

第26回国土交通省政策評価会

平成23年12月9日

【大竹企画専門官】 それでは、ただいまより第26回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。本日は、ご多忙のところ、先生方にはご出席いただきまして、まことにありがとうございます。なお、白山委員、田辺委員、山本委員につきましては、本日も欠席のご連絡をいただいております。

また、今回も政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインにのっとり傍聴可能な会場設定としておりますので、ご理解賜りたいと存じます。

それでは、まず、前回の評価会から担当者の異動がありましたので、最初にご紹介させていただきます。

藤田政策評価審議官でございます。

【藤田政策評価審議官】 藤田でございます。よろしくお願いいたします。

【大竹企画専門官】 北河政策評価官でございます。

【北河政策評価官】 北河でございます。

【大竹企画専門官】 最後に、私、企画専門官の大竹でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、津島大臣政務官からごあいさつを申し上げます。

【津島大臣政務官】 ただいまご紹介いただきました、国土交通大臣政務官を承っております津島恭一でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

第26回政策評価会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げさせていただきます。このたび、政策レビュー等に関する検討会をはじめとする、政策評価全般について担当させていただくことになりましたので、よろしくお願いいたします。また、上山座長をはじめ、政策評価委員の皆様には、日ごろより政策評価制度の適切な実施のため、基本計画などの策定と政策評価についての基本的かつ重要な決定等に当たり、数々のご助言を賜り、まことにありがとうございます。また、本日は、ご多忙のところご出席いただきましたことに、重ねて御礼を申し上げたいと思います。

本日の政策評価会ではありますが、今年度に取りまとめる政策レビューの進捗状況につきましてご審議をいただきます。今年度はテーマ数が9件と、昨年度に引き続き大変多くな

っておりますが、いずれも大変重要なテーマでございます。また、テーマごとに指導いただく委員をお決めいただき、おのおの研究室等にお邪魔して、政策評価として客観性、透明性を備えているかについて個別の指導を受けるなど、きめ細やかな指導を承っているということを事務局から聞いております。本日の評価会におきましても、各政策レビューテーマの取りまとめ方針等について、熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも国土交通政策評価制度の継続的な改善にご助言を賜りますことをお願い申し上げまして、まことに簡単でございますけれども、ごあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

【大竹企画専門官】 ありがとうございます。

ここで、まことに申しわけございませんが、津島政務官は、この後公務のため退席させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【津島大臣政務官】 どうもすみません。よろしくお願いいたします。

【大竹企画専門官】 それでは、議事に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料でございますが、まず議事次第がございまして、次に、政策評価会の資料一覧、座席表、委員名簿、それから、資料1-①として、平成23年度政策評価のスケジュール案、資料1-②として、平成23年度政策レビューテーマ一覧、ここまでは1枚紙でございます。それから、本体資料といたしまして、2-①土砂災害防止法、2-②市町村の防災判断を支援する警報の充実、2-③バリアフリー法、2-④地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、2-⑤美しい国づくり政策大綱、2-⑥指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化、2-⑦住宅・建築物の耐震化の促進、2-⑧港湾の大規模地震対策、2-⑨仕事の進め方の改革でございます。

また、委員の方々のお席にのみ配付している資料としまして、最後に各テーマの審議時に発言できなかったご意見をご記入いただくためのテーマ別意見記載用紙と、白い冊子が2冊、1つは、「国土交通省の政策評価」という冊子で、国交省が本年9月に実施いたしました平成24年度予算概算要求等関係の政策アセスメントなどを取りまとめたものでございます。もう1冊は、最新の国交省政策評価基本計画等を掲載しました、「国土交通省政策評価基礎資料集」という白い冊子でございます。この基本計画ですが、前回の7月の評価会でご議論いただきました政策チェックアップにおける施策目標単位の評価について、この基本計画に位置づけるなどの改正を9月に行いまして、そういった最新の基本計画などが、この冊子のほうに掲載されてございます。なお、本日は検討テーマが多数ございま

すので、これらの冊子についての説明は省略させていただきたいと存じます。

そのほか、抜けている資料があれば、ご指摘をいただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。今後の議事進行は、上山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。

【上山座長】 皆さん、こんにちは。今日は全部で9つということですが、前回あまりにもタイトだったので、今回は時間を少し工夫していただきました。25分で2つずつになっております。

それでは、早速順番に行きましょう。第1グループから説明をお願いします。

【渡邊政策評価企画官】 すみません、失礼します。説明に入る前に、進め方を簡単に説明させていただきたいと思います。

議事次第にありますように、9テーマありますので、2つずつ説明と質疑をしていきたいと思います。それで、各テーマ、5分ずつで説明していただきまして、2テーマの説明を10分していただきまして、その後、15分程度の質疑応答をするというのを5つに分けて進めていきたいと思っております。進行の都合上、説明の中につきましては、4分で1鈴、5分で2鈴ということで、チャイムを鳴らせていただきますので、よろしくお願いいたします。

あと、それぞれのグループの発表の前のグループの発表のときには戻ってきていただきたいと思います。発表の⑤番以降、「美しい国づくり政策大綱」以降の説明の方については、このタイミングでご退席していただければ結構でございます。

それでは、第1グループのほうから議事に入らせていただきたいと思います。残りの方々のご退席をお願いします。

【上山座長】 テーマ別意見記載用紙というのがお手元にあるので、時間切れになったときは、ここに書いて、宿題を残すということで、委員の皆さん、よろしくお願いいたします。

【渡邊政策評価企画官】 第1グループ、第2グループ以外の方はご退席をお願いいたします。

それでは、第1グループの「土砂災害防止法」につきまして、水管理・国土保全局砂防計画課長よりご説明をよろしくお願いいたします。

【森山課長】 水管理・国土保全局の砂防計画課長の森山でございます。それでは、資料2-①を使いまして、ご説明申し上げます。

土砂災害防止法でございますが、まず評価の目的等でございますが、法律の施行から10年たちまして、土砂災害の防止を図る諸施策が盛り込まれているわけでございますけれども、この実施状況と効果につきまして評価を行うことによりまして、今後の政策の課題について検討を行って、その出たものについては、今後の施策に反映させていきたいということが目的でございます。

対象政策でございますけれども、これは1枚めくっていただきまして、土砂災害防止法の概要というところに資料がございますが、土砂災害につきましては、ご案内のとおり、砂防事業等をもってハード対策をするわけでございますけれども、なかなか進捗が進まない中で、土砂災害から国民の生命を守るという観点で、災害のおそれのある区域について危険の周知と、警戒避難体制の整備、住宅等の立地抑制、既存住宅の移転等を行って、いわゆるソフト対策として防災対策、土砂災害対策の効果を上げようとするものでございます。基本的には、基礎調査を行いまして、土砂災害警戒区域、特別警戒区域を指定して、先ほど申し上げましたような施策を展開しているところでございます。

第三者の知見の今回の評価についての活用でございますが、下のところに書いてございますように、静岡大学の土屋先生を委員長とします外部の委員の先生方によりましてレビューの委員会を設けまして、これまで2回ほど検討を進めてございまして、1月中には3回の検討会を行って、この政策レビューのまとめのご意見を賜りたいと考えてございます。

3ページ目でございますが、評価の視点でございますが、そこに書いてございますように、①から⑤までの5点ございまして、基礎調査は適切に行われているかとか、警戒区域等の指定、指定が行われた区域についての周知の適切さ、それから、警戒区域の警戒避難体制の整備について、市町村が地域防災計画へ反映していることについての適切さ、それから、土砂災害特別警戒区域につきましては、特定開発行為の制限というのがございますが、これが効果を上げているか、それから、5点目でございますけれども、特別警戒区域からの安全な土地への移転支援はどうなっているかといったところでございます。

基礎調査の事業費の推移でございますが、平成13年度からスタートしまして、21年度まで、全体額としては約1,000億の費用を投じて基礎調査を進めていってございます。現在は交付金化してございまして、なかなかこういった状況はわかりませんが、21年まではこういった経緯をたどっているところでございます。

それから、評価手法でございますが、右のほうから、先ほど申し上げましたような、法律に盛り込まれました基礎調査の実施、それから、基礎調査の実施箇所数といった、基礎

調査の実施の取組み状況、それから、警戒区域の市町村における防災計画への反映、特別警戒区域からの移転等のインプットを、アウトプットとしての整理を行った上で、アウトカム、それから、全体としての国民の生命・身体の保護と、土砂災害警戒区域から事前に避難したことにより人的被害等の軽減につなげるといった形での全体のロジックモデルをつくりながら、その評価を行ったところでございます。これとあわせて、いわゆる政策チェックアップとしては、「土砂災害特別警戒区域指定率」、これは指定した市町村の数を把握いたしまして、そういったものでのチェックアップを行っているところでございます。

次のページでございますけれども、今までの評価の結果の概要でございます。まず基礎調査でございますが、現在、約30万カ所において基礎調査を実施したところでございまして、進捗状況においては、1つ大きな点は、都道府県に大きな差がある。それから、区域等の周知につきましても、インターネットでの公開等でございますが、なかなかそれにおいてもいろいろな県によって差がある。それから、警戒体制等の地域防災計画への反映についても、全般的にはほぼそれぞれに記載はあるんですが、内容等の詳細を見ますと、全体的には相対としては低調である。それから、特定開発行為の制限、特別警戒区域からの移転については、実施例は少ないわけでございますけれども、確実にされているところがわかったところでございます。それについての詳しい資料は、7の評価結果以下等に書いてございます。

先を飛ばさせていただきますと、最後の8番目の、主な課題と今後の対応方針でございますが、今後の対応方針の中で、やはり基礎調査の確実性を上げるための予算の確保の問題で、地方の負担がやはり大きいということへの取組みといったようなものがございまして、それから、早期指定が県ごとによって違いがあるといったことについては、ヒアリングしながら、その原因等を分析しながら対応していきたいと考えてございます。それから、警戒区域につきましては、やはり避難勧告等の地域防災計画への反映については、内容的に十分でない部分がございますので、この辺については進んでいる県の情報の共有化を図っていこうというような対応策を現在検討中でございます。移転等についても、資料は少ないわけでございますけれども、移転支援制度の周知等によって、できるだけこういったものが促進されるように考えていきたいというふうに考えてございます。

現在までの検討経過は以上でございます。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、引き続いて、「市町村の防災判断を支援する警報

の充実」につきまして、気象庁予報部業務課長よりご説明をお願いいたします。

【限課長】 気象庁予報部業務課長の限と申します。よろしく申し上げます。資料2-②に沿って説明させていただきます。

市町村の防災判断を支援する警報の充実、これは平成16年度に新潟・福島豪雨、福井豪雨、10個の台風上陸と、いろいろな風水害が発生して、その後、さまざまな改善を行いました。平成22年度には、市町村ごとの警報・注意報の発表を開始し、それから1年たった平成23年度に政策レビューを行って、これまでの改善について評価を行う、そういう考え方で進めてきています。平成23年度につきましては、新潟・福島豪雨、それから、台風第12号、特に台風第12号では大きな災害が発生いたしました。そういったことで、こういった新たな課題も含めて、取りまとめ中でございます。

①の評価の目的・必要性でございますが、平成22年5月から、市町村の防災担当者や住民が警戒の対象となっていることを明確に認識することができるようにするために、市町村名を明示した気象警報の発表を開始した。ここでこれを評価して、今後の充実に係る方策を考察します。

②が、対象施策ですが、警報・注意報の市町村ごとの発表、それから、大雨警報に災害の種類を明記した発表、土砂災害警戒情報の発表、それに、指定河川洪水予報の見直し、こういったものについて取組みを評価いたします。

それから、第三者の知見の活用。「気象業務の評価に関する懇談会」等を通じて、意見を聴取しております。

それから、評価の視点でございますが、情報の分かりやすさ、内容の高度化、それから、自治体等への伝達手段の拡充、自治体や国民への周知・広報、こういった観点で評価を行っております。

次の⑤の評価手法でございますが、防災気象情報の利活用状況の調査結果、それから、今年の台風第12号災害に関する聞き取り調査等を用いて分析をしております。

次、3ページ目の⑥評価結果の概要でございます。1つ目が、情報の分かりやすさや内容の高度化。これは市町村のほうからは、大変高い評価は受けております。中身はここに書いてございます。それから、2番目が、自治体等への伝達手段の拡充。これはすべての自治体に確実に伝達されている。それから、3番目、自治体や国民への周知・広報、こういった形で概要がここに書いてあります。全体として、警報等の改善は効果的な取組みと評価されておりました、今後さらなる定着に向けて普及に努める必要がございます。

次のページ、4ページ目です。情報の分かりやすさや内容の高度化。ここにつきまして、今申し上げたとおり、市町村の評価は高いのですが、一方で、一般住民の認知度が低い。これは1つの課題でございます。それから、次でございます、情報に基づく防災対応の地域防災計画への記載が不十分。市町村で「定めていない」ところが約4割といったところが、これも1つの課題でございます。

