

## 第27回国土交通省政策評価会

平成24年4月19日

【大竹企画専門官】 それでは、先生方おそろいですので、ただいまから第27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、工藤委員、白山委員につきましては、本日ご欠席の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、前回の評価会から事務局に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。

田中政策統括官でございます。

【田中政策統括官】 政策統括官の田中でございます。よろしくお願いいたします。

【大竹企画専門官】 それでは、津島大臣政務官からご挨拶を申し上げます。

【津島大臣政務官】 おはようございます。私は、国土交通大臣政務官の津島恭一でございます。今日は、委員の皆様には、お忙しいところ、ほんとうにありがとうございます。一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

まず、上山座長をはじめ評価会の皆様には、日ごろからいろいろな意味でのご助力、ご助言をいただいておりますことに、改めて感謝を申し上げたいと思います。そしてまた、国土交通省におきましては、本年2月の政策レビューに関する検討会におきまして、大臣政務官が中心となりまして、平成23年度の各テーマの最終的な取りまとめ方針につきまして審議を行いまして、3月に取りまとめを行い、そして公表したところでございます。

本日の政策評価会は、今年度に取りまとめる政策レビューの取り組み方針につきましてご審議をいただきたいと思います。本年度はテーマ数も8件と、昨年に引き続き多いテーマでございますけれども、いずれも大変重要なテーマであります。さらに、現在、策定作業が進んでいる次期社会資本整備重点計画につきましても、政策評価との関係が深いことから説明をさせていただきたいと思っております。

引き続き熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも国土交通省の政策評価制度の継続

的な改善にご助言を賜りますことを心からお願い申し上げまして、まことに簡単でございますが、ご挨拶とかえ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】 どうもありがとうございました。

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

それでは、議事に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。事前にお送りしたのものから、新たに本日追加した資料も少々ございます。

本日、資料が大部にわたるんですけれども、まず、真ん中に置いてあります本体資料でございますが、議事次第がございまして、その次に、資料一覧に全体が記載してございます。委員名簿。座席表。

それから、資料1-①でございますが、これは委員限りということで、左側に白版で2冊、政策レビュー評価書というのを積んでございます。資料1-②が、もとに戻りまして、真ん中の冊子でございますが、目標管理型の政策評価の改善方策の概要、1-③、現行の社会資本整備重点計画と政策評価の関係、1-④、社会資本整備重点計画の見直しについて、1-⑤、「重点目標と関連する事業・施策の概要」たたき台でございます。

資料2-①から③が、一つのホチキスでとじられておりますが、24年度政策評価のスケジュール、平成24年度政策レビューテーマ一覧、政策レビューテーマ一覧となっております。

その後の資料3-①から⑧までが、個別のレビューのテーマでございまして、A4横でホチキスどめされてございます。①から順に、緊急地震速報の利用の拡大、新たな船舶交通安全政策の推進、技術研究開発の総合的な推進、トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保、航空自由化の推進、環境政策の推進、国土形成計画、新たな北海道総合開発計画の中間点検の8つとなっております。

また、委員の方々のみの配付ですが、資料番号を振っていない参考資料といたしまして、一番下に、社会資本整備重点計画、現行の重点計画でございますが、白版、あと右側のほうに積んでございますのは、過去の政策レビュー評価書などの参考資料を積んでございます。

最後に、委員の方々のお席に、本日の最後に、各テーマの審議のときに発言できなかった意見をご記入いただくための「テーマ別意見記載用紙」をお配りしておりますので、ご確認いただければと思います。

そのほか、抜けている資料等はございますか。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。

【上山座長】 おはようございます。今日は前半が報告事項で、過去の政策レビューの動き、その他についてご報告いただき、その後、本題の政策レビューということで、まず、報告事項からお願いします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、報告事項の1番目ですけれども、右のほうに大きく積ませていただきました、平成23年度の3月に取りまとめられた政策レビューの評価書でございます。

1-①、最初を開いていただきますと、テーマが左側に並んでございます。仕事の進め方から市町村の防災判断を支援する気象情報の充実まで8テーマ、昨年度個別指導と、この評価会でのご意見を踏まえて取りまとめたものでございます。上の3題、仕事の進め方から指定法人までが1分冊になってございまして、残りのバリフリから気象情報までが2分冊のほうにまとめられてございます。

皆さんのご指導のもと、大変分厚くなってございますけれども、取りまとめることができました。ありがとうございました。今年も8題ほどございますので、またいろいろお世話になります。よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【大竹企画専門官】 続きまして、報告事項②でございます。お手元の資料1-②、目標管理型の政策評価の改善方策の概要、A4横の資料でございますが、こちらをご覧ください。

これは、総務省行政評価局のホームページにおきまして先日、3月27日に公表された資料でございます。委員の皆様方には従来からお知らせしておりましたとおり、目標管理型の政策評価、いわゆる施策レベルの政策の事後評価につきましては、平成23年度より試行的取り組みが行われてまいりましたが、このたび、平成24年度からの取り組み方策が決定されましたので、ご報告させていただいています。

ページ1にありますとおり、今回の改善の視点でございますが、政策体系、ミッションの明確化とかPDCAサイクルを通じたマネジメントの向上、説明責任の徹底、行政事業レビューとの連携の確保等がございます。

内容でございますが、改善のポイントでございますように、大きく2点ございます。

1点目は、いわゆる事前分析表の導入でございますが、お手数ですが、8ページに様式がございますので、こちらを見ながらお聞きいただければと思いますけれども、これは施策の実施の前に施策目標を公表して、その目標と各達成手段（事務事業）との関係を整理する表というものでございます。今回、各府省共通の標準的な様式の導入によって、統一性・一覧性を確保するということになってございます。この事前分析表自体は、いわゆる評価書ではなくて、事後評価に当たっての事前の整理という趣旨になります。

国土交通省におきましても、昨年度、この様式に従って試行版を事務的に策定いたしましたけれども、いろいろ総務省と調整いたしまして、実施時期とか様式に一定のカスタマイズも認められるということで、今年度以降、既存の資料を活用しつつ、事前分析表を作成していく予定でございます。

1ページに戻っていただきまして、2点目ですが、評価書の標準様式の導入、これもページ9に標準的な様式が記載されております。評価書について各府省共通の様式を導入して、統一性・一覧性を確保するということですが、この様式を見ていただければわかりますとおり、国土交通省においても、昨年度から政策チェックアップの、いわゆる施策レベルの評価書をほぼこの様式に沿って作成しているところでございますので、この意味では対応済みという内容でございます。

以上が報告事項②になります。

続きまして、報告事項③、社会資本整備重点計画の見直しでございます。

お手元の資料1-③をご覧くださいと思います。現在、重点計画の見直し作業が進んでおりまして、先ほどの政務官からのご挨拶にもございましたように、重点計画と政策評価の関係が深いということで、本日、報告事項として議事に入れさせていただいております。

総合政策局の政策課からのご説明に先立ちまして、資料1-③、現行の重点計画が左側でございます。これが現行重点計画の体系でございますが、紙面の都合上、指標は抜粋とさせていただいておりますが、右側が政策評価の事後評価実施計画となります。両者の関係ですが、重点計画の事後評価というものを政策チェックアップ手法によって行っている。法律上は、真ん中の括弧の中でございますが、重点計画法において、重点計画の社会資本整備事業を行政評価法上の事後評価の対象にする、重点目標に照らして事後評価を行う旨が規定されてございます。

これを踏まえまして、現行の重点計画の指標につきましては、政策チェックアップの業

績指標として、原則すべてこの実施計画に盛り込まれております。平成21年の実施計画ベースでございますと、236の指標がありますが、その中で59の指標、右側の部分ですと太字の下線になりますが、236のうちの59が重点目標に係る指標ということになってございます。

それでは、政策課の金井参事官のほうから、ご説明よろしく願いいたします。

【金井参事官】 それでは、社会資本整備重点計画を担当しております、総合政策局の参事官をしております金井と申します。どうぞよろしく願いいたします。

資料1-④と、⑤というのもついておりますけれども、これを使いまして、今の社会資本整備重点計画の見直しの状況をご説明申し上げたいと存じます。現行計画は平成24年度までということで、今年度までの計画になっておりますが、見直しは一昨年からは始めておりまして、1年前倒しの予定で今、検討を進めているところでございます。現在の状況でございますけれども、おおむね全体像が見えてきたところということで、今ご説明がありましたように、指標の部分がまだ今後の検討課題として残っております。ということで、そういう前提でご説明を申し上げます。

資料1-④の1ページをご覧いただきたいと存じます。現在検討しております新しい社会資本整備重点計画の全体像をここにお示しさせていただいているところでございます。

全体の構造としましては、現状とその対応について、全体を俯瞰するとともに、2.社会資本整備のあるべき姿、もともと社会資本整備重点計画というのは5年の計画期間を持っている計画であります。それを検討するに当たって、中長期の社会資本整備の方向性を示そうということで、2.を新たに、今回の重点計画の中でお示しさせていただくということで、そのための事業・施策というのをプログラムという形でまとめをさせていただいております。

3.の部分が、まさにチェックアップの対象になります重点目標とその事業・施策であります。今回は、「選択と集中」ということで、その基準を設けようということで、4つの基準を設けまして、それに従いまして、重点目標と関連する事業・施策をまとめていこうということで、今回ご説明申し上げる部分でございます。

4点目に、計画の実効性を確保する方策として、例えば審議会によるフォローアップとか、それぞれさまざまな項目についてまとめているという現在の状況でございます。

資料1-④の2ページをご覧いただきたいと存じます。現在審議中の「重点目標と関連する事業・施策の概要」についてご説明申し上げる部分でございますが、今回、重点目標

は、「選択と集中」の基準というのを決めていただきましたので、それに合わせまして大きく4つの重点目標を設定させていただいております。

第1点目が、まさに東日本大震災を受けまして、大規模又は広域的な災害リスクを低減させるという大きな目標を掲げまして、この部分は大きく4つに分かれておりまして、耐震化もしくはソフト対策、2点目が津波対策、高潮・侵食対策、3点目が治水と土砂災害対策、4点目はリスク低減のための危機管理体制の強化という、4つの柱を立てております。

