

国土交通省政策評価会（第14回）

平成18年10月18日

【増田企画専門官】 先生方おそろいのございますので、ただいまから第14回の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、ほんとうにご多忙のところ、先生方にはご出席いただきましてありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、10月から参りました増田と言います。よろしくお願いいいたします。本日、先生のうち、石田委員と松田委員につきましてはご欠席と、また、急遽、山本委員につきましてもご欠席との連絡をいただいております。

着席させていただいて進めさせていただきます。

では、前回、7月に開催いたしました評価会から異動がありましたので、政策統括官として新たに浅野間政策統括官が着任いたしましたのでお知らせいたします。

では、浅野間政策統括官からごあいさつ申し上げます。

【浅野間政策統括官】 （挨拶）

【増田企画専門官】 それでは、議事に入らせていただきます。これからの議事進行につきましては金本座長にお願いしたいと思います。

よろしくお願いいいたします。

【金本座長】 それでは、早速始めさせていただきます。今日は、議事次第にございますように議事が3つございます。その各議題ごとに分けて進行させていただきたいと思ひます。

まず、議題（1）のバリアフリーについて、事務局からご説明をお願いいいたします。

【増田企画専門官】 それでは、バリアフリーの基本方針について、総合政策局政策課の小野田補佐からご説明させていただきます。

まず、簡単に、この評価会との関係でございますが、今回、バリアフリーの基本方針を12月までに施行ということで策定される予定でございますが、このうちの幾つかにつきまは政策チェックアップということで数値目標を盛り込む予定で検討してございます。そういうことで、今回は特にこの目標設定についてご意見をいただければと考えております。

では、よろしくお願いいいたします。

【総合政策局(小野田)】 私、総合政策局政策課の小野田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、座ってご説明させていただきたいと思います。

バリアフリーの基本方針につきまして、お手元に資料1というカラーの資料をお配りさせていただいています。これは、法律が成立いたしましたして、それに基づきまして作成をするというものでございますので、その法律の中身について、描くポイントについてご説明をさせていただきたいと思います。法律名が「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」という法律でございます。従来、建物を中心としてバリアフリー化を進めるハートビル法というものと、公共交通を中心としてバリアフリー化を進める交通バリアフリー法という2本の法律がございましたが、今回、これを統合・拡充するというところでできた法律でございます。

具体的な中身のポイントを幾つか挙げさせていただきますと、1つは、バリアフリーの対象施設としてまして、従来の、今申し上げました建物と交通機関に加えまして、道路、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーというものを新たに追加をさせていただきました。また、目標数値に直接関係はございませんが、2点目で、基本構想制定の充実ということを書いてございますが、これは、従来の交通バリアフリー法の中で、駅を中心に面的にバリアフリー化を進めるために市町村が定める基本構想という計画がございました。これの対象エリアは、従来、駅を中心としたエリアと、徒歩圏ということで対象を絞り込んでいたわけですが、今回、駅を含まなくても、高齢者、障害者の方々が利用する施設を対象エリアという形で追加することができるようになったということでございます。また、2点目でございますが、住民参加ということが言われて久しゅうございますが、今回のこの市町村の基本構想策定におきまして、協議会制度というものも法律の中にきちり位置づけ、住民参加の措置を行ったということがございます。

続いて2点ばかりございまして、今申し上げましたのはどちらかというとハード整備のお話でございますが、これはソフト施策でございまして、心のバリアフリー社会の実現ということです。まず、国民1人1人が高齢者、障害者の方々の困難を理解することが必要だということで、国、国民の責務ということで今後法律の中に位置づけるということにしておりますし、また、スパイラルアップの考え方の導入ということで、一たん基準を決めたらそれで終わりということではなくて、絶えずその関係者 障害者、高齢者の団体の方々、事業者の方々と意見交換をすることによりまして、段階的にそれを見直し、発展をさせていくという、スパイラルアップと我々は呼んでいるんですが、そういう考え方の導

入が今回の法律のポイントということでございます。

これらの法律につきまして、12月20日の施行予定ということでございますが、今、関係の政省令 政省令につきましては施設対象要件、バリアフリー基準等々について定めることを考えてございますし、本題でございます基本方針につきましては、バリアフリーの目標、事業者の講ずべき措置というものについて規定をするということで今作業を進めているところでございます。

それでは、本題の基本方針に定める目標でございます。この基本方針につきましては、従来のハートビル法にはありませんでしたが、交通バリアフリー法の中で基本方針は策定してありました。これは平成12年にできた法律でございまして、平成12年からこの基本方針の中に目標というものをきっちり位置づけたということです。今回、統合するに当たり、その目標の見直しということと、先ほど申し上げましたように、バリアフリー化の法律の対象が増えたということで目標を見直しました。

見直しております数字につきましては、この目標が今検討しております基本方針でございます。基本方針(案)につきましては、ほかの例等と同様に、事業者、障害者の方々からの意見をいただく懇談会というものを設けまして、そこで既にご意見をいただいているところであり、また、8月から9月にかけてパブリックコメントを行っておりまして、一通り終了させていただいているところです。

早速、目標でございますが、旅客施設、これは鉄軌道駅、バスターミナル等の施設ということでございますが、これにつきましては従来の基本方針におきましても、平成22年100%という目標を定めておりましたので、これは100%より上回ることはございませんので、100%という数字をそのまま目標として定めております。

鉄軌道でございますが、鉄軌道駅につきましては上とダブりますので省略させていただきますが、下の鉄軌道車両につきましては、平成22年の目標を従来は30%という数字を目標値にしておりましたが、現状が、17年度末のストックで32.1%のバリアフリー化率となっております。これは平成17年の目標が20%ということで、今既に目標を上回るペースでバリアフリー化を進めてきているということであり、そういう実績を踏まえ、従来30%としておりました目標を約50%ということで目標値を上げているというところでございます。

続きまして、バスでございますが、バスターミナルも上とダブりますので省かせていただきます。乗合バスでございますが、これにつきましては2つございます。低床バス

バスに乗るときに一段ステップを上げなければいけないバスでございますが、これにつきましては、従来、平成27年100%ということにしておりましたが、引き続き100%という数字を目標にさせていただいております。その下のノンステップバス　バスに乗るときにステップがないバスでございますが、これにつきましては、平成22年に従来は20%から25%という目標を掲げてございました。現状15%というバリアフリー化率になっておりますが、平成17年度の目標値で10%であり、これもバリアフリー化がかなり進んできているということ踏まえて見直し、現在、従来20%から25%という目標を約30%ということで目標値を引き上げてございます。

船舶につきましても、ターミナルは省きまして、旅客船でございますが、これは平成22年に約50%という数字を目標とさせていただいております。これにつきましては従来の基本方針の目標をそのまま継承することを考えております。といいますのは、平成17年度の目標が25%ですが、現状は8%ということなかなかバリアフリー化が進んでいないという状況でございますので、引き続き目標値はそのままということにさせていただきたいと思っております。

その下の航空でございますが、ターミナルは省きまして、その下の航空機、飛行機のほうでございますが、これにつきましては、平成22年の目標は従来40%ということで設定しておりましたが、これもほかと同様、従来の目標よりもかなり高いペースでバリアフリー化が進んできておりますので、40%を見直しまして、約65%という目標を掲げてございます。

その下のタクシーでございますが、福祉タクシーということで、これは車いすとか寝台、ベッド等に対応できるタクシーのことです。これは今回の法律で新規に追加をしたということで新たに目標を設定し、現状は9,699台の福祉タクシーがありますが、これを平成22年までに1万8,000台ということで設定させていただいております。

その下の道路でございますが、主要な鉄道駅周辺等の主な道路ということで、先ほどの法律の中で説明させていただきました市町村が定める基本構想につけられたエリアの道路ということでございまして、これも平成22年に100%ということで目標を定めておりましたが、今回、これを引き続き100%とさせていただいております。

建築物につきましては、基本方針の中で新たに追加をいたしますが、現状平成16年度のストックが34%、平成19年度の目標として約4割というのが定められてございまして、そのトレンドから平成22年度につきましても約5割という目標を設定させていただ

いてございます。なお、建築物につきましては、左側に「不特定多数の者等が利用する建築物」と書いてございますが、不特定多数、あと高齢者、障害者の方が利用する病院でありますとか、百貨店、ホテル、老人ホームといった、法律用語でいう特別特定建築物という定義の建築物のバリアフリー化率ということでございます。

都市公園でございますが、都市公園につきましては3点考えてございまして、1つは、都市公園内にございます園路、通路といいますか、通常、公園に来られる方が歩かれる場所ということでございますが、これの勾配とか幅について基準を設けようとしてございまして、その目標について今回新たに約45%という目標を定めております。あと、駐車場でございますが、これも一定の台数に1台、車いすの方々が利用できる駐車スペースを設けるという基準を考えてございますが、それに合致した駐車場が約35%。その下の便所でございますが、車いす使用者の便所を設置するというので、公園の率が約30%ということで設定をさせていただいております。都市公園につきましては今回新たに目標を設定させていただいております。

一番最後でございますが、路外駐車場ということでございまして、これにつきましては一定台数に1台、車いす用の駐車スペースを設けるという基準を考えてございますが、これにつきましては平成22年に約4割という数字を設定させていただいております。

こういう目標で、この法律自体が今年の12月の施行でございまして、この目標に向かって着実にバリアフリー化を推進していきたいと考えてございます。

よろしく願いいたします。

【金本座長】 以上でよろしいですか。

それでは、ただいまのご説明についてご質問、ご意見等がございましたらよろしく願いいたします。

【上山委員】 すみません。この議題が出てきた位置づけがわからない。これは政策としてこういうものをつくって、目標値とか指標をこのように設定したということの説明だというのでしたらそれでいいのですが、何を議論すればいいのかははっきりしていただきたい。

【増田企画専門官】 この数値目標がこの基本方針に位置づけられた後に、こちらの基本計画を改定して、政策チェックアップの業績指標に位置づけることを考えておりまして、その前提として数値目標の段階でご議論をいただいて、ということを考えておりまして、12月までに策定をする予定になっております。