それから、次のページ、5ページ目、これが今年の台風第12号につきまして、被災自治体への聞き取り調査からの課題でございます。これは予測雨量というのは非常にうまくいっていますけれども、一方では、ここでございますとおり、気象情報を見る余裕がないとか、総雨量が何ミリと言われてもピンとこない、こういったご意見をいただいております。それから、台風が遠ざかることで大雨が終息に向かうと思いついて安心してしまったといったところもございます。それから、やはり山間地でございますので、大雨が降ってからでは避難が難しい、もっと早い段階での避難の判断も必要、こういったご意見もいただいております。

次、6ページ目、情報の分かりやすさや内容の高度化についての有識者等のコメント。特に、この中の下側、気象業務の評価に関する懇談会では、一般住民の方に伝わらないということについては、やはりきちっと考えるべきであろう。それから、せっかくいい情報を出しているのに、それがよく使われていないということについても課題となっております。

それから、次、7ページ目、これは自治体等への伝達手段。ここでは、きちっと都道府県等自治体には、情報は伝わっている。一方、一般住民はテレビ、ラジオにより入手する人が多いということになっています。

それから、次、8ページ目、ここでは、より積極的な周知、それから、多様なメディアによる情報伝達が必要である。それから、IT弱者への配慮も必要であるといったことを書いてございます。

というところで、もう時間がございませんので、10ページ目、最後、ここでまとめとなっています。主な課題として、⑧、ここに課題が幾つか書いてございます。これらを踏まえつつ、今後さらなる充実が必要な課題としましては、市町村等の警報発表についての住民の認知度を上げていく必要がある。このため、知識の啓発が必要である。

それから、政策への反映でございますが、新たな課題、上に述べた課題について、さらにメッシュ情報の活用の推進ですとか、それから、今年の台風第12号もそうですけれど

も、記録的な気象状況の際に、どのようにして住民に伝えていくか。そういった情報の体系をここにイメージとしては書いてありますが、これをもう少し具体化していく必要があるだろうということで、今後さらなる充実が必要という方向性をまとめているところでございます。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、以上2点、どなたからでもコメントをお願いします。

それでは、一応個別ヒアリングをされた加藤さん、佐藤さん、いかがでしょうか。

【加藤委員】 逆に、言うことがないというのも。

【上山座長】 よくできているということであれば、それはそれで。

【加藤委員】 1つだけよろしいですか。

土砂災害の件で、既にお話はさせていただきましたが、県によってかなり差があるというお話があったと思います。うまくいっている県とうまくいっていない県の差がどういうところにあるのかというところの分析は、ある程度されているというお話だったんですけども、県によっては、そもそも土砂災害が起こりやすい県と起こりにくい県みたいに、その地理的な特性に依存するところもきっとあって、危機感が違うのではないかという気がする。そういう意味で言うと、あんまり指定がされていないからだめだと簡単に言い切るのではなくて、その事情に合った評価をしてあげるべきという気がします。ただ、あんまり危機感がないところには、ちゃんと危機感を上げる必要があるかもしれないし、危機感はあるんだけどうまくいっていないんだとしたら、そのうまくいっていないところの原因をうまく特定してやって、うまくいくようにしてやる必要があるし、だから、原因によって対策を変えていくべきだろうと思っています。

それ以外のところは、これまでかなり色々言ってきたので、私のコメントは以上です。

【上山座長】 はい。

【佐藤委員】 私のほうは、気象庁さんの警報の充実についてでしたけれども、大体いろいろとコメントさせていただいて、おおむね反映させていただいたのではないかとはいえます。

先ほど加藤先生のほうからもありましたけれども、自治体によってかなりこの対応はばらつきがあるというのは、やっぱり実態かなと思います。今回は特に台風第12号関係でいろいろとヒアリングされているみたいですが、そこでも個別指導のところでも伺ったと

ところで、やっぱり自治体によって、あと、住民の認識、それから自治体の対応はやはりばらつきがあったのかなというのが、その中でのお話でした。

今後、どういう自治体に働きかけていくか。特に、例えば、4ページ目に書いてある地域防災計画への記述は、全くやっていないところもあるわけです。実はやってないのも、それは大した危険がないというのであれば問題ないですけども、そうではないとすれば、やはりそういうところに重点的に指導するなり、何らかのいろいろな情報提供を進めていくなりということをしていかないといけないと思うので、自治体における対応の違いというのは、自治体の特性に応じて、どういう自治体がどれくらいやっていないのかということ、もう少し細かく見ていくことも今後の課題かなと思います。

【加藤委員】 もう1つだけよろしいですか。

2点目のほうの話を伺って、対象施策の中に、土砂災害警戒情報の発表というのがあって、これは2つリンクしている話なのだということを気づかされたのですが、土砂災害防止法のほうで、あまりこういう話が出てこなかった。私も聞いたことがなかったので、どうリンクしているのかということ、もし可能であればお教えいただけるとありがたいんですが、土砂災害側から何かコメントいただけないでしょうか。

【森山課長】 7条のところ、市町村の警戒避難体制の整備というのが書いてありまして、それは警戒避難のための情報は、国として出すべきだということが、法律ができた後ありまして、法律には基づかないというか、もともと気象庁のほうの業務法に基づく、いわゆる気象に関する警報の中で、共同で出せるものはないのかということ、13年当時から検討しまして、それで、土砂災害が起こりそうだなというようなことが予見される地上の、地面の中の水分量とか、それから、雨の降り方によって発生した履歴から基づく経験則に基づく推定予測ができる方式があるんですけども、気象庁の持っている知見と私どもの持っている知見と合わせまして、なおかつ、気象台と都道府県の土木局が共同になりまして、お互い、ある雨においての状況を判断しまして、これで土砂災害が起こり得るというふうに判断した場合、併せて共同で市町村に伝えるということで行っているわけでございます、これはマスコミについても出していただいております、避難に関する1つの目安の大きな役割を果たしていると思っております。

【加藤委員】 なるほど。では、いい方法になっているということですね。

【森山課長】 いい方法で。

【加藤委員】 ありがとうございます。勉強になりました。

【上山座長】 感想めいたコメントですが、2つ目の市町村の警報のほうです。市町村に情報を提供するようになって、自治体の9割以上が満足というのはまあいいと思います。けれども、実際、世の中の関心は、避難勧告というのを正しく出せているのか、それから、自治体の人たちの悩みは、自分たちは素人だと、どういう段階で避難勧告を出すべきかどうか極めて迷うと。なので、今回のレビューの直接的対象ではないけれども、自治体側のニーズというのをもっとストレートに集めてみたらどうか。例えば、避難勧告の出し方という研修をやるとか、これはだれがやるのかわかりませんが、ひょっとしたら消防とか警察と一緒にやるのかもしれないけれども、あるいは、河川の技術の人とかだとノウハウがあるのかもしれないけれども、そのあたりの、非常に横断的なテーマで、かつ国民的関心事だと思う。避難していれば助かったのにとか、空振りに終わってしまって困ったとか、そのあたりは横断的課題として何かやったらいいのでは。

【隈課長】 おっしゃるとおりで、気象庁としても、これの最後の10ページに書いてあるとおりに、もう少し市町村の方にもわかりやすく、本当に避難が必要な状況であるということがわかるような情報の提供ができないかというのを考える一方で、やはり気象庁だけではどうしても閉じない世界もあります。先ほどの災害の起きる2日、3日前から避難をするといったことになると、どこに避難所を置くのか、そこまでの交通手段をどうするのか、こういったトータルパッケージで考えていかないといけないという面もございますので、そういったところはやはり関係省庁といろいろ連携しながら検討してまいりたいと考えております。

【上山座長】 それでは、よろしいですか。

【工藤委員】 よろしいでしょうか。

両方とも共通していると思うのですが、特に2つ目の市町村の防災判断の警報のほうのはっきりしているのかと思います。最終的なこういった政策の直接の恩恵を受ける人はだれかというか、そのクライアントが少し見えづらい報告書になっているのが残念かなと。非常によく書けていると思うんですが。例えば、評価の視点の3つ目のところに、自治体や国民への周知・広報って、あくまでも主体はやっぱり国土交通省、気象庁なんですね。結局は、後のほうでいろいろ分析はすごくちゃんとされていて、住民の方が、いざとなると見ている暇がないというか、見ている余裕がないとか、あるいは、見ているんだけど理解ができない。つまり、それをどうインタープリットしたらいいのか、どう解釈したらいいのかわからないというのは、ご意見をいろいろ言われていて、そうすると、明らか

に問題点というのは、情報を出しているということについての問題はとりあえずなさそうだけれども、その出し方とか、出す手法とか、そういうところがユーザーフレンドリーでないということだと思う。

これは最初のほうの土砂災害防止法については、これは法律のレビューですから、少し性格が違うとはいえ、やはり、例えば先ほどの問題点にもありましたように、最終的には、こういうことをすることで、問題がありそうな地域の人にもやっぱり警戒心を持っていただくとか、ハードで解決できないところについては、もっとソフト的な予報なり、警戒心をきちんと植えつけることで理解していただくとか、最終的にお客さんはだれかというところの視点をもう少し持って、実際書かれているので、そのあたりを少しわかりやすく書いていただくともう少しいいのかなと思います。

以上です。

【上山座長】 いい方向に動いていると思いますので、引き続き充実させるということで、今後の作業をよろしくお願いします。どうもありがとうございました。

では、2番目のグループ、お願いします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、引き続きまして、第2グループとしまして、「バリアフリー法」に関しまして、総合政策局安心生活政策課長のほうからご説明をお願いいたします。

【山口課長】 早速ですが、説明に入らせていただきます。

お手元の資料のまず2ページ目でございます。評価の目的・必要性でございますが、平成18年12月に施行されましたバリアフリー法に基づきましてバリアフリー化を推進してきておりますが、その附則におきまして、施行後5年を経過した場合において、施行の状況について検討を加えるということに基づいて行うというものでございます。

評価の対象範囲・政策の目的は、書いてあるとおり、バリアフリー化でございます。

第三者の知見の活用でございますけれども、まず施設設置管理者、団体、有識者、行政などが一堂に集まります「バリアフリーネットワーク会議」というのを設けておりまして、その場において委員から意見を聴取するという予定でございます。また、本政策評価会でご助言いただくとともに、特に工藤先生から個別指導を受けながら進めているところでございます。

続きまして、3ページからは、まず法律の概要でございますが、特に、その次の4ページでございます。バリアフリー法は3つの柱からなっておりますが、まず1つ目は、公

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進ということで、基本方針に基づいて目標を設定しまして行っているものでございます。2つ目の柱としては、地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進ということで、具体的には、市町村が作成する基本構想に基づきまして、重点的・一体的なバリアフリー化を推進しております。3つ目の柱としては、心のバリアフリーの推進ということで、国民の理解・協力の促進ということでございます。

それから、5ページ、6ページは、法律のフロー図でございますので、説明は省略します。

7ページが、基本構想作成に関する参画について、これも説明は省略します。

それから、8ページが、バリアフリー化の整備目標でございます。法律に基づく、先ほど申した基本方針に盛り込んでございまして、今年の3月に改訂したものでございます。これまでは平成22年末までの目標でございましたが、目標期限が到来しましたので、平成32年度末までの目標を新たに3月に改訂して作ったというものでございまして、中身のほうも、今まで、例えば鉄道駅でありますと、5,000人以上の駅を対象としておりましたが、3,000人以上の駅を対象ということで、中身も変えておるところでございます。

続きまして、9ページでございます。評価の視点といたしましては、3つございまして、まず1つ目が、各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況、2つ目が、市町村が作成する基本構想の作成状況、3つ目が、心のバリアフリー化の推進という、3つの視点でございます。その下は、それぞれに係る主な予算の実績を取りまとめたものでございます。

それから、次の10ページが、評価の手法ということでございます。インプット、アウトプット、アウトカムということで並べて書いてございますが、まず1つ目の柱のバリアフリー整備目標の達成状況につきましては、インプットとしては、新設等の場合の基準適合義務とか、既存施設の場合の努力義務とか、基本方針や各種支援措置等、その右側のアウトプットといたしましては、バリアフリー化の推進という目標に対しまして、旅客施設、車両とか道路などのバリアフリー化率、これについての資料につきましては、お手元の資料の12ページから17ページまでに掲げてあるところでございます。それから、そのアウトカムといたしましては、目標が移動及び施設の利用しやすさということで、指標としては、外出時の障害となっている割合ということで、これは18ページにございまして、その上のほうにございますが、高齢者が感じる外出時の障害ということで、これを見ますと、一番下にある「特になし」というのが約74%と増えてございますが、ただ、一方で、赤枠で囲っておりますように、「道路に階段、段差、傾斜があったり、歩道が狭い」とか、

「バスや電車等公共の交通機関が利用しにくい」とか、「道路に違法駐車、放置自転車、荷物の放置などがある」、こういった障害がまだ見られるところでございます。

それから、10ページにあります、バリアフリー化の基本構想の関係でございますが、アウトプットとしては、作成数、総面積が19ページ、20ページにありまして、アウトカムとしては、移動及び施設の利用のしやすさということで、基本構想の策定・見直しの効果ということで、これは21ページにございます。この下のほうでございます。こういう状況でございます。