重点目標2としまして、産業・経済の基盤や国際競争力を強化するというところで、1点目が、都市とか空港・港湾の機能拡充、それから、官民連携による海外プロジェクトの推進であります。2点目が、逆に地域のほうの強みを引き出すということで、地域活力の維持・向上になる、観光とか基幹となるネットワークの整備というものを掲げております。

重点目標3としまして、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現ということで、これも3つに分けておりまして、1点目が、エネルギー効率のよい暮らしのモデル形成と国内外ということで、低炭素化、温室効果ガスの排出抑制、2点目が、高齢社会においても安全・安心で暮らせる社会ということで、都市の集約化とかバリアフリー、交通安全、生活環境の向上といったものを掲げております。3-3ということで、自然環境ということで生物多様性の保全、水循環の再生。

4点目、最近、特にクローズアップされております維持管理についても大きな柱、この4つの中の1つの柱として掲げていこうということで、今、検討しているところでございます。

1-④の参考としまして、今、指標を検討中ございまして、指標についてどういう方向性でやるかということをもとめさせていただいた部分でございます。昨年11月に中間取りまとめを行っておりまして、その中で、指標につきましては、これまでアウトカム指標を提示してきたわけでございますが、今回の重点計画の見直しの発端になりましたのが、その指標にわかりにくいものがあるということで、そういったものをわかりやすいものに見直していったらどうかというご指摘を踏まえて進めているところでございまして、可能なものにつきましては、各事業に関するアウトプットの指標も含めまして、国民にわかりやすく提示していこうということで検討を進めているところでございます。

資料1-⑤が、前回の社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会に出させていただきました、たたき台でございます。項目は、先ほどご説明申し上げたとおりであります。

が、例えば1ページ、2ページをご覧いただければおわかりいただけますように、ここに指標がまだ入っていない状態で、施策・事業の概要だけを記述したものを前回、たたき台としてご説明したところでありまして、委員の先生方からたくさんのご意見をいただいておりますし、指標を決めていくに当たって、それも参考にしまして、今後、指標を審議会の中で検討していくといった状況でございます。

まだ指標が出ていないので、先ほども冒頭に申し上げましたように、チェックアップで指標として使っていただくものを、こうなりましたというご説明ができないのは、今の段階では、恐縮でございますけれども、また指標が決まりましたらご報告するという形で行いたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げたいと存じます。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

以上3点は報告事項なので、特に議論というわけでもないのですが、最後のところについて、ちょっとコメントだけさせていただきたい。政策評価のチェックアップは従来、アウトカムをわりあい重視してやっている。特に国交省は、複数省庁が一緒になったということで、縦割りをできるだけやめていこう。国民の目、利用者から見てわかりやすい指標をとということで、アウトカムをかなり重視したチェックアップの体系になっている。過去の経緯です。

一方で、特に各局の仕事ぶりを見るという意味で言うと、アウトカム指標だけではだめで、アウトプット指標がないとわかりにくい。こちらサイドもそう感じていたところなので、問題意識がうまく重なる形で整理できればいいと思っています。しかし、政策評価の基本原則で、指標はできるだけ少なく、増やさないと現実もあります。そこら辺のすり合わせを事務方のほうでよく議論していただきたい。

それでは、議題(2)に入ります。政策レビューは、今年度のいわばキックオフでありまして、各テーマそれぞれ各局から、対象となる事業がどういう事業・政策なのかご説明いただく。それから、どういう手法で評価するつもりか、方針をお聞きする。

各委員は、今日、お話を聞いていただいても気がつく点というのは、幾つかあると思います。さっき事務局から説明がありましたように、発言時間が限られてしまうので、意見記載用紙に、今後の進め方に関するご意見を自由に書いて残していただきたいと思います。実際のところは後日、分担表を皆さんにお諮りして、決めて、1人、メインが1個、サブがもう一個という形で、2つぐらいの担当を決めまして、各局の皆さんと個別に議論をするということになると思います。

ものによっては方針も定まっているし、このままやっていただいて、後半、今年下半期に議論すればいいというものもあるかもしれませんし、そもそも評価方針そのものが立っていないではないかと。引き続き、来週にでも個別に議論というものもあると思います。そこら辺の見きわめは、今日、終わった後で整理をして、また、必要な局に関しては別途打ち合わせをさせていただくということになりますので、よろしくお願いします。

それでは、当初の準備に沿って、説明をお願いします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、個別のテーマの説明を始めさせていただきますが、その前に、全体の話をちょっとさせていただきたいと思います。資料2-①に、今年度の政策評価のスケジュールが書いてございます。今回、4月、☆のところに政策評価会と書いてございますけれども、年間3回ほど政策評価会を開かせていただきたいと思います。4月のこの政策評価会においては、レビューの今後の取りまとめ方針を議論していただく。6、7月ぐらいに2回目を開かせていただきまして、そのときはチェックアップの議論をしていただく。11月ぐらいに再度、評価会を開かせていただいて、それまでに、横に書いてございますけれども、個別指導を評価会委員にお願いした結果として、ほぼレビューの評価を取りまとめたものにつきまして最終的な議論をいただいて、年度末にレビューをまとめるという年間スケジュールになってございますので、たびたびお世話になると思いますけれども、よろしくお願いいたしますと思います。

資料2-②が今年度の政策レビューテーマ一覧でございます。今年度も多うございまして、8テーマございます。説明につきましては、ここに書いています4つのグループに分けて、説明をさせていただきたいと思います。最初に5分ほど、それぞれのテーマで説明いただきまして、その後、10分とか15分ほど議論をいただくという形で、グループ毎に進めていきたいと思っております。

資料2-③が、過去のレビューテーマ、平成14年からやっております。あと、今後、平成27年まで予定が定まっておりますので、そのテーマの一覧が示してございますので、参考にいただければと思います。

本日の進め方ですが、今申し上げたように、個別のテーマについては、各原局から5分程度で説明をいただく。その後、質疑応答をやりたいと思います。説明につきましては、申しわけないんですけれども、時間管理の関係上、そこに鈴がありますけれども、4分で1鈴、5分で2鈴という時間を限った形で、簡潔にご説明をよろしくお願いいたします。

お手元の意見用紙につきましては、座長の言われたとおり、時間のないときには、そこ

に書いていただければと思います。

それでは、個別のテーマの説明に進ませてくださいと思います。1番目、緊急地震速報の利用の拡大につきましては気象庁地震津波防災対策室長より、船舶交通安全政策の推進につきましては海上保安庁交通部企画課長より、お願いしたいと思います。

緊急地震速報につきましては、本来、平成22年度に一回取りまとめをやって、ほぼ取りまとまったところがございますけれども、3・11の地震を踏まえまして、2年間ほど延ばした形で、取りまとめを延期させていただいたテーマでございます。あわせて、2題目の船舶交通安全につきましては、平成19年にほぼ似たテーマで政策レビューをしております。それにつきましては、右側にたくさん東がございますけれども、一番上に、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」ということで、平成19年のレビューの評価書が参考に置いてございますので、それも横目に見ながら説明を聞いていただければと思います。

それでは、気象庁のほうから、説明をよろしくお願いたします。

**【若山室長】** 気象庁から、緊急地震速報の利用の拡大について、ご説明申し上げます。資料は3-①でございます。ポンチ絵を使って説明させていただきます。

1枚めくっていただいて、「地震の監視と緊急地震速報」と書いてありますが、まず、政策の概要でございますが、今回の評価の対象としましては、緊急地震速報によって、国民がみずから身の安全の確保を図るといふ、緊急地震速報の利用の拡大を対象といたしました。気象庁は、全国で約1,000カ所の地震計を使いまして24時間体制で地震を監視しております。地震が発生した際は、直ちに地震や津波に関する情報を発表しておりますが、緊急地震速報は、まず気象庁が最初に発表する情報でございます。緊急地震速報は、地震による強い揺れが来る前に、それを先にお知らせして、身の安全を確保していただくという情報でございます。現状、地震の予知が非常に困難な現状でございますので、地震の揺れが来る前に地震の発生を知ることができる唯一の情報でございますので、うまく活用していただくと地震による被害を軽減することができる、非常に有効な情報だと思っております。

ただ、その一方で、活用の仕方が少し難しい情報でございます。まず、情報を聞いてから強い揺れが来るまで、時間がわずかしかがございません。数秒から10秒程度でございます。いわば寿命の非常に短い情報でございます。あっという間に強い揺れが来るかもしれないので、ふだんからどういう行動をするかということを決めておかないと、なかなか

かうまく活用できない。

また、地震発生直後の数秒間のわずかな観測データを使って予想しますので、どうしてもある程度誤差が生じてしまう。確実に予想が行えるというわけでもございません。場合によって誤報も発生します。使い方の少し難しい情報ではありますが、このような特徴を理解していただいて、たまには誤報もありますが、うまく活用していただける人を増やすという、これが今回の政策の概要でございます。

1枚めくっていただきまして、次に、政策の目標、必要性についてでございますが、緊急地震速報は、今から4年半前の平成19年10月から情報発表を開始しております。情報の発表状況を図の右下に示してございますが、この表は、かなり大きな地震、震度6弱以上の地震に絞って示させていただいております。地震の発生状況といいますのは、年間、震度5弱以上の地震というのは、通常の間だと大体10回ぐらい発生します。緊急地震速報の発表状況でございますが、平成19年度の業務開始から昨年の大震災までは、約4年間で17回ございました。この表では4回となっておりますけれども、震度5弱以上の場合に発表しますので、17回ございました。大体年3、4回のペースでございます。それほど頻繁に発表するといった情報ではございません。

それが大震災以降、地震がとても活発化いたしまして、現在まで、震災以降1年間で106回発表しております。このように緊急地震速報を見聞きされた方も大分増えてきておりまして、このような状況を踏まえて、今後の改善に向けて、評価するのにちょうどいい時期じゃないかと考えております。

1枚めくっていただいて、評価の視点と今後の取り組みでございますが、ポンチ絵3枚目でございます。緊急地震速報の利用拡大、これを支える施策としまして3つ洗い出しまして、それをチェックすることとしました。