【上山委員】　　そうであれば質問しますが、いろいろな施設が書いてあって、右に現状値があって、目標があってそれが一覧になっている。これはこれで私はいいと思うのです。ただし、政策推進を評価指標を使って誘導していくという意味だと、この設備がどうなったかというのは非常に重要な指標の1つだけれども、おそらくほかに重要なポイントが幾つかある。第1に、多分、これは役所がやるのか民間がやるのか、あるいは両者がやるのか、どちらが予算を出すのかといった話が現実問題としては非常に重要になるので、何がどうしてこういうことが起きるのかというメカニズムがよくわからない。例えば予算の問題はありますが、役所が補助金をつけて推進すれば、目標は達成されてしまうわけです。一方で、役所は予算は出さないけれども、民間へ誘導していくということであれば手法はもう少し高度なものになっていって、逆に言いますと、目標値の設定なんかは役所の目標値ではなくて、民間に対して誘導していくような持っていき方になります。ですから、役所が100%直営で、全部自分でやりますというときにはこれだけで話は終わるけれども、多分、民間が頑張っただけで投資をすれば、民間の予算を使うというようなことがこの背景にかなりあるのであれば、そちらのほうを誘導するような何か別の体系　あまり複雑なものではないと思うんですけれども、事業者の何%がみずから投資しているかとか、バス会社のうちの何割がみずから先行投資として取り組んでいるかとか、そういったお金の出方のメカニズムみたいなところ、そういうものまで見ないとだめです。さもなければ結局、役所の予算がついていませんから達成できませんでしたとか、あるいは、大事だから予算をつけるという議論だけで終わってしまう気がします。

第2に、さきほど政策の説明のところ、「国民1人1人が」というのがありましたけれども、これもある意味で目標値だと思うのです。だから、さっき民間という主体を持ち出しましたけれども、同じように国民1人1人という意味でいうと、例えば、バリアフリーという概念を理解している成人の比率とか、そういうものをとってみてはどうでしょうか。

そもそも最近の行政は、心のバリアフリーやスパイラルアップ、ユニバーサルデザイン、バリアフリーなど何かいろいろな片仮名が出てきてよくわからない。そういう意味では、そもそもこれは一体何なのかというソーシャルマーケティングというか、キャンペーンとありますが、そっちのほうも実は重要でしょう。それがもし盛り上がってくると、電鉄会社に早くエレベーターをつけてくれといった要望が出てくる。この国民の側の盛り上がり、民間企業を追い込むということと、役所が金を出すという話との3つが同時並行に動かないとダイナミックな展開にならない。批評するのは簡単で、どうするのかというのは

ちょっと難しいですけども。

【総合政策局(小野田)】 まさに難しい用語のスパイラルアップというのが、役所だけではなくて、事業者でありますとか、高齢者、障害者の方々と一緒に議論をしていこうということを今回法律の中できっちり書いたわけで、法律施行後、本格的にそういう会議を全国的に展開していきたいと思っておりますし、できるだけ心のバリアフリーとかスパイラルアップという言葉が皆さんに浸透するように我々としても努力をしたいと考えてございます。

先ほどの普及のほうでございますが、これは用途別にごらんになっていただいているので、役所が直接事業主体の道路とか都市公園とかというものにつきましては、まさに予算と密接な絡みというものが当然あるかと思うんですが、それ以外の鉄道などの公共交通につきましては民間ということになりますので、その辺につきましては、補助でありますとか、いろいろな施策も従来から講じておりますので、引き続きその辺はいろいろな形で、融資も含めて、総合的に進めていかなければいけないと考えているところでございます。

【総合政策局】 若干補足させていただきますと、ご指摘のとおりでして、要するに、予算をつけて、その分だけという発想ではございませんで、公共交通の部分はむしろ新しく、もともと車両というのは耐用年数というものがございまして、それをリプレースする際にいい物をちゃんと入れていただくという、そういう各社の機材ですとか設備の更新のスケジュールとうまくタイミング、歩調を合わせて、そこに背中を後押しするという意味での税制ですとか、補助ですとか、そういうものを連動させる形で目標に向かってやっていただきたいというのが我々の考え方でございまして、国で事業者のそういう状況を全く勘案せずにこの数字を出しているということではございません。

この数値を打ち出していくに当たっては、そういう各社の考え方とか、置かれている状況というものをお互いに情報を取りながら、それで打ち出させていただいているものでございます。

それから、利用者側からの機運を盛り上げていくという意味では今ご説明をしたとおりでございますが、例えば、今回の法律では、そういう利用者の声をもっと事業者が届きやすくするように、協議会を法律上も明確な位置づけにすることによって、利用者と事業者がどういう施設整備をしていくかということを議論しやすくする環境を用意するとか、そういう取り組みをこの新しい法律では入れているところでございます。ですから、そういう意味では、国の取り組み、事業者の取り組み、利用者の取り組みというものがうまく連

動する形で目標に向かっていこうという発想のもとでやっております。

【金本座長】 その辺がなかなか見えてこないんですね。目標だけがあって、これはどういう意味がある文章なのか、これを達成できないとだれが責任をとるのかという、そういうところのわからない数字が並んでいて、一部は政府がコントロールできるもの、一部は民間側、そこでどういう政策体系とマッチしているのかというものがないので、なかなかこういうものを出してもわからないところが多いですよ。日本の政策の作り方の基本的な問題なので、なかなかすぐにどうこうというのはできないのですが。

【関口政策評価審議官】 私も、昔、鉄道とかバスをやった経験で申しますと、確かにこれはおっしゃるとおりで、政府というか、国が誘導できる部分と、民間の自主的な活動の結果なっているという部分とが混在してしまっていて、非常にそこは政府の政策の成果なのか、あるいは事業者の人たちが自主的にやった結果なのかがわからない部分があるんですが、ただ、我々としては、一応こういうものを公にすることによって、民間の事業者の人たちにもそういう意識を持っていただき、まず自主的に努力をしていただくわけですが、それで足りない部分をやはり補助金ですとか税制で後押しするというようなことで、鶏か卵かみたいな話なんです。こういうものをまず数値目標として掲げること自体にも1つには意味があるのだらうと思います。それに向かって、基本的にはこういうものは、民間の事業者がやるものについては進んでいくわけですが、ややそこで何か後押しが要するという部分については予算をよりつけるとか、あるいは税制の措置をより深めるとかというようなことを考えているということです。

【金本座長】 その辺はフィロソフィーの問題にもなるんですが、政策チェックアップと名っているものについて、民間が勝手にやるものがぐちゃぐちゃに入っているというのは非常に混乱するんですよ。その辺、何かもっとうまいやり方がないかなと思ってるんですが、その辺をきちきちやり始めると、なかなか実際に担当している人たちは難しいというのはある、という感じではあるんですが。

【森田委員】 数値目標が100%以外の数値が入っているところについて、例えば、鉄軌道車両数分の半分がバリアフリーになっています。しかし、ほとんど利用されないものも、非常に頻繁に利用されるものも1両は1両ということになります。政策目的の観点からは、利用者の視点で、「全体利用人数のうちの何%利用されているところがバリアフリーになっているんだ。」といった目標設定というのも考えられるんじゃないかと思えます。

【工藤委員】 1点、よろしいですか。一番最初に上山委員がおっしゃったこととちよ

とかがぶるんですが、今の問題は2つあると思うんです。1つは、やはりどこまでが政策的に誘導できる部分かというのが、実際に、例えば、補助金を増やすとかいろいろとお話があったんですけども、1つ1つについてわからない段階で、この最終的な目標値、しかもそれが民間努力も含めた結果論ですよ。それが妥当かというのをこの段階で議論するのはかなり難しいと感じています。1つは、まず現状値というものも、先ほどご説明があったように、更新の時期に民間が、例えば、バリアフリー化されたものをつくるとか、そういったことと、そういう更新時の自主努力だけではなかなか進まないものとか、実態はそれぞれによってかなり違うと思うんです。私はこの1つ1つの中身については専門ではないので、その辺がわからない段階だと、結果として今現状がこのくらいだから、2010年にはこのくらいにしていいたいというのがほんとうに妥当かというのは、この数字だけでは何とも言えないのではないかと正直に思います。

もう一点は、基本方針ではバリアフリーの施設を増やすというハードの側面以上に、この心のバリアフリー社会の実現というのを一緒にされているわけです。実際にこれを強調されていて、その協議会制度等々というどちらかという結果のものと同時に、過程というか、プロセスのことも相当言われているわけです。そのプロセスに関する目標数値とか、何らかのそれをはかろうというものが全くないのはちょっと矛盾していて、こういった制度的な設定をされているのであれば、この協議会制度がどのくらいきちんと有効に活用されているとか、先ほど上山先生もおっしゃっていたこの心のバリアフリーに関して、みんながどれだけ意識を持っているとか、そういうソフト面の何らかの目標値とか、満足度とかをやはり入れないといけないのかなという気がしています。先ほどのご説明の中にも、障害者の方の意見をいろいろと取り入れて協議会をつくられたりということなので、そういったところでの意見がどうなのかとか、どう評価されているのかみたいな視点はやはりある程度必要なのではないかと思えます。

前者はちょっと難しいので、この数字が妥当かというのはちょっと難しいなというのが率直な感想です。

【金本座長】 そう。数字がどうかというのは、とりあえず我々が判断する立場にないというのが私の意見で、ここでオーソライズしたということと言われても困りますし、ということだと思います。

【上山委員】 多分、現実的には、私はこの一覧表自体はいいんじゃないかと思うんです。実際にはちゃんと調査して、民間企業の投資余力とかをほんとうは積み上げないとい

けないけれども。しかし、ある意味乱暴かもしれないけれども、国が目標をどんと掲げていこうというこういう手法はいいんじゃないかと思う。それなりにある種の作業があってこの数字になっているとも思います。

しかし、これを分解する必要があって、やはり官がやる仕事と、企業がやる仕事と、それから国民、ユーザーという役割分担があると思うんです。だから、この紙はいいけれども、これ以外に各論としてあと3枚、何か紙が必要です。それも、おそらく、現状値、目標値、手法というようなものが書かれたものだと思う。官の部分についてはわりとわかりやすく、既存の政策体系がある。補助金制度とかいろいろなものがあるわけです。だから、持っているツールを全部並べればいい。その達成度とか、予算を幾ら取るとか、そんなことも含めて、持っているものを1回全部棚卸して、紙に書いてみたらいい。5年後、この予算でこれくらいあったほうがいいとか政府銀の融資の制度が要るんじゃないかとか、そんなようなものは議論をしていくうちに書いていく。

民の部分に関しては、これは、実は、いわゆるCSR(C) (コーポレート・ソーシャル・リスポンシビリティ) のような、財務諸表以外の民間企業が持つ目標体系みたいなものを企業のほうで作ってもらわないと、役所がそれを肩がわりして書くわけにはいかない。すごくシンプルに言ってしまうと、例えば、業界団体がそれぞれバリアフリー達成プランみたいなものをつくって、バリアフリーができていない会社とできていない会社ではこういうふう違うんだというような、通信簿みたいなものを業界団体で用意する。それを、例えば、プログラムを実行して、達成状況をディスクロージャーしている会社の数が何%とか、その種の何か誘導のプランに関する達成状況というのがとれる。民がその誘導プランを設計してからでないで役所は多分そういう紙は書けない。