それから、心のバリアフリー化の推進でございますけれども、アウトプットとしては、バリアフリー教室の参加人数、研修の実施状況が22～24ページ、それから、アウトカムとしては、バリアフリーに対する理解の深まりということで、「心のバリアフリー」の周知度、これは25ページに書いてございますけれども、バリアフリー自体の認知は高いんですが、「心のバリアフリー」の周知度は、25ページの上でございますように、「どちらかといえばされていない」、「ほとんどされていない」というのが多い状況で、周知度が低い状況でございます。

11ページでございますけれども、評価結果の概要といたしましては、まずバリアフリー整備目標の達成状況としましては、バリアフリー化は着実に進捗しておりますけれども、地方部においては十分に進捗していないし、また、大都市部では鉄道などでの対応が課題となっております。2つ目の基本構想の作成状況につきましては、基本構想の作成数は順次増加しておりますけれども、十分な数の構想が作成されているとは言いがたい。3つ目の心のバリアフリー化の推進につきましては、「バリアフリー教室」に参加できる人数が限られているために周知度がいまだ十分ではないという課題がございまして、最後になりますけれども、27ページにございますが、それぞれの課題に対しまして、今後の対応方針といたしましては、地方部における全国展開の取組みを検討、それから、大都市部においては、高度なバリアフリー化の検討。それから、基本構想につきましては、提案制度の活用とか、基本構想作成の状況の公表といった、市町村の基本構想の作成を促す取組みを一層行う。心のバリアフリーにつきましては、小中学校をターゲットとしての取組みとか、事業者における助言・指導等に力を入れて取り組む。こういったことを取り組んでまいりたいと思います。

説明は以上でございます。

【渡邊政策評価企画官】 引き続きまして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する

法律」につきまして、総合政策局公共交通政策部交通計画課長からご説明よろしくお願ひいたします。

【水嶋課長】 それでは、説明に入らせていただきます。

資料の3ページ、まず法律の概要でございますけれども、この法律では、左の真ん中に協議会というのがございます。この協議会において、地域の関係者が地域公共交通のあらゆる課題について、最適な公共交通のあり方について合意形成を図る。それで地域公共交通総合連携計画というのを定めるということでございます。これに基づきまして、各主体が責任を持って推進し、国はこれを総合的に支援するという制度でございます。

4ページでございますが、この法律、平成19年10月に策定されておまして、5年を経過した際に見直しを行うということでございます。これまで、第三者の知見の活用ということで、有識者検討会などを開きまして、現状・課題等の分析を行ってきたということでございます。

5ページでございますが、評価の視点、評価手法ということでございますが、ポイントといたしましては、業績として、連携計画の策定は進んでいるのかということで、策定件数の推移を整理するとともに、その際の課題等の分析を行っております。また、この制度を活用する地方公共団体や交通事業者などがどう評価しているかということで、実際、現地に調査に赴きまして、そのようなデータ、あるいはアンケートをとったデータをまとめております。

その結果でございますけれども、6ページ、評価結果の概要ということでございます。まず制度の必要性・妥当性ということで、そもそも地域公共交通を取り巻く経営環境は非常に厳しいというのが前提としてございまして、資料の7ページ、バスでございますけれども、民間事業者の7割が赤字、バス事業者の路線廃止が相次ぎ、毎年2,000キロ程度のバス路線が完全に廃止されておるということでございます。鉄道のほうも、8ページでございますが、約8割の事業者が赤字、平成12年度以降、全国で635キロの鉄軌道が廃止されておるという現状でございます。

他方で、地方では公共交通の維持・利便性を求める声が非常に強うございます。そのアンケートの結果を9ページに掲載させていただいております。それが、この制度の必要性・妥当性につながっていくということだろうと思うんですが、自治体におきましては、業績ということで、連携計画の策定計画は進んでおります。10ページを見ていただきますと、20年度から徐々に件数が増えておまして、22年度末で、棒グラフ、462件、全市

町村の38%が計画を策定しておるということでございますが、問題点といたしましては、市町村で公共交通を担当する人材がまだまだ不足している。その結果、ノウハウもまだまだ蓄積されていないというのが、12ページのアンケートからうかがい知れておるところでございます。

なお、予算でございますが、資料の24ページをご覧になっていただきたいのですが、まずけれども、こちらのほうで計画の策定件数を指標ということで、24年度800件という目標でやってまいったわけでございますが、先ほど申し上げましたように、22年度462件までできております。ちなみに、この計画策定を支援する予算といたしまして、20年度から、下のほうに書いてございますけれども、地域公共交通総合連携計画策定費補助というのが3年間ございました。ただ、この補助は22年度で廃止になっておりまして、現在は特に補助があるというわけではないんですが、計画の策定を引き続き各自治体において行っておるということでございます。

6ページにお戻りいただきまして、成果ということでございますけれども、各地方公共団体、あるいは交通事業者と一緒に協賛会を立ち上げて、それぞれ取組みをやっておるわけでございますけれども、おおむね好評ということでございます。私も、実地のアンケート、あるいは現場に行って調査をしてみました。その内容が、13ページから具体的な事例とともに20ページまでご紹介させていただいております。残念ではございますが、時間の関係で省略させていただきますけれども、おおむねうまくいっていると言っているところには一定の傾向がございます。6ページの真ん中辺に書いてございますが、住民ニーズの把握をちゃんとやっておったりとか、住民の巻き込みを図っておったりとか、PDCAサイクルをちゃんとやっているようなところは、非常に計画がうまく機能しているのではないだろうかということでございます。これらは21ページのほうに表でまとめさせていただいております。

まとめでございますけれども、私どもの理解といたしましては、この法律の枠組みで協賛会が設立され、地方公共交通の確保・維持に係るさまざまな取組みが行われるようになったのではないかと考えておりまして、同法は引き続き必要ではないかと。しかしながら、専門的な人材がまだまだ自治体で足りないということもございますので、計画策定のプロセスや内容のフォローアップについて、ノウハウを共有していくことが必要ではないだろうか。そのために、23ページに書かせていただいておりますけれども、こういった計画策定のための「手引き」を作成して、こういったものを国から地域に提供していくよう

なことを考えたいと思っております。

説明は以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【佐藤委員】 昨年度、L R Tに関わって、公共交通の話に政策レビューに関わったことがあります、その続きなのですが、まず質問の1つは、L R Tはの中でどう位置づけられているのか。これは都市交通の基盤として、今後充実させていくという流れなのか。ただ、他方では、これは都市圏ではなく地方圏におけるアンケート結果ですが、やはりどちらかという既存の公共交通機関の充実・活用というほうのデマンドは大きい。これ、都市圏ではどうなっているのかわかりませんが、ただ、L R Tをの中でどう位置づけられているのでしょうか。去年も同じような質問をしていたのですが。

それから、策定に関することです。計画策定をするのはよろしいのですが、質問が2点。1つは、どういう地域がその策定に熱心で、そうじゃないところというのは何がボトルネックになっているのか。人材とかというのはわかるのですが、それはどういう自治体において特に人材難なのかということについて、もう少し細かい分析が要るのか。やっていらっしゃるのかもしれませんが。

あと、やっぱり策定したからといって、よい結果が出ているかどうかよくわからない。計画をつくりました、コミュニティバスなんか新しく導入しました、その結果としてどういうメリット、あるいは何か課題が見出されていたのか、そのアウトカムというか、成果か何か、そういう情報があれば教えていただければと思います。

【水嶋課長】 よろしゅうございますでしょうか。

まず1点目のL R Tの件でございますけれども、今回のレビューの対象になっているのは、まさに3ページの資料にございましたけれども、この法律に基づいて、地域の関係者が一堂に会して協議会で交通の総合連携計画をつくっていくという手法を、この制度が用意しているものであります。なので、この法律自体が、L R Tをつくりなさいという方向性を示しているようなものではないということなんです。L R Tに関しましては、具体的な事例として、私ども、調査に行った1つの事例で、富山の例をご紹介させていただいております。ちなみに、これは富山のほうで一部新線をつくりまして、自治体と事業者さんが共同で、ある意味、公有民営のような形で環状線をつくってやったという事例でございます。自治体と事業者が協力して、この連携計画の中で実施された事例としてご紹介

させていただいておるのが、この資料の意味でございます。

あと、どういう地域が問題意識を持っているのかということでございますけれども、例えば、9ページの資料を見ていただくとわかるのでございますけれども、やはり実際は小さな自治体のほうが公共交通に対する不満度も高い。当然、マーケットのメカニズムが働くところは、それなりに公共交通事業者のサービスの供給があるわけですが、その維持がなかなか難しくなっているようなところをどうするかというところで、地域が悩んでおられるのではないだろうかということでございます。

また、人材という意味でも、小規模な自治体のほうが、やはり人材の確保が難しいということでございます。12ページに、人材不足ということで、専任者の不在を嘆いていらっしゃる自治体の数があるのでございますけれども、やはり小さな自治体が、どうしてもそういうところは多いのではないだろうかということでございます。

あと、計画をつくった後どうなったんだということでございますけれども、うまくいっている事例とうまくいっていない事例、もちろんそれぞれございます。うまくいっていない事例の分析もさせていただいておりますけれども、例えば、21ページ、22ページあたりを見ていただきたいんですが、計画をつくるといっても、21ページの右側で、悪い事例というふうな例で、例えば、一過性の観光事業とかイベントだけを取り上げたようなものについては、やはり地域で定着しない。あるいは、自治体、住民の連携がうまくいっていないと、22ページの右下のほうで書いてございますけれども、せっかく計画をつくっても、それが地域に周知されないとか、そういうケースも指摘されておまして、計画をつくること自体もまだまだこれから頑張らなければいけませんし、また、つくり方、つくった後の普及・広報、こういったところもまだまだ工夫が要るのかなと。そのためにも、23ページにあるような形で、共通の課題を抜き出して、国のほうから「手引き」というふうなものを提供したらどうだろうかというふうに私どもは思っておるということでございます。

【上山座長】 たまたま新潟市で具体的な事例を見てきたので、そこからの思いつきでしかないんですがコメントします。

もともと自治体と地元のバス事業者の間で、補助金を出していたり、あるいはバスターミナルの整備をするというのを役所がやっていたり、お金のやりとりとか、色々なコミュニケーションはあるんです。それは、ただ、従来型のパターンで、わりと固定化されている。そういうところに、さらにこういうものが乗っかってくることで、新しいことが始ま

る気がする。今回、法律が5年経過したので、既存の補助金だとか、各種インフラづくりの見直しなど既存の各種事業そのもののあり方に踏み込まないと。何もやっていなかったところが初めて協議を始めましたというのはいいんだけど、色々やっているんだけど何も進んでいないとかいった現実がある。5年経過で、次へということであれば、既存のスキームの関係の整理にも、踏み込んだほうがいい。

それから、JRとか、ローカルな事業者でない人たちの協力をどうやって仰ぐか。私はそれはむしろ国交省か、あるいは地方局ブロック、上位と言うと何ですけれども、別のところでやらないと、市町村レベルでJRと協議したって、あまり対等な協議にはならないと思う。上のレイヤーでも何かやるんだみたいな形のたてつけになると、この法律はさらに、バス等の連携で力が出てくる。

それから、あとは、車です。公共交通がだめになっていくのは、みんなが車に乗るからという現実があり、それから、もっと言うと、事業者に対する支援というところの発想を、交通権とかをバックにして、180度変えて、道路建設予算そのものを運行補助みたいなところに切りかえていく。そういう議論をやっていかないと、普通にビジネスでやっていって成り立たない。これは5年経過して、頑張ってきたけど、やはり焼け石に水という現実があると思うので、この辺をもっとあぶり出して欲しい。頑張ってはおられると思う。けれども、この法律で決めたことはやっているけど、それだけで地域交通が本当に活性化しつつあるのかという、もっと根本的な問題がある。むしろ踏み込んで、見直ししていただきたいと思う。

【水嶋課長】 よろしゅうございますか。

せっかく非常に貴重なご指摘をいただいたので、私どもにとって非常に大きな課題だと思っております。まず、この法律の射程距離自体が、残念ながら、実はそれほどの立派な大砲型ではございませんでして、ピストルみたいな法律なのかもしれません。私どもとしては、非常に小さな単位で、こういう生活交通の問題を拾い上げていく、ある種、そういう取組みをしようとした法律だと思っておるんですが、確かに今先生ご指摘いただきましたように、そういうところを通じて、逆に、今までの制度の問題点というのも見えてくるのではないだろうかという気がしております。

例えば、私ども、どうしても事業行政という形で交通を支えるという観点が強かったんですが、なかなかその事業行政の枠組みだけでは生活交通を支えきれないのではないかと、いうところが出てきておりました、やはりそうなってくると、今まで必ずしもプレーヤー

