末の取りまとめまでに、具体的な数値の設定まではなかなか難しいと思うんですけれども、どういう方向で具体的な政策をやっていくと、そのときの目標設定について、どういう方向の数値を整理するのかということを年度内にある程度まとめられたらというのが現状でございます。

以上、簡単ではございますが、私からの説明とさせていただきます。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

続いてどうぞ。

鹿田専門官（海上保安庁総務部政務課政策評価広報室） それでは、2つ目のテーマを御説明させていただきます。海上保安庁の政策評価広報室の鹿田でございます。よろしくお願いたします。

テーマとしましては、総合的な海上交通安全施策「海上における死亡・行方不明者の減少」でございます。これにつきましては、第7次の交通安全基本計画に目標として掲げておりました。各施策の実施状況、それから、目標の達成状況というものにつきましてレビューを実施しまして、今後の海上交通安全施策に反映させることとしたものでございます。

資料の5ページと6ページになりますが、まず、この目標の設定の考え方につきまして御説明させていただきますと、左上のグラフにあります。第1次の基本計画が策定されました昭和46年から平成11年までの死亡・行方不明者数のデータを用いまして、回帰分析を行いました。これを用いまして、第7次の計画であります平成13年から平成17年までについて予測を実施したというものでございます。

この回帰分析の結果、従来から実施されている施策を同様に継続して実施した場合に、平成17年の死亡・行方不明者数が257人と予測されるという結果となっております。

この結果に、新規・拡充の施策というものを実施することによりまして、更に救助可能となる人数を計算しまして予測しますと55人となります。この新規・拡充施策による減少分を加味しまして、平成17年までの死亡・行方不明者数の目標を200人以下というこ

とに設定したということでございます。

対象施策としましては、右上の方に従来施策と新規・拡充施策とに分けて書いておりますけれども、基本計画におきまして推進しております関係施策を全部対象としております。内容としましては、そこにありますとおり、海上交通の安全知識の普及ですとか、海難救助体制の充実・強化などが従来施策ということになりまして、あと、ライフジャケットの着用率向上キャンペーンとか、早期通報のための118番の周知・定着、これらにつきまして、新規・拡充施策として整理してございます。

今言いました新規・拡充施策につきましては、数値目標をというのを設定しております。右の中段ぐらいですが、プレジャーボートと漁船のライフジャケット着用率につきまして、それぞれ50%を目指すとしております。

また、距岸20海里未満で発生した海難につきまして、発生から2時間以内に情報を入手するという割合につきまして、80%以上を目指すということとしております。

これらの施策の目標につきまして、死亡・行方不明者数の達成状況についてですが、左下のグラフのとおりでございます。平成15年が298人、平成16年が317人となっております。200人目標には達してありませんが、一応平成17年までの目標ということですので、平成17年のデータが出てみないとわかりませんが、現状では非常に厳しい状況だと思っております。

ちなみに、今年につきましては9月27日現在で180人ということで、昨年同時期に比べますと33人少ないというような状況で推移しております。

続きまして進捗状況でございますが、次の6ページの表でございます。

まず、評価の視点につきましては、ここにありますとおり目標が達成されているか、それぞれ数値目標についてでございます。それと、目標の達成に向けて実施した施策がどの程度の効果があるか。計画どおりに推移したか。未達成の場合ですが、未達成の原因は何か。それから、目標の達成に向けて、ほかに効果的・有効な施策があるかというようなところで評価の視点として作業をしております。

次に、分析手法については、このレビューにつきましては、専門委員会を開いておりまして、先生方の専門的助言を得まして、評価手法等も検討してやっておりますが、先ほど言いましたとおり、対象施策が第7次の基本計画のために推進している施策を対象としておりまして、かなり施策が広範囲にわたっておりまして、各施策のそれぞれが目標達成にどのくらい寄与しているかということを確認に表すことも困難でございますので、評価につきましては事故発生前の対策、それから、事故発生時の対策、事故発生後の対策と3段

階に区分しまして、それぞれ分析評価をしまして、その後、目標達成についてどうだったかということで総合評価というものをしようとしております。

評価結果と今後の対応方針につきましては、現在評価書の作成作業中でありまして、先ほど言いましたとおり、平成 17 年までの目標でございますので、まだ確定ということには至りませんが、平成 17 年の結果が出てから最終的に確定させようと思っております。

それから、第三者委員会等での審議状況等でございますが、先ほど言いましたとおり「海上における死亡・行方不明者の減少」政策レビュー委員会というものを設置しております。昨年 11 月に設置しまして、今年度末まで全部で 5 回の委員会を開催することとしております。次回第 4 回目を 12 月に予定しております。

以上でございます。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

それでは、引き続きまして、プレジャーボートについてお願いします。

馬場崎海洋室長（総合政策局環境・海洋課） 「プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取組み - 」ということで御説明させていただきます。総合政策局環境・海洋課の海洋室長をしております馬場崎と申します。よろしくお願いいたします。

私どもの政策評価の対象として、プレジャーボートの利用改善となっているのですが、具体的なお話として放置艇対策ということの取組みについて評価を行っていききたいということで登録させていただいているということでございます。

御案内のとおり、河川、港湾、漁港といったようなところで、プレジャーボートの放置というのがかなり見られる。細かく言いますと、その水域の管理者に認められた施設あるいは区域以外に係留されている船、これを不法係留と言っております。それから、正規の使用許可の手続を経ずに黙って使っているような無許可係留といったようなものを放置艇と呼んでおります。それと、沈没してしまって客観的に見て廃船となったような船舶、これを沈廃船と呼んでいますが、この両方についてこちらにもございますが、平成 14 年で 13.4 万隻が存在するのではないかと私ども考えているということでございます。これは、港内の他の船舶の航行を阻害したりとか、あるいは洪水とか高潮時に流水の阻害をしたり、艇の流出による災害を引き起こしたりとか、あるいは油が残っている場合がございますので、そういう場合における海洋汚染が引き起こされるということでございます。

そういう意味で社会問題になって久しいわけでございますが、この問題につきましては、そもそも解決のための制度的にインフラがなかなか整っていなかったというところがござ

います。それで、対策と書いておりますが、1つは小型船舶の登録制度ということで、これにつきましては「小型船舶の登録等に関する法律」というのをつくりまして、平成14年4月から実施しております。総トン数20t未満の小型船舶についても登録を義務付けるという法律になっておりますが、これが平成14年4月から施行されまして、既存船については経過措置がございまして、3年間猶予期間が設けられたということでございますので、最終的には平成16年度末ですから、今年の3月までに一応概念的にはすべての小型船舶の登録が終わっているという格好になりまして、これで今、使われている小型船舶についての所有者等が特定されるようなインフラがそろっているというところまでこぎつけたということになっております。