1点目ですが、緊急地震速報を利用していただくためには、我々の発表する情報が信頼できるものであるということ、これが重要だと考えておりまして、このため、予想精度を評価する。これが第1でございます。

2点目が、速報は情報を発表してから強い揺れが来るまで、猶予時間はありませんので、賞味期間といいますか、利用する意味のある有効期間の間に確実に伝達する、このための取り組みがなされているか、これが2点目の評価のポイントでございます。

3点目が、速報を、住民の皆さんが実際に身の安全を守る行動に移っていただかないと意味がありませんので、情報を見聞きした際にうまく使っていただくための方策、国民へ

の周知、その達成度をチェックするという3つの評価をさせていただいております。

取り組み状況でございますが、資料の中ほどに「取組の成果」と書いてありますが、実は、今年2月に住民への意識調査を行いました。その結果をごく簡単に紹介させていただきます。

調査は、東北地方の揺れの強かった地域にお住まいの方800名、これに加えて、全国2,000名の方に対して調査を行いました。緊急地震速報発表回数が格段に増えた方もあって、8割近くの方が、速報がどういうものかよくわかっております。行動をとっている方も6割ぐらいいらっしゃるということがわかりましたが、ただ、行動の中身をよく見ますと、実際に安全と関係ない、例えばテレビをつけて情報を収集するとか、隣の人に知らせるとか、火を消すなどの行動を行っていることが見られます。身の安全を守るには、例えば、うちにいる場合は安全な空間に移動すること、これが基本でございますが、今いる場所が安全空間であれば、そのままじっとしておいたほうがいいんですが、ただ、どこが安全な空間か、ふだんから考えておかないとわからないというところがありますので、このあたりが課題かなと思っております。

今後の取り組みとしましては、さまざまな場面に応じた行動内容を周知・広報する。また、とっさに行動ができるように繰り返し訓練をしていくことが重要と考えておりますので、そういったことを進めていきたいと考えております。

以上でございます。

**【金子課長】** 引き続きまして、海上保安庁でございます。資料3-②でございまして、私どももポンチ絵で説明させていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきますと、私ども海上保安庁の新たな船舶交通安全政策の推進ということで、今回、政策レビューの対象としていただく政策をまとめさせていただいたものでございます。基本となりますのは、平成20年6月、交通政策審議会によりまして、「新交通ビジョン」という交通安全政策の答申をいただいております。

この答申の中で、それぞれ以下に掲げますような3つの指標、目標を掲げております。衝突、乗揚げ海難を15%程度減、それから、台風・異常気象下の港内における大型船舶の海難をゼロにすること、それから、プレジャーボート海難にかかわります死者・行方不明者を20%程度減にすること、こういった5年後の目標を掲げまして、それを達成するための重点施策といたしまして、以下の5項目を私どもとして掲げたわけでございます。それぞれの報告につきましては、次ページ以降、それぞれご説明、ペーパーがございませ

ので、そちらをご覧になっていただきたいと思います。

1枚めくっていただきますと、1番目のA I Sの活用を踏まえた航行安全対策・効率性の向上というものでございます。A I Sと申しますのは、「Automatic Identification System」と申しまして、平成20年までに主な大型船につきまして義務づけが行われました、船舶の航行に関する個別的な情報が画面上に映るような、船舶同士、あるいは船舶と陸上の航行安全施設といったものが、それぞれ情報を交換できるようなシステムでございます。こういったシステムによりまして、船舶の動向をより緊密に、より細かく把握することができるようになりまして、そういった背景を受けまして、私ども、港則法、海上交通安全法と申します海上の交通安全ルールを決めた法律でございませうけれども、こういった法律を改正することによりまして、より効果の高い安全情報を提供するような仕組みをつくったわけでございます。こういったものがどのような成果としてあらわれているのか、先ほど申し上げました指標をクリアするのかどうか、こういったことが指標のポイントになるということでございます。

1枚めくっていただきますと、その次の2つの柱、海難分析・対策立案機能の強化、それから、地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進といったものでございます。これは、主に船舶利用者に対しまして、その地域に応じた、利用者のニーズに応じた情報提供活動をより強化していこうということを行ってきたものでございます。

あわせて、今まで各省庁が個別に対応してまいりました海上安全対策というものを、私どもが音頭を取りまして、横の連絡を密にして、具体的には関係省庁連絡会議を催すことによりまして情報提供、あるいは横のつながりを深めることによって、より深い海上安全対策をユーザーに対してとっていきこうということを行ってきたわけでございます。

こういったそれぞれの取り組みがどの程度効果があったのか、こういったものにつきまして効果測定を行っていきたいと思っております。特にユーザーに対する施策の効果測定につきましては、アンケートを行うことによりまして、どの程度これが定着しているのか、あるいは、どの程度有効性を意識してもらえるのかといったことを、アンケートを通じて明らかにしていきたいと考えているところでございます。

それから、もう一枚めくっていただきますと、同じく、あと2つの柱、利用者の利便性の向上に配慮した安全情報の提供、それから、最新の情報技術を活用した安全対策の推進でございます。これは、I T技術の進展に伴いました情報提供手段、情報提供ツールの高度化といったものを背景といたしましたホームページにおける情報提供の充実、あるいは

電子海図などというものが今現在進められているわけでございますけれども、こういったものがどの程度有効になっているのかということ、それから、今後の展望のようなものについても、何とかその方向性を出していきたいと思っているところでございます。

最後の1枚でございますが、これは、先ほど事務局のほうからご説明がありましたとおり、平成20年から24年まで、現在のビジョンということで答申をいただいておりますが、その前、平成15年から19年までも同じように、ビジョンという形で審議会答申をいただいております。ざっくり申しますと、旧ビジョンは、ハードの整備を中心といたしました答申でございます。現在行っておりますのは、ハード整備を基盤といたしましたソフト対策の充実といったような性格になっていると考えております。

以上、海上保安庁でございました。よろしくお願いたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、ちょっと時間が押しているのですが、細かいところは、できればメモに書いていただいて、大もとのところ、こういう方針で作業をやっているのかということを中心にお願いたします。どなたからでもどうぞ。

【山本委員】 海上保安庁ですが、有効性をアンケートで確認するというお話があったのですが、そういう方法で可能なのですかね。よく理解できなかったのですが。

【金子課長】 特に施策の中で、例えばプレジャーボートなどの利用者に対する情報提供というものが今回、非常に重要な点だと思っております。プレジャーボートを利用される方というのは、先ほど申しましたような、大型船が装備しているような機械はあまり装備していない場合が多くございます。こういった方々に安全情報を提供する手段としては、やはり地道な働きかけや、あるいはポスターなどを通じました周知といったことが中心になるわけでございますが、これはどうしても人の足、海上保安庁の足を使ったさまざまな行動、あるいは運動になるわけでございます。

こういう施策になるわけでございますけれども、こういったものの効果といいますか、定着度といったものをどのように計ればいいのかというところで、いろいろ苦労したわけでございますが、それはアンケートをすることによって、どの程度、理解度といったものが定着しているのかといったことを計っていくのが、まず一つのやり方ではないかと考えたところでございます。

【上山座長】 ほか、いかがですか。

【田辺委員】 気象庁さんの地震速報の話でありますけれども、基本的に信頼性と伝達

手段が確保されているか、それから周知・広報がなされているかという、3つの区分というのにはよくできていますし、大切なことだろうと思います。

ただ、これは数年前に、おそらく行政監察か何かのほうで、精度の問題というのとはかなり指摘して、その後、かなり向上したと思うのですけれども、アンケート調査で予想精度の改善等を希望する声というのは、かなり外れていた時期のパターンかもしれないので、現状の精度をどのぐらい、アンケート等で、理解しているかみたいところはチェックしていただきたいなというのが1点。

2点目は、国民への伝達手段の確保ですけれども、国民一般もあるのですけれども、他方で、企業とか関係省庁のところというのはすごく大切になっているのではないかと思いますので、そこら辺の調査というか、把握して、どういう形の利用で、かつ、ボトルネックはどこにあるのかといった点に関しても、できればきちっと対応していただければと思います。

以上、2点ほど申し上げました。

【上山座長】 ほか、どうですか。

【佐藤委員】 緊急地震速報ですけれども、自分の経験を踏まえてですが、本震と余震では多分、対応がかなり違っていて、本震というのは、日常の中で全く予想していませんよね。それで、何が起きたんだろうというふうにまずみんなが考えてしまう。余震は、あの地震があったので、その後また余震が来るということについては、皆リスクは共有していますので、認知は共有されているので、ある程度心の準備ができていて、また時間がたつと、皆それを忘れていってしまうということになるので、多分、効果ということを考えてときには、時間軸をとらえて考えていく必要があるのかなというのが、気象庁さんへのコメントです。

もう一つ、船舶の事故関係ですけれども、これは医療の事故でよくヒヤリ・ハットという話があって、つまり、事故が起きたのは結果であって、小さなミス積み重ねが事故という重大な案件、イベントを引き起こすということなので、事故だけ見ても原因がよくわからないことがあって、むしろ、例えば接触になりそうになったとか、流木にぶつかりそうになったとか、そういうヒヤリのところも見っておかないと抜本的な対策はとれないのかなという気がしました。

【上山座長】 それでは、私も、個人的コメントですけれども、どちらも要因分析といえますか、目標達成のための手段というのにはよく整理されていると思う。けれども、さっ

きの田辺先生の、国民って、いわゆる国民だけじゃないでしょうという話と同じですけども、海上安全も、地震のほうも、実は関係者が、ものすごく幅広い。国交省の担当部局だけじゃなくて、他の部局がある。それからマスコミとか、あと、さっきプレジャーボートのアンケートとおっしゃいましたが、海上保安官そのものがどう思っているか。いわゆるステークホルダーを定義して、それぞれにアンケートというよりは、聞き取りとか、生の声みたいなものを集めてこないで、主催者側の自己点検に終わってしまって、政策レビューにならない。

ステークホルダーの人たちがどういう問題意識を抱えているか。あるいは、そこがお金を使ってやってくれていることもいっぱいあって、どういう努力をしているか。それらも含めて評価していただきたい。とういのは、どっちもやっていること自体には間違いがあまり予想できない。緊急地震速報も、船舶安全もやったほうがいいに決まっている。