ではなかった自治体、あるいは、自治体ではない地域の方とか、あるいはNPOの方が、新しい公共という形で、ある種、地域交通を維持していくこと責任主体となっていくとか、そういう動きが全国で見られるようになってきていると思います。私どもとしては、時代認識としては、この制度がある種、その1つのきっかけになっているのではないだろうかというふうな認識を持っておるんですが、確かに次のステップで、既存の制度等をどうしていくのか、あるいは、もう少し大きなエリアとの交通の連結をどうしていくのかということも考えなければいけないと思っております。

車との関係も非常に大きな問題でございまして、結局、車の活用に伴って、まちづくりが水平方向に広がってしまった。水平方向に広がったまちを維持していく行政のコストとか、あるいは、その輸送サービスのコストが大変になってきておりますので、これはやはりまちづくりと交通といったものも一体になって考えていかないと、地域のコミュニティというのは生き残っていけないのではないだろうかという問題意識も私自身どもは持っておりますので、まさに先生が今ご指摘いただいたようなことを、この制度を通じて、あるいは、ほかの場でもしっかりと議論させていただきたいと思っております。

【上山座長】 どうぞ。

【村木委員】 同じところですが、例えば、プレーヤーがたくさん集まって話し合いをした結果、事業性が成り立たないから、この路線は廃止しようということが仮にあったとしたときに、結果論として、2,000キロ減ってくることが言われていましたが、みんながそれは必要がないということに結論として至った場合は、それは政策としてはどのように評価すればいいのかということと、今ご指摘いただいた、市域がスプロールしてしまって、人口がすごく少なくなっているところにバス路線等を提供していくというのは無理ですよね。となると、それを集約型都市構造と合わせていけるような、そういう形で次は議論していただけると、非常にいいのかなと思いました。

以上です。

【水嶋課長】 ありがとうございます。

第1番目の点につきましては、地域住民の方々と話し合って、路線バスを縮小したり再編している事例というのは、実はすごく多くございます。そのときに、そのかわりに、自治体が運営主体となって、いわゆるコミュニティバスというふうなものを走らすとか、乗合タクシー型に切りかえていくというふうな例も多々見られております。やはりそこは地域の方々がどういうふうに分たちの地域の交通ネットワークを考えていくのかということ

ころにある種結論をゆだねるというのが、この法律の枠組みなのではないだろうかと思っています。もちろん、既存の事業法の許認可との関係はあるのでございますけれども、地域の方々を意思決定の当事者にしていこうというのが、この法律の意図ではないかと思っております。

2番目の点につきましては、まさに、富山の事例をご紹介させていただきましたが、富山市はコンパクトシティというのをつくりたいと。人々が生活・活動するところを、おだんごのだんごにして、そこを交通でくし刺しにする。だんごとくしというふうに富山市の方がよくおっしゃっていますけれども、そういう形でまちづくりと交通を一体化していきたいということを、実際、地域の側から取り組みとしてやっていらっしゃいます。それを制度的にどう実現していくのかということについては、なかなか難しい課題があるんですが、そういう問題意識で我々も議論を進めさせていただきたいと思っておるところでございます。

【工藤委員】 バリアフリーのほうは私が関与しましたので、今日は、地域交通で1点。実際、スプロールして、住民の方の生活が成り立たなり、それを支えていた地域交通がなくなるという意味では、最近話題になっている買い物難民の問題がある。これは単に都市交通が広がって、車社会になったからまちが広がってという話と、リンクはしているんですけども、若干それと違う現象で、逆に、中心市街地のほうに生活基盤を支えるような生鮮食料品がなくなるということです。その結果として、商店街なんかは逆にメインのアクターになって、乗合バスとか買い物タクシーなんかをやっている例もある。そういう意味では、今、村木委員もおっしゃっていましたが、やはり生活圏とか、人々の生活をどう支えていくかという意味での交通と、そういう中では、まさにおっしゃっていたような、例えば、NPOとか商店街なんかはアクターになった例というのをもう少し積極的に評価したり、あるいは、それを今後こういった計画づくりに是非生かしていただきたい。コメントです。

【上山座長】 私もコメントです。バリアフリーの法律の日本語訳というか、高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進と書いてあるけれども、この話をどんどん広げていくと、高齢者が田舎に住んでいて、車が運転できなくなるという状態がこれから日本全国各地で出てくると思う。だから、コンパクトシティで、中心に住めばいいという議論もあるんだけど、移れない人もいる。今は駅に行くからバリアを感じるんだけど、駅にそもそも行けないバリアフリー以前といいますか、あるいは、車しかない場合は、公共交通がないので、

どうするか。「バリアフリー以前問題」が全国で頻出する。だから、交通権という話になるのだと思う。

そういう意味で言うと、とりあえず今回5年間はこの法律、こちらの公共交通の法律でやってきたと思うんですけど、もはやバリアフリーの、高齢者の移動問題に関する法律とか、そっちから攻めていくと、さっきの大きなところに行ける。いきなり次の5年で行けるかどうかわかりませんが、交通弱者ではなくて、交通手段がない人をどうするかの話をもっと突き詰めていく必要がある。

【水嶋課長】 1点だけ、長かったらすいません、よろしゅうございますか。

実は、まさに私ども、そういう問題意識を持ってしまして、今日、国会閉会日なんですが、交通基本法という法律を今国会にずっと提出してございまして、3月に閣議決定して、通常国会に出して、なかなか国会審議のほうに日程がきつくて、継続審議、継続審議になってございまして、まさにそういった人々の移動というものを、基本的な需要にどう対応していくかということの基本理念をまず法律として定めて出そうということをやっておるということだけ、1点だけご報告させていただきたいと思っております。

【上山座長】 どうもありがとうございます。いいですか。

それでは、引き続きこの調子で頑張ってください。どうもありがとうございました。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、3つ目のグループの説明をお願いしたいと思います。

まずはじめに、「美しい国づくり政策大綱」につきまして、都市局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室長からご説明をお願いいたします。

【池田室長】 ただいまご紹介いただきました、景観室長をしております池田でございます。

それでは、お手元の資料2-⑤でございますけれども、大きいくくりとして、「美しい国づくり政策大綱」のレビュー取組み状況というものと、A4横で、フォローアップというのをお配りさせていただいているかと思うんですけども、こちらのフォローアップのほうにつきましては、大綱に基づきましてとった施策について、その目標ですとか、あるいは予算に関して随時フォローアップしている資料なんですけれども、本日につきましては、まだ作業中のところもございまして、この資料につきましては、最終的な公表段階にはきちっとしたものをおつくりしますが、本日につきましては委員限りの資料と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、こちらのA4縦の表紙のついております、「美しい国づくり政策大綱」の資料の1ページ目でございますけれども、前回の政策評価会のほうでご説明させていただきましたけれども、平成15年に国土交通省としてこの大綱をつくっております。それで、現状認識と課題、それから、取組みの基本的考え方、そして、3番目で、美しい国づくりのための施策展開ということで、15の具体的施策を、当時位置づけておりました。この15につきまして、前回の委員の先生のご指導の中で、それぞれの取組みをちゃんと評価すべきだというご意見、それから、15ございまして、テーマ的に類似するのがあるので、そのあたりは適宜グループ化してレビューしたらいいのではないかというご意見をいただきましたので、本日は、この15の施策につきまして、10グループに整理してレビューをさせていただいているところでございます。

それで、一番下、評価の視点等につきましては、この15の具体的施策の数値目標等が達成されているか、それから、この施策がどういうふう to 実施され、どのような効果があったのか、それから、これについて国民とか地方公共団体がどういうふう to 評価しているか、といった観点から評価をするということでございます。

それで、次に、おめくりいただきまして、こちらにA3の横で、10のグループングしたのについて、評価の視点、評価指標、それから、評価結果ということで、取組み状況と課題、それから、政策への反映の方向ということで、それぞれのものについてまずは整理させていただいております。これは、ここに掲載しておるものもまさに抜粋といいますか、要約のようなものでございまして、中身を全部ご説明するお時間はございませんけれども、例えば、上から簡単に幾つか例を挙げますと、最初は、1番で、事業における景観形成の原則化ということで、そういった原則化されているかということについては、都道府県や大規模市の大体6割を超える回答で、景観配慮の取組みが一般化したというふうに回答いただいている一方、中小規模の市町村の場合ですと、それが3割にとどまっているという状況があるとか、それから、2で、いわゆる景観アセスメントというものでございますけれども、これについても、こういった景観検討について、大体取組みが進んでいるのですが、まだ維持管理までには達していないという状況であるとか、そういうふうに、10の施策グループそれぞれについて、おおむね成果は出ているんですけど、それぞれの課題も抱えているという状況になります。

次のページのA3の資料ですけれども、この10の施策グループについて、今度は横ぐし的に見た場合にどうかというものでございまして、それで、大体5つぐらい視点を挙げ

ておりますが、やはり市町村の取組みというのがおくれている部分もあるのではないかと、あるいは、財政的な制約もありますので、効果的な取組みが必要なのではないかと、あるいは、多様な担い手の参加というのが必要なのではないかと、そういった横ぐし的な観点から、ここにはまとめてございます。

それで、最後、このページの右でございますが、国民とか地方公共団体からの評価はどうかということでもまとめておりますが、国民のほうからは、緑とか、目に見えるものについては非常に評価は高い。地方公共団体は、制度的なものについて評価が高い。また、特定の景観についての10年前との比較については、公共施設等については比較的評判がいいんですけども、商店街とか住宅地とかについては少し遅れておまして、こういったところの課題であるとか、それから、最後、担い手についても、公共に頼りすぎない意識が国民のほうにはまだあるのかなということで、こういったところにも今後対応していく必要があるのではないかと考えております。

すみません、時間をオーバーしまして申しわけございませんでした。

【渡邊政策評価企画官】 引き続きまして、「指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化」につきまして、大臣官房総務課長よりご説明をお願いいたします。

【吉田課長】 総務課長でございます。どうぞよろしくお申し上げます。

お手元の資料2-⑥でございます。1ページめくっていただきまして、3ページでございます。指定法人とはということで、法令等に基づきまして、国の指定、認定、登録等を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施する法人でございます。これにつきましては、過去、行革等でいろいろな経緯がございますが、18年の閣議決定で、事務・事業について、3年から5年ごとに政策評価を行いなさいと決められており、それに基づきまして、今回、初回の政策評価を行うというものでございます。

5ページでございます。右上でございます。今回の評価の視点でございますけれども、そもそも事務・事業の必要性、妥当性、指定等を行う妥当性、指定基準の妥当性、指定等法人の適格性、事務・事業の有効性といったような観点から、それぞれ所管部局において自己評価といったような手法で、ここまで進めてきてございます。表にございますように、事務・事業の内容、試験ですとか、講習研修、登録等々、多様でございます。また、所管部局も多岐にわたってございます。官房総務課のほうで全体を取りまとめさせていただいているところでございます。

6ページ、下でございます。具体的にどんなものかということでございますけれども、

例えば、1番、試験の関係で言いますと、宅建主任者の試験なんかがございます。また、講習研修の関係ですと、タクシーの運転手さんのマナー向上のための適正化業務といったようなものがございます。また、5番の検査検定関係では、いわゆる自動車の車検ですとか、住宅の建築確認、こういったものが、現在、こういう指定法人で行われてございます。一番下でございますように、国土交通省関係で、全体で55事業ございます。関係法人3万余ということでございますが、この大半は、民間の車検場が2万9,000ほどございますので、多数でございますが、そのほかの公益法人ですとか、民間法人ですとかといったものが、法人としての対象でございます。

もう1枚おめくりいただきまして、8ページでございます。今回の評価結果でございますけれども、まずそもそも事務・事業の必要性、妥当性ということでございますけれども、3事業については、必要性なしということで、廃止ということでございますが、その余の52事業については、基本的には必要性が認められるということでございます。また、次に、指定等を行う妥当性、なぜ直轄で国が行うのでもなく、完全に民間にゆだねるのでもない、指定という形をとるのかということでございますが、それぞれ行政の簡素合理化ですとか民活の視点、また、一方で、公益性や公正性を確保しなくてはならないといったようなことが確認されております。また、指定等の基準の妥当性。財産的基礎ですとか、技術的能力、また、適宜実地の検査、監督等々も行われているといったようなことが確認されております。

9ページでございます。事務・事業の有効性についてでございますが、それぞれに社会的ニーズの増加への対応ですとか、消費者保護、また国民の安全性の確保等々の有効性が認められたということでございます。

10ページでございますけれども、過去、国会等で指摘をされているものがございます。全体で、国会や事業仕分け等々で、9事業、12件が何らかの指摘を受けてございます。これへの対応でございますが、それぞれについて適切な対応を図ってきておるということで、例示として、監理技術者資格者証、これは建設業の現場工事の監督者でございますけれども、これについては事業を廃止するですとか、あと、事業用自動車運転者、トラック・バスの運転者の適正性の診断でございますが、これについても抜本的に民間活力を導入するような制度改正が行われるといったような見直しを進めてきているという状況でございます。