ちなみに、平成16年度末に登録されている小型船舶の数が31万隻ということになっておりまして、実はこの数字は、日本舟艇工業会というプレジャーボートなどが関係する業界団体が推計している数字で、平成15年度末現在でございますけれども、それが41万隻ということでございますので、相変わらず10万隻以上のプレジャーボートが放置されているという可能性が非常にあると私も見ております。逆に言いますと、だんだんそういうことがとらえられるようになってきたという形になっているということでございます。

当然ながら、所有者を特定して放置している人に対しては注意を申し上げて、必要な場合は処分していただくということをやっていくということが何よりも基本になっていくわけでございますが、それ以外に、係留施設、保管施設を整備していくということございまして、小型船舶用の簡易な収容施設であるボートパークといったようなものも、全国で51か所ほどですけれども、徐々に整備されているという進捗状況になっているということでございます。

それから、直接このプレジャーボートの放置艇を減らすということにかかわるということではございませんが、一つリサイクル制度、ほとんどのプレジャーボートがFRP、繊維強化プラスチック製でございまして、このリサイクルというものを進めて、プレジャーボートを買替えなどする場合に、古い船を確実に処理していただくような制度も組んでいくということが、この放置艇対策にも資するという観点で、これも評価の対象として考えていきたいと思っておりますが、これにつきましては、FRPの処理の技術的な方法がやっと確立してきたということでありまして、リサイクルの具体的なシステムにつきましては、先ほど申し上げた日本舟艇工業会というところが、廃棄物処理法に基づく広域認定制度という既存の制度がございまして、これに基づいて今年11月から、まずは放置艇が多いとされている西瀬戸内海、それから、九州北部の10県を地域を限定して、ま

ずリサイクル制度、これは法律に基づくようなりサイクル料金を強制的に徴収するような制度とはなり得ませんが、業界が頑張るってリサイクル料も価格に上乘せをして取っていくと、そうすることによってリサイクルを進めていくということございまして、類似の制度は二輪のバイクにも今、適用されておるようございましてけれども、このFRP船についてもそういう形で、まずは西日本でやっていって数年掛けて全国展開をやるということで、この制度は今やっと開始が緒についたというようなことになっております。

それから、放置艇が多いのが港湾の中ということでございまして、これについては特に放置をやってはいけないという禁止区域制度というのが平成12年の港湾法改正でつくっております、この区域の指定というのをだんだん増やしているということでございまして、これについて、この禁止区域で放置をしていると行政による代執行が可能になっていくということがございまして、まさに要所、要所に働き掛けていくというだけではなくて、行政の代執行による放置艇減らしということがやっと可能になってきているというような状況になっているということでございまして。

今るる申し上げたとおり、制度的なスタートが割と最近始まっているところがございまして、私どものこれから評価させていただく中としては、まずは、この制度が十分運用できるような状況になっているのか、それから、うまく稼動するようになっているのかということについて、特に制度を運用する例えば業界団体でございましてとか、あるいは河川管理者、港湾管理者といったようなところを中心にヒアリングを掛けて、それを元にしたアウトカムということではなかなか難しいんですが、そういう施策の実施状況を中心とした評価というものを行っていきたいと思っております。

8ページ目に、今の進捗状況ということで書かせていただいております。正直申し上げまして、先ほど申し上げたように制度が始まってすぐということもございまして、全体的に評価の視点とか分析手法といったところはまだ検討中ということでございまして、今後の具体的やり方も大変恐縮でございまして、これから早急に詰めていきたいと思っておりますという現状でございまして。

御報告は以上でございまして。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

では、続きまして、水資源政策をお願いします。

笠井補佐（水資源部水資源政策課） 水資源部水質源政策課の笠井でございまして。テーマは「水資源政策」、副題といたしまして「水資源計画の在り方」ということで、資料の9ページ、10ページにつきまして説明をさせていただきたいと思っております。

国土交通省の水資源政策ですけれども、9ページに掲げておりますように、大きくはこの2つの計画に基づいて現在実施しているという状況になってございます。この2つの計画のうちのみず下なんですけれども、「水資源開発基本計画(フルプラン)」と書いてございますが、昭和36年成立の水資源開発促進法に基づきまして、産業の開発・発展、都市人口の増加に伴いまして、上水道ですとか工業水道あるいは農業用水を必要とするような地域における水の供給を確保するために、国土交通省が指定した水系において水資源の総合的な開発、利用の合理化の基本となるような計画が、いわゆるフルプランでございます。

指定水系しましては、下の に小さい字で書いてありますけれども、利根川、荒川、豊川、木曾川、淀川、吉野川、筑後川という7水系が現在指定されておまして、その各水系において水資源開発基本計画ということで、おおむね10年に1回の見直しをこれまで行ってきております。この7水系のうちの木曾川、吉野川、筑後川につきましては、平成16~17年度において見直しが完了しているところで、その基本計画に基づいて次の対応に入っているという状況。その他の水系についても逐次、計画を見直していくというような状況でございます。

一方、その上の「全国総合水資源計画(ウォータープラン)」と書いてございますが、こちらについては、下にお示ししました水資源開発基本計画が主要な水系を指定して水需給についての計画を定めているのに対して、それ以外の水系も含めまして全国的に、更に10年間という中期的なスパンではなくもう少し長期的なスパンの見通しをこの全国総合水資源計画において示しています。全国的な水資源の開発、保全、利用に関する基本的な事項を示す指針のようなものです。

10ページの方にまいりまして、評価の視点といたしましては、水資源計画を中心とするこれまでの水資源計画が、水の安定的な供給の確保等の目的を達成してきたか、更に今までは量に視点を置いた計画に基づいて政策を行ってきているのですけれども、これらの気候変動要因あるいは人口の要因等、水資源開発に係る要因の変動に伴って、この計画そのものの改善すべき点がないかどうかというところをまず評価するというところでございます。

分析手法としましては、気象庁等から出ている年降水量の経年変化、人口推移等のデータの分析、それから、学識経験者等からなります「水資源政策の政策評価に関する検討委員会」を既に平成16年度に立ち上げておまして、全8回の委員会で有識者の方から意見を伺いながら、この検討を行っていくということにしております。これまで5回の委員会を開催してございます。