費用対効果という議論をしても、安全というところがあるわけですから、もっと安くやれとかそういう議論にもならない。もっと効果的にという方を議論するしかない。そうすると、限られた担当部門の予算を使って最大の効果を発揮するということになる。だから、ステークホルダーがどこまで理解して協力して動いているか、そこを分析しないと政策評価にならない。

ということで、ステークホルダーの定義出しを、まずお願いしたい。

**【渡邊政策評価企画官】** それでは、第2グループに進みたいと思います。

第2グループは技術開発の総合的な推進でございます。このテーマにつきましては、座長への事前説明におきまして、個別研究等も含めてしっかり議論をしたいという意向を示されてございます。これにつきましては、説明者は官房の技術調査課及び総政局技術政策課、両課でございますので、両課のほうから10分程度、説明していただいて、その後、議論という形で進めていきたいと思っております。

あと、参考ですけども、右上のところに国土交通省の技術基本計画、平成20年度に策定したものの計画がございますので、それを参考に置いてございますので、それも横目に見ながら進めていただければと思います。

それでは、両課、よろしく願いいたします。

**【越智課長】** それでは、大臣官房技術調査課長の越智でございます。どうぞよろしく願いいたします。

資料3-③でございます。1枚目、テーマ「技術研究開発の総合的な推進」の対象政策

の概要、目的、必要性等を書いてございます。次のページからご説明をさせていただきます。

まず、現行の国土交通省の技術基本計画の位置づけであります。真ん中に赤く書いてありますように、平成20年度に策定してございます。一応、20年度から24年度までの5カ年の方針を示したものでございます。作成に当たりましては、第3期科学技術基本計画と社会資本整備重点計画との整合を図りながら作成をしております。真ん中から下のところに、研究機関等による計画、方針、事業・施策部局の計画、方針へそれぞれ具体的に落としついでいき、最終的には国民への成果、現場の改善に結びつけるという位置づけでございまして。

次のページをご覧くださいと思います。現行の基本計画の全体概要でございまして。左側に、目指すべき社会を実現するための技術研究開発の明示、右側に、それを推進するための仕組みの構築と、大きく2つに分けてございまして。

まず、左側の目指すべき社会を実現するための技術研究開発の明示でございまして、目指すべき社会、どういう社会を目指していくか、それに向けた取り組みは何かということ、4つ掲げております。安全・安心な社会、誰もが生き生きと暮らせる社会、国際競争力を支える活力ある社会、環境と調和した社会でございまして。

こういうことを進める上での3つの視点を示しております。1つ目、技術研究開発成果の社会への還元として、情報通信システムや道路交通システムを実現していくということ、2つ目、地理空間情報プラットフォームなど、イノベーション推進のための共通基盤の構築、それから、世界トップレベルの技術をもとにした国際貢献の推進ということでございまして。このような4つの目指すべき社会を実現するための技術研究開発を行っていくことを示しております。

右側の技術研究開発を推進するための仕組みの構築でございまして、この仕組みにつきましては、実施体制、インセンティブ付与、活用・普及といった視点で構築していかうということでございます。具体的には、一番下を書いてありますように、6つの取り組みとして整理をしております。実施体制の整備、支援、成果の普及、技術戦略の構築、基盤整備、マネジメントといった6つの枠組みでございまして。

次のページをご覧くださいと思います。先ほど、4つの目指すべき社会を実現するための研究開発として、4つの事例を挙げてございまして。1つ目、「安全・安心な社会」として、例えばハザードマップのリアルタイム化といったもの、それから、右に目を移し

ていただきまして、ユビキタス社会、ユビキタス情報基盤の整備による、「誰もが生き生きと暮らせる社会」というようなことで、それぞれ具体の研究課題に取り組んでいるところでございます。

次の4ページに、技術研究開発を推進するための仕組みを示しております。仕組みにつきましては、先ほど、6つ、実施体制の整備などご説明させていただきましたが、それぞれをさらにブレイクダウンした形で、例えば産学官連携体制の強化ということで、フォーラム、講演会などの技術情報の交流や共同研究であります。それから、研究開発の支援ということで、これは競争的資金による助成制度、例えば建設技術研究開発助成制度を現在実施しているところでございます。それから、成果の普及ということで、新技術活用システムの整備・充実であります。現在、登録件数が約4,000件になってございます。それから、国際的な技術戦略ということで、例えば地理空間情報の国際標準化、基盤整備として人材育成という視点で産業界との技術交流を行っております。それから、技術研究開発のマネジメント、横断的研究といったようなものをマネジメントしてございます。

これらの取組に対しまして、5ページに、評価の視点と評価手法を示させていただきます。

まず、評価の視点でございますが、3つほど示しております。目標の達成状況、成果による社会への還元状況、推進する仕組みの実施状況及び導入効果、こういった視点で評価をさせていただければということでございます。

評価手法につきましては、3つの視点をそれぞれ具体的に、まず、1つ目の目標の達成状況につきましては、自己評価を行うということと、実施期間が終了した技術研究開発は第三者による外部評価によって達成状況を把握致します。

2つ目の成果による社会への還元状況につきましては、これはとりもおさず開発成果の基準や仕様への反映、それから、現場での適用状況を確認してまいります。

3つ目、推進する仕組みの実施状況及び導入効果につきましては、具体的な仕組みはどのようなものかということと、その導入効果について、ヒアリングなどを行って調査を行うということでございます。

6ページ、新たな技術基本計画の位置づけでございますが、次の技術基本計画をいつつくるかということを示してございますが、先ほど申し上げましたように、社会資本整備重点計画や科学技術基本計画と連携をとっていくということで、平成24年の夏には策定をしたいと考えているところであります。

なお、今、交通基本法が法案審議されておりますので、交通基本計画の中にも研究開発との整合といったことが示されておりますので、これも含めた形で、この夏に策定をしたと考えてございます。

次に、7ページ、スケジュールでございます。縦に年度、横に、左から技術基本計画、重点計画、交通基本計画と示してございますが、技術基本計画の平成22年度のところを見ていただきたいのですが、中間フォローアップを大震災の前に行いまして、その上で、今年、現行計画のレビューと新たな計画の構成案に係る審議を行っており、平成24年度に、できましたら夏に、社会資本整備重点計画とあわせた形で基本計画を策定していきたいということでございます。

なお、8ページに、政策評価の実施状況を示してございます。政策チェックアップとして、ちょうど真ん中あたりに目標値、実績値の状況を示しており、実績値95.6%ということでございます。それから、個別技術研究開発課題評価につきましても、終了時評価62件、23年度は70件を実施しているところでございます。

なお、お手元の資料に、技術基本計画中間フォローアップの際に使用した調査項目の表として、A3の資料をつけてございます。このような調査項目を確認させていただいております。次に、縦長のA3の資料フォローアップを実施した約170課題につきましても、整理させていただいているということでございます。

なお、残りの資料は参考として、現行の技術基本計画中間フォローアップを実施し、今後どのように改善していくかという意見をいただいておりますので、それについて資料を添付しております。

以上でございます。

【上山座長】 では、ここで議論ですね。どうぞ。

【加藤委員】 最後の中間フォローアップの中身をよく見ていないので、もしこういう評価をしていないということであれば、ぜひとも入れてほしい点です。1つ目は、技術開発をサポートする施策を行っていると思うのですが、サポートが終わった後も、自立的に研究活動が続いたかどうか、いわば自立発展性みたいなものに対する評価です。要するに、国が資金を提供しなくなったら研究活動は終わるのか、それともその後も活動が続いたか、という点について評価していただけるとうれしいです。

2つ目は、日本で開発された技術が、世界に対してどういうインパクトを持ったのかです。現在のところでは、国際標準化だけがターゲットとなっていて、それ以外の部分のイ

ンパクトというのがあまりターゲットになっていないような気がしたので、もし評価していないならば、ぜひとも入れていただければと思います。

3つ目は、国土交通省でなくても、他省庁、例えば文部科学省でも、サポートできるものがあつたとしたときに、なぜこれを国土交通省でサポートしなければいけなかったのか、という点です。もし評価をしていないのであれば、ぜひともしていただければと思います。

以上です。

【上山座長】 ほか、いかがですか。

【田辺委員】 こちらの技術研究開発で、基本的には個別の達成状況、それから、社会還元と仕組みの実施という形になっていますけれども、研究開発自体は、個別の事業評価を事前にやり、かつ事後にチェックするという体制ができていますので、それを集めて見られる部分というのは当然あるかと思いますが。達成状況なんかはそれでできるといいますし、あと、社会還元が一番初めのシーズから、それを使ってシステム構築をつくったというところまでは見えるのだと思うのですが、問題は、仕組みの実施に関してどういう評価をやるのかなというのがいま一つ見えてこない。つまり、研究開発の個別の部分でどういうフレームを使って、それをマネージしている体制があるのかどうかみたいなチェックというのは、どういう形でやるのかなというのがわからないというのが1点目です。

2点目は、特に事業評価の個別のもので、わかりやすいのは、例えば土木研究所か何かでやっている、技術研究所でやっているものはすごく見やすいと思うのですが、他方、この対象の中には、例えば自動車の安全とか、要するに国の機関でやっていないものに関してどういうふうに見ていくのかなというところがいま一つわからないし、それは、国の研究機関でやっているところの評価のやり方をそのまま持っていても、おそらく通用しないと思うんですけれども、そちらをどういうふうに考えるのかというのをもう少し入れ込んでいただければと思いました。

以上、2点でございます。

【佐藤委員】 先ほどの加藤委員の質問ともかかわるのですが、まず第1は、ほかの省庁との役割分担というか、経済産業省さんや文部科学省さんでも同じようなことをやっていると思うので、そのあたりとの関係、重複はないのかということについて検証があつていいのかなということと、それから、なぜ税金を使って技術をサポートするかというと、スタートアップのところはどうしても採算がとれないからですが、ただ、一たんスタートすれば、その技術開発が一たん軌道に乗れば、その後は商業ベースで運用さ