国民に関しては、これは人々がどうなってくればいいのかという話なので、まずユニバーサルデザインとかバリアフリーというのはあって当然だという認識の度合いとか、不満に思っている人の比率とか、そういうものを単にとればいい。これは目標値というよりは、単に状況を把握するということだろうと思う。でも目標と言ってしまうと責任をとらなくてはいいから言いたくないということになってしまう。この一覧表以外は書けませんみたいになりがちだと思う。しかし、この一覧表だけだと、これまた、役所にすべて任せてくださいと言われてもそんなに予算がないでしょうということと、ある種閉塞状況に入ってしまう。なので私はやはりこの紙だけで済ましてはいけないと思います。

要するにこの一覧表は結構です。しかし、あと3枚、別のものがおまけで必要なんじゃない

ないかということです。そしてそれは少し時間をかけてつくったほうがいい。

【金本座長】 それは、各担当のほうではその手の検討はやられているわけですね。

【総合政策局(小野田)】 当然ながら、こういう積み上げを前提として、業界の中での議論というのは当然あった上でやっているわけです。ただ、委員のご指摘のとおり、それを世の中に公表していくという前提で、何年先にはこの会社はこうしてというような形で出していくということに関しては、そこまで熟度の高い形での検討が可能なのかという問題と、やはり会社の判断としてそこまでディスクローズすることに対する抵抗感というのは、各会社はやはりそれなりに非常に強いものがございますので、その部分についてはかなり長期的な課題といえますが、今すぐにこうしましょうという形で業界も動けるところではないと思いますけれども、そういう問題意識についてはこれからの議論を重ねていきたいと思っております。

利用者がどういうことを考えていて、それに対して受け手側としてどのようにしていくのかという部分の議論も、今回のこの法律の改正というか、新しい法律の思想として明確に当事者参画ということで打ち出しています。当事者参画を確保するためのいろいろな手法についても、これもやはり、今までそもそもそういうチャンネルとかテーブルを考えていなかったという業界からすると、何かせつかくいいことをやろうとしているのにけちをつけられるとか、文句を言われる場をつくられるのかという、そういう意味での警戒感が全くないかという、ゼロではないという状況もございます。そういったこともあり、まずチャンネルづくりですとか、そのチャンネルの持っていく方とか、そういったところもきちんと、そこは官側もレールのつくり方という部分に関してはある程度考えていく立場にあるのではないかと考えておりますので、そういう部分の議論を今後していく必要があるという問題意識は持っております。

【金本座長】 そのほかに何かございますか。

【田辺委員】 細かいことはあるんですけども、基本的には、これは政省令で対象要件等を基準に基本方針を具体的につくっているわけですね。基本方針も、最近では計画とかという言葉を使うと全体的に嫌がられるので、基本方針の中にできるだけ入れていくことと思うのですが、その中で、例えば、主体別の役割であるとか、対象に関する考え方とかを具体的に書き込んでいくのですか。

【総合政策局(小野田)】 そうなんです。書き込みます。

【田辺委員】 それは計画のほうで書き込めばいいことであって、評価をどういう形で

やるのかというのは、計画の考え方を反映しつつ、評価には評価の、計画の前後のところをチェックするというにもチェックアップのほうにいくとなりますので、これをもう少し簡略に考えておいて、私自身は、施設別でこれだけを並べられるとちょっと問題はあると思うんですけども、この背後にある考え方が上に乗っかっていてこの数値が出ているという形で、個人的には十分ではないのかなというのが1点です。

他方、しかしながら、先ほど言いましたように、この中で新しく出てくる基本構想策定を協議会を通じてというパブリックインボルブメント系の流れがありまして、考え方をこっちからとってきたのかなという気がするんですけども景観法なんかを見てもあまりうまくいっていないところが多々ありますので、こういうところを評価に入れるか入れないかはともかくとして、基本方針にこれぐらいは大体策定してもらって、協議会でこのぐらいの主体が入ってもらってというようなところは、何らかの指針と目標みたいなものは抱えていただいたほうが、地方自治的には抵抗があるだろうと思いますけれども、そのほうがプロセスとしては見えやすくなるのかなという感じがしているという、以上の2点でございます。

【総合政策局(小野田)】 協議会につきましては、従来の交通バリアフリー用の中から、法律の中に位置づけられていなかったんですが、実は基本構想を策定するというスキームがあったものですから、実際は協議会を設けて多様な方の議論を聞きながら策定をしている自治体がありますので、今回の基本方針の中でも市町村の役割とか、事業者の役割といったことをきっちりうたってございますので、そういう意味で、絵に描いた餅ということではなく、着実に実施されるものだと考えているところでございます。

【金本座長】 まあ、予算がつくものについては、協議会にはできる可能性が非常に高いということだと思っております。

そのほか、よろしいでしょうか。

では、次もでございますので、このテーマはここまでとしておきまして、次に、政策レビューについてお願いをいたします。

【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。ちょっとこの導入というものを含めましてお話をさせていただきます。

議題2の政策レビューの取組状況のうちの資料2の「政策レビュー実施テーマ一覧」というものをごらんいただきたいと思います。これは、前回7月18日の政策評価会のとき

にご審議いただきました今後5年間に取りまとめられるテーマの案につきまして、去る8月4日に開催されました国交省の省議において正式に決定したものでございます。前回ご審議いただいた案のとおり決定したということでございます。詳しくはもうご説明いたしません、一覧表の中で黒く網掛けしているものはその省議以前から決まっていたテーマで、変更のなかったものでございます。8件でございます。白いものは今回新たに追加したテーマで19件、全体で27件ということになっております。

この1ページ目に今年度、18年度取りまとめ予定の政策レビューが3件掲載されております。行政行動改革、北海道総合開発計画の総合点検、直轄工事のゼロエミッション対策ということであります。このうち、一番上の行政行動改革につきましては、本評価会の委員の先生方に、このレビューの第三者委員会的な立場で昨年度来、対応を含めてご指導いただいているところでございます。来月末には改めて懇談会を開催して、ご審議、ご指導を賜ることとさせていただいておりますので、本日の審議対象からは除外させていただいております。ただ、参考までに、そちらの行政行動改革レビューの途中経過といえますか、進捗状況を、その資料2の最後のページにスケジュール表のようなものをつけさせていただいております。これまで国民アンケートや事例収集、職員アンケートと実施して、現在評価書の骨子案を作成しているところでございます。

本日は、残りの2本のテーマについて担当者からご説明申し上げて、ご審議いただきたいということでございます。

それでは、北海道総合開発計画の総合点検につきまして、北海道局の小林開発専門官から説明をお願いいたします。

【北海道局(小林)】 北海道局でございます。よろしく願いいたします。座ったまま、簡単にご説明させていただきます。お手元の資料3ということで、カラーのA3の紙が3枚と、後ろに「北海道総合開発計画の総合点検」ということで、様式に従って記入しているものがございます。それに沿ってご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、北海道総合開発計画の総合点検ということで、その前提として北海道総合開発計画についてでございます。北海道総合開発計画というものは、北海道開発法という法律に基づきまして策定されているものでございまして、そのときどきの我が国の課題の解決に貢献していくために計画を策定してまいりました。その辺が資料3のA3の1枚紙のところ、昭和27年以降の第1期北海道総合開発計画以降、現在の第6期北海道総合開発計画まで、一覧表という形で整理してございます。この中の役割というところで、そのとき

どきのいろいろな我が国の課題というものに対して、北海道の資源、特性を生かしてその解決に貢献していくというようなことで計画をつくってきたということを、それぞれの計画の中で述べさせていただいているところでございます。現行の第6期北海道総合開発計画、一番右のところになりますけれども、「明日の日本をつくる北海道」という、これが平成10年スタートで、おおむね平成19年度という目標年度でございまして、平成19年度、すなわち来年が目標年度になるんですが、計画の主要施策等がどのように実現されてきたのか、あるいはそれが世の中の流れに対応しているのかなどについて明らかにしていく。そういう時期に来ているということでございまして、私どもとしては、政策レビューにかけさせていただきまして、北海道総合開発計画の総合点検を行おうということで今回位置づけさせていただいたものでございます。

資料の一番最後のA4の紙の、様式に従って簡単にご説明させていただきます。今回、政策評価会ということでございますので、評価の視点、その他についてのご議論をいただければと思いますが、まず、一番上の評価の視点につきましては、1つは、北海道総合開発計画をめぐる社会経済情勢はどのようになっているかということでございまして、北海道総合開発計画を策定する今日的意義があるのかということをご自己点検によって明らかにしていこうというのがまず視点の1番目でございます。2番目、3番目は両方とも6期計画に記述されているところでございますけれども、最新の第6期北海道総合開発計画という施策を見直す必要を生じさせるような変化が生じていないか、あるいは、進め方として何か見直す必要を生じさせるような変化が生じていないかといった視点でもって点検を行っていこうというものでございます。

具体的には分析手法というところでございますけれども、それぞれにつきまして施策の進捗状況、成果につきましてそれぞれ点検を行い、改善点を整理していくという形で進めていきたいと考えております。点検を行う際、まず第三者委員会といたしまして、この表の下の方に第三者委員会の審議状況等とございますけれども、北海道開発に関する重要事項を審議する審議会といたしまして、国土審議会の下に北海道開発分科会というものがございます。その下に、今回の点検と新たな計画のあり方についてを議論するための基本政策部会を昨年設置いたしました。その場でもって今回の北海道総合開発計画の総合点検というものを、第三者委員会という形でこの委員会を活用させていただくこととしてございます。現在、17年12月以降、基本政策部会を8回ほど開催させていただきまして、18年9月、先日でございますけれども、部会での審議経過を中間とりまとめという形で

公表しております。現在、この中間とりまとめについて、国土交通省のホームページを使いまして意見募集を実施しております。これがここでいうと満足度調査、国民等に対する利用満足度などの測定というようなことで位置づけさせていただいて、こういう形で国民一般の方々の意見を聞くといったことをしております。意見募集を効果的に実施するために、道内外にわたって広く広報活動なども現在実施しているところでございます。

また、ステークホルダー分析というところがございませうけれども、政策評価会でステークホルダー分析 利害関係者と訳してよろしいんでしょうか、そういったところの分析もきっちり行うべきではないかというご議論も踏まえまして、総合開発計画という名のもとで、あらゆるいろいろな開発するために必要な施策がかなり幅広になっておりまして、具体的にだれが受益というのか、利害関係者を特定しにくいんですが、できるだけ北海道総合開発計画によって影響を受ける人々というものを特定するような努力を今しているところでございまして、意見募集の過程の中で、この中間とりまとめをもとにしまして、道内の地方公共団体、経済団体といった道内の包括的な団体のみならず、北海道とつながりが深い道外の企業、ここでは観光、農業、産業という形になっておりますけれども、そういったところに対してもアプローチをかける準備をしております、北海道総合開発計画というものに対する皆様方のご意見を、または北海道総合開発計画による効果といったものを分析するためのいろいろなアプローチを今準備しているところでございます。