12ページでございます。そのほかに、今回、全体の事務・事業の見直し状況というこ

とでございますけれども、55事業のうち、27事業で何らかの見直しが行われているということでございます。Aは、先ほど申し上げました廃止でございます。Bは、法人形態の見直しといったようなことで、船舶業務等、指定法人制度の導入ですとか、13ページに参ります。外部から見た事務の手続き簡素化というようなことで、タクシーの関係の業務ですとか、あと、内部の観点から見た効率化ですとか厳正化等の見直しでは、例えば、14ページでございます、一番上でございます、建築確認。これは耐震強度の偽装問題等を受けて、かなり内部の厳格化等の措置を講じてきているところでございます。

15、16ページ、最後でございますけれども、全体として何らかの見直しを実施してきているということでございますが、今後の課題として、競争環境の確保、一層の民間参入の拡大ですとか、あとは、事務・事業の有用性の確認につきまして、定量的な数値目標を設定するですとか、適切に社会的ニーズを把握し、定期的に把握・点検を行っていくですとか、そういったことが課題として浮き上がってきているということでございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、私のほうから。今の指定法人の資料の11ページですが、右端の、過去の指摘を踏まえた検証という、ここの部分ですが、対応状況の欄を見ると、例えば、上から3つ目は検討中とか、それから、下から3つ目が、努めているところ、これは左側には、選定方式を新しいのを考えろという意味だと思うんですけど、ストレートな答えになっていないような感じがするんですね。それから、下は、実施予定ですが、これは多分作業をされているのであったら、いつごろだとか、もう少し具体的な表現にしたほうが、中身はあるんだろうと思いますので、書きぶりを今後工夫してください。

【吉田課長】 わかりました。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 まず「美しい国づくり政策大綱」ですけれど、全体的にそれぞれの施策は色々ありました。そして、それぞれにこういう対応をしましたというのはわかるんですけども、全体のロジックモデルといいますか、結果的にそれぞれの政策、施策がどうお互いにつながっているのかという関係がよくわからないのと、最終的にこのアウトカムというか、取組み状況というのは、いろいろと計画をつくりましたとかいうのは出ているんですけど、最終的にどういう形でこのアウトカムを評価しようとしているのかということ、このあたり何か展望があるなら教えていただきたいというのと、あと、素朴に、なぜ

市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進、施策グループのうちの7番、これが何故美しい——きれいな家ができれば、それはそれに越したことはないのかもしれませんが、これが何で美しい国づくりの政策大綱に入っているのか。多分、何か理屈があるからだと思いますが、それはロジックモデルがなければ少しおかしいのかなという気がしました。

それから、もう一つ、2番目の指定等法人が行う事務・事業の検証ですけれど、少し皮肉な言い方をすると、最初のところで、55事業のうち、3事業を除けば、52事務・事業については、いずれも必要性・妥当性の観点から適切と言っていますが、過去の指摘を踏まえて、55事業のうち、9事業、12件については、今いろいろと検討中ということなので、検討しているのであれば、あまり適正と断定していいのかどうか。何か問われるのではないかなという気がしました。

【池田室長】 まず、美しい国づくり政策大綱のほうですが、10グループもの取組みがあるということで、それぞれの連携はどうなのかというご質問だと思うんですけども。こちらのほうは、もともと平成15年に「美しい国づくり政策大綱」というのをつくった際に、取組みの基本的考え方ということで、取組みの基本姿勢、地域ごとの状況に応じた取組みの考え方、それから各主体の役割と連携、そういった観点で整理して、それを各事業部局のほうで、どういうふうに具体的に進めていくかということで、それぞれ検討してまとめたのが、この15の施策という構造になっております。この15のものが、今後、逆にといいですか、最終的には、これで美しい国というものが形成されるのに役立ったかということになるわけなんですけれども、その評価のあり方としては、国民からの評価がどうだったかということ进行调查しております。3ページの、特に右側の分について、大綱の評価という形で記載しております。これがアウトカムに対する評価ということになるかと思います。

それから、住宅がなぜあるかということで、これにつきましては、基本的に、つくってもすぐ壊してしまうような前提の住宅ですと、醜悪なものになりやすいと思われましょけれども、今回、この住宅の関係で言いますと、ここの取組み状況にありますように、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境の実現に向けた取組みを進め、まさにこれからずっと長く使っていく、そういう前提の住宅というものがどんどんマーケットの中でできていくということは、これが美しい国づくりに役に立つのではないかといいことのでございます。特に、先ほどの3ページのところの「10年前との比較」という表題のグラフにあります。10年前と比較して景観が良くなったか悪くなったかということ

に関して、住宅地・集落の景観は、これが良くなったというご意見も一定程度いただいているんですけども、ほかの分野のものに比べると、比較的厳しいご意見をいただいているようなところもあって、やはりこういったところ、住宅地、住宅なんかの景観をよくしていくというのが、今後の美しい国づくりにとっては、やっぱり課題の大きなものになっているのではないかとこのように考えております。

【吉田課長】 指定法人の関係でございますが、全体で55事業あるわけですが、12ページで、駆け足でご説明させていただきましたので、説明が足りなかったかと思いますが、55事業のうち、外部からの指摘を含めて、全体で22事業、何らかの見直しを行ってございます。ただ、一番根っこの部分、そもそももう必要性がないのではないのか、廃止してもいいじゃないのかといったようなことについては、3事業を除いて、廃止するまでもない、それなりの一定の必要性はありというふうに認められるということで、8ページのほうでそういう整理をさせていただいているという、我々の整理でございますけれども、表現ぶり等については、誤解のないように検討させていただきたいと思っております。

【上山座長】 続けて、どうぞ。

【佐藤委員】 美しい国づくりのほうなんですけれど、コメントが1点で、住宅の話は何となくわかるんですけど、それは、例えばスイスとかオランダに行けばわかるように、通りとか家が調和されているわけですね。各ベランダに花が飾ってあったりという。その周辺との調査という観点で見れば、確かに美しい日本というのにかかわるんですが、多分、ここはそういう話ではなくて、長持ちするとか、良質な住宅ストックということなので、どちらかという、景観の話と必ずつながっているかと言われると、ビッグクエスチョンかなという気がします。もし美しい日本という話で、それを住宅絡みで何か評価されるというのであれば、周辺との調和がやっぱり1つの視点になるような気がするということ、あと、この1,005人の国民の皆様方って一体どなたですか。

【池田室長】 これは少し時間がなかったもので、あらかじめご紹介するのを省略して申しわけございません。この1,005人というのは、国土交通省の広報課がインターネットモニターアンケートという仕組みを持っておりまして、国土交通省のほうから、こういうモニターアンケートに参加してくれませんかということで公募しまして、その応募のあった中から、地域性とか、いろんな属性に応じて、大体1,000人程度お願いする方を選んでおります。そういった形でやっているアンケートですので、そういう意味では、国土交通行政に基本的にある程度ご関心のある方というのが対象になっていると考えられると

思います。

【佐藤委員】 すいません、本当は知っていて聞きました。前、耐震化のときにも、同じようなアンケート調査なるものが出て、やっぱり1,000幾つで、やはりモニターの方ということだった。これが代表的サンプルかどうか。もちろん、途中段階でいろいろとフィードバックを求めるという上では非常にやりやすい手法なのはわかりますが、やはり国民一般的にどうだろうというときに、関心が高いか低いかも含めて、本当はより幅広く聞いてみる必要があるとは思う。今の最後のはコメントです。

【池田室長】 はい。

先ほどの住宅のほうも、景観については、いろんな地域があり、どういう景観がいいのかというのもいろんなものがあると思いますけれども、こういう住宅単体のものが集まると、それがまちを形成するものですので、個別の住宅の観点からも、そういった取組みが必要だろうということで、大綱のほうに位置づけられているものだと考えております。

【加藤委員】 よろしいですか。

僕も同じことを言おうと思っていたので、地方公共団体より国民のサンプルのほうが少ないというのは、少し違和感があるので、少しそこは改めるなりしたほうがいい。少なくとも国全体の美しさを議論したいんだったら、サンプルはもっと多くないとまずいだろうなと思いました。

あと、もう一つのほうの指定等法人については、これは方法がよくわからなかったので、何回も読み直しましたが、結局、自己評価しているだけなんですよね。何故関与を受ける側の評価というのをしなかったのかわからなかった。普通に考えたら、している側はいいと言うのは当然であって、受ける側がどう思っているかから、その必要性なり妥当性なりが議論されるべきだと考えるのが真っ当ではないかなと思うんですが、やられなかった理由が何かあるんだったら、積極的理由があるんだったら教えてください。

【吉田課長】 かなり対象法人が多いとか、事業数も多岐にわたるといったようなことがあるのかと思いますが、それはまさしく課題の最後に、社会的ニーズの把握と、それを踏まえた検討ということで、今回も外部からの指摘を受けての対応等々の状況も確認したわけでございますけれども、むしろ外部有識者の方ですとか、事業者、利用者等からの意見聴取を行うなどの工夫をせよといったようなことで、課題として認識をしてございます。そういった意味で、今回、第1回の政策評価ということで、こういう取組みをさせていただいたということで、次のステップに向けて、さらに、どういうやり方がいいのか、検討

を深めていきたいと思います。

【加藤委員】 是非とも考えてください。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 多分、これ、横ぐしなんですよね。指定法人に対するということで、分野別というよりは、横ぐしになっちゃっていて、件数が非常に多くなってしまってます。例えば、もう少し具体的な領域を選んで、そこに関して、執行形態の見直しみたいな感じ、直営でやるのか、市町村がやるのか、あるいは指定法人に任せるのか、どういう形がいいのかという、そういうケーススタディを少し積んでいかないと、いきなり横断的にやっちゃうと、やっぱりどうしても各局に自己点検をさせて、それから、問題がありそうな分野とか、過去議論になった領域を中心に、官房のほうから攻めていくという、そうならざるを得ないでしょうね、おそらく。だから、この次のステップとしてという、分野を区切ってやらないと難しいですよ。

【加藤委員】 そうですね。そうせざるを得ないと思いますね。

【上山座長】 あと、それは「仕事の進め方の改革」というのが後に出てきますけど、やっぱり政策評価の対象として、政策そのものではなくて、執行形態まで扱うときには、どういう手法でやるのか、今後の課題になるかと思う。

「美しい国」のほうは、これはやったことをちゃんと整理するという意味では、実は結構よくできていると思う。報告書としては。ただ、レビューとして何をやるのかという意味で言うと、そもそもこの政策大綱自体の作り方がまずかったんじゃないのという、根本的な問題ですよ。これは多分政治のほうの問題かもしれないんだけど、何が美しいのか、よくわからない。それから、だれが美しいと思うのかというのは、非常に主観的な概念です。ですから、内閣法制局へ持っていったらどういう議論になるんですかね。美しいとは何か。だれも決められないと思う。文化財だとか、例えば手つかずの自然とか、非常にはっきりしたものはいい。電線の地中化とか。こういうものに限定して具体的に見ていかないと、まず国と言った瞬間、訳わからなくなると思う。ですから、まずいものを減らしていくという、どっちかという減点主義的なアプローチのほうがいい。広告とか、電線とか、それをまず定点観測をして、電線地中化推進とか、議論の余地のないものに絞って、美観促進というふうにするのが、本来のもともとの政策の立て方ではないかなと。

国と言った瞬間、もう訳わからなくなってしまう。ただ、当時の政策判断はそうだった。だけど、今レビューするわけですから、「当時の設定はまずかった。今後は具体的にやりたい」というところまで踏み込んでレビューを書いてみたらどうか。政治主導でふわっと

したメッセージだけが来るんだけど、実務的にはこなせないということが、国交省だけではなく、全体で起きていると思う。そういうときに、フィードバックをやっていくためのルートをつくっていく。報告書の中で、訳のわからないテーマをそのまま掲げて仕事にするのはやめましょうというのを書いたらどうか。第三者委員のコメントとして書いてもいい。

【池田室長】 ご提言いただいたんですけど、実はこの一番最初の前文というところにありますとおり、当時、平成15年にこの大綱をつくったとき、国土交通省、旧4省庁が合併しましたけれども、その時代も含めて、量的な充足にばかり目がいていたのではないかと、そこを質的なものに改めるということで、この前文によりますと、大きくかじを切ることとしたと言っておるんですけども、そういうあたりで、各事業局さんとかのほうで、どういったことがその観点で仕事のかじが切れるのかということで、当時、こういった15の取組みということで出てきたのではないかなと思うんですけども。

そういう意味で、今後どういった取組みが必要なのかということとか、先ほどの国民アンケートの中でも、評価されるのは比較的、視覚的に目に見えるところというような話もございましたので、そういったところをやっぱり中心的に取り組んでいく必要があるのではないかなというふうには考えております。

【村木委員】 よろしいですか。

私も、この「美しい国づくり政策大綱」の話をずっとお伺いしていて、非常に書きづらいうところもたくさんある中で、ご苦労されてまとめられていらっしゃると思います。そうすると、先ほどの座長のお話を考えると、全部に対して評価をするというのと、プラス、こういう点でこそ美しいというのを考えるときには評価すべき項目であった、という形を最後に書くとか、そういうことなんでしょうかね。