れる、あるいは改善される。先ほど自立的な技術革新という形で言われていたと思うんですが、それがあってしかるべきなので、長い目で見て、ちゃんと採算がとれているかどうか。政府が補助するから開発しているような技術であれば、補助金が終わればそれで終わりということになっちゃいますので、ちょっと長期的なインパクトというものを考えられたほうがいいのではないかと思います。

【上山座長】 このテーマ、そもそも論がかなりある。今まで出た意見も、本質的だし、もっと山ほど本質的な話が出てくると思う。どういう評価手法をするかというのは、別途議論が必要と思うのですね。

具体的な個別の技術研究でお金と人が動いて、その成果がどうだったのかというのは、後ろのフォローアップや、いろいろな仕組みで把握もされている。いろいろな意味でチェックを受けている。それはいいけれども、いろいろなプロジェクトの固まり全体をどうやってマネジメントするかという問題がある。

それがたまたま技術基本計画の見直しというタイミングでなされるのですが、基本計画という書類にとらわれ過ぎていると思う。ひょっとすると基本計画そのものの体系が間違っているのではないかと。もちろん間違っているというのは言い過ぎですが、足りないことが多いんじゃないかと思う。

海外のこの種の基本計画は、まず、どんな分野をやるのかというところに多大なエネルギーを使って、調査をやっている。まず本件はそれがやられているのかという疑問がある。そこから出てくる話は、原局、各局がやっている日常の政策との関連性はどうか。他省庁で既にやっているのではないか。いわゆる学術研究に対する支援みたいなことを国交省がやる必要があるのかとか、その種の位置づけ論。それに加えて、なぜ国交省が技術開発をやらなくてはいけないのか。どんな分野を中心にやるのか。このあたりが非常に重要だと思う。

今日の資料の2ページに、基本計画の概要というペーパーがあるんですけども、これを見る限りは、何をやるかという、Whatに関する議論はあまり見えなくて、Howの話が多い。テーマ初めにありきで、それをやるときには3つの視点を大事にしますとか、あるいは、やるときの仕組みの話が出てきている。では、やった後どうするのかという話はあまり見えない。まさに今、田辺先生、加藤先生がおっしゃったことです。そもそも何をやるのかがよく見えない。

海外なんかだとピアレビューの仕組みがあり、何をやるのか選定プロセスのところ

三者の目がアップフロントで入ってくる。今の、技術研究開発マネジメントは、個別プロジェクトのいわゆる費用対効果、進捗管理であって、それ以外のところやマネジメントがこの書類を見ている限りはよく見えない。

なので、基本計画の体系そのものを、実は評価し直す必要があるというのが私の問題意識です。日常実務では、既に考えておられると思う。けれども、基本計画という書類の性格の問題か、予算との関係かわかりませんが、何となく全体像をとらえる基本計画になっていない。役所的な作文と、Howの話のトピックスを並べたものになっている感じがする。

いろいろ実務上のご都合とか、新機軸で今度入れたいこととかもあるでしょう。この評価をどう使うかを、もう一回考えていただきたい。この評価制度を使って、どういうふうに変態を改善していくのかという意味で、原局側の問題意識とあわせていただき、評価資料はもう一回議論したい。

今日は時間がないので結論を出すには至らないけれども、とりあえず簡単なコメントだけいただいて、次に行きたいと思う。

**【越智課長】** それでは、2点ほどお答えをさせていただきたいと思います。まだまだ政策レビューで、これからまたいろいろなご指導をいただくこととなりますが、まず、問題意識とかニーズみたいなところが、技術基本計画の中にもう少ししっかりと書き込まれるべきではないかという座長からのご意見かと思います。そういう意味では、まず、社会資本整備重点計画に、行政のニーズ等の求めるものが整理されておりますので、それとマッチアップしているわけですから、しっかり基本計画のほうにも反映させていって、何を何のためにやっているのかというところをつくり込んでいくということは大事な視点だと思いますので、構成から、内容から、検討していきたいというのが1点目です。

もう一つが、他省庁との連携の話ですが、これはあくまでも国土交通省の基本計画ということになっていますが、もう一つ枠組みとして、各省がそれぞれやっている研究、例えば地震について言えば、地震調査研究推進本部というのがありますし、宇宙で言えば戦略本部、それから、GISも活用の協議会というか、検討会みたいものがございますので、そういうところで各省がやっているものを、それぞれの役割分担とか今の進捗状況の確認というものをやっている場もございますし、そういうところとの関連性をきちんと今回の基本計画の中に書いていくべきであるということで、2点ほど、今の時点でコメントさせていただきます。

【池田課長】 技術政策課長の池田でございますが、私からも1点、今までのご指摘を踏まえて、先日の技術部会での議論の状況を少しご報告させていただきます。例えば、交通・輸送システムの安全性・信頼性等の向上について新しい国土交通省技術基本計画でどのように検討していくか、ということにつきましては、委員の先生方からも個々に焦点を当ててるのではなく、全体を見た対応を考えてほしいというご指摘をいただきました。私どもとしては、そのように対応していきたいとお答えしているところです。

国土交通省には様々な技術開発を行っていますが、全体を見たうえで、今後、どのような技術開発を推進すべきかの議論をしているところです。

以上でございます。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、時間がございませんので、今後、引き続きご指導いただくということで、よろしくお願ひしたいと思ひます。

引き続き、第3グループの説明、意見交換に入りたいと思ひます。

第3グループにつきましては、トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保としまして海事局外航課長から、航空自由化の推進につきましては航空局航空ネットワーク企画課長より、あわせて環境政策の推進につきましては総合政策局環境政策課長より、説明をお願いしたいと思ひます。

この3テーマの中で、環境に関しましては、環境行動計画が平成20年7月に策定されています。それが、ピンクの冊子が右上にあると思ひます。あわせて、平成19年度に環境政策についての政策レビューが実施されてございますので、それも参考にしながら説明を聞いていただければと思ひます。

それでは、3テーマそれぞれ5分ずつで説明をお願いいたしたいと思ひます。

【平田課長】 それでは、まず、トン数標準税制の導入による国際海上輸送の確保について、ご説明させていただきます。海事局外航課長の平田でございます。よろしくお願ひいたします。

まず、資料を1枚目めくっていただきまして、2枚目をご覧いただきたいと思ひます。現行トン数標準税制の制度概要ということで、左上にございますけれども、ここをまず簡単にご説明いたします。外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保の計画を作成しまして認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、みなし利益課税を法人税について選択することができるという制度でございます。もうかっていなければ、みなし利益でもうかったとみなされて益金が発生する一方で、それ以上の利益が生じていても、み

なし利益に抑えられる結果、ここの部分のキャッシュフローが生じる。これでもって計画的な船舶投資が可能になる、こういった税制でございます。現在のところ、これが適用対象になっているのは日本籍船、日本の船舶に対する課税の部分ということでございます。

1 ページ戻っていただきまして、評価の目的、必要性の欄でございますけれども、トン数標準税制につきましては、世界単一市場、厳しい国際競争にさらされている外航分野における国際競争力の確保という目的と、その中で、外航日本船舶・外航日本人船員を経済安全保障の観点から一定数確保する、こういった2つの目的のために、平成20年7月に導入されたものでございます。事業年度といたしましては、平成21年の事業年度から25年の事業年度までの5カ年の計画ということで進められていたものでございます。

これにつきまして、備考の欄をご覧いただきたいと思いますが、昨年の税制改正要望の過程におきまして、3月11日の東日本大震災を踏まえまして、一部の外国の船社、外国の船会社の船が、原発の風評被害に基づいて、日本の寄港を取りやめるという事例が多々ございました。こういったことを踏まえまして、もう少し、日本船舶だけに現在限られているトン数標準税制を、日本商船隊、これは日本船舶と多くの外国籍の船舶から構成されるわけでありまして、日本商船隊の確保に努めるべきではないかということが認識されるに至りました。本来の目的であります日本船舶・船員の確保を拡充することを前提に、一定の外国船舶に拡充するといった要望を急遽、昨年の税制改正要望で行いまして、認められたところでございます。現在、通常国会にこのための海上運送法の一部を改正する法律案を提出したところでございます。

その内容について、2枚目に戻っていただきたいと思いますが、右側の上に帯グラフのようなものがありますけれども、これが日本の船会社が運航する商船隊の構成でございます。合計で2,800隻余りありますけれども、この中で日本籍船は136隻、5%程度でございます。残りは外国籍船になるわけですが、その中に3つカテゴリーがありまして、オペレーター仕組船と呼ばれるものがございます。これは日本郵船とか商船三井といったオペレーターがパナマに海外子会社を設立いたしまして、そこに持たせている外国籍船ということでございます。これが大体30%ぐらいございます。その次に、オペレーター以外の国内船主関係仕組船、これは四国とか中国地方に多数ある国内の船のオーナーから借りている船、これも3分の1程度ございます。そのほか、単純外国用船ということで、外国のギリシャとかそういったところから借りているものが3分の1程度ある。これが商船隊の構成でございます。

今回、拡充された対象は、このうちのオペレーター仕組船、808隻ございますけれども、このうちの一定部分について拡充をするということでございます。準日本船舶と命名しまして認定制度を設けたわけでありまして、その認定要件としましては、先ほど申し上げたとおり、日本の運航会社が、海外子会社が所有するもののうち一定の要件を満たすものということでありまして、海外子会社との間で、航海命令が発せられた場合に、船舶を親会社に譲渡することを内容とする契約を締結しているもの。これは災害時、事故時等に航海命令を発して、これを日本船舶に転籍するというところでございます。これによって外国の管轄権の競合を解消して、確実に航海命令に従わせるというものでございます。

その結果、法律の特例としましては、転籍の際にはトン数の測度というものを行わないといけませんが、設計図の確認、実地調査を含めて1カ月程度かかります。これを、認定を受ける際にトン数の測度を受けておけば、実際に航海命令が発せられた際には、その1カ月程度の期間を短縮できる、こういった特例を設けるという効果を設けました。