評価結果では、平常時における水の安定的な供給の確保、つまり量の確保については、おおむね達成されつつある状況ということで、今後は気候変動、人口減少等の状況の変化において、更なる量の確保についてどのような対応が必要なのか、あるいは量以外の質の部分においた対応としてどのようなものが必要なのかということ、今、委員会の御意見を伺いながら検討を進めているという状況でございます。

以上でございます。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

では、引き続き国土政策について、よろしく願いいたします。

高村補佐（国土計画局参事官室） 国土計画局で参事官室の高村と申します。

「国土計画の在り方」につきまして、その評価の実施状況と、それに基づく措置の状況ということで御説明させていただきます。資料は 12 ページの中段の評価結果のところを中心に御説明させていただきます。

ちょっと字が小さくて恐縮でございますが、まず、国土計画につきましては、昭和 25 年に制定しております国土総合開発法に基づきまして、直近では平成 10 年に作成しました 21 世紀の国土のランドデザインという形で、全国の総合開発計画を 5 次にわたって策定してまいりました。それらにつきまして、今回レビューということで実施させていただいております。

まず、評価結果の上段の部分でございますが、評価の視点としまして、国土や国土政策に関連する社会経済情勢の現状と課題はどうなっているか。」の 2 つ目でございますが、国土計画の在り方を見直す必要を生じさせるような国土や社会経済情勢の変化が生じていないか。」の 3 つ目でございますが、国土計画の策定プロセスに改善すべき点はないか、こういった観点につきまして、下段で整理させていただいておりますが、平成 15～16 年度に掛けまして国土審議会の調査改革部会というものを立ち上げまして、その中で国土の総合的点検ということで実施してまいりました。

それぞれの評価につきましては、まず、1 つ目の「 」に対応します部分、人口減少ですとか地方分権の動きですとか、あるいは財政制約、これらのような課題を整理いたしまして、その上で現在の課題に的確に対応した国土計画の策定が必要であると。

次に、社会情勢の変化ということで国土計画の在り方を見直す必要があるかという部分、2 つ目の「 」でございますが、こちらの方につきましては、従前、国土総合開発法につきましては、開発を基調とした量的拡大を指向したものであったと。法体系そのものがそうになっていたと。その上で、これからにつきましては、成熟社会にふさわしい国土のビジ

ョンを提示する上では、その制度自体を抜本的に見直すことが必要であるという調査審議を得ています。

「 」の3つ目でございますが、国土計画の策定プロセスにつきましても、数次の改定を行ってきた際には、点検を実施してきたりですとか、あるいは都道府県等、広範な意見を取り入れてきたわけでございますが、それらが制度として位置付けられていなかったと。その点から、意見聴取あるいは計画評価につきまして制度の面で整備が必要であるという形で報告を得ています。

そうした調査報告に基づきまして、括弧の2段目でございますが、今般、国土総合開発法を一部改正いたしまして、平成17年3月に法律案の国会提出。審議を経まして7月下旬に成立・公布に至っております。

それら法律の改正のイメージ、ポンチ絵でございますが、11ページで簡単に整理させていただいております。先ほども御説明をいたしましたが、まず、全国総合開発計画が従前、国主導の作成、地方の意見を制度として聞く仕組みがなかった。それらにつきましては、矢印の右側でございますが、まず計画への多様な主体の参画ということで、地方公共団体から国への計画提案制度を設けたと。もう一つが、国民の意見を反映させる仕組みを設けた。こういった作成のプロセスを通じて、全国計画と広域地方計画という二層の計画を立てていくと。

更に、広域地方計画につきましては、こちらはブロックの計画でございますが、計画の作成に当たっては、国、東京からではなくて地方支分部局、都府県、経済界等が協議するような場を設けて、案としてはそういったところで主に議論していこうというような形で法体系が整備されております。

計画の中身にかかわります計画事項につきましては、ポンチ絵の下段の方ですが、開発中心からの転換ということで、幾つか絵で整理させていただいておりますように、計画事項等の拡充あるいは改変しております。

それらの法改正でございますが、更に政策評価につきましては、国土形成計画法の中で政策評価法に基づいた評価を行わなければならないといたしまして、そういった評価を行うことによって社会経済情勢に即した計画であることの担保を図っていくということを制度的に位置付けてございます。

以上、政策評価の実施の状況と措置の状況でございますが、今後の対応方針部分でございますが、この国土形成計画の全国計画につきましては、平成19年中ごろを目途に同じく国土審議会の審議等を通じながら策定する予定でございます。また、その全国計画を踏

まえまして、広域地方計画でございますが、その後ということでの策定予定でございます。

以上、御説明させていただきました。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

では、引き続き住宅の長期計画をお願いいたします。

長田補佐(住宅局住宅政策課) 住宅局住宅政策課の長田と申します。私の方からは「住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の見直しに向けて - 」ということで発表させていただきます。

資料の方ですけれども、進捗状況の表の中に書き込みをさせていただいておりますので、そちらを使いながら御説明させていただきたいと思っております。

まず、現行計画ということでございますけれども、現行計画とは住宅建設計画法による住宅計画五箇年計画というのがございます。この住宅建設計画法と申しますのは、昭和41年の厳しい住宅難の中、国、地方公共団体、国民が相互に協力し合って住宅の建設を強力に推進するという目的から制定されたものでございまして、その中の計画体系として住宅建設五箇年計画というのがございます。今日に至るまで、その五箇年計画は8期にわたって策定をいたしてございまして、この枠組みで住宅政策を推進してきたということでございます。

しかしながら、住宅建設五箇年計画は国が住宅建設の戸数目標を示す、それから、それに基づいた住宅の建設を主眼とすると、そういう形態になってございまして、これからの人口・世帯減少社会の到来、それから、大幅な住宅需要の拡大は今後見込めないだろうということ、それから、地方分権の推進が課題となっているようなこと、それから、公共事業に関して事業量確保というよりもアウトカム目標を進めていくべきという流れの中で、国民の居住に関するニーズの多様化・高度化にこの計画体系で対応できるのかというような議論が出てきてございまして、もう限界ではないかということになっております。

これによりまして、新たな制度的枠組みの必要性というのが認識されるに至りまして、昨年9月に、大臣から「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みはいかにあるべきか」という諮問が出されまして、社会資本整備審議会の住宅宅地分科会基本制度部会で御議論いただきまして、パブリック・コメントを経て先日9月26日に答申が行われたというものでございます。

答申の概要は資料の16ページに要約がついておりますので、こちらを是非御参照いただければと思っておりますけれども、この中ではこれまでの住宅政策を支えてきた制度的枠組みの必要性について、それから、今後の方向性、それから、新たな施策の方向性についてと