以上が、北海道総合開発計画で現在私どもが進めている点検の主な方法といったものでございます。これについて、現在はまだ、先ほど申し上げた中間とりまとめということで途中段階でございまして、評価結果そのものはまだ出ていないところでございますけれども、現在までに私どもでまとめさせていただいた評価結果といったようなものについて、簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

A3のほうの紙の2枚目をごらんいただければと思います。説明の便宜上、まず6期計画の話からさせていただきたいと思っております。一番左のところに第6期計画と書かれてございます。一番左が構成、一種の目次でございまして、6章立ての構成になっております。第1章、第2章のところが施策の背景、第3章が基本理念・目標、第4章、5章、6章のところが主要施策につきまして、施策推進の方向、計画の主要施策、地域の整備といったものについて記述してございます。北海道総合開発計画の第6期計画は平成10年に閣議決定されたわけですけれども、もう10年近く前の話ではございますけれども、当時は、北海道拓殖銀行が破綻するなど、金融面で北海道経済に対して非常に大きな影響を与えて

いた時代でございました。また、その前の円高不況といった長期の経済不況の中で、金融面以外でも非常に北海道経済の弱さというものが出ておりまして、経済構造の転換などが非常に求められていた。北海道経済を自立的に発展させていくことがまず第一の課題だということで認識されていた時代でございました。また、当時、橋本内閣になるかと思いますけれども、財政構造改革をはじめといたしますさまざまな改革を行って日本を発展させていこうという時代でございまして、そういったことを北海道開発の上でもどのように実現させていくのかということが課題になっておりました。そういう中で政府として取り組んでいる改革、あるいは、今言ったような経済の自立的発展を図っていくというようなことでもって開発の方向性を示すもの、ということで閣議決定されたのが第6期計画でございました。

主な施策として取り上げられているのが、真ん中のところに「主要施策及び施策推進に関する点検」と書かれておりますとおり、主な施策として5つの柱がございまして、1つが、地球規模に視点を置いた食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策。2番目が、北の国際交流圏を形成する施策。3番目が、北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する施策。4番目が、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場を形成する施策。5番目が、安全でゆとりある生活の場を実現する施策。この5つでもってこういったことに対応していこうということで計画を進めてまいりました。

また、計画の方向、主要施策を進めていく際には、下の箱の「施策推進の基本方向」ということで、投資の重点化、施策の連携・整合性の確保等による効率的な推進。施策の適切な推進。この適切な推進というのは情報公開とかそういうことでございますけれども、そういったことを推進。それから、手法としての広域的・複合的なプロジェクトの推進というようなことをやっていく。そういったことが記述されてございます。これらのことを、今10年近くたって計画が終期に近づいてきた中で点検をしていこうということでございます。

点検結果の概要というのが一番右に書かれております。これもほんとうに簡単にしか書かれていないんでございますけれども、こういった主要施策というものを10年間にわたってやってきたわけですけれども、一応、いろいろな施策をやってきた中で、簡単に言ってしまうと、これは一定の成果と成果の事例として簡単に書いてあるんですが、食料基地としての役割が強化されたとか、国際観光の部分が非常に進展してきているといった形で、ある一定の成果が出てきています。こういったものはまだ発展途上にありまして、どちら

かという新たな成長の芽が散見されるといった形でもって成果が上がってきたのではないかというようなことを、ここでは簡単ですけれども一応点検の成果として取りまとめていこうと考えております。

課題といたしましては、10年前のそういった非常に厳しい経済状況の中以降、さらに、想定を上回る人口減少、あるいは東アジアを中心とするグローバル化等の進展、国自身あるいは地方における財政事情の悪化といったようなものが新たな課題として顕在化してきている。こういった状況に今置かれつつあるのではないかというようなことを取りまとめさせていただいております。

また、施策の推進体制の状況等のところでございますけれども、成果として、こういった重点化とか効率的な推進などに取り組んでいたんですが、特に計画期間中には、「制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的取組」と書いてあるんですけども、北海道の特性・資源を生かしまして、どちらかという日本の先導的な、先進的な実験的取組みというものを積極的にやっっていこうということで、これが一定の成果を上げてまいりました。ここにシーニックバイウェイと書いてあるんですけども、道路を使いまして、道路景観などを地域住民の方々と協力しながら、地域のために役立っていくような取組みなんですけども、これなどもやっております、最近ではこれが全国施策へと展開していくといった形で、施策の進め方において、こういったフロンティアとなるような取組みをやって一定の成果を上げてきたということが言えるのではないかと、いうことを成果として挙げさせていただいております。

課題といたしましては、政策効果等を高めるための連携・協働の強化、あるいは、一番大きいのは財政制約を背景として、一層の投資の重点化・効率化というものが課題として挙げられる。こういったようなことを6期計画の点検の結果として挙げているところでございます。

続いて、めくっていただきまして、3枚目でございます。A3の大きな紙ですけども、左側の箱の上のほうの「北海道総合開発計画を巡る社会経済状況の変化等」ということでございまして、これは北海道総合開発計画制度そのものをめぐる状況ということで、北海道総合開発計画制度の意義がまだあるのかといった視点で検討するべきところでございまして、ここはどちらかといいますと新たな時代の潮流がどうなっているのか。それに対しての課題というものに対して、北海道総合開発計画がこたえられるのかといった視点でもって点検を行っているところでございます。

時間の関係もありまして、ここでは簡単にしか書いてございませんけれども、グローバル化の進展、あるいは自然環境・エネルギー問題 要するに地球環境問題の発生、あるいは人口減少・少子高齢化といった我が国を取り巻く大きな環境変化がございます。これなんかは当然北海道にも大きな影響を与えるんですが、こういった環境の変化というものを、逆に北海道のすぐれた資源・特性というものを生かすことによって、これらの問題を解決するための糸口といったようなものを北海道開発という中でつくっていくことができるのではないかと。そうすれば、我が国が直面する課題の解決に貢献するということなんですが、そういったことがまだ可能なのではないかとといったようなことで、こういった時代の潮流の変化ということ、北海道の特性・資源を生かしながら我が国が直面する課題の解決に貢献していくことが必要だと。こういった観点。それから、我が国が直面する課題の解決に貢献するためにも、北海道自身がまず活力ある地域として発展を図ることが重要だと。こういったような点でもって北海道開発を引き続き進めていく意義があるのではないかとといったようなことで、現在中間とりまとめをまとめさせていただいております。

これと、先ほどの6期計画の点検の結果といったようなものを合わせまして「総括的評価」と「今後の対応方針」ということで、これが要するに点検の結果と対応方針なんですけれども、まとめていこうと考えてございます。現在、こういったようなことで、中間とりまとめ段階では総括的評価ということで、諸施策において一定の成果が得られたと判断されてはおりますものの、1つは、時代の潮流に起因する新たな課題への対応。先ほど申しました予想を上回るような人口減少といったようなものに対して、新たな課題が顕在化してございます。そういったものに対する対応が必要であろうと。あるいは、政策効果を高めるために、連携・協働の強化、重点化・効率化など事業の進め方に関して、今以上に取り組みを強化、あるいは改革をしていかなければならないでしょうと。それから、北海道の実情に即した効果的な先駆的・実験的取り組みを一層拡充していく。これが北海道の役割ではないかと考えておりますが、こういったことについて、より改善をしていくことが必要なのではないかと。そういった改善を新たな計画に反映させることによって、北海道が時代の潮流に即した国の課題解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を目指していくといったことが今後も可能なのではないかと、というようなことで点検結果をまとめていくことで現在考えているところでございます。

今申しましたように、ほんとうに短い時間で恐縮なんですけれども、北海道総合開発計画というのが、先ほどの6期計画とかを見ていただいても、非常に幅広い施策を取り込ん

でいるところをごさいます、それについての点検を行いまして、引き続き必要だというロジックをつけているんですけれども、その主なところは、先ほど言ったような形での施策の点検といったところから導き出しているものをごさいます。現在、そこについて第三者の意見募集、あるいは各種団体等に対するヒアリングなどをかけつつ、内容についての意見を聞きながら、さらに内容を精査していきたいと考えているところをごさいます。

非常に雑駁で、短い時間で恐縮なんですけれども、簡単ではございますが、これで説明を終わらせていただきたいと思います。

【金本座長】 どうもありがとうございました。

それでは、このところで北海道総合開発計画について少しご議論をいただくということにさせていただきます。ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

【上山委員】 北海道に限らずいろいろなところ例えば自治体にも総合計画がある。私はまだ理解が十分ではないか、単に自分があまりこういう分野が好きではないだけなのか、よくわからないのですが、とにかく計画がある。なのでまたこの政策評価が現実にある。それでこれを政策評価の体系にどう組み合わせるのかちょっと考えてみた。

まず、この紙に書いてある北海道をこうしようとか、食料基地だとか、観光を頑張ろうとか、具体的な中身がありますこの紙に書いた文字は、いわゆる戦略論であって、これ自体のよしあしを議論するということがまずあり得る。例えば、戦略が間違っていたということがあるかもしれない。食料基地ではなくて、ひょっとしたら別のもののほうがよかったかなとか、その種の議論はある。あるいは、書いたのに全然何も変わっていないじゃないかとか、その種の一般的な「プラン・ドゥー・チェック・アクション」という意味における評価というのはできるのかもしれないと思うんです。

ただ、それは、私はある意味ではあまり意味のある作業じゃないのではないかなと思うのです。要するに、そんなに質の悪いプランがもともと作られたとも思わないし、それから、逆に言うと、ちょっと皮肉な言い方ですけども、出来ないような目標は最初から書かないことになっている。あまりそれをいじくり回してみても意味がないかなと思うのです。むしろ、そんな作業をやっているんだったら第7次のプランをつくったほうがいいのではないかなと感じます。

それで、今のこの政策評価のレビューの文脈の中で何をやるのかというと、3つか4つぐらい何となく見える。1つは、この計画を国が、あるいは国交省がこれを単なる県のプランとか、あるいは新聞社の提言ではなくて、国がある種のオーソリティーを持って出す

ということによって何が変化として起きたのか。特に中でも、やはり予算だと思う。国の予算が優先的に北海道に来るようになりましてとか、あるいは、ここで食料と書いてあるがために、食料関係で新しい政策を農水省が実験し始めたとか、その種の予算にまつわることで押さえられるのであれば、これをつくった意義があったと言える。

それから、2番目には、国が書くことによって何か新しい制度ができたとか、規制緩和が起きたとか、何か特区の対象になったとか、そんなことがあれば、それは非常に費用対効果のよいポリシーメイキングでしょう。紙に書いて大騒ぎするだけでクオリティーが上がったということであれば、それはそれで大きな成果、計画を作ったことの成果ではないか。