その下の箱でありますけれども、具体的な準日本船舶の認定要件、これは規定を省令で定めることにしておりまして、船籍国、例えばパナマ等で譲渡禁止立法、徴用の措置を行っていないこと、譲渡の確実な履行の妨げになる事項が契約書に盛り込まれていない。総トン数としまして500トン以上のもの、あとは、検査機関として日本船級協会、あるいはロイズ等の一定の船級協会の検査を受けていること、それから、一定の数の船員の確保が行われていること、こういった要件を設けまして、準日本船舶を認定する。これに対して、トン数標準税制の拡充を、これは25年度の事業年度から適用するということになっております。

トン数標準税制につきましては以上でございます。

**【渡邊政策評価企画官】** 引き続き、航空局、よろしくお願いいたします。

**【平垣内課長】** 航空局ネットワーク企画課長でございます。よろしくお願いいたします。お手元の資料に沿って説明させていただきます。

まず、1ページ目をめくっていただきまして、航空自由化ということで、平成22年6月に閣議決定されました新成長戦略に載っているものでございますけれども、1ページめくっていただきまして、そのもととなるのは、国土交通省の中に成長戦略会議というのが設けられまして、そこで、航空というものは一つのことだけで議論してもしようがなく、4ページを見ていただければと思いますけれども、航空の枠組み、あるいは担い手、あるいは受け手の側、航空全体をセットで見なければいけないということで、成長戦略会

議でご議論いただいた中で、総合的に航空政策、航空自由化を進めていくということをやっている次第でございます。

まず、枠組みでございますけれども、ここに書いてございますけれども、一番典型的なものとしましては、オープンスカイをやっていくということでございます。

6 ページ目を見ていただきますと、オープンスカイといいますと、企業数、路線数、便数というものを従来、二国間で制限しているものを撤廃していくというものでございます。

7 ページを見ていただきますと、まず1 番目、アメリカが2010年10月に最初にオープンスカイをやり始めまして、合意しております。それから、一番直近で、スリランカに2012年3月ということで、1年半弱で15カ国ということで合意している次第でございます。

右下の表に書いてございますけれども、国数では15カ国ということでございますけれども、日本発着の国際旅客数ベースでいいますと、今、15カ国でございますけれども、約7割をカバーしているということでございます。方針といたしましては、LCCをはじめとします新規参入企業が参入しやすいアジアをまずやっていくという方針でやっておりまして、今、15カ国、7割ほどカバーしているということでございます。

資料の11 ページでございますけれども、先ほど申しましたように、オープンスカイというフレームワークを議論する上で、まず空港の容量を増やしていかないと、そもそもオープンスカイということが絵にかいたもちになっていくということで、特に逼迫しております首都圏の発着回数を同時に増やしているということでございます。具体的に申しますと、国際線でいいますと、羽田で言えば22年10月から6万回ということで、国際線が初めて羽田に入ったわけでございますけれども、2014年にはプラス3万回で、9万回にしていこうということでやっております。成田につきましては、平成22年で22万回ということでございましたけれども、オープンスカイを始めた2011年10月に、同じく地元と30万回まで合意いたしまして、30万回に向けて逐次増やしていっているという状況でございます。

16 ページを見ていただきまして、先ほどのフレームワークで、オープンスカイが一番端的なフレームワークの改正でございますけれども、あわせて、先ほど申しました新規参入航空企業を入りやすくするという意味で、航空運賃の見直しなどもやっておりまして、上限認可制にして機動的な運賃設定を可能にするということでございます。ご案内のとおり、LCCをはじめとしまして新規の航空会社は、残った座席数に対して機動的に運賃を

設定していく。しかも、インターネットで個札を売っていくというのがビジネススタイルでございまして、それに対応しまして、従来の認可制では全く対応できないので、上限認可に移行しているということでございます。

1 ページめくっていただきまして、これはどちらかというと地方の国際化に関する話でございますけれども、先ほどのオープンスカイを進めていく中で、定期便のほうは自由化していくわけでございますけれども、地方はなかなか需要もないので、まず、チャーターを飛ばすというケースも多うございますけれども、その際に、今まで団体旅行的なチャーターしか認めていなかったのを、やはり個札、個人の客に、これもネットで売ってもいいし、個人に直接電話等で売ってもいいんですけれども、個札の販売規制というのが従来、定期を守るという観点からあったのでございますけれども、この緩和をやっているというところでございます。

取りまとめレビューの取組状況という、最初の1枚紙に戻っていただきまして、評価の視点は、先ほどいろいろご説明しました中で、オープンスカイをやった結果、航空会社の新しい参入がどれぐらいあるかとか、路線、便数がどれぐらい増えたかということの評価の視点として考えたいと思っております。運賃のレベルが一体どうなっているのかということも考えてみたいと思っております。発着回数は単純に増えていくということでございますので、これを把握したいと思っております。地方空港の国際化の中では、C I Q なんかもネックになってまいりますので、その辺も評価の視点に取り入れたいと思っております。

先ほど申しましたように、そもそもこの政策を始めるときに、成長戦略会議でご議論いただいたのですが、今回のレビューにおきましても、航空政策懇談会ということで、これは25ページ目にリストを載せさせていただいておりますけれども、ここでご議論をいただいて、評価をいただくということを考えております。

以上でございます。

**【渡邊政策評価企画官】** 引き続き、環境政策、よろしく願いいたします。

**【青木課長】** 総合政策局環境政策課長の青木と申します。よろしく願いいたします。

お手元の、まず縦長のほうのペーパー、これは平成19年度の評価概要でございますが、このときに、1枚目の下半分をご覧いただきまして、評価結果を踏まえて、当時の平成16年につくられました環境行動計画を改定するということになりました。

そのときの考え方といたしまして、その下に書いてあるようなこと、短期的視点と中長

期的視点の2つの視点を盛り込む、20～24年度の5カ年の計画期間、京都目達計画や社会資本整備重点計画等と整合性を取った数値目標を盛り込むこと、そして、そのときの環境行動計画に先立ってつくられました国土交通省環境政策の基本的方向、これを廃止して統合したものとするというものでございます。

次のページで、左半分に個別の課題が指摘されたものが書いてございまして、それに対応して、今後の対応方針といたしまして3点、国交省の幅広い政策手段を戦略的に活用するという観点から、総合性・連携性という視点を尽くすべきである。それから、人や企業の行動に働きかけるという視点を重視すべきということ、それから、面的、時間的広がり  
の視点を重視すべきということ、大きくまとめまして、この3つの対応方針で改定をしたというものでございます。

こちらの横長のほうにお移りいただきまして、その結果できました現在の環境行動計画の概要でございます。一番上で環境政策をめぐる情勢と課題、これはご覧いただくとおりで、持続可能な社会を追究する。低炭素、循環型、自然共生社会、こういった社会を追究しなければいけないという観点から、基本とすべき「4つの視点」というのを設けました。

1つは、環境と経済・社会を統合的に向上させていくということ、2つ目が、国交省の政策は非常に幅広いので、その総合性・連携性を重視すると、先ほどの対応方針に指摘されているとおりでございます。3番目といたしまして、人や企業の行動に働きかける、これも先ほどの対応方針に指摘されているとおりでございます。それから、面的広がり・時間的広がり  
の視点を重視する、これも先ほどの指摘のとおりでございます。

こういった4つの視点から、具体的にどんなふうやっていくか、下半分にございますが、「5つの柱」といたしまして、1つは、京都議定書の目標達成に向けた取組、2つ目に、温暖化に対応した社会の骨格づくり、これはそれぞれ先ほどの縦長の1枚目で指摘されました、短期的視点と中長期的視点といったものに対応するものでございます。3つ目は、負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組です。自然共生、生物多様性についてはこの中で整理させていただいております。4つ目は、環境を優先した選択の支援・促進、ライフスタイル・ビジネススタイルの変革等です。循環型社会はこちらのほうで整理させていただいております。最後に、地球環境時代の技術開発とか国際貢献といったこともやるべきというのが指摘されておりますので、それに沿って設けております。

以下、温暖化対策、生物多様性施策、循環型社会形成の取組、それぞれにつきまして1枚ずつまとめたシートを用意してございます。一つ一つやっていくと時間が幾らあっても

足りませんので、ざっとご覧いただきますと、温暖化対策につきましては、大きく分けまして上半分、運輸分野と、下半分、住宅・建築物分野で、運輸分野は、自動車とか道路交通対策、それから、そもそも交通体系を、環境負荷を小さくするといったことにそれぞれまとめております。それから、住宅・建築物も同じように、単体としての住宅・建築物の省エネ対策と構造としての都市の低炭素化といったまとめ方をしております。

それから、生物多様性、次のページでございますが、生物多様性条約の第10回締約国会議、これは日本で開かれたものでございますが、「愛知目標」というものが示されておりますが、これに沿った取り組みを進めております。下の左半分で、国交省自体の事業の中で、自然を再生する、あるいは都市で緑地とか水辺空間を保全したり、つくったりすること、それから、右のほうで、民間の活動を促進したり、あるいはモニタリングなどを進めています。

4枚目、最後のペーパーですが、循環型社会を形成するというところで、3Rを促進する、建設リサイクルを推進する、それから、リサイクルポート、静脈物流拠点を形成する。それから、下水道の資源も、「活用・再生」ということを進めている、こういったことでございます。

以上、駆け足でしたが、ご説明を終わらせていただきます。

【上山座長】      ありがとうございました。

それでは、どなたからでもどうぞ。

【村木委員】      最後の環境政策のところをちょっとコメントさせていただきたいんですけども、内容がすごく多岐にわたっていらっしゃって、局を超えたり、課をまたがるようなことがたくさんあるかと思えます。そのときに、この中にも書かれていましたけれども、総合性とか連携性を重視するということは、つまり局とか課をどうやって連携させていくのかということとも関係すると思えますので、ぜひ評価の中に、連携、連動のあり方というのをどうにか評価していただきたいというのと、場合によっては、同じようなことをやっているケースもあると思えますので、その辺についても評価していただけるといいかなと思えます。

また、生態系の危機については若干やりづらいと思うんですけども、それ以外のところで評価する際に、最後、CO<sub>2</sub>でできるかなと思えますので、できるだけ地球温暖化については、最終的なところでCO<sub>2</sub>に換算できるような形で評価されるといいのではないかな、そんなふうに思いました。