いうところでまとまっております。

今回のレビューに当たりましては、まず評価の視点ということでございますが、計画体系を抜本的に見直し、今後どのようにやっていくかということを検討するために、現行の計画体系が果たしてきた成果はどのようなものか、どのような役割を果たしてきたか、それから、これからの社会経済情勢の変化に対応できるかということの評価するというふうに設定をしております。

分析手法につきましては、第1期から8期までの五箇年計画の進捗状況について。また、各種統計調査を用いまして、住宅事情に対してどのように改善がなされたかという分析をするという形で、先ほど申し上げました社会資本整備審議会の住宅宅地分科会基本制度部会の中でレビューという形で議論をいただいたということでございます。

評価結果につきましては、五箇年計画の役割、それから、目的が達成されているかということについては、まず、建設戸数目標の達成率あるいは居住水準の達成率についてチェックをするという形をとりまして、適切な居住水準の公的資金住宅を計画的かつ安定的に供給する役割を五箇年計画は果たしてきたと言えるという形で評価をいただいているということでございます。

また、この計画は5年ごとの統計調査などを通じまして、国民のニーズを把握する機能を持っている、それから、住宅政策のビジョンを示すマスタープランを示す機能を持っている、それから、住宅政策の目標を示しますので目標提示機能を持っていると、これらの役割があったという評価をいただいているということでございます。

続きまして、もう一つ、五箇年計画の体系について、今あるいは今後の社会経済情勢の変化に照らして妥当かという点について評価を行っております。住宅ストックが量的に充足している、それから、人口・世帯減少が進んでいく等々の社会経済情勢の変化の中、5年ごとの住宅建設の目標を定め、公的資金住宅の建設事業量を明らかにして、計画的な住宅建設を進めてきた今の住宅建設計画法及び五箇年計画の枠組み自体を見直す必要があるのではないかという評価をいただいております。

それから、事業量確保に重点を置いた公共事業長期計画の見直しが進められておりますけれども、住宅分野におきましても、建設の戸数目標ということではなく、住宅政策の目標や施策による効果を国民にわかりやすく示す方向で見直す必要があると、以上のような評価をいただいているということでございます。

今後の対応の方針ということでございますけれども、法律的枠組み、それから、計画体系の見直しをしまして、新たな制度的枠組み、基本的計画を策定していくということでご

ざいます。その中で、住宅政策の基本理念を実現するための基本目標でありますとか、目標の達成状況をわかりやすく示すための成果指標を提示、それを政策評価していくということの内容とすることが適当と考えられるということでございます。

なお、成果指標の検討イメージを資料の 17 ページ以下につけさせていただいております。今後それぞれの基本目標、あくまで想定ですけれども、例えば 17 ページの良質な性能、住環境で居住サービスを備えた住宅ストックの形成の状況を示す指標について、例えば住宅性能水準などが考えられますけれども、この達成のために、どのような指標が適当なのか、現行の指標をどのように充実・見直しをするかということについて、今後、検討を進めていきたいということと考えております。

以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。

宮本政策評価企画官 ありがとうございました。

それでは、続いて、港湾関連手続のワンストップ化をお願いします。

色摩専門官（港湾局港湾経済課港湾情報化推進室） 港湾局港湾経済課港湾情報化推進室の色摩と申します。よろしく願いいたします。

それでは、次のテーマであります「港湾関連手続のワンストップ化推進 - 港湾 E D I システムに関する検証 - 」ということで御説明させていただきます。

まず、本施策ですけれども、これまで港湾における諸手続につきましては、複数の行政機関にさまざまな様式の申請や届出を行う必要がありまして、非常に煩雑であったということがございます。そういった課題を解消するために、国土交通省の方で港湾分野、特に港湾管理者ですとか、港長さんになるかと思いますが、そちらの方における行政手続の電子化、ワンストップ化といったものを推進するためのシステムとしまして、港湾 E D I システムというものを開発しました。その開発した結果、そのシステムの普及を図りまして行政手続を電子的に受け付けることが可能な体制を整備しようといったところが、本施策の目的になるかと思っております。

お手元の資料 20 ページになりますが、本施策に関しますこれまでの取り組みについて整理させていただいております。経済界、政界の方から各種要請を受けまして、港湾局といたしまして、まず管理者ごとに異なっておりました様式の簡素化・統一化といったものを図りまして、平成 11 年からシステムの試行運用を開始いたしました。

また、同じく関係業界から複数行政機関に対する手続が煩雑であるというような要望がございまして、更に簡素化を求められましたので、左下の絵にありますとおり、財務省におけます通関手続を管轄しております NACCS というシステムですとか、法務省の方で管

轄しております乗員上陸の入国を管理しております乗員上陸許可支援システム、こういったシステムと相互に連携・接続することによりまして、1回の入力・送信で関係府省に対する必要な手続を行うことを可能といたしますシングルウィンドウ・システムというものを平成15年7月に実現したところでございます。

続きまして、本施策におきましては、港湾EDIシステムの普及率といったものをチェックアップしようとしておりまして、こちらの方は具体的には港湾法に規定されております重要港湾以上の管理者及び港則法で規定されております特定港の港長さんの方へのシステムの普及率ということになりますけれども、現在平成17年8月時点では55の港湾管理者、86の港長の加入となっております。当初、平成13年普及率として22%であったものが、平成16年度末時点で85.5%といったところまで来ておりまして、平成17年代の目標達成に向けた普及・加入促進について現在図っているということになります。

続きまして、21ページの進捗の方に入りますが、前にも御説明させていただいたとおり、普及率、更には電子申請の件数ともに着実な伸びを示しておると思っておりますが、関係業界の方から手続の更なる簡素化等の要請もございますので、評価の視点と申しますか、そういったところとしましては、港湾分野における行政手続の電子化が進んでいるかといったところや、電子化の進展が利用者業務に効果を発揮しているか、あるいは利用者の要望に適宜対応できているか、こういった視点から評価を行おうと考えております。

また、評価の際の分析方法ですが、1つはシステム利用者へのヒアリングですとか、アンケートによる利用満足度調査の実施、併せて本施策におけますステークホルダーであります船社ですとか、船舶代理店の申請者の申請業務について、手続を簡素化することによりまして、届出の作成時間が短縮される等の指標に基づく効果分析といったことを現在想定して行っているかと思っております。

利用者のアンケートにつきましては、シングルウィンドウ・システムを立ち上げました平成15年10月についても効果測定という意味合いを込めて行っておりますし、また、今年8月にも同様に、計画を現在どういった要望があるかといったことを把握するためのアンケートも行っております。