【上山座長】 この各論は、私はいいと思う。若干拡大解釈、住宅まで入るのかというのはあるけど、これはこれでいい作業だったと思う。だけど、今後、美しい国を追求するんですか、そもそもこれは政策なのか、それとも、単なる願望、スローガンなのか、よくわからない。

【工藤委員】 関連しているんですが、私も、まずレビューのつくりとか、書き方とか、各論は非常によく頑張ったなと思います。それはもう大変なご苦労をされているのはすぐわかると思います。

ただ、私自身は景観行政とかやっていたので、日本で景観ということをきちんと政策の

目標だと位置づけたという意味では、この政策は意味があると思うんですね。ただ、問題は、それを今までやってきて、ほんとうにこの体系で政策大綱としてやっていくことがよかったのかという反省はまじめにするべきだし、そのときに手法ですよ。一つ一つはいいかもしれないけれども、これはその次のことにも言えるんですが、各論ではいいかも知れないけど、横に全部ずらっと並べてみたときに、ほんとうに1つの目標に向かって、みんな同じ方向を向いているのかとか、そういう中でのお互いの関係というのを、明らかにするのは難しいと思うんですが、次に向けてどうなっているかという意味でも、その辺を掘り下げるといいのかなと思います。

いずれ、もう一つの指定法人のほうも、一つ一つについて、あるいは全体のやり方としてこうだとおっしゃっている部分は、それはもったもなことで、それ自身はいいと思うんですけど、こちらについては、それぞれの掘り下げというのは、その状況によって違うところをもう少しやるべきでしょうし、逆に、美しい国づくりについては、最終的に景観行政とか景観の価値というのを日本の法制に入れていくという意味では、他国に比べると日本は遅れていたわけですから、これ自身には私は意味があると思うんですが、では、ほんとうにそれでよかったのかとか、ここに挙げられていることが最終目的にうまく合致しているのかという検証は、やっぱり必要なのかなと思います。コメントです。

【上山座長】　すべては、この美しい国という概念が曖昧であることに由来していると思う。景観保全というふうに言及しただけでましになる。だから、そういう意味では、各論のフォローのところできっちり押さえようというのは正しい。しかし、この美しい国って訳わかんないよねという素朴な、普通の人がそう普通に思う感覚がある。それで政策をつくっていったいいんだらうかというところの反省です。

これは、執行以前のところだと思う。つまり、政策評価というのは、実際に実行された政策の効果を見るんだけど、これは政策を執行する前の下準備のところのプロセスがおかしいということだと思う。だから、そういう意味では、15個に最初分けていったということ自体がよかったのかとか、「美しい」というのに、実は5つの意味があるといった分解ができたのかもしれないとか、あるいは「美しい」というのはこういう定義だというふうに決めちゃうとか、そういう作業を私は、やってもよかったのではないかなと思う。こんなに曖昧でひどいにもかかわらず、各論はとてもいいというところはすごいと思いますが、こなせるからといって、もともとのオーダーの広さをやっぱり批判しないというのはおかしいと思う。何でもこなしちゃうという国交省の仕事の出来の素晴らしさが問題。

「こんなものこなせませんよ」と言ってみたらどうか。

【藤岡政策統括官】 いずれにしても、最終の報告書は、これよりかなり大部のものになってまいります。今日は説明時間も資料も限られておりますので、ご指導いただいて、さっき上山先生のお話もございましたとおり、もともと有識者の先生方の知見の活用というのも柱でございますし、書き方で、第三者委員の先生方からのご意見ということで書くというやり方もありましようし、そこらあたりは、また引き続いてご指導いただきたいと思っております。

【上山座長】 それでは、「美しい国」のほうは、もう少し踏み込んだ形で作業していただくということで、委員のほうも手伝うということでいきましょう。

【加藤委員】 一言だけいいですか。

政策の評価をするときに、だれかが提案した政策を受け身になって評価するという感じで今やられているんですが、これは評価する側から、もしくは、やった人の立場から、美しさというのはこういうものではないですかと逆提案することもあるんじゃないかという気がしました。これはロジックモデルがないという最初のご指摘があったと思うんですけど、最後に美しさはどうつながるかを書いていないんですね。それを書くと、多分、それなりのロジックができるんだと思うんですよ。それはもしかすると、国土交通省としての美しさの定義を実は言うことに近くなるので、少しそういうところを念入りに考えていただいて、逆提案するのもあるのかなというふうに私は思いました。コメントです。

【上山座長】 それでは、どうもありがとうございました。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、引き続きまして、4番目のグループの説明をお願いしたいと思います。4番目のグループにつきましては、住宅と港湾なんですけれども、これは昨年度、一度取りまとめを始めていましたが、3月11日の東日本大震災を受けて、どちらも耐震の関係なので、見直しが必要ではないかということで、1年延ばしたテーマでございます。

それでは、「住宅・建築部の耐震化の促進」につきまして、住宅局建築指導課建築物防災対策室長からご説明をよろしくお願いいたします。

【杉藤室長】 「住宅・建築物の耐震化の促進」ということで、今ご説明ありましており、これは実は21年度、22年度と2カ年レビューをして、その上で、今回の震災を受けて、それを反映させて継続しているという内容でございます。

1ページをお開きいただきたいと思っております。評価の対象施策は、一番下にございますと

おり、建築基準法で、昭和56年に新耐震基準というのができまして、これを守って建てられたものは阪神・淡路大震災クラスでも安全であるというようなことで、これ以前の老朽化した住宅ストック、これをいかに改修するかというのが施策対象でございます。

2ページでございますけれども、現在は、その阪神の地震を踏まえて、耐震改修促進法ができまして、これに基づいて施策を実施しておりまして、建築基準法の義務づけのようなものではなくて、促進をするということで、具体的には指導・助言、指示・公表、また、助成によって支援をしていくということで、4ページに現在の助成策をまとめてございますけれども、補助、税制、融資という形で、詳細は省略いたしますけれども、これは基本的に個人住宅、個人の財産でございますが、それに対する財政支援としてはかなり手厚いものが行われている現状でございます。

5ページでございます。予算の推移ということで、グラフが減っているように見えるんですが、実はこれは交付金化をいたしましたので、総額として増えておりまして、むしろ、特に今年の震災以降は、各行政の窓口では申請が急増しているという実態でございます。

時間の関係で飛ばしまして、8ページでございます。この政策レビューに際しまして、第三者の知見を活用しているかという視点がございます。その点では、社会資本整備審議会におきまして、住生活基本計画の見直しの審議の中でも、住宅の耐震化は議論されておりまして、本年の3月に基本計画が閣議決定をいたしましたけれども、この中でも、その議論を踏まえた記述がされているということでございます。

次ですが、12ページに飛んでいただきまして、今回の政策レビューの評価の結果ということでございます。まず最初に、目標の達成状況でございますけれども、現在、耐震改修法に基づく耐震改修促進計画というのがございまして、平成15年に全国で住宅の耐震化率が約75%、つまり、25%の老朽ストックが問題ということで、これを平成27年までに9割に引き上げるという目標で、折り返し点の平成20年の達成状況が約79%、これは単純なトレンド81.25%よりも約2ポイントのマイナスということで、景気が悪かったというような影響も受けまして、やや遅れているというのが現状でございます。

次、16ページをご覧くださいと思います。特に、この耐震改修が遅れている部分を少し詳しく分析をいたしますと、旧耐震基準の住宅にどんな世帯が居住しているか。グラフにございますとおり、過半数が世帯主年齢が65歳以上、また、過半数が年収300万未満ということで、簡単に言えば、高齢者世帯が老朽化する住宅に住んでいて、こういったところにいかに耐震改修をしていただくかが問題ということでございます。

次、17ページでございますけれども、施策の効果という意味では、実際には各自治体がやっているわけでございますけれども、相談窓口の設置、広報といったことはやっておりますけれども、例えば、直接的な戸別訪問といったことをやっているところは少ないということでございます。

それから、21ページでございますけれども、耐震化のボトルネックといたしましては、端的に言って、3つでございます。第1に、認識がない、第2に、お金がない、第3に、だれに頼んでいいのかわからない、この3つがボトルネックということでございます。

それから、24ページをお開きいただきますと、今回の大震災の影響がこの政策にどうなるかということでございますけれども、右側のグラフにございますとおり、今回の壊れた建物も、圧倒的 majority が旧耐震基準ということで、その意味では、現在の政策の基本は変わらないわけでございますけれども、今後の対応ということで、これは政府全体を挙げて、三連動地震でございますとか、今後の地震に備えまして、引き続き耐震化の促進が重要と考えてございます。

最後の26ページでございますけれども、こういったことを受けまして、政策の反映方法といたしましては、まず認識がないということにつきましては、特に今、地震後に非常に防災意識が高まっておりますので、こういったところをとらまえて積極化をしていこうと思っております。それから、コストの問題については、これは田辺先生に事前にご説明したときにも少しサジェスチョンをいただいたんですけれども、やはりユーザーから見てお得感のあるようなコストの軽減策ということで、例えば、今、省エネ改修と耐震化をセットでリフォームする、こういったことが住宅エコポイントでも今回そういう措置を盛り込んでいるんですけれども、こういったことは考えられるのではないかと。それから、だれに頼んでいいのかわからないということにつきましては、工法の登録・紹介、アドバイザー派遣、こういったことを各公共団体の体制整備といったことも含めまして、特に今、ある意味非常に厳しい震災の被害はございましたけれども、防災意識が向上しているというのは、逆に言えばチャンスでございますので、こういった評価の結果と問題点を踏まえて、積極的な対応を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【渡邊政策評価企画官】 引き続きまして、「港湾の大規模地震対策」につきまして、港湾局海岸防災課災害対策室長よりご説明をお願いいたします。

【高田室長】 では、続きまして、「港湾の大規模地震対策」の政策レビューについて、

私から説明いたします。

この案件も、先ほどの住宅と同じで、去年まで2年間でまとめてきたものでございますが、3月11日の東日本大震災を受けて検討しております。

まず1ページ目の目的でございますが、大規模地震対策を港湾において進めてきたところですが、その評価を、答申から5年経過し、改めて見直すということで始めています。

2ページをお開きください。評価対象施策ですけれども、4つの柱になります。

まず1つ目は、被災地への緊急物資等の円滑な輸送の確保ということで、緊急物資等の輸送機能の確保、耐震強化岸壁ですとか、それをさばく緑地等オープンスペースの確保等がどうなっているかということです。

2つ目の、広域かつ甚大な被害への対応ということで、大規模地震発災時に、基幹的広域防災拠点というものを用意しております。このような状況はどうなっているのか、運用体制はどうかということです。

3つ目、基幹的な国際海上コンテナ輸送の確保ということです。大規模地震発生時、その後、地震の後に産業とか経済活動が大きなダメージを受けます。そういったものの回復のために、輸送機能を確保できるような、コンテナターミナル等の耐震化がどうなっているかということです。

4つ目に、大規模津波に対する防護についてです。大規模地震に伴う津波の防護ということで、海岸堤防の耐震化等々、あるいは、ハザードマップ等のソフト対策の評価です。

③の第三者の知見ということで、首都大学東京の中林先生をはじめとする先生方の知見を伺うために、検討会を設置して、評価をいたしました。

3ページ目、④評価の視点です。先ほど申し上げました4つのそれぞれの柱について、それぞれの整備状況はどうなっているのか、活用状況はどうなっているのか、問題点はないのかということが視点になっています。

⑤で、評価手法ということで、それぞれの視点に対して、評価項目、アウトプット、アウトカムというものの一覧表を載せております。それぞれの整備状況はアウトプットとして、それぞれからどのような活用ができるかを計算したものをアウトカムということで整理しております。

4ページ目をご覧ください。⑥評価結果の概要ですが、まず1つ目の、緊急物資輸送については、耐震強化岸壁の整備は進捗しておりますけれども、オープンスペースの確保の

問題、輸送体制の問題等がありました。

2つ目の、広域的な被害への対応ということで、基幹的防災拠点の話ですが、現在、川崎に整備されており、年度内に近畿で供用される予定です。さらに、その他の地域についての必要性について検討を行っております。

3つ目の、基幹的な海上コンテナターミナルですが、耐震化岸壁の整備は進んでいますが、その荷役機械、コンテナクレーン、臨港道路等の耐震化が必要ということです。

4つ目の、大規模地震に対する防護ということで、堤防等の整備は進んでおりますけれども、また、ハザードマップ等の整備も進んでおりますが、ここは東日本大震災を受けて、政策の結果のところに加わったところがあります。後ほど説明いたします。

5ページ、評価結果ということで、今申し上げましたものの少し詳しいもののグラフとか表を載せております。このような状況になっていたということでございます。細かくなりますので、説明は省略いたします。

7ページをご覧ください。⑧主な課題ということで、今申し上げました4つの施策それぞれについて、現在の状況はどうなっているか、どういう対応をしたらいいかということ、ここにまとめています。