以上です。

【佐藤委員】 トン数標準税制について伺いたいんですけれども、基本的なことを教えていただきたいんですが、ご説明によると、通常法人税にかえて、みなし利益課税ということですから、多分、対象者は法人税か、みなし利益課税か、どちらかを選択できるということになると思うんですが、その結果として、ネットで減税になったりする場合というのはあり得るのか。つまり、これは一種の政策税制、租税特別措置的な意味なのか、あるいは、ある種の税制の中立性を念頭に置いたものなのかによって、2つの目標の意味もかなり変わってくると思うのですね。

だから、競争条件の均等化ということであれば、法人税をかけようが、みなしでいこうが、同じような負担であることが望ましいかもしれないし、一方で、計画的増加云々という話であれば、政策税制的な意図を持つのかなという、その辺の位置づけがよくわからないというのと、それから、これは何を評価しようとしているのかなというので、競争力強化はいいのですけれども、この競争力って、税制の結果として競争力がどう改善したというのは、どう見ようと思っていらっしゃるのか、説明をお願いできればと思います。

【平田課長】 1つずつ、よろしいですか。

【上山座長】 時間がないので、できるだけ簡潔にお願いします。

【平田課長】 今のご質問に関してですけれども、政策税制ということで、みなし利益課税になっております。これは選択でして、通常法人税を選択するか、日本籍船にかかる収益の部分について、みなし利益を選択するか。一旦選択すると5年間は変更できないという制度でございます。

得をするか損をするかということについては、左側の真ん中辺のポンチ絵でご覧いただけるとおり、みなし利益までもうかっていなくても、そこまでもうかかったとみなされるので、損することもありますし、それ以上の収益が出ていれば、その分、損金算入ができて減税につながるということでございます。

したがって、得することもあれば損することもあって、2009年から導入しておりますけれども、2009、2010、2011の3カ年で実際に収益が出たのは、これはリーマン・ショック後の影響もありまして、1カ年だけ収益が圧縮されたという結果でございます。

ただ、船会社としては、必ずしも減税一方ではないけれども、大体毎年どのぐらい税金を払えばいいかという予測がつかますので、高額な船舶投資を行うに当たって、その予測

がつくという点でメリットがあるということでございます。

これは何を指したのかというご質問だったと思いますけれども、ここは国際競争力を目指す一方で、経済安全保障の観点から、日本船舶・船員の確保をしてもらおうといった政策目的を持った租税特別措置でありまして、この計画的な投資が可能になるということをもって、5年間の計画期間の間に、一定の倍率で日本船舶の隻数を増やしてもらおうという義務がかかっているわけでございます。

今回、何を評価するかということでございますけれども、本来は、先ほど申しましたとおり、平成21年から25年度までの5年間の予定であったわけですがけれども、東日本大震災を受けまして、急遽、日本船舶以外に対象を拡充すべきではないかという議論が巻き起こりまして、2年前倒しで拡充を行ったところでございます。

したがって、今回評価するのは、限られた年数、21年から23年の3年間について、どのように日本船舶、あるいは日本人船員を確保してきたかということについて、ご議論いただくということではないかと考えております。

**【上山座長】** いいですか。

**【加藤委員】** 今の話に続けて言います。トン数標準税制を導入して、しかも東日本大震災を受けて準日本船舶を導入した。これは、同じ施策にもかかわらず、政策目標を転換したに等しいように思えます。つまり、これまでは、会社が安定的に収入を得られるための政策であったにもかかわらず、今回、震災を受けて少し違った意味を持たせようとしている。こうした目標の転換を、評価の中でどのようにとらえるのかをよく考えていただきたいというのが1つ目です。

2つ目は、航空自由化の話なのですが、評価の視点の内容に、地方管理空港の経営状況に関する評価が一切ありません。それがなぜないのか不思議ですので、ぜひとも入れていただきたいというのが2つ目です。

3つ目の、環境行動計画については、計画及び評価内容を英文で発表してほしいということです。地球環境問題は日本だけの問題でないのは当然です。国際社会が、日本はどうしているのか知りたいのに、情報がほとんど発信されていないのは、非常に深刻な問題だと思います。国際社会の中で日本は何をやっているのかという観点から、評価をしてほしいというのが私の意見です。

以上です。

**【佐藤委員】** 追加ですけれども、たしか以前、IMFでもこの議論があったような気

がするんですが、トン数標準税制について、外国ではどういう対応をとっているか。お互い優遇し合って、一種の租税競争チックなことが起きているというのが私の認識で、間違えているかもしれないんですけども、従って、この場合、ほかの国の現状に対して、日本はこの対応で本当にいいのと。目標が、日本船舶というか、日本がコントロールできる船舶の拡充だとしても、果たして、それが多分、自分たちの自国だけじゃなく、外国との対応で決まってくるので、そのあたりの評価もあっていいと思います。

【上山座長】 今日、8個あるテーマの中で、1番目の緊急地震とこのトン数標準税制は、は、政策以前に、施策というか、事業だと思う。

それで、地震のほうもそうですけれども、震災対策とか、あるいは日本船舶の増強とか、そういう全体政策の中で、こういう事業がどれぐらいの位置を占めているのかという論理的な整理と、それから、この事業がなかったらどうかということの比較をする必要があると思う。日本船が増えました、日本人船員が増えました、だからこの税制はよかったのだというのだと論理的な証明になっていない。ある場合とない場合で、どう違うのかということまで見ないと、政策評価をやったことにならないと思う。

でも、それをやるのはインセンティブのところまで具体的に見ないといけないから、結構大変じゃないかと。実際に調査できるんですかという技術的な問題がある。などという手法でこなすか、じっくり事務局と考えたい。あまりにも特定で、あと、もう既にやってしまっているわけですから、政策評価として、そもそも我々はどのようなスタンスでこれを扱うのか。

ということで、ちょっと保留にさせていただきたい。

それから、航空自由化も実はほかのテーマに比べると異質です。今日、8個出ているテーマのうち、さっきの船舶安全、2番、3番、6、7、8、これはいずれも5年物の計画の、見直しであって、もともと何が政策だったかが非常にはっきりしている。そのほか地震とトン数は、はっきりし過ぎているがゆえに、また難しい。しかし、はっきりしていることは明快です。

ところが、航空自由化は、わからない。いろいろなことが起きているのは現実だけれども、すべて現象でしかない。今起きている現象は、ひょっとすると10年前の各種自由化の成果が出ている可能性があるし、単に業界の環境が変わっただけとか、あるいは自治体が頑張っただけとか。いわゆる航空自由化は、トレンド、ファッションですけれども、そういうものはそもそも評価対象に値するのかということも疑問です。真剣にやるのだっ

たら10年後にやる話で、2年前、3年前にちょっとマスコミで話題になった話が、今そのとおりよくなっていますと言うのだったら、それはプロパガンダでしかないと思う。

いわゆる目玉施策がここにちょっと並べてあるのですけれども、そもそも航空自由化って何なんだという体系的な整備がないと困る。LCCだとか、いろいろあるのですけれども、例えば、関空と伊丹の統合、地方空港の民営化はそういう体系の中で照らしてどうだとか、JALの破綻・再生って、ここのテーマに入るんですかとか、言い出すと何でもありになっちゃう。そうすると、航空局全体の評価になってしまう。自由化って何かということをしきりと決めないと、後でいろいろな齟齬が出てくるような気がしますので、これも要議論かなと思いました。

では、次に行ってよろしいでしょうか。

**【渡邊政策評価企画官】** それでは、第4グループの説明に進みたいと思います。

第4グループは、国土形成計画（全国計画）、新たな北海道総合開発計画の中間点検の2テーマでございます。この計画につきましては、国土、北海道、双方とも平成20年7月に計画を策定しております。この計画も手元でございます。あわせて、どちらも前回、レビューを実施してございます。国土については平成17年、北海道については平成18年度にレビューを実施してございますので、その資料も右肩に置いてございますので、参考にしていただければと思います。

それでは、説明につきましては、国土形成計画につきましては国土政策局総合計画課長から、新たな北海道総合開発計画の中間点検につきましては北海道局企画調整官から、説明をお願いしたいと思います。

それでは、順次説明をお願いいたします。

**【北本課長】** それでは、国土政策局総合計画課長の北本でございますが、国土形成計画（全国計画）の関係につきまして、ご説明させていただきたいと思います。

まず、この計画でございますけれども、国土形成計画法第6条の規定に基づきまして、国土交通大臣が案を作成し、平成20年7月4日に閣議決定されたものでございます。

評価の目的、必要性でございますけれども、国土形成計画（全国計画）は、総合的な国土の形成に関する施策の指針となるべきものということでございまして、計画策定後の社会経済情勢等の変化等にも的確に対応しながら推進される必要がある。そういったことから、国土形成計画法第7条におきまして、計画の公表の日から2年を経過した日以降に、政策評価の実施計画に全国計画を定めなければならない旨規定されておまして、それで

今回、評価を行うというものでございます。

この背景でございますが、先ほどもちょっとご紹介がございましたけれども、平成17年度に国土政策に関する政策レビューが取り上げられておりまして、その中で、そのタイミングと申しますのは、ちょうど全国総合開発計画から国土形成計画に移行するタイミングでございましたけれども、その際の実績評価結果が国土総合開発法の改正、あるいは国土形成計画法の制定とも言い換えられますが、そちらに反映されました。その評価の中で、計画策定から一定期間たった後に、計画内容の妥当性に関して点検することを政府として整備すべきということで、第7条が制定されたという経緯がございます。

したがって、評価の視点でございますけれども、2つ掲げさせていただいております。1つは、計画に示されました新しい国土像といったものが、計画策定後、的確に達成されつつあるのかという点が1つでございます。もう一つは、計画策定後の社会経済情勢の変化、これは当然、昨年の東日本大震災も含まれますけれども、そういったものがございました現在においても、総合的な国土の形成に関する施策の指針として有効に機能し得るのか。言いかえますと、現在も現行計画の内容は妥当であるかどうかといった、2つの視点から計画の評価を行いたいと考えてございます。

後者につきましては、ちなみにですけれども、これまでも国土審議会長期展望委員会の中間取りまとめとか、東日本大震災を受けて設置されました防災国土づくり委員会、これも国土審議会の下の委員会でございますけれども、提言を取りまとめていただいておりますので、こういったものを踏まえながら評価を行ってまいりたいということでございます。