これらのアンケートから明らかとなりました課題ですとか問題点等の結果を踏まえた上で、本年12月に策定を予定しております電子政府計画構築計画に基づく港湾手続関係業務システムの最適化計画というものがございまして、そちらの方に反映させていこうかと思っております。

また、併せて最適化計画策定に際しまして、専門知識をお持ちの有識者等からの意見を

聴取し、活用していきたいと考えております。

また、ちょっと戻りまして 20 ページの右下の方に F A L 条約ということを書かせていただいておりますが、こちらの方はアンケート等で抽出されました課題、要望の一部であります更なる手続の簡素化ですとか、国際標準への対応といったものがございまして、こちらにつきましては、この F A L 条約、内容的には国際的な港湾手続の簡素化及び画一化による海上交通の促進を目的とした条約ということになりますが、本条約を本年 11 月に締結することになっておりまして、それに併せて更なる手続の簡素化対応という形のシステム開始を来月早々ですけれども、今月中に前倒しで実施することとしております。こういったことを対応方針としてはやっぴいこうと現在考えております。

以上です。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

引き続き、テロ対策の総点検をお願いします。

岸補佐（政策統括官危機管理室） 危機管理室の岸と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。「国土交通行政におけるテロ対策の総合点検」ということで説明させていただきます。資料は 22 ページと 23 ページでございます。

まず最初に、国土交通省が行っているテロ対策ということで 1 枚目を説明させていただきます。国土交通省が所管しています陸海空の交通機関あるいは空港、港湾、道路、ダムなどの重要施設は、言うまでもなく国民の生活や経済活動を支えているもので、それらの安全確保は重要な任務であると認識しております。

国土交通省として全省的にテロへの対応を行いましたのは、上の方に書かせていただいておりますが平成 13 年 9 月、皆さん御存じの米国の同時多発テロでございます。これを契機といたしまして、国土交通省のテロ対策が進んできているということでございます。このときはテロ直後に国土交通省でも対策本部を設置いたしまして、緊急の対応というものを実施するとともに、10 月にアフガニスタンへの米国の空爆ということがございましたけれども、この開始を受けまして、陸海空の交通機関あるいは国土交通省の重要施設に対してテロ対策を実施したということでございます。

その後も、上の方に書かせていただいておりますが、世界的にテロ事件は続発しております。先週も、またインドネシアのバリ島で爆破テロが実行されまして、大きな被害が出ているところでございます。

これらの海外でのテロ事件というものは、それぞれに背景があったり、また、手口もさまざま、あるいはすべてが解明されているというわけではございませんが、海外での事件

を受けて、テロ対策の強化あるいは関係者にテロ対策の徹底のお願いというようなことをしているところがございます。

国土交通省のテロ対策の例といたしまして、真ん中辺りに から ということで代表的なものをまとめさせていただいております。例えば、施設の巡回の実施でありますとか、監視カメラの設置などの対策。あるいは であります。利用者への不審者や不審物というものを発見したときは、警備員、係員に教えてくださいというような協力の要請。あるいは 航空や船舶に関係することですが、これはやはり世界とネットワークで結ばれているという交通機関でございますので、日本だけが進むあるいは日本だけ遅れるというわけにはまいらないわけでありまして、他の国々と同じレベルで対策を強化していくというような必要がございます。このため国際条約に基づきました保安対策というものを図っているところがございます。そのほか海上保安庁による原子力発電所などの海上からの警備なども実施しております。

ここでは、国土交通省のことだけを書いておりますが、勿論、政府全体として主に警察関係でございますが、それとも連携をしながら警備・警戒について取り組んでおります。

次の 23 ページでございます。評価の検討状況ということでございます。評価の視点ですが、今申し上げましたような現在行われているテロ対策の内容につきまして、全体的に総合点検をし、その評価を今後のテロ対策に反映させていきたいということでございます。現在も省内の会議などで情報交換を行う会議を持っておりますが、この政策評価を通じて、更に今後のテロ対策について結果を反映させていきたいと思っております。

テロ対策には未然防止でありますとか、あるいはテロが起こったときの初動あるいは救助のような応急の対応、あるいはその後破壊されたものを復旧するというようなさまざまな段階の対策がございますが、最も大事なものはテロ事件を起こさせない、被害を最小化にするということだと思いますので、評価の対象といたしましては、未然防止あるいは初動対応ということとさせていただきます。

次に、分析というところに書かせていただきましたが、先ほど説明いたしましたように、国交省のテロ対策は米国の同時多発テロ以降、対応を全省的にとっているというところがあります。その後、現在までの間幸いなことに日本ではテロ事件というものは発生しておりません。そういうことを踏まえまして、今行っているテロ対策がどの程度効果的だというような実証的な検証にはなかなか限界がございます。また、対策の性質上、個別具体の対策は秘密にするといいますが、テロリストに手のうちは明かさないとすることもございまして発表していないところもございまして、評価ということに対してはなかなか

苦慮しているところでございます。

そのため、評価結果、今後の対応方針は今のところ未定とさせていただいておりますけれども、勿論、世界的な情勢を見れば、我が国に対するテロも予断を許さないと認識しておりますので、海外でのテロの情勢を踏まえまして、国土交通省においても適宜適切に対応していくということだと思います。定性的な評価ということに最終的にはならざるを得ないとも考えておりますが、客観性を持たせるためにも現在行っております対策の経緯等を取りまとめ、有識者の皆様の御意見を伺っていきたいと考えております。

以上でございます。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

では、最後に、公益法人の関与の在り方をよろしくお願いします。

川村補佐（大臣官房総務課） 官房総務課の川村でございます。よろしくお願いいたします。

24 ページでございますが、行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方というものにつきまして、今回追加ということで入れさせていただいております。私ども国土交通省におきましては現在、公益法人が約 1,200 ございます。4 省庁が一緒になったこともございまして非常に多うございます。従来より公益法人はいろいろ改革の流れはあったわけですが、皆様も御記憶にあるかもしれませんが、一部公益法人における大規模な詐欺事件等があって、大きな社会問題になった経緯も踏まえまして、行政改革大綱で平成 12 年に公益法人に対する関与の在り方を改革するんだということがうたわれておまして、このページにも書いておりますが、平成 14 年の閣議決定で 3 つ大きな柱が決められております。1 点目は、国からの委託等に係る事務事業を見直しましょうと。それから、2 点目は国から出す補助金等を縮減・合理化しましょう。3 点目は、透明性を高めましょうということで、この 3 つにつきまして、平成 17 年末までを目途にいろいろ作業をしてきたところでございます。