3番目は、キャンペーン効果みたいなものがひょっとしたらあるかもしれない。外からの投資とか、観光客とか、企業の工場の誘致とか、外からリソースを入れるということもおそらく開発という場合に非常に重要なものであって、そういう意味では、民間のリソースとか観光客といったものが、こういうことを掲げることで投入しやすくなったのかどうか。例えば、航空会社に聞いてみるのか、旅館業に聞くのか、あるいは移住してきた人に聞くのかはわからないけれども、外のリソースはどのようにこれにリアクションしたのかというのがあるかもしれない。

それから、4番目は、道民が、これがあってありがたいと思っているかどうか。私はこれは実は非常に重要だと思う、この種の計画に関して非常に肯定的な意見と、全く意味がないみたいな意見と、いろいろなことを東京のいろいろな職種の人が言っていますが、道民がこれがあって助かっているんだというのであれば、私はやっていけばいいと思うのです。但し、それはどういう意味で助かっているのかメカニズムの分析は要ると思うのですが。私は、この主の計画には何か非常に日本的な要素があるような気がする。国の権威をもって、「おたくは特別」と言う。あるいは、自治体がちゃんとやっている部分を上に上乗せしていくということの意味。それはもうちょっとアンカバリングするという感じなんだけれども、私はやってもいいのではないかと思うのです。似たものに政府系金融機関が融資をすると民間銀行が安心して融資をするというカウベル効果というものがある。それと似たような要素があって、そういうものをもう正面からちゃんと出してもいいんじゃないかと思うのです。

自治体。信用補てん機能のような部分があるんだということをむしろはっきり見せて、単なる北海道庁が計画をつくっているだけの状態と、国がコミットしている場合ではここ

が違ったんですという、その差の部分だけを見せたほうがいいような気がします。

【北海道局（小林）】 どうもありがとうございます。

今、お話しいただいた点は一々もったもなことでございます。私ども内部でなかなかそこは表現し尽くされていないところもあるので、今回の意見募集などを通じて、そういったことで最終的な取りまとめにいきたいと思っているところも多々あるところでございます。今言われたキャンペーン効果みたいなものが、実際どういった形で人々に訴えかけたのかというのはまさに意見募集、あるいは、こちらから働きかけるステークホルダー分析のところ、対象を絞って行って、効果があったのかと聞くところも非常に重要なポイントだと思っております、いろいろと試みよう。今までやっていなかったところなので、やってみよう。東京とかで、築地の市場の方とか、北海道産を扱っている方が、「おお、北海道のニンジンっていいんだよ」と言ってくれるところから始まって、いろいろとあるので、そういう声を聞いていくことが必要なのかなと思っております。

それから、予算の話はなかなか難しいのですけれども、北海道総合開発計画があることによって、それを実現するための施策と手段として予算の一括計上というものがございまして、主に公共事業分野なんです、他省庁も含めて、農水省分野の予算も国土交通省が一括して要求するというシステムになっておりまして、逆に、計画をつくらないということになると予算の一括計上というシステムが要らなくなるという、ある意味で連動しているところがありますので、そういうところでは堂々と言っていいのかなということを感じました。

それから、国がまさに国の役割として計画をつくる意味というところなんですけれども、ここが非常に、北海道庁さんという自治体があった中でこういうことをやっていく意味というところなんです、先ほど言った制度が予算の一括計上とかいろいろと張りついているというところがございますので、それなりの住み分けなり、一緒にやっということでの連動性があるのかなと考えております。計画については、委員のご指摘のとおり、一般論としての計画不要論とかいろいろとあるんですけれども、先ほどのバリアフリーのところでも議論があったかと思うんですが、計画をつくっていく意味というのは、これは私見でございますけれども、プロセスの中での関係する人たちの意見の一致をするというプロセス、あるいは、つくっていったときに、それを目標にみんなが頑張っていくといういわゆるビジョンというもの、今そういったビジョン性が重視されるような時代なのかなと思っております、そういった観点から、先ほどご指摘いただきました4点ほどのもの

なども見直しながら、点検に反映させていければと考えているところでございます。

私どもが日ごろ悩んでいるようなところを非常に端的に言っていただいて、こういったようなところをこれからの意見募集なり、あるいはステークホルダー分析などの中で生かしていければと考えているところでございます。

【金本座長】 これは、政策評価の中にはどういう位置づけになるんでしたっけ。何か聞いたような気がしますが……。

【宮本政策評価企画官】 レビューの見直し基準の中の計画等がちょうど見直すタイミングというんでしょうか、中・長期計画の見直しとか、あるいは大綱の見直しの時期が到来したと。それに該当するというのは決まっております。

【金本座長】 これは政策評価の政策レビューとしておやりになっているのか、あるいは、総合計画の策定の一部として検討されておられるのかというところは。

【北海道局(小林)】 当然、両方がある意味でセットになっている。北海道開発という観点からは国土審議会北海道開発分科会の体系の中で検討もしています。あわせて、国土交通省の施策の一環でございますので、国土交通省としての政策レビューという2本立てでやって、その結論が一致すれば次の段階へいくというような形で考えております。そういう意味で、表裏一体と言ってよろしいんですかね。そう考えております。

【増田企画専門官】 計画自体は来年度見直す予定になっておりますので、今年度、政策の評価という観点でレビューとして見直しをして、来年度の計画自体の策定に向けて評価をするという形になっております。

【金本座長】 具体的な中身が出てこないとなかなか議論がしづらいというところもございますが、ほかに何かございますか。

【上山委員】 すみません。さっきお話したこの種の計画の無用論というのはやはり世の中にすごく根強くて、作っているプロセスをオープンに見せることが私はものすごく大事だと思います。計画の字面だけを見ると幾らでも批評できる。それから、予算がつくとか、何か特別扱いみたいな要素もだんだん下がっていく。だから、これをつくっていくプロセスそのものをオープンに見せる。そこが勝負のような気がする。そこにあまり価値がないと言われてしまうと、やはりなかなか厳しい時代に入っていくのではないかと思います。だから、その部分を必死で頑張って、やるならやるということではないかと思うのですけれども。

【北海道局(小林)】 おっしゃるとおりだと思います。

【金本座長】 1自治体にかかわる話ですか。

【上山委員】 そこが難しいところです。

【金本座長】 そのプロセス自体というよりは、やはり予算のところが一括計上になっているところが肝で、プロセスだけならば北海道庁でやればいいのかというような話になってしまいそうな感じですね。

【上山委員】 はい。国全体の問題としてというところをうまく説明するかどうかです。実験場だとか、ある意味で。

【北海道局(小林)】 一応、我が国の課題に貢献というような要素というのが、今ちょっと抽象的で非常に申しわけないんですけども、その部分があるからある意味で国が計画を立てていく意味があるし、そのためにある程度制度なり組織なりがついているという、そういう理解だと思います。ただ、そここのところが、先ほど委員がご指摘になったように、道民なり国民がどう評価していくか。もう要らないんじゃないかとか、もう国の計画は要らない、自立するんだという意見が強くなればそれなりの方向になるでしょうし、そういう意味で、道民なり、あるいは国民の皆様方のご意見、ご意向というのが非常に重要だと思っております。意見募集なり、短い時間ではありますけれども、できるだけ意見をもらせるようにいろいろな活動もあわせてやっていくというようなことも考えております。

直轄工事のゼロエミッションについて

【金本座長】 それでは、次のリサイクル関係をお願いいたします。

【総合政策局(野田)】 総合政策局で建設関係のリサイクルを担当しております野田と申します。

それでは、資料4を用いまして、最初は建設関係の廃棄物をリサイクルするという取り組みにつきまして、現状であるとか施策を順次紹介して、それから、ゼロエミッション対策についての評価の視点等々についてお話をさせていただきます。

まず、資料4の冒頭でございますけれども、廃棄物を大きく分けると一般廃棄物と産業廃棄物でございます。一般廃棄物はいわゆる家庭から出てくるごみが主体となっております。それと産業廃棄物。これは環境省で所管しております廃棄物関係の法令上、処分の処理の仕方等々が明確に区分されておりますので、これでまず比べてみますと、一般廃棄物のほうにつきましても、これは最終処分場の容量を毎年度、毎年度の処分量で割り算を

したものでございますが、13年分あるのに対しまして、産業廃棄物については6年分ということでございます。年度別に経緯を見ますと、実は最終処分場の容量というのは、立地が環境問題等々でなかなか難しいということもございまして、これは一般廃棄物、産業廃棄物ともに横ばい、ないしは、むしろ容量は少しずつ減っているという状況の中で、これもまた一般廃棄物、産業廃棄物ともにですが、リサイクル等の減量化の取り組みが進んでいるということもございまして、残余容量についてはこのところ少しずつ伸びてきているという状況ではございます。私どものほうでリサイクル法であるとか、あるいはリサイクルについてのさまざまな取り組みを始めたころですと、例えば、3年あまりとか、要するに、あと3年すると最終処分場が満杯になってしまうんじゃないかという、非常に危機感がございましていろいろ取り組みを始めたわけでございます。そのときに比べると、現在は6年ということで、状況としては当時ほど逼迫感はないということもございませうけれども、それにしてもやはりわずか6年。しかも、最終処分場については今後とも立地はなかなか難しいだろうという状況でございまして、引き続き、最終処分量を減量していくということが必要な課題だろうと認識しているところでございます。特に、地域的に見たときに、首都圏、あるいは近畿圏といった大都市部におきまして、やはり残余年数が2年、あるいは4年といったような状況でございますので、そういう観点からリサイクルを進めていくという必要性がまずあるかと思っております。

その下でございますけれども、今のは産業廃棄物全般のお話でございますが、その中で建設関係の廃棄物でございますが、排出量で見ますと、ざっと2割ぐらいが建設関係の廃棄物ということになっております。これを産業別に見た場合はおおむね3位ぐらいという状況でございます。1つの問題点といたしまして、不法投棄。これは年度ごとにばらつきがございまして、これは発見された年度のベースでございまして、当然大規模な不法投棄案件がある年に発見されると急に増えるというようなことがございまして、この年度ごとの推移に特段意味を見出すのは難しいのかなと思っておりますが、その中でピンク色に塗られているのが建設系の廃棄物ということでございまして、9割ぐらいがこれも年によって違うんですが建設関係の廃棄物ということでございます。排出量ベースで2割なんですけど、不法投棄でいきますと9割ということでございまして、建設関係の廃棄物につきましては、特に不法投棄を防いでいくという、これは主としては環境省関係の施策でございませうけれども、私どもといたしましても、これは重要な観点として認識しているところでございます。