その政策への反映ということが、その下の⑨のところでは、今回、東日本大震災で港湾も壊滅的な被害を受けました。1つ目の緊急物資対応のところでは、やはり全国的な配置計画を検討する、あるいは、3つ目のコンテナターミナルのところでは、フェリー・RORO船が非常に活躍したということがありますので、それらを活用できるような施策を行っていきます。4つ目の津波対策、ここはまさに今回の東日本大震災に関係するところであり、ソフトとハードを組み合わせた総合的な施策を展開するということがまとめています。

次のページをご覧ください。参考資料、9ページ目の下のところに、今回の東日本大震災の被害状況ということで、防波堤が壊れた写真等々を載せております。

10ページ、11ページをご覧ください。特に11ページの④のところでは、今回の東日本大震災を受けて、交通政策審議会の港湾分科会防災部会の中で、このようなまとめをしております。減災・防災の目標の明確化を行い、それぞれの防護の方針等々が必要だということで、先ほど申し上げました赤字のところのソフト・ハードの総合的な施策が必要だというまとめになっております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、私のほうから。今の港湾ですが、表題は大規模地震対策というふうになっているんですが、事業の形態としては、港湾管理者がいて、実際に大規模地震の時に活躍するのは海運会社とか、物流事業者だと思う。そうであれば、評価手法そのものの中に、港湾管理者の問題意識が十分あるのかとか、あるいは、防災対策のちゃんとした計画とか予算を確保しているかといったような、事業主体といえますか、港湾管理者自体の状態を把握するというのが要る。あるいは、物流事業者の問題意識を事情聴取と、インタビューしていくと、あそこの港は危ないよとか、あるいは、もうこれ以上工事をしてもしょうがなく、むしろささと逃げるプランのほうが大事なんだとか、もっとビビッドなものが出てくると思う。

例えば、鉄道の安全対策なんか、去年テーマになっていたと思いますが、あれは零細事業者も含めて、鉄道事業者が安全点検をちゃんとやって、自分でプランを立てているかどうかをチェックする仕事がレビューだった。これは、だれがやるのというところが、少しぼやけている。どうもオールジャパンですべての港をグロスでとらえて、こういうレビューをやっても結局、船会社と港湾管理者の頑張りしかないので、状況把握という意味では役に立つけど、次のアクションという意味ではいまいち迫力がない感じがする。

【高田室長】 今回の東日本大震災では、港湾が壊滅的な被害を受けまして、我々も国の立場としてどうするのか、港湾管理者、港湾関係の民間事業者等を総動員して、あらゆる手段を尽くして今回対応してましたし、今現在も対応しております。

まず港湾で、今回の東日本大震災は、今までになかった未曾有の状態でしたので、何が一番困ったかと言いますと、最初に港湾が使えないという状況になったのが非常に困りました。まず、最初にしたのは、自衛隊ですとか、米軍ですとか、国交省も含めて、いろんな建設事業者さん等の力をかりて、港湾が使えるように港湾の啓開作業や航路の啓開をおこないました。さらに、港湾の耐震岸壁は大丈夫でしたが、その他の通常岸壁の修復・修繕を行い、使えるように対応を行いました。また、港湾が直っただけでは荷役ができませんので、道路も啓開してもらって、どういうルートを確保して、どういう流れになるのかというすべてをトータルとして、震災対応ができていくというような状況となりましたが、そのような状況でしたのでどういう主体がどういうことをやるのかというのをもっとクリアにするという観点も必要かと思えます。

今回の中で、評価項目、いろいろと港湾管理者とか関係事業者にヒアリングした項目が

たくさんありますので、そういった中で、どうやってまとめられるか、あるいは、どうやって評価に入れるかというのも、もう少し工夫していきたいと思っております。

【加藤委員】 よろしいでしょうか。港湾の話、私も関心があって、少し調べたり勉強したりしていますが、今の話で言うならば、あれぐらい大きな津波災害が起こると、もう壊れるのはやむを得ないというところもあると思うので、壊れた後にいかに早く復旧できるかということを想定した計画なり対策ということを如何に出来るかというところがポイントなんだろうなという気がします。その中で、もしかすると物流全体のネットワーク、チェーンとしてどういうふうに復活させるかという発想を持つべきで、だから、おっしゃったとおりで、港湾だけではなくて、船会社もあれば、荷主もあれば、さまざまな方々の協力を考えていくべき。これは非常に真っ当だと思うので、ぜひともそういうふうな計画が立てられるような体制にさせていただけるとうれしいなと思ったのが1つ。

あと、もう一つは、例えば、防波堤一つとっても、国交省の防波堤もあれば、漁港の防波堤とか、要するに、他省庁のもの、もしくは地方自治体が管理されているようなものと、いろんなものがまざっているわけですよ。私、人づてでしか聞いていないんですが、その防波堤をつくる時のマニュアルみたいなもの、仕様書みたいなものが、例えば示方書みたいなものが違っているとか、もしくは、つくる時の強度のそもそも設定が違っているとか、そういう省を超えた足並みがそろっていないという問題があるかのように伺っています。国交省の管内だけで問題が閉じない問題のような気がするので、是非とも防災のときには、関連する他省庁とか地方自治体とどうやって連携してガイドラインを設定していくべきかというところを、少し前向きに検討していただけるようお願いいたします。

以上です。

【高田室長】 現在、東日本大震災を受けて、まずは内閣府に中央防災会議の専門調査会が設置され、様々な議論がございました。先ほど最後に紹介したところで、減災・防災の目標の明確化とか、この辺は内閣府の専門調査会の中で議論をして、明確に決めたところですよ。これから、防災基本計画の見直しを行っており、津波災害対策について、今回のような震災に対してどうするかというようなことを、省庁間でやりとりをしている状況です。それをもとに、各省庁とともに施策を展開していくということになります。

【加藤委員】 なるほど。

【高田室長】 他省庁と連携をして施策を検討して参ります。

【加藤委員】 今ちょうど検討されているということですね。

【高田室長】 はい。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 港湾の件ですけれども、やっぱり大規模地震の場合は、防災よりは減災という対応で、つまり、被害が起きることを前提に、その被害をどう最小化するかということだと思うんですが、やっぱり1つのBCMみたいなことを考える必要がある。実際、今回の経験がかなり生きると思うんですけど、BCMみたいなことを考えて、例えば、ある港湾がだめになったとき、じゃ、どこで代替するのか。もちろん、離れていますから、物流を確保するために道路が必要なわけですから、道路にどうつなげていくのかということ、そこも含めて、それはまさに他の局との対応もありますし、他の省との対応関係もあると思うんですけれども。1つのシナリオを幾つかつくって、どうせ何が起きるかわかって、大体首都直下とか、東海とか、東南海、南海と、大体筋書きはわかっているわけですから、それぞれのシナリオにおいて、どこの港湾が壊れて、壊れることを前提にして、そのときどこに代替して、何日ぐらいで復旧させてという、やっぱりそういう工程表みたいなものを考える必要があるのかなと。その中で、課題もわかってくると思います。今の現行法制では出来ないこともわかってくると思うので、課題抽出というのも政策評価の重要な役割なので、そういうのがあっていいかなということ。

それから、住宅・建築物の耐震化なんですけど、私もずっとこれはやっているんですけど、やっぱりなかなか普及しないよねというのはよくわかるんですけど、耐震化が普及しないのは、問題は、住宅流通市場がちゃんと整備されていない——さっきの美しい国の話になっちゃいますけど、やっぱり65歳以上の方がほとんど住宅を耐震化しないのは当たり前で、自分がなくなった後、それは売れないので、結局、自分の一代限りという認識で住宅を使いますから、そこはむしろ、田辺先生から提案であるエコ化とか、太陽光とか、そういうのもあっていいですし、もう少し流通市場をしっかりとつくっていくということ、その結果として、住宅の価値を高めることにみんなの関心がいきますから、その中で耐震化の普及というのも、エコ化も進んでいくのかなという気がします。

【高田室長】 港湾も今回の被害を受けて、今、被災地の港湾のみならず、その他のエリアのところも、各地方整備局が、港湾管理者や関係事業者とともに、いろんな検討を進めてまいっているところです。

【杉藤室長】 中古流通市場につきまして、ご指摘いただきまして、全くおっしゃるとおりだと思います。

今まさに、今日はリフォームの話だけ申し上げましたが、中古リフォーム流通市場の研究會というのをやっております、これに基づいて、保険制度のあり方とか、そういったことも含めて、今、局の中では別途の課題として検討しておりますので、ぜひ頑張りたいと思います。よろしくお願いします。

【上山座長】 どうぞ。

【村木委員】 住宅の耐震化のほうですけれども、評価の結果を見ると、例えば、17ページで、耐震化の促進の施策をしている市区町村の割合というのが出ていますが、市区町村規模によって違いというのはないのでしょうか。その前のところで、各県でどんな対策になっているというようなものがあつたときに、大きな行政体ほどそういうことをやっていて、人口規模が小さいところではそういうのをやっていない。そういうものを政策としてどういうふうに評価すればいいのか。もしそういうものがあれば、評価として入れられてもいいのではないのかなと思いました。

【杉藤室長】 人口規模については、基本的に人口規模が大きい政令市とか、そういったところほど行政の体制も整っておりますので、そういう意味では、幅広な政策をやっているところが多いという傾向もございます。

あとは、人口規模以外に、地域性、地震防災意識の高い地域、例えば、13ページに、これも若干共通するんですが、体制の整っている大都市部、あるいは、最近被害があつた地域において、これは改修が進んでいるというほうですが、行政の対応についても、やはりこれと多少相関のある関係は見られるかと思ひます。

【上山座長】 それでは、いいですか。

どうもありがとうございました。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、引き続いて、最後の第5グループでございます。

「仕事の進め方の改革」につきまして、政策統括官付政策評価官のほうから説明させていただきます。

【北河政策評価官】 それでは、資料2-⑨に基づきまして、「仕事の進め方の改革—第2回フォローアップ」についてご説明いたします。

まず評価の目的・必要性ですが、平成13年に国土交通省が発足したときに、「仕事の進め方の改革」ということで、3つの視点、5つの方針という目標を立てました。これにつきまして、平成18年度に第1回のフォローアップを行いまして、今回が第2回目のフォローアップということでございます。

第三者の知見の活用は、本日を含めて過去4回、政策評価会委員からご意見を聴取しているところであります。

評価の視点は、平成18年度と同じく、①成果主義、②局横断的な取組み、③国民参画、④アカウンタビリティ、⑤国民本位で効率的な質の高い行政の5つのアウトカム目標による評価を実施しております。ということで、具体的には18年度と23年度の経年変化を見るという方向でございます。なお、今回調査では、平成23年3月11日に発生いたしました東日本大震災における国土交通省の対応についても評価を行いました。

具体的な評価手法ですが、職員、国民、国民グループ、都道府県・政令指定都市で働く職員、5業界の民間事業者で働く職員、こういった方々に対してアンケート等を行っております。なお、ここに書いてございませんけれども、今回、業務の負担を考えまして、東北地方の3県、それから、仙台市、東北地方整備局、東北運輸局の職員は、アンケートの対象から外しました。また、内閣府沖縄総合開発事務局が所管しております沖縄県についても、アンケートの対象から除いております。

2ページが評価結果の概要です。

成果主義につきましては、アウトカムを意識する職員の割合は増加していますが、他方、庶務業務など一部職種で目標が設定しにくい現状であります。

局横断的な取組みにつきましては、国土交通省として仕事を行うという職員意識が醸成されていますが、国民等は総合性の重視についてさらなる改善が必要と認識しています。

国民参画については、国民は以前より国民参画の機会が増えたと認識していますが、他方で、「敷居が高い印象」といった、取組参加を阻害する要因が見受けられます。

アカウンタビリティについては、職員の意識は改善していますけれども、情報提供に係る国民と職員の認識の差異については、まだ差が見られますが、改善も見られるところがあります。

国民本位で効率的な質の高い行政につきましては、国民の国土交通省に対するイメージに改善傾向が認められました。自治体、民間事業者から見た国土交通省に対する満足度も改善されています。また、東日本大震災における国土交通省への対応についても、評価する意見が約6割を占めていましたが、コミュニケーション等について改善を指摘する意見も存在いたしました。

以下、3ページからが、個々のアンケートの内容でございます。簡単に申し上げます。

まず最初は職員アンケートです。成果主義ですが、アウトカムについては、「いつも意

識している」という回答が、18年度の34.2から39.8に増加する一方、「意識しない」という回答も、13.7から9.1に減少しております。この指標で1つ注目すべきは、一番下の表でございまして、勤続年数0～5年未満の職員であります。この階層におけるアウトカム意識をするという割合が増えているというのが1つの特徴でございます。また、今回行った調査では、5～10年の勤続年数の職員よりもアウトカム意識が高いという結果でございます。

②の目標設定と振り返りでございますが、これもおおむねよくなされているところでございますけれども、下のほうにございますように、職務別の目標設定状況を見ますと、特に庶務その他といったところが、なかなかそういったものができていないというところがあります。