かなり多くの法人におきまして、そもそも事務・事業を廃止あるいは補助金、委託費等の廃止、あるいは縮減という形で改善はされてきたところでございますが、今申し上げました 3 点目の透明化・合理化を高めていくという流れの中で、平成 14 年の閣議決定の中で毎年度フォローアップをやっていきたいと思います。かつ、政策評価を平成 17 年度末までに実施するよというところが各省共通にうたわれているわけでございます。そういった流れの中で、すべて 1,200 の法人が対象になるわけではございませんで、基本的には国と特に密接な関係のある公益法人ということで、収入の大半が補助金ないしは委託費に頼っ

ているもの、あるいは第三者に対して受け取った補助金、委託費をそのままほとんど配分しているものといったような法人が対象になっております。

今回、その政策評価を行う対象になる法人でございますが、24 ページの一番下にご書いてございますけれども、10 部局がそれぞれ所管している 77 の事業、事務、手続等に係るものでございます。この中には例えば、いわゆる機械・器具の検査・検定、あるいは専門的
技能の講習会、教習事業といったものも含まれているわけでございます。こういった非常に多種多様にわたる数多くの事業にまたがるものですから、正直申し上げましてどういう形で一元的に見ていけばいいのかというのが難しいところでございまして、必ずしもその法人を所管している部局と、行っている事業を所管している部局が一致するかというと、隣の課がやっていたりすることもあるものですから、その辺を今、調整していかなければいけないということで作業しておりまして、かなり作業が遅れているところが正直な状況でございます。

次の 25 ページの共通フォーマットでございますが、そういったこともございまして、なかなか難しいという話とか未確定という話しか書いてございまして、お恥ずかしい状況ではあるんですが、政策評価官室のお力添えも得まして、今後早急に中身を詰めて各局等に作業依頼をしていきたいと、このように考えているところでございます。

以上でございます。

宮本政策評価企画官 ありがとうございます。

以上で、報告を終わりました。

金本座長 どうもありがとうございました。余り時間も残っておりませんが、委員の先生方から御質問・御意見をお願いいたします。

上山委員 それぞれ具体的な説明をどうもありがとうございます。わかりやすかったです。テーマも割と国家的課題というか大事なものが選ばれていて、全体にはいいんじゃないかと思えますけれども、今後のやり方を考えたときに陥りそうな落とし穴みたいなものが何となく見えるので、今日は朝から意地悪で申し訳ないんですが、それを幾つか申し上げておきたいなと思えます。

青い方の本の 29 ページを見ると、今日御説明いただいたものが一覧表になっていて、担当局という名前が横に書いてあるんですけれども、この政策レビューも平成 14 年度からやってきて、だんだん進化しているわけです。横断的というのがずっと、特に国交省の場合は非常に大きな課題だった。であるがゆえに、毎年横断的なことを考え、特に今年は割と担当局の欄を見ると字がたくさん書いてあるということは横断的なことが多いという

意味なので、意欲的にテーマを選んでおられるなという気はします。

しかし、幾つか懸念があって、1つは、水資源と国土政策と住宅については、テーマ自体は確かに横断的だけれども、やっている局はこれ自体縦割りになってしまっている。今日の御説明も担当の人が説明されたわけですが、それ自体ができ上がった既成概念の中で仕事をしていないかと。ですから、本当は水資源というのであれば、水資源にかかわる農水省の人たちも含めて、ありとあらゆる情報を集めて、もっとゼロベースで見ていく必要が本当はある。ですから、水資源部の中の課題と言われているものがある、それはこの際見直そうよということだろうとは思いますが、では、水資源部で課題とされていない世の中の人が思っている課題は取り上げられるのだろうかという、構造的な問題を私は感じてしまうんですね。誰が課題を決めるのかというレベルの話ですけれども。ですから、縦割りですべてやってしまうことのリスクというのが、テーマが横割りに見えるがゆえに結構心配だなという気がします。

それから、プレジャーボートと海上交通安全については海上保安庁がしっかりし過ぎていて、ほかの局はあまり何もしないのではないかと懸念があります。

それから、バリアフリーについては、いいんですがチェックアップと何が違うのかよくわからなかった。チェックアップの項目にも入っていて、データなども全く同じで、チェックアップとこれとどういうふうに仕分けをされるのかというところをちょっと整理されないと、あえてこちらでレビューに掲げる意味というのがよくわかりません。

そういう意味では、プレジャーボートも実はこっちのチェックアップの方で50番に入っているんですね。ですから、チェックアップのところを更に深掘するというのがレビューだという新解釈があるならいいですけれども、本来はチェックアップのところでは個別に見ていては見えない新しいテーマ、最後に御説明があった公益法人の話とか、こういうものを見つけてきてやるのが本来のレビューなので、その辺りを意識してやっていただかないと、特定の課の特定の担当官に「おまえ、これ書いておけ」と言って終わりということになってしまいそうな気がちょっとします。

そういう意味では、港湾のEDIシステムなどは各論の極致ではないかという感じがしてしまっていて、チェックアップの深掘であれば、そもそもここに来るべきものなのかどうか。今更で申し訳ないですけれども。

テロはいいですけれども、テロもこちらのチェックアップでは海と陸に分けて書いてあるんですね。それを足しただけではレビューにならないじゃないかという辺りは、今後の課題ではないかと。

ちょっと先回りして感じの悪いことばかりいろいろ言いましたが、後で言うよりは今言った方がいいので失礼します。

金本座長 何かお答えになりたいことがあれば。

馬場崎海洋室長（総合政策局環境・海洋課） プレジャーボートを担当しております海洋室長でございます。

若干、名誉のために申し上げておきますと、プレジャーボート対策は、むしろ海上保安庁がどんどん取り締まっていくということではなくて、これは割と現実的な課題なものですから、それぞれの管理者が実際取り締まりに動くということで、むしろ河川とか港湾とかその辺の方が、より動きがよくないと動かない制度になっているということと、リサイクルは海事局が要は工業会とタイアップしてやっていかなければいけないという、これもそれぞれ法律をつくってまでやっている話なので、そもそもそれらが問われるという話ですから、先ほどのようなお話ということには必ずしもならないと思いますが、ただ、御指摘の趣旨はよくわかりますし、我々が目標とするところは是非達成していきたいと思っておりますし、これは多分いろいろなテーマのところみんなそうだと思うのですが、評価手段というものを考えるのはなかなか難しいところもあって、悩みつつやっておりますが、踏まえてやらせていただきたいと思いますと思っております。