続きまして、リサイクルの取り組み状況についてお話しいたします。2枚目でございます。左上にございますのが建設関係の廃棄物の排出量、工事現場から出てきた量そのままということでございます。平成14年度の数字でございますが、全体として約8,300万トンの排出量がございますけれども、コンクリート、あるいはアスファルトといったところが多数を占めているということでございまして、そのほかに汚泥、木材等々が出てきているということでございます。その下の円グラフは最終処分に回ったものを品目別に示したものでございますが、先ほど大多数を占めると申し上げたコンクリート、あるいはアスファルト・コンクリート塊といったようなものにつきましてはかなり比率的には小さくなってきているということでございまして、最終処分ベースで見ますと、建設汚泥と言われるもの、それから建設混合廃棄物 まざっている、要するに分別し切れていないものでございますが、こういったものの比率が高いということでございます。

右側に棒グラフがございまして、これが再資源化の比率でございます。建設廃棄物全体で見ますと、黄色いところが平成14年度の実績でございますけれども、92%、およそ9割あまりが何らかの形でリサイクルされているということでございます。特に、コンクリート、アスファルト・コンクリート塊といったものが98ないし99といった高い数字で、かなりの部分がリサイクルされているということで、この2つが全体を押し上げているという状況でございます。それから、木材につきましては、これは2通り数字がございますけれども、要するに、焼却して体積だけ 物としては消えてしまって、灰になってしまうということがございますので、それ含みでいきますと89%が何らかの形で最終処分されずにいるということでございますけれども、ほんとうの意味での再利用ということをしているのは61%というのが木材の状況でございます。

それから、建設汚泥でございますけれども、こちらはやはりまだまだ再資源化の状況としては低いということでございまして、こちらも再資源化率ということになりますと46%。ただし、最終処分の前に脱水をしますのでかなり重さとして減ることがございますので、それ含みで考えると69%という数字になってきております。それから、混合廃棄物につきましてはリサイクル率が36%と低いんですけれども、これにつきましては、そもそもなるべく分別して、これ自体を減らしたいというのが私どもの気持ちでございます。それから、厳密に言いますと廃棄物ではないんですけれども、私どもは、工事をいたしますと、例えば、地下を掘るような工事を行います関係で、建設発生土ということで土が出てまいります。この土につきましては、一方で、盛り土等で土を使う工事がござ

いますので、基本的には土の出る工事から土を使う工事のほうに回していただくということが望ましいんですが、必ずしも需給バランスがよくない。要するに、土の出る工事のほうはるかに多いという現状がございます。

ですがいまして、100%リサイクルというのはそもそも需給バランス的に難しいという状況がある中で、有効利用率という指針をこのグラフでは取り上げております。つまり、発生した土の中で別の工事現場で有効に活用されている率、これが残念ながらまだ65%程度ということでございまして、これは赤い線で目標値、平成22年度の目標を掲げているんですが、目標に比べて大きく下回っているという状況でございます。

こういった状況をかながみて、リサイクル推進のためのさまざまな制度がございます。まず、一番最初に掲げてございますのは、建設リサイクル法ということで、平成12年に公布、平成14年に完全施行ということでございます。幾つかの柱がございますけれども、重要なのが、まず1つは、特定の建設資材。これは、具体的にはコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、それから建設発生木材、この3つについては分別解体。要するに、この3つについては解体等々をするときに分別して出してほしいということ。それで再資源化を義務づけているということでございます。それから、解体工事業者について登録制度を実施。こちらは、建設業の登録が要らないような規模の小さい解体工事というものがあるものですから、例えば、普通のお宅を仮に壊したとすると、もちろん面積等々によって違いますが、解体だけであれば100万円くらいでできてしまう。一方、建設業の許可というのは、500万円以下の小規模な工事しかやらない建設業者は別に許可は要らないという仕組みでございましたので、無許可の不良業者が解体工事を行うということがあり得るということで、それをきっちり把握しようということで登録制度をこの建設リサイクル法で導入したということでございます。

それから、建設リサイクル推進計画。これは国土交通省で事務次官通知という形で平成14年に計画を策定したものでございまして、対象品目といたしましては、このリサイクル法の対象3品目以外のすべての品目を対象としておりまして、いろいろな基本的な考え方であるとか、目標等々を示したものでございます。ちなみに、今回、政策レビューのテーマとなっております直轄工事のゼロエミッションということで、直轄工事につきまして、コンクリート、アスファルト、木材等の再資源化率を100%にするというようなことにつきましては、このリサイクル法に基づく基本方針を国が策定することになっておりますが、あわせてリサイクル推進計画の中で、この両方で直轄工事のゼロエミッションについ

て述べさせていただいているところでございます。

それから、リサイクル原則化ルールというものがございまして、こちらについては国土交通省が発注する工事が対象ということでございますが、経済性にかかわらずコンクリートであるとか、アスファルト・コンクリート塊につきましては再資源化施設への搬出。それから、建設発生土につきましては50キロ以内の他現場に搬出。これは発生する場合でございますけれども、そのほかに、利用する場合といたしまして、例えば、40キロの範囲内に骨材を製造する再資源化施設がある場合は、要するに新しい骨材ではなくて、再生された骨材を利用してくださいというように、利用する側の視点も含めてリサイクル材を原則的に利用するというようなことを規定しているところでございます。

建設リサイクルの今後の方向性ということで、主要な品目ごとに整理しております。まずコンクリート塊でございますけれども、先ほども申しましたように再資源化率は98%と非常に高い数字でございます。ただ、今後、例えば、高度成長期に建築されたビルディング等が更新期を順次迎えてくるという中で、主に利用していたのが再生砕石等という、道路舗装の路盤として、石ころの代替として使われているという形だったわけですが、必ずしも公共事業がこれからどんどん伸びていくという状況でもないということもございまして、したがって、需給バランスが崩れてくる可能性があるということでございますので、使用用途を拡大していきたいということでございます。具体的には、コンクリートにコンクリートの再生品を使ってほしいというようなこともございまして、それに関するJIS規格を制定するといった取り組みを順次進めてきているところでございます。こういったものを引き続き普及、促進していくことによって、現在の再資源化率は非常に高いわけですが、それを維持していきたいということでございます。

それから、アスファルト・コンクリート塊でございますが、こちらは、交通量等々によって違いますが、10年ぐらいでアスファルトの舗装が更新期を迎える。そのたびに、これもまた主に道路の舗装等に用いてリサイクルしてきたということで99%という再資源化率を実現しているわけでございますが、最近、排水性舗装といったように、従来なかったような新しいタイプの舗装材が出てきておりまして、これが順次これから更新期を迎えていくということで、こういったものが新たにリサイクルに回ってくるということに対しまして、技術開発、リサイクル技術の確立等々が必要になってくるだろうということでございます。こちらも現在は99%と非常に成績がいいので、これを維持するための取り組みでございます。

それから、木材でございますけれども、木材はさまざま利用先がございまして、例えば、木材チップにして、これを原料にボードをつくる。あるいは製紙の原料にする、あるいは燃料として使う等々、さまざまな用途がございます。最近は、ガソリン等々の材料、バイオマスという形の利用も検討されているようなところでございます。そういう意味では、必ずしも建設産業の中だけで回していけないという部分がございますので、さまざまなほかの産業のご協力をいただきながら、やはり需要先を増やしていきたいということが1点ございます。それから、木材につきましては、再資源化する、リサイクルすると偽って木材チップにしたけれども、結果的に需要先が見つからなくて、結果的なのか、半ば確信犯的なのかわからない場合がございますけれども、いずれにしても、木材チップの状態で山積みにして放置されるといった事例も中には見られるものですから、そういった不適切な処理を防止するような取り組みも環境部局と一緒にやっていかなければいけないという状況でございます。特に千葉県でそういった事例が一時期頻発したものですから、千葉県をモデルにして行動計画を策定しておりまして、現在、千葉県にご協力をいただきながら需要拡大等の取り組みを行っているところでございます。この状況を見ながら全国展開をしていって、再資源化率を少しでも高くしていきたいというところでございます。

混合廃棄物でございますが、これは、先ほど申しましたように、まざっていること自体が好ましい状態ではないということでございますので、現場レベルでなるべく分別を徹底していただきたいということでございます。それはある意味で現場での取り組みにゆだねる部分なんですけど、あまり分別が細くなってくると収集・運搬のところで負担がかかるということもございますので、実験的な取り組みといたしまして、共同回収のシステムを構築できないかということで検討を開始しております。これはいわゆる静脈物流と申しますけれども、動脈物流　例えば、コンビニ等々に物を配送するときには、1台のトラックで複数のコンビニにいろいろなものをどんどん運んでいき、それが1日に何サイクルかあるというのが普通になってきておりますが、廃棄物関係は廃棄物の法令で、マニフェストをつけて行き先を特定させていかなければいけないということであるとか、廃棄物を運ぶのにも廃棄物処理業として許可が必要といったいろいろな法制的な規制がございまして、適正処理のためにもある種必要なものではあるんですけども、その辺がコスト増になってくる可能性もございまして、そういったところで分別の徹底が進まないということもあり得るので、今いろいろと実験的な取り組みを行っているという状況でございます。

建設汚泥でございますが、基本的には、これは土に再利用されるという例が大半でござ

います。こちらは、土というのが市場で値段がつきにくいというか、ほとんど無償で譲渡されているといった市場の状況がございまして、そうなってくると、どこからが廃棄物なのかというのがなかなか特定しづらいという難しい側面がございまして、今年の6月に環境省と連携しながら再生利用に関するガイドラインを設けまして、こちらで、例えば、土にした場合の品質基準であるとか、環境部局とタイアップしながら、建設汚泥を土に再利用する場合の手続き面の取り組みであるとか、こういったものを設けまして、廃棄物なのか、価値のあるものなのかを明確に線を引いて、再利用しやすい仕組みをつくったところとございまして、今後それを実際に適用していただきたいという今の状況でございまして、

最後に土でございまして、こちらにつきましても、先ほど申し上げましたように需給バランスがもともとあまりよくないという状況でございまして、せめて使うときには発生した土を使っただきたいというようなこともございまして、情報交換の仕組みであるとか、要するに、公共工事で土を使う工事、発生する工事等々を登録していただいて、情報交換をして行き先を決めてもらうといったような取り組みを、工事間利用の促進というところでございまして、平成15年10月に行動計画を策定しておりまして、こういったところでございまして、これを今現在推進しているところでございまして、

今後の見直し等も含めた方向性でございまして、1つはこういった建設リサイクル、各品目がございまして、いろいろな目標値の達成状況について点検をして、達成度の低い分野についての究明を行うということで計画の見直しを図っていきたいということとございまして、それから、建設リサイクル法でございまして、下のほうにございまして、平成14年に完全施行されたところでございまして、附則の中で「施行後5年（平成19年）を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」と定められておりまして、これにのって、私ども、それから、環境省もあわせてこの附則に書かれているとおりにしなければいけない、施行状況の検討の結果に基づいた必要な措置というのが必要な状況でございまして、