評価の手法でございますけれども、それぞれの評価の視点に沿って、1つ目の視点の、計画が実現に向けて進捗しているかという点に関しましては、実は毎年、計画のモニタリングというものを実施してございます。お手元の資料、3ページ目と4ページ目にあるのではないかと思いますけれども、お付けしておりますのは平成23年度の概要、2枚紙だけでございますけれども、かなり膨大な数の指標等に基づきまして、私どもモニタリングを行っております。この体系自体も、実は3年ほどかけまして、有識者の先生方にご指導いただきながら、モニタリングの体系というものをつくってきたわけでございますけれども、こういったものの活用ということも考えていきたいということでございます。また後ほど、もし時間がございましたら、詳細をご説明させていただきたいと思っております。

それから、もう一方の視点でございます、計画は社会経済情勢の変化等を経た現在にお

いても有効に機能し得るのかという点でございますけれども、これにつきましては、先ほどもご紹介いたしました長期展望委員会とか防災国土づくり委員会の提言等を踏まえつつ、有識者の意見聴取等を通じて点検してまいりたいということでございます。

このような政策評価を通じまして、現行の全国計画の内容の妥当性について評価していきたいということでございます。

以上でございます。

【小林企画調整官】 それでは、引き続きまして、北海道総合開発計画の中間点検について、ご説明させていただきます。お手元の資料に沿って説明いたします。

対象政策でございますが、地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画について、これは第7期計画ということでございます。平成20年7月に閣議決定して、計画期間はおおむね平成29年度までとなっております。これは北海道開発法2条に基づき国が策定するものでございます。この計画そのものは、北海道の資源・特性を生かして我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るというもので、具体的に7期計画では、「アジアに輝く北の拠点」、「森と水の豊かな北の大地」、「地域力ある北の広域分散型社会」というのを目標として掲げて、多様な主体の連携・協働によって効果的に計画を推進するということになってございます。

3枚ほどおめくりいただきまして、縦長の3ページ目でございます。「北海道総合開発計画の中間点検について」というフロー図で、簡単にご説明させていただきたいと思えます。

当時の我が国をめぐる環境変化と課題、これは3つございます。それを受けて計画がつけられてございます。3つの目標と、それに対して5つの主要施策というものがございます。計画の進め方として、水色で書いてある、多様な連携・協働、投資の重点化などということが入っております。ここの主要施策のところをもう少し説明させていただいて、めくっていただきまして、7期計画の体系ということで、ピンクと緑で書かれているもので、簡単に目次風ですが、ご説明させていただきます。

戦略的目標が先ほど3つということで、開かれた競争力ある北海道の実現ということで、アジアの成長を生かした形で北海道開発を進めるということが戦略目標1でございます。それに応じて、主要施策1ということで、競争力ある自立的安定経済の実現ということで、食、観光、それから、産業の関係で施策を実施していくということを述べています。

戦略目標2が、持続可能で美しい北海道の実現ということで、これに対応した主要施策

として、持続可能な地域社会の形成で、自然共生社会、循環型社会、低炭素社会の実現を図っていくということ。

戦略目標3が、地域力ある北の広域分散型社会ということで、北海道を魅力のある地域にしていこうということで、4つほど施策を並べているということでございます。

めくっていただきまして、これら3つの目標を支えるための主要施策として、ネットワークとモビリティの向上、安全・安心な国土づくりというのを北海道において実現していくといった政策の体系になってございます。そのもとに、それぞれのところで各種施策を進めていくということが記述されているのがこの計画でございます。

1ページ目に戻っていただきまして、評価の目的、必要性でございます。7期計画本体の付記という部分で、「計画策定からおおむね5年後において計画の総合的な点検を行う」とされております。そういうことでございますので、今回、国土交通省事後評価実施計画の政策レビューにを行うことといたしました。

評価の視点でございます。7期計画の施策の進捗状況、それから先ほどピンクで言った、目標の達成状況というのをまとめて、これを踏まえて、今後の計画というものをどのように進めていくべきかということ点を点検していきたいと考えております。

評価手法といたしましては、7期計画の各種施策の進捗状況、具体的な取り組み事例の把握、これについて関連する指標を活用しながら、目標の達成状況というのを把握してまいります。それから、7期計画をめぐる社会経済情勢、策定後の変化を踏まえて、今後どのように計画を推進していくかということを検討していきたいと思っております。

検討状況でございますけれども、平成24年2月に国土審議会の北海道開発分科会で、有識者委員会でもって中間点検を行うということを決めました。分科会のもとに部会を置きまして、4月10日、第1回計画推進部会を開催し、今後、施策の中間点検を行っていくこととしております。

第三者の知見の活用ということで、今申しました国土審議会の枠組みを使いまして、さらに中間点検の中では、夏ごろに中間報告をつくって、パブリックコメント、道内自治体と意見交換を行い、最終的な報告をまとめるという形にさせていただきたいと思っております。

後ほど、後ろの方に、分科会とそれぞれ計画推進部会のそれぞれの委員の名簿も付けてございます。このような形で中間点検を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【上山座長】 いかがですか。

【村木委員】 1つ質問をさせていただきたいのですが、国土形成計画のほうですが、審議会の下に、評価を毎年、モニタリングされている長期展望委員会等があって、その中で評価されているものを個々で評価するということでしょうか。若干、何をどのように申し上げていいのかがわからなかったので、質問させていただきました。

【北本課長】 国土審議会の下に、今も長期展望委員会というのを設けておりますけれども、これは評価するために設けている訳ではございませんが、計画自体はおおむね10年の計画でございますけれども、長期展望委員会におきましては、2050年を見据えた長期展望という作業を行ってございます。その結果は当然ながら、現行計画の見直しにも活用できるだろうと考えてございますけれども、その評価のための長期展望委員会というわけではないと理解しております。

【村木委員】 続けてもう一つ。そうしますと、今日いただいた資料の中でも、進捗の状況、例えば4ページのところに、美しい国土の管理とか新たな公共——新たな公共は私も大分やらせていただいているのですが、どういうふうに評価していいかがすごくわかりづらいもの、この評価のあり方というのをもう少し検討していただけるといいのかなと思いました。

以上です。

【佐藤委員】 私もちよつと、国土形成計画については何を評価するんだろうと考えていて、例えば一つの軸として、子供の数とか人口が減少する中において、持続性のある地域を維持するという話があったと思うのですが、ただ、他方では、地域再編成とか、コンパクトシティとか、スマートシュリンキングとか、今ある地域をそのまま維持するというよりは、もう少し人口配分の再編成したらという議論も一方ではあるわけで、ですから、どういうレベルで、つまり、今ある村や町を維持していく上において、どういう政策があって、それに対してどんな効果があるのかと考えると、そもそも論として、地域の総合力とか持続力というけれども、果たしてどこまで現状において可能なのか、持続可能な地域の形成というやつですね。今置かれている状況において、この目標自体はどこまで達成可能なものなのか、そこまで検証するものなのか、その辺の相場観がよくわからないので。

【北本課長】 3ページ目と4ページ目に、モニタリングのご説明をさせていただいておりますけれども、その左側の青くなっているところでございますけれども、1、東アジ

アとの円滑な交流・連携に、持続可能な地域の形成等々、5つの戦略的目標というものがこの計画の第1部のところで設定されてございます。

そうしまして、このモニタリングにおきましては、それぞれの5つの戦略的目標の下に、さらに(1)(2)とあるかと思えますけれども、それぞれのサブ目標と呼んでございませうけれども、サブ目標ごとに1つずつ代表指標というものを設定して、評価してございませう。それが真ん中の本体といいますか、青字くなっているところではございませうけれども、それぞれの代表指標をもとに評価をしてございませう。

それからもう一つ、右側のところでございませうけれども、国民の実感のモニタリングということで、これはアンケート調査をもとに評価してございませう。

もう一つでございませうが、4ページ目の下半分のところでございませうけれども、各府省が公表してございませう政策評価指標といったものをもとに、ここでは定性的な文章表現のみでございませうけれども、実はこの水面下には、11の府省が公表してございませう586の政策評価指標をベースにしながら、このような評価をしてございませう。計画には、確かにいろいろなことが書いてございませうけれども、それぞれの達成状況につきまして、こういったさまざまな角度から、今年度につきまして評価していきたいと考えてございませう。

【上山座長】 私も、国土形成計画はなかなか難しいと思う。しかし、名前が「計画」になっているから、PDCAみたいな議論になりがちで、これは実はそもそもだれがやるのかが必ずしも明確でない計画だと思うのです。あえていうと国としてということになるが、そういうものもあってもいいのかなと思う。

政策評価は普通、責任主体があって、PDCAで管理ができる。けれども、これはそもそも管理という概念になじまない事業じゃないかと思うのです。だけど、つくることには意味があり、だれかがこれをつくり、かつモニタリングして、状況を把握して、いろいろな人に知らせる。そのこと自体に意味がある。いろいろなことが実際わかっているわけですね。

なので、あえて言うと、私は、このモニタリング自体をもっと徹底してやるのが一つのレビューの方法かと。それからもう一つは、モニタリングしてわかってきた情報、これをどんな人たちがどう使っているのか、あるいは計画そのものがどれくらい知られているかです。自治体の人とか他省庁の人たちがどれくらい、この体系とかモニタリング情報を使っているのか。「売れ方」と言うと変な言い方ですけども、「受け方」をみたほうが政策評価らしいという感じがする。だから、ちょっと冒険してみてもいいのではないかと。P

DCAという枠にあまりこだわらないほうがいい気がします。

【北本課長】 ちょっとコメントさせていただきたいと思います。確かにこのモニタリングは、実は平成19年度から21年度にかけて、いろいろな研究会、当時の政策評価会の委員でもございました筑波大学の石田東生先生などにも加わっていただきながら、体系としてつくったものでございますけれども、さらに、本日は概要だけでございますけれども、さまざまな指標を見てございますので、つぶさに分析していきたいと考えてございます。

それから、このモニタリングでございますけれども、ホームページに掲