松田委員 実は、私も横断的なところに着目していて、お聞きしたかったのが、例えば、バリアフリー社会のテーマのところなどは、本当にいろいろなところでやっていらっしゃいますよね。あえてこういう取り組みをしたからこそ、横断的にやって見えてきたことがあるのか。ふだんの仕事でただやっているのと、こういう形で取り組んだからこそ見えてきたこととか、あるいはこういう横断的に仕事を一回見直してみると、実はすごく難しいなと改めて感じる事とか、そういう仕事のやり方の上での発見というのは、今後、政策評価自体の取り組みをレビューしていくときにすごく参考になると思うので、もし、今までの段階で何かお気付きの点があれば教えていただけますか。

島田補佐（総合政策局政策課） バリアフリー担当の総政局ですが、やはりそれぞれの個別の施設ごとに取り組んできているというところがあって、各部局自分のところは見えているんだけど、実際に世の中で利用者の視点に立つと、当然生活とか行動というのは一つの事業、例えば、A鉄道を利用するだけで生活が完結することはないというようなところが当然ありまして、その辺のつなぎの部分について、もともとそれぞれの事業者規制であるとか、あるいは建物についてはものの方の規制という形でアプローチの仕方・手法が、それぞれの特性に応じて特化してやってきているというのがございまして、それを

もともとのそれぞれの目的がある中でのかなり重要な配慮事項として、バリアフリーであるとかユニバーサルデザインというテーマが浮かび上がっているんですけども、それを横串でユニバーサルデザイン利用者の視点というようなところで見たとときに、それを横串で改善していこうというときに、それぞれの規制とか事業のツールのアプローチの仕方、もともとの事業なり社会資本整備なり交通政策というところのツールを生かしながらやらざるを得ないという側面もありまして、そこをそういう横串の視点で見たとときに、連携と
いいですか、連続性を保つというところをどうやって担保していくのかというのが、政策として同じアプローチの仕方であれば同じアプローチの中で同じ方向でやっていけばいいんですけども、なかなか難しいところなのかなと。

特に今、次期通常国会に向けて従来あったハートビル法と交通バリアフリー法を統合、更に昇華させるような形で、少なくとも私ども国土交通省がかなりものの面では所管行政として世の中一般のハードの面ではほとんどの部分を所管していると言えは所管していますので、その連続的なバリアフリー化を実現するような法制度を構築しようという作業を各部局、国土交通省バリアフリー化施策推進室というのを併任を掛けてやっているんですけども、そういう作業の中でも、やはりそれぞれのアプローチの仕方がもともと違うということを使う側から見たときに、使いやすいようにするというときの行政手法の調整をしながらやっていくというところが、なかなか難しいのかなとは思っております。

松田委員 ということは、それを克服しない限り横断的にやった意味はないということですよ。

島田補佐（総合政策局政策課） その部分は、どうやって克服するのか、どうやってやっていくのかというのは知恵の使いどころであるなという感じは持っております。

石田委員 また、感じの悪いことで申し訳ないんですけども、2ページにステークホルダーごとの分析が前回議論に出て、それを取り入れた主な留意点という御説明がございましたけれども、今回のうち、ここの施策の中で5つがステークホルダーごとの分析にはなじまないと書かれているんですね。確かにそのとおりかもわかりませんが、やはり評価の軸を定めるとか、誰に対して説明するというのを考えた場合に、タイプを設定するということは極めて重要だと思いますので、そういった意味では、もうちょっと工夫された方がいいのかなという気がいたしました。それが1点です。

あと、個別の話では、例えば、国土政策の評価というのは新しい試みでありまして、国土形成計画法に結実したというところがあって、非常にいい試みだと思っておりますんですけども、従来から指摘されておりました総論と各論の関係ですよ。特に、社会資本整備重点計画と

の関係がどのようになっているのかなということが御説明ではありませんので、それを説明していただければありがたいなと思いました。

もう一つ、港湾のEDIというのは非常に重要なんですけれども、上山先生がおっしゃったように、ちょっと範囲が狭過ぎないかなという気がします。と申しますのは、例えば、フォワダーの視点というのが全然入ってなくて、港運業者ですよね。このところをもっと充実させないと、コンテナ化で離され、効率的・利便的な運用で更に外国の港湾と引き離されと。そういう意味でEDI化というのは極めて重要だと思うんですけれども、その辺の関係というのは、この中でどういうふうにつかまえているのかなというところがわかりませんでしたので、お願いしたいと思います。

高村補佐（国土計画局参事官室） 国土計画局でございます。先生の御質問の部分は、制度的に、社会資本整備重点計画と国土計画とがどういった関係にあるのか、といったことでしょうか。

石田委員 従来の総論はいいんだけど、各論とちょっと違っているんじゃないのというのが、ランドデザインも含めて言われていましたよね。私はそういう受け止め方をしているんですけれども、その辺が今回のところでも非常に重要なポイントだと私自身思っていたんですが、その辺がどのような扱いになっているのかなということです。

要するに、各原局が持たれているそれぞれの計画を単にバイディングしただけじゃないのかなと。後の方は。それと、その部分がちゃんとつながっていくのかねという話がよくありましたよね。そういうことです。

高村補佐（国土計画局参事官室） 基本的に計画相互の関係につきましては、制度的な枠組みの中で、国土形成計画法の中でというよりも、実際は国土計画の内容の方の話かと思っています。その全国計画につきましては、先ほど御説明させていただきましたように、これから2年ぐらい、平成19年中ごろを目途に策定する予定と。また、特にプロジェクト名が上がってくるのであろう広域の地方計画、そちらの方をその後という形で、これからそういった計画の中身とそれぞれの事業の扱いについては議論されていくことになるかと考えています。

石田委員 制度的な担保はまだなくて、これから運用で工夫していくということですか。

高村補佐（国土計画局参事官室） 社会資本整備重点計画法の方に国土形成計画とありますが、国土計画との調和規定というのが置かれていると認識しています。

色摩専門官（港湾局港湾経済課港湾情報化推進室） 先ほどのEDIの話ですけれども、港湾EDIの方で現在電子化として対象としている手続というのは、基本的に船舶の入出

港関係で、貨物についてはほとんど扱っていないというところで、我々のシステムの中でその辺どう扱うかというのはあるんですが、ただ、輸出入港湾関連手続に関する電子化という面で言いますと、基本は財務省主体の全体の部分をやっておりまして、その内容についてこのレビューの中で我々がどうレビューできるかという部分があるので、ちょっと難しいのかなというのが正直なところなんです。