今回、主に平成14年にいろいろな調査を行っておりまして、その14年の数字を紹介させていただきながらご報告いたしましたけれども、実は、この作業といたしましては平成17年時点でのさまざまな数値を今押さえつつあるというところで、17年度の工事につきまして18年度に状況を把握しておりまして、それを今まとめようとしているところでございまして、今年度、こういったもの、直轄工事のゼロエミッションも含めて、直轄工

事に限らずこの建設廃棄物の再利用等々の状況について、17年度の数値を今年度把握した上でそれを評価していく。具体的な必要な措置、どのような措置が必要になってくるのかということについて、特にリサイクル法も含めてですけれども、19年度に新たな措置等が必要な場合にはこれを検討していく、と考えているところでございます。

最後に今後のレビューの状況でございますが、まず、評価の視点、分析手法ですけれども、評価の視点につきましては、建設リサイクル法基本方針の中で、先ほど申しましたような3品目、コンクリートと木材とアスファルト・コンクリート塊につきましてはの再資源化率を評価するということでございまして、目標は100%ということでございまして、実際はどうなっているのかを評価していきたいということでございます。分析情報についても、その数字に加えまして、学識経験者であるとか、あるいは業界団体等々、関係者からの意見聴取を加えて検証・評価していきたいと考えているところでございます。

評価結果でございますが、先ほど申しましたように作業中ということでございます。17年度の建設副産物実態調査を行っておりまして、現在取りまとめの作業をしているという状況でございます。

今後の対応方針でございますけれども、これも重複いたしますが、点検した結果、達成度の低い分野につきましてはいろいろな形で原因究明を行って、計画の見直しを図っていかねばいけないということでございます。結果が出ていないということもございまして、現時点では検討中ということでございます。

それから、第三者委員会につきましても、年内を目途に外部委員会を設置したいと考えております。現在、メンバー等々につきましてはの検討を開始したところでございます。

ステークホルダー別の分析ということでございますけれども、主として発注機関、それから、業界団体、業界も建設関係の業界と産廃を処理される業界とがございまして、こういった方々の意見を聴取していく必要があるということでございまして、さまざま連絡協議会等もございまして、先ほど申しました第三者委員会の中にも業界団体の代表の方に入っていただく、あるいは、外部委員会の中でヒアリング等を行うといったようなことを考えております。

それから、利用満足度等々、国民に対する測定ということでございますが、こちらはある程度推進計画の作業がまとまってきた段階で、見直しの中でパブリックコメントなどを通じて行っていきたいと考えているところでございます。

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、ただいまのご説明について、ご質問、ご意見をお願いいたします。

【田辺委員】 単純な質問なんですけれども、1つは、直轄のゼロエミッションは把握していると思うんですけれども、補助とか、都道府県、市町村でやっている部分に関しては、数字というのは具体的に上がってくるのでしょうか。

【総合政策局(野田)】 一応、今行っております建設副産物実態調査の取りまとめ作業をしておりますが、その調査については公共団体が発注したもの、それから、民間が発注したものについても一応捕捉はしております。

【田辺委員】 この種のリサイクルものというのは、マーケットがどう動くかということにかなり左右されるんだと思うんですけれども、これは、今後、例えば、まだ景気が上り調子なのかどうかはよくわからないけれども、それが動いてきたときに、どこら辺が制約として取っ払われてきそうな部分があるのでしょうか。逆に言うと、この評価の17年ぐらいまでというのは、結構、特に公共工事なんかは絞っていましたので、そのところがどう影響しているのか。外部要因をどのようにとらえているのかということなんですけれども。

【総合政策局(野田)】 公共工事に限って申し上げますと、確かに実際に縮小ぎみということでございます。例えば、コンクリートを扱う、アスファルト・コンクリート塊のようにある種建設産業の中で完結 完全にではございませんけれども、おおむね完結しているようなものについては、基本的には出るもの、アスファルトが一番顕著だと思うんですけれども、出入りがともに舗装関係ということもございまして、ある種、そういう全体が下がってもあまり大きくは影響しない。コンクリートについては、民間の建物の解体で出てくる分がございまして、それを公共工事で利用しているという現状ですので、そこにつきましては、先ほど申しましたように、先行きについては非常に心配をしているという部分でございます。ただ、現状はまだ新しい骨材をたくさん使っていますので、そういう意味ではマーケットの拡大の余地はおそらくまだあるのだらうと思っております。そういう意味では、いろいろな施策よりもマーケットの状況で左右されて、一番我々にとって施策の効果がはかりがたいのが、先ほどご説明した中では木材がまさにそういうことで、それこそ最近原油の値段が上がってきているもので、燃料としての需要が変わってくるとか、非常に左右されやすく、正直なところ、我々はその辺の施策の効果というものがうまく

把握できない。そういった形で需要が増えるのは非常に喜ばしいことではあるんですけども、逆に、また経済状況が変わるといきなりリサイクル率が下がるということも、正直なところはあり得ると思っております。それを見越した形で、なるべく幅広い分野での需要拡大というものを目指していきたいとは考えております。

【金本座長】 分析表とか、そういったところが、今言われたようなところがメインになるというのが私のイメージだったんですが、どうもやられることは全くそうではないということですか。義務づけとかいろいろな仕組みをつくって、それがマーケットとあわせてどう効果があらわれるかというストラクチャーを把握するのは評価者の作業といった感じがあったのですが。

【総合政策局(野田)】 ある程度、数字そのものが現時点で見えていないものですから、ちょっとその辺がまだ申し上げにくい部分なんですけれども、具体的に数字があまり思わしくないものについて、次の分析として、今、座長がおっしゃったようなことをやっていかなければいけない。すべての品目についてそれをやる必要があるかどうかという、ある程度順調に來ているものについてはそこまでやることもないのかなと思っております。木材については、例えば、先ほどの千葉でモデル的な勉強をさせていただいて、行動計画をつくったんですが、そういった中では千葉県で排出された建設発生木材について行き先等々は把握しておりまして、それを見ますと、千葉県の場合はたまたま木材チップをパーティクルボードにしている例が多いんですけれども、その辺の需要状況がどうなっているのかというのはある程度把握はしております。ですから、そういった作業を全国的に、全国一律に数字で定量的に押さえるのは難しいかもしれませんが、例えば、今後パーティクルボードの需要は伸びるのかどうかとか、そういうある程度の傾向はわかると思います。

【森田委員】 ちょっと素人考えになってしまうのですが、冒頭の1ページ目の問題意識が、「もう捨てる所がなくなる」というところからスタートされているんですね。じゃあ、その処分場があれば捨ててもいいのでしょうか。残余年数も伸びてはきていることですし、どうもこと、この政策のつながりぐあいなかなかよくわからない。特に処分場の状況は残余容量で管理されていますが、産廃の中の建設廃棄物なんていうのは多分非常に重いもので、重量での分析結果をそのまま容量の問題になっているため、それ以降の話につな

がりにくいのではないかという気がしています。

そもそもゼロエミッションしなければいけないとか、リサイクル、リユースを促進しなければいけないということがそもそも是であって、そこからスタートしていくというほうが何とかなくわかりやすいのかなと思います。

【総合政策局(野田)】 もともと循環型社会形成推進基本法とかがございますし、それから、そもそもマテリアルのリサイクルを考えたときに、今後とも、実は値段ではなくて、物の量で考えると、トンなのか立米なのかという問題がございますけれども、建設関係というのは実はかなりの分量のものを使っておりまして、そういう意味では、今後とも持続ある社会を発展させていくために、今と同じような形で新しい材料のみ使っているのかということが、当然大前提としてはあろうかと思えます。申しわけございません。

【金本座長】 その辺は、一般的にはもうちょっと上の議論があって、リサイクル自体がいいのかどうかという、全量リサイクルなんてばかっていると言う先生もいるわけですよ。最近あまり埋め立てはしませんが、埋立地というのはごみでできていて、そういうものはどんどんつくったほうがいいという話もないわけではないので、その辺はどこまでここで切り込むかどうかというのがありますが、片方だけでできるものではなさそうな気もいたしますが。

【上山委員】 これは、さっきのバリアフリーとある意味ではちょっと似ていて、国交省の新しいタイプの仕事の典型だと思うんです。マーケットをつくっていくというか、誘導するというか、民が主体の仕事が最後にあるわけです。もちろん役所がする部分については全てリサイクルでいこうというのはわかりますけれども、最終目標は世の中全体の分です。

この政策評価をこの時点でやるということについていうと、役所がやっている分に関しての全リサイクルというのは日常業務そのものであって、毎日が「プラン・ドゥー・チェック・アクション」だと思う。自分で全部コントロールできるから、それは多分担当課がちゃんとやっている。唯一やる余地があるとしたら、多分エリア別のベンチマーク。北海道はすごくうまくやっているけれども、九州は何であんなにだめといったことで競争原理を誘発する。

しかしもっと本質を言えば、このプログラムの政策評価というのは、今の対象では狭すぎるのであって、キーレバーというか、風が吹けばおけ屋がもうかるというメカニズムがいろいろなところに仕込まれているわけですね。

例えば、こういうものを捨てちゃうと大変な罰金がかかるという規制をかければリサイクルは一気に進んでしまう。それから、不法投棄のパニッシュメントがどうなるのかによってまた大きく違う。それから、市場、需給バランス、価格ですね。あと、物流コストというのはばかにならない。それから、マッチングをやるような業者がいるか、いないか。インターネットを使う、使わない。それから、処理技術そのものです、特に分別のところ。風で飛ばしたり、いろいろと原始的なことをやっていますけれども、いつまであれをやっているのかと。

だから、キーレバーみたいなものがあちこちにあって、それをどういうふうに、どのボタンをどう押せば全体がどう変わるのかというシステムダイナミクスのメカニズムの解明が多分重要で、それをやるときに専門家というものがどうしても必要になる。いわゆる政策評価の中にも、かなり高度なレベルになってくると、多分専門家しか評価できない領域というものがある。

例えば、中国に対して、日中関係をよくするのにODAがいいのか、外交手段か、軍事かみたいな、そういう議論というのは外務省の政策評価などでは現実に必要なんですけれども、同じように、リサイクル促進ということを前提にした場合に、規制をかけたらいいのか、技術開発をすればいいのか、あるいは物流のところなのか、といったことをどういうふうに押せばとてもインパクトがあるのかという、何か方程式の解明作業そのものをこの機会をとらえてやるほうがいいと思う。目標値の達成のための話なんていうのは、今日常でやっておられる仕事に限りなく近づいて行って、やっていくうちに現業というか、課の普通の仕事というか、政策立案そのものに絡めとられていっちゃう。