それから、局横断的な取組みですが、総合性重視に関する認識については、「変わらない」とする回答が、46.3から55.2%と増えております。これは、いわゆる旧4省庁が統合して仕事を行うということではなくて、国土交通省として仕事を行うという意識が醸成されているのではないかとこのように推測されます。

6ページでございますが、国民参画であります。約6割の職員は、国民参画の取組みを「さらに充実させるべき」と回答してはおりますけれども、ただし、それはあまり時間が増えない範囲で充実させるべきというふうになっています。

それから、アカウントビリティについても、「いつも意識している」という職員の割合が増加しています。

マスメディアに対する認識ですが、マスメディアとの情報共有や相互理解に関する状況について、肯定的割合は、27.2から33.2%と増えています。また、苦手意識についても、ある程度苦手意識を持っているとする回答割合が、42から37.6に低下しているということでもあります。

それでは、国民アンケートです。まず、あらかじめお断りしておきますが、平成18年度調査では、民間企業のインターネットモニターを対象としたのに対しまして、今回は国土交通省インターネットモニターを対象としております。したがって、国土交通省に対する評価に影響を与える可能性がある点には留意が必要であります。

まず局横断的な取組みですが、これは肯定的な意見が増加している一方、否定的な意見も増加しています。

それから、国民参画については、全体の2割が「以前よりも機会が増えた」と回答して

います。9ページ、国民参画の取組みへ参加しない理由ですが、「時間がない」というほかに、「魅力が感じられない」、「馴染みにくい・敷居の高い印象がある」という回答も多くなっております。

それから、アカウントビリティにつきましては、情報の種類や量、入手容易性、わかりやすい情報の提供について、十分でないという評価が多いのですが、18年度結果からは改善傾向が見られます。ただし、11ページにあります、国民と職員の間では、情報提供の認識に差がございます。ただし、18年度の調査からは、その差は縮まっております。

それから、12ページですが、国土交通省に対するイメージですが、良いイメージを持つ回答者は約25%を占める一方、悪いイメージを持つ回答者もほぼ同数です。ただし、5年前と比べますと、国土交通省に対するイメージに改善傾向は認められます。

イメージ変化ですが、よくなった理由としては、対応がよかったというほかに、その仕事の内容を知ったためにイメージがよくなった、実施している政策がイメージの向上につながっているという理由が挙げられています。

一方、悪くなった理由としては、政策やその不備が多く挙げられています。一方で、ニュース報道等で非常に悪いニュースを見て、イメージ悪化につながっているという回答、あるいは、職員の対応が悪かったという回答がございます。

続きまして、都道府県・政令指定都市のアンケートでございますが、おおむね国土交通省職員の仕事の質、コミュニケーションについては、肯定的な評価であります。今後必要とされるものは、「的確な助言や指導」、あるいは「有用な情報の提供」であります。そして、③であります、約65%の回答者が、国土交通省を国パートナーとして満足しているということになっています。

それから、民間事業者の職員の方のアンケートですが、国土交通省の仕事の質、また、コミュニケーションについては、肯定的な評価でございます。16ページ、業務において重要と感じるコミュニケーション事項ですが、的確な助言や指導、有用な情報の提供、迅速な対応が必要であるということでもあります。それから、国土交通省に対する満足度であります、おおむね6～7割の回答者は、国土交通省に満足しています。ただし、業界別に見ますと、建設業、鉄道業、バス業において、「大いに満足」との回答が増加する一方、航空業は満足度は低下している状況にあります。

最後、18ページから、東日本大震災に関する調査結果ということで、これは自由記入ということで、職員からアンケートをとりました。これらの意見を分類したところ、国土

交通行政に対する認識、あるいは、職員みずからの仕事に対する認識が変わったという意見が多く寄せられました。また、国民の期待、あるいは、自治体、民間事業者等の期待が変わったという意見も寄せられておまして、そのうちの6割がおおむね評価するというものでありました。例えば、東日本大震災での社会資本整備の重要性が国民にも再認識されたという意見や、自治体への支援が評価を得ているという声が寄せられています。一方で、コミュニケーション、スピード感、こういったものについては、今後の改善を指摘する意見がございます。

20ページ、都道府県・政令指定都市の職員へのアンケートでございますけれども、これも自由記述で回答をいただきましたが、6割の方が肯定的な意見を述べていただきました。一方で、改善を指摘する意見も2割程度見られまして、自治体の事務的な負担の増大、自治体のニーズの確認不足等の声がありました。

22ページは、民間事業者の職員の方のアンケートであります。これもやはり自由記述でございます、327の回答でございます。約6割の方が評価する一方で、改善を求める意見としては、民間事業者に対する指示の不明確さ、あるいは、省内での情報共有がうまくなされていないといった指摘が挙げられております。

最後、24ページ、これを踏まえてのまとめでございますけれども、それぞれのアウトカム目標について一定の改善が見られました。また、先ほどご覧いただきましたように、若い職員における成果主義の認識の改善といった傾向も見られました。今後は、以下に掲げます対応方針を踏まえながら、取組みを一層推進して、若い職員を含め、全職員が積極的にその持てる能力を最大限に発揮できるような環境の下、省内外、本省、地方にわたって、広域的かつ専門的な知識と経験を活かした行政を展開していく必要があると思っております。

具体的な対応方針としては、成果主義については、まずそういった設定しにくい職種において、どのように意識を高めていくかということ。

局横断的な取組みについては、情報交換、交流を促進していくということ。

国民参画については、取組み内容の改善を、時間の負担がかからない範囲でいかに行うかということ。

アカウントビリティについては、かつて決めました行動指針に沿って、引き続き進めていくということ。

国民本位で効率的な質の高い行政については、情報発信を行うとともに、自治体、民間

事業者等とのより一層の連携を図る必要があるということでございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

1つ、これ自体はよくまとまっているし、前回との比較もできていると思うんですが、震災対応のところは、これはある種危機管理の体制という、別の軸の評価だと思う。国交省自体に対する評価もあるけど、震災対応能力という、ある意味で特殊な能力に対する評価だと思う。だから、もう少し欲しいのは、震災対応能力とは何かというのをブレークダウンすることです。コミュニケーション能力とか、手続きの簡素化とか、21ページにある程度書いてあるけれども、大事なものは、多分、権限移譲というのがあると思う。現場に権限を移譲して、そこですぐ決めるようにする。そういう意味では、本省の能力と出先機関の能力、ほんとうは分けて評価する必要があるのかもしれない。今回の調査でそれが意見としてちゃんと出てきて、分けて書けるのかどうかわかりませんが。

【北河政策評価官】 今回、今先生がご指摘になりました現場の役割ということについては、やはり改善を求める意見として出てきております。具体的には、19ページの職員アンケートの中にも、現場の役割については、地方局が独自に動ける体制づくりをしていくべきではないとか、こういった意見もありますし、また、自治体のほうからも、21ページでありますけれども、震災対応については、真ん中ぐらいでございますが、リーダーシップをとり、総合的な対応をすべきであったが、初動が遅かったように感じる。今回の対応では、国の動きを待っている現場がもたないと認識した。このように、現場に対する権限移譲といいますか、現場がもっと頑張るべきだという意見は出ています。

【上山座長】 いや、現場が頑張るべきというよりは、権限移譲をちゃんとしたのかという、本体側の問題ですね。それで、私も限られた情報しか持っていないけど、大臣が整備局に自由にやらせろと言ったというのは、非常にいい話として伝わっているんですね。一方で、役所間の権限移譲はいまいちだったみたいだとか。その差みたいなのを感じた人がいる。ただ、これは私が身の回りで人の話を聞いただけです。

あといい危機対応ができるってどういうことかというメカニズム。さっきのBCPプランを最初からちゃんと持っているかというのは、明らかにそうだと思う。それから、通常とは違った権限移譲ができるというのもそうだし、それから、リーダーシップという属人的な要素を含んだ部分もあるかもしれない。だから、ブレークダウンをどこかで考える必要はあるかもしれない。

ただ、今回の報告書で言うと、それがちゃんと反映できるのは、21ページの区分けのところの工夫程度の話だと思います。新たに出てきたテーマという意味では、さっきのコアの話とか震災対応で今回はレビューの作業自体も変えたんですけど、仕事の進め方のところは、震災対応で頑張ったから国交省が褒めてもらったという要素もある。ここでは普通じゃない要求水準のときに、果たしてちゃんと動けたのかというところの、まさにそのロジックモデルをつくって、評価してみるという努力もあってもいいかもしれない。

【北河政策評価官】 ご指摘を踏まえて検討してみたいと思います。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 今座長が言われたことに関連するんですが、こういう通常時でない特別な状況で、非常に特殊な状況のアンケートとかというのは、難しい点もいっぱいあって、やっぱり情報較差もあるし、それから、人々が判断をする情報にも偏りがどうしてもできてしまうので、通常時でいろいろ評価しているのと若干違ったバイアスもかかるんですね。それはそれとして受けとめつつ、逆に、こういう状況があったからこそ、実は国土交通省ってこんな仕事もやっているんだねというのを、逆に国民に理解していただく場にもなっているので、そういう意味では、今回1回だけのアンケートではなくて、できれば、その後のフォローというのはしっかりやっていただいて、今回ののは、これで1つのやり方としてはおもしろかったと思いますので、ぜひこの後のフォローというのをやっていただくといいのではないかと思います。

【北河政策評価官】 わかりました。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 感想めいたコメントになりますが、最初のアウトカムへの意識であるとか、あと、業務の目標設定とか、その辺に進展があるのかなと思うんですが、最近、聞くのはやはり政策評価疲れといいますか、つまり、いろいろな政策の目標は立てているんだけど、自分の業務はその目標とどう関わっているのかとか、事業評価があれば、施策の評価もあり、政策体系全体の評価もある。いろんなところで評価、評価と言われている割には、自分が今やっている仕事にそれらがどう関わっているのかという戦略マップが多分見えていない場合も多いのかなと。とにかく、総務省とかで政策評価の仕事をしていると、もう中央官庁からのクレームのほうが多くて、こんな面倒くさい仕事ばかりというのが、やっぱりぶっちゃけ話で聞くので。でも、それはやはり現場からすると、使われていないからだし、自分が普段やっている仕事、ルーティンワークとそういう評価がどうつながっ

ているのかということが、多分、頭の中でつながっていないからだと思う。

せっかくこういういろんな目標設定云々というふうに聞かれるのであれば、今後の課題として、例えば、戦略マップみたいなこと、つまり、上位の目標と自分の今やっている仕事とがちゃんと関連づけられているのかどうか、あるいは、上司がそういうことをちゃんと部下に伝えているのかどうかとか、このあたりも聞いてみるとおもしろいのかなという気がしました。

【北河政策評価官】 ありがとうございます。また検討させていただきたいと思います。

【加藤委員】 私も一言。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 この評価を見て、平均値で議論することに意味があるのかなという気がしました。例えば、最初のほうに、確かに職員の方でアウトカムを意識する頻度が上がったというような傾向はあるんですけど、ほとんど意識していないという方もいらっしゃるわけですね。それは、逆に言うと、いらっしゃるということが驚くべきこと。だから、多分、分析をよくして、どういう方がそういうことを考える傾向にあるのかとか、もしそれがわかったら、ターゲティングをしっかりと、さらによくするためにはどうしたらいいかというフィードバックはやっぱり少しこれからやっていくべきで、平均値でよかったねというのでは、あまり喜んでよくないんじゃないかなというのが、私が思った感想です。

【北河政策評価官】 今回、ある程度匿名性があるものですから、どこまで詳細な分析ができるかわかりません。その中で、例えば、職務別であるとか、あるいは年齢別であるとか、管理職・非管理職であるとか、できる範囲のところはやってみたくもしておりますけれども、先生がおっしゃるように、確かに国交省の職員といっても、いろんな人がいるわけでありまして、おっしゃるように、一括で評価するのが果たしていいのかどうかということはあるかと思っておりますけれども、できるだけ分類は、まださらにできるのかどうかはまた考えてみたいと思います。

【上山座長】 一言、どうぞ。

【村木委員】 一言だけ。もしかしたら、あんまり細かく評価をすると、今度は思っていない回答とかがそのうち出てくる可能性ってありますよね。その辺も含めて、お考えいただけるといいかなと思いました。

【上山座長】 細かくというのは、項目ですか。

【村木委員】 要は、項目といいますか、どういう職級の方とか、どういう年齢の方と

いうのを細かく評価していくということです。

【佐藤委員】 警戒しますからね、皆さん。

【村木委員】 そうですね。

【上山座長】 なるほど。よろしいですか。

時間が押してしまいましたが、それでは、事務局、まとめをお願いします。

【大竹企画専門官】 貴重な多くのご意見をいただきまして、まことにありがとうございます。今後の政策評価の実施に生かしていきたいと考えております。

政策評価会の議事録につきましては、先生方のご確認をいただきました後、ホームページで公表いたしますので、後日ご協力方、よろしくお願い申し上げます。

なお、資料につきましては、大部にわたりますので、お席に置いていただければ、後ほど郵送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。

【上山座長】 お疲れさまでした。コメントあったら、ご指摘ください。