石田委員 例えば、フォワダーさんが持つておられるシステムとの連携がうまくできるためにプロトコルをちゃんとするとか、それぐらいまで含んでいいんじゃないのかなと思うんですけども、ちょっと公的なところで断ち切られているという感じが強くしますので、その辺いかがかなと思っているんですけども。

色摩専門官（港湾局港湾経済課港湾情報化推進室） 一応官民の手続の中でも入出港に関しましては、その辺のプロトコルなり標準化というところは進めておりますので、その辺記述することは可能かと思いますが、全体を含めた大きな視点でというと非常に厳しいものがあります。

工藤委員 1点質問なんですけど、先ほど上山先生がおっしゃっていた、いわゆる多くの部署にまたがる場合にはどういうふうにまとめていくかという話と若干関連すると思うんですけども、表のそれぞれの2ページ目を見ても「第三者委員会等での審議状況等」ということで、かなりばらつきが大きい。かなり頻りに委員会を実施されているところと、全く予定がないというところと。あと、やり方が若干違うところ、つまりバリアフリーのところだと、ユニバーサルデザインの考え方が懇談会という形で評価に関する第三者委員会ではなくて、中身に関する政策そのものに関する懇談会が実施されている。これは、それぞれのやり方があっていいのかと思うんですけども、ちょっとお聞きしたいのは、政策レビューというのを実施する上で第三者委員会というものをつくるのが、割と今まで恒例化していたような感じが、これは私の誤解であれば申し訳ないんですけども、今回かなりばらばらになったようなイメージがあるんですけども、これは全く予定がないところ、あるいは別のやり方でやっておられるところというのは、政策レビューの第三者委員会ということでは予定は全くないのか、まだそこまで到達していないか、その辺を教えてくださいなればと思います。

島田補佐（総合政策局政策課） バリアフリーについて、特に特出しがありましたのでお答えさせていただきますと、政策レビューをすることは既に決まっていたんですが、それ以上に、交通バリアフリー法などの見直しの中で、プラスアルファの施策の内容についても具体的な施策の内容の方針まで踏み込みたいということが私どもの省の意思としてご

ございましたので、その政策レビュー、現状やっていることの評価、課題の抽出ということに加えて、プラスアルファこの後何をすべきかというところまで踏み込んで検討していただくという体制をとりたかったために懇談会という形でさせていただきまして、それは政策レビューを別立てするよりは一期通貫でプラスアルファ先までやった方が合理的かなという判断で、このテーマについてはさせていただいたという経緯でございます。

金本座長 時間もなくなってきましたので、そのほかの点については細かく説明していただく必要はないかと思いますが、特殊なものについて、まとめて誰か把握している人はいないという話ですか。

渡邊政策統括官 まとめてお話ししますが、政策評価基本計画はこの場で御審議いただいて定めていただいているものでございますけれども、その中でも政策レビューの進め方というのがございまして、その中では緊急やむを得ない場合を除き、原則として本計画に定められたテーマごとに第三者の専門的知見から助言を受けて行うということでありまして、原則として第三者委員会を立ち上げてやるということで、従来そういう方向でやってきたと思っております。

ただ、ものによって、これもレビューのテーマとも関係すると思うんですけれども、どのくらいの規模でどのくらいの人たちの御意見を聞いてやるのか、場合によって個別に有識者に御意見を伺うという方法でもいいのではないだろうかというところについて言うと、原局の方にある意味ではお任せしているところもあるというか、その前にそういうものじゃないような大きなテーマを取り上げるというようなことが必要なのかなという感じもしております。

あと、非常に大きな話を上山委員から最初にいただいたわけでありまして、これもまた政策レビューで対象とするテーマというのが定められていて、その中でいろいろな国土交通省の政策課題は重要だとかと、国民からの評価とかいろいろな中であって、例えば、法令の見直し規定、長期計画の見直しの時期等を勘案してテーマを決めるということを書いてあります。これも先ほどの冊子を見ていただくとおわかりのとおり、そうはいつでも最初の段階で、1つのところが担当してやってきているというものも多かったわけでありまして、昨年私がまだ就任する前でありまして、より総合的なテーマを取り上げようということでテーマ設定をしていただいたように考えております。今後ともそういう方向でやっていく必要があるのかなと思っております。

ただ、やはり業績指標あるいは小目標の中でもかなり重要なものがあって、これをチェックアップという体制の中でやるということについて言うと、かなり困難なものというの

でしょうか、時間との関係で難しいというものもあります。そういうものも考えますと、それはやはり小項目だけでも国民にとって重要だということによってやっていくべきものもあるのかなと考えております。御指摘のような点を踏まえて、今後テーマについては、より総合的なものについてやっていきたいと思っております。

それともう一つ、個別のレビューにつきましては、各部局へお願いしているものもあるわけですが、省としては幹部会を更に小さくしたような、トップの方々に集まっていただいて、各部局から報告をいただいて、それを踏まえてまとめるという作業もしております。そういう意味での省としての総合性といったことは、今後とも何らかのそういうような方法を含めてとっていききたいと思っております。

金本座長 既に時間が超過しておりますが、御欠席の方から何か御意見が来ているようですので、御紹介をお願いします。

宮国企画専門官 山本先生の方からコメントをいただいております。

まず、目標別予算の作成というものは意欲的でよいという評価であります。将来のインフラ資産の保持に対するコスト増加とかそういうことを考えると、ハード政策とソフト政策を別々に記載すべきだとか、あるいはハードは新規とか更新・維持のいずれに該当するものなのかというようなところも着目して記載したらどうかという話がございました。

また、レビューに関しましては、海上における死亡とか行方不明者の減少の政策レビューということにつきまして、方向性としてすぐれているという評価でございます。ただし、事故時の政策を新しく打ち出しておりますが、それまでの事故前あるいは事故後の従前の政策に変化がないのかというような御指摘も受けておまして、そこも明らかにしていただきたいというような話がございました。

以上でございます。

金本座長 ということですが、もう時間も過ぎております。何か特に委員の方々あるいは局の方々でお話したいことがございましたらお願いしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

それでは、時間を超過して失礼いたしました。これで一応議事を終わらせて、議事進行については事務局にお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

宮国企画専門官 ありがとうございます。貴重な多くの御意見をいただきまして、大変ありがとうございます。今後の政策評価の実施に、この御意見を生かしていこうと思っております。

本日の議事概要につきましては、速やかに政策評価官室の文責で作成の上、公表したい

と思っております。議事録については、先生方の御確認をいただいた上で公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日は、どうもありがとうございました。