ですから、その第三者委員会というのは私は非常に重要で、その人たちに何を議論してもらおうのかというところをかなりフォーカスする。やはり私は、規制をかけるとか、市場をつくるとか、そういう感じの議論をやっていくに当たって評価というものがその背景にあったということではないかと思います。だから、この次の、これをもっとバージョンアップしていくというか、そのための政策立案の下準備作業としてこの政策評価の作業があるというか、そっちのほうかなという感じがするんですね。

【金本座長】 政策レビューがほかの目標管理型とか、そういうものとあまり変わらない感じになっていて、今言われたような政策的なツールと結果の関係を解きほぐして行って、ここをこういうふうにしたほうがいいというところまで行かないと、あまり政策レビューとしてやる意味はないのかなという気がいたします。まあ、実際やると難しいんです

が、なるべく頑張るようお願いをしたいと思います。

【総合政策局(野田)】 いろいろと参考にいたしたいと思います。

【田辺委員】 1点だけ、単純に質問なんですけれども、これは引き取り義務はないんですか。廃材みたいなものの引き取り義務、普通のリサイクルだと、ペットボトルなんかはそうですけれども、ここに持って行って、それを必ず引き取らなければという義務制度をやっていますけれども。

【総合政策局(野田)】 だれか特定の者が必ず引き取らなければいけないという意味でいきますと、義務はございません。むしろ、出す側に責任を……。

【田辺委員】 出す側ですか。マニフェストで。

【総合政策局(野田)】 はい、負わせています。

概算要求等に関する評価書等について

【金本座長】 次が、「概算要求等に関する評価書等について」というところで、よろしくをお願いします。

【増田企画専門官】 まず、「平成19年度予算概算要求等に係る評価書について」ということで、こちらの白パンのほうでございますが、これにつきましての概要を資料5で簡単にまずご説明させていただきたいと思います。

平成19年度の概算要求を8月に行いましたが、それに合わせまして新規施策を対象としました政策アセスメントを行っております。さらに、公共事業と研究開発課題についても事前評価ということを行っております。まず、政策アセスメントにつきましては、従前から行っております政策チェックアップ、それから今回のような政策レビューで導出された課題を踏まえまして、マネジメントサイクルの観点から新規施策の検討に当たって留意をしまして、真に必要な施策の企画立案をという観点から必要性、効率性、有効性等をチェックするというので、今回は40の新規施策について評価を実施してございます。なお、そのうち、政策チェックアップから反映をさせて政策アセスメントを導き出しているものが13件、それから、政策レビューを参考に政策アセスメントにつながったものが3件。うち、両方を反映したものが1件ございます。

具体的な事例を別紙のほうでご説明させていただきますと、まず、ニューツーリズムの創出・流通促進事業ということでございますが、これは白パンの71ページのほうに評価

書がついております。これもあわせてごらんいただければと思います。ニューツーリズムの創出ということで、今回、17年度の政策チェックアップに当たりまして、国内旅行の振興という観点から、新たな旅行商品の企画造成の支援が必要ではないかということで、新規施策という観点で今回ニューツーリズムということで、一元的に全国的な流通市場の整備をしていってはどうかと。さらに、こういう新しいニューツーリズム 具体的には、例えば、産業観光であったり、文化観光とか、いろいろとそういう新しい形のツーリズムということでございますけれども、こういったものについての普及活動ということでセミナーやシンポジウムの開催、プロモーション活動を支援するというで、特に、これについては実証実験 モニターツアーのようなものを実施することでニーズがあるということを示していってはどうかということでございます。新規施策の有効性、効率性の観点からは、こうしたニューツーリズムの取り組みを行政としても支援する中で、新しい旅行についての必要性等が認識されて、旅行需要の喚起が図られるのではないかとということと、同じように、ニューツーリズムのこういう旅行商品の開発を通じて地域の活性化や雇用の拡大ということで、費用対効果の観点からも効果があるのではないかと分析を行っております。

続きまして、2つ目でございますが、都市再生街区基本調査でございます。こちらのほうは、白パンの76ページに評価書がついてございます。これにつきましては、現在、地籍調査というものを精力的に進めているわけでございますが、いかんせん、都市部についてなかなか進捗が上がってきていないという状況がございます。これにつきましても、17年度のチェックアップの段階で地籍の整備の必要性が指摘されていたわけでございますが、今回特にネックになっている都市部につきましては、国があえて直轄で街区外周の境界に関するところを基礎的な情報として調査をして市町村に提供することで、地籍調査自体は本来市町村が整備主体ということになっておりますので、市町村の地籍調査の進捗を図っていこうということで、国として支援をしていくという中で取り組みを進めていこうというものでございます。

それから、海岸耐震対策緊急事業の創設ということでございます。これにつきましては、白パンの46ページに評価書をつけておりますけれども、これにつきましては、17年度の政策チェックアップの段階で地震に対しての耐震化の措置が必要ではないかと。その中でも特に堤防についてチェックアップを行っていったわけでございますが、特に、17年度に新たに対策のための耐震調査を行った結果、耐震性が十分に確保されていないところ

が1,279キロあったということでございまして、今回、特に緊急対策ということで海岸管理者のほうで5カ年の計画をつくっていただいて、集中的に耐震化を行うという措置を講じようということをご新規施策として検討したものでございます。特に、それにつきましては、緊急対策ということでございまして、かつ、緊急的に対策が必要なものを海岸管理者のほうで計画的に整備をしていただくということで、集中的・計画的に耐震対策を進めるという観点で事業を創設したものでございます。

続きまして、先ほどの資料5の1枚目に戻っていただきまして、公共事業の関係でございます。これにつきましては、新規採択事業ということで26件の事業評価を行いますとともに、再評価ということで11件を行ったわけでございますが、この中では、特に前年度から継続評価中でございました事業で、評価結果を踏まえて中止したものがございます。具体的には、この白パンの97、98ページをごらんいただければと思うんですが、吹山ダム事業というものがございまして、これは宮崎県で多目的ダムの事業を検討していたものでございますけれども、治水とあわせて、下流の旧佐土原町の水道水の開発を目的とした利水の観点からダムの整備が検討されてきたわけでございますが、この旧佐土原町が宮崎市に合併することになりまして、水道需要を新たに見直した結果、需要の下方修正を行います。さらに、不足分については合併後は宮崎市から供給を受けるということで、ダム事業からの撤退を決定したものでございます。その際には、治水目的のダムということで、ダムとしてそういうものやっていくのか、あるいは河川改修で対応していくのか、あるいは遊水池事業として対応していくのかということをご費用対効果なども検証して検討した結果、河川改修で対応するのが最も効率的であるということでダム事業を中止することとしたものでございます。

それから、3件目の研究開発課題ということでございまして、これにつきましても事前評価と中間評価をそれぞれ25件と2件行ったところでございます。

続きまして、政策評価レポートをお手元にお配りしておりますが、こちらを簡単にご説明させていただきます。前回の評価会の7月18日の段階でごらんいただきましてご指摘をいただきました、例えば、タイトルにつきまして申し上げますと、「18年度」ということではなく、「18年度版」という言葉のほうの方がわかりやすいのではないかとということで、そちらのほうに修正をさせていただいております。それから、19ページから23ページにかけて政策目標のアウトカムの指標を提示しておりますが、これについて、暮らし、安全、環境、活力、共通の政策課題といった見出しをつけさせていただいております。そ

れから、この政策チェックアップ結果が従前ですと後ろのほうに出てきていたんですが、これをまず前に持ってきまして、その後の24ページ以降でこの指標の意味を解説するという形で一連の流れを整理させていただいております。

また、このレポート自体が非常に大部になるということで、端的に見ていただくような場所をまずつくる必要があるのではないかということで、28ページから31ページにかけまして、各分野ごとに代表的な1指標を取り上げまして解説を加えております。まずはこの4分野の部分について見ていただければということで整理をしたものでございます。さらに、158ページ以降でございますが、各指標の考え方を注釈という形で解説を加えたものでございます。

説明として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。何かございましたら。

【田辺委員】 1点だけなんですけれども、これ自体の話ではないんですけども、これはたしか平成20年度から新しい予算書の形式が出てきて、項目とかはおそらくチェックアップのほうに合わせて設計するという事なんだろうと思うんですけども、予算の編成のほうで実際上こうやって紙に出すというのはアセスメントの紙だと思うんですけども、その間のシステム構築というんでしょうか、関係というのはどういう形でつけようとお考えなんでしょうか。

【増田企画専門官】 その点につきましては非常に大きな課題になっておりまして、今のところ来年2月ぐらいまでにはかなり中身を固めようということで今会計サイドとも調整をしております。その中で、どういう形でアセスメントのほうもやっていくのかというのがありますが、今回、行政行動の改革ということでレビューをお願いしておりますが、そういう議論をする中で、アセスの役割とか、そのあたりとも議論を一緒にしながら、予算の仕組みとどういう形で連携していくのが一番わかりやすいかということを議論させていただいてまとめていきたいと思っております。ぜひ、またご意見をいただいた上でやりたいと考えております。

【田辺委員】 わかりました。ありがとうございます。

【金本座長】 この評価票を見ていて若干気になったんですが、施策等の効率性とか施策等の有効性とか、こういうところの書き方が当初意図したものと全然違うかなという感じです。例えば、46ページにさっきの海岸耐震対策緊急事業というのがありますが、効率性については「効率的な事業推進を図る」と書いてある。本来、この施策が効率

的だということを説明してほしかったんです。有効性についても「以下の施策を具体的に推進する」ので有効にするという、そういう決意表明をしているだけなんですね。ちょっとこの辺はもう少し1回巻き直さないと、このままずっと固定するとちょっと恥ずかしいなという感じがあります。

最近、イギリスの規制評価をちょっと見ていて、中身は大したことはないんですが、書き方が以前と比べて随分その辺のロジックがちゃんとしてきたなという感じがあって、落差が大分ありますので、少しこの辺で考えていただければと思います。

【増田企画専門官】 はい。

【金本座長】 そのほかに何かございませんでしょうか。上山先生、森田先生、いかがでしょうか。ないですか。大丈夫ですか。

【上山委員】 チェックアップの冊子の出来はとてもいいと思います。

【金本座長】 では、とりあえずこんなことで。あと、何かございましたでしょうか。

あとは事務局にお願いいたします。

【増田企画専門官】 貴重な多くのご意見をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。今後の政策評価の実施に活かしていきたいと考えておりますし、今、特に先生からご指摘がございました評価票のほうも、やはり年々やっていくとちょっとルーチン化しているところもあるのかなと思いますので、ぜひ改善を図っていきたいと思っております。

また、議事録につきましては、先生方にご確認をいただいた上で、ホームページ上で公表することといたしたいと思っております。以上でございます。

【金本座長】 では、お忙しい中、どうもありがとうございました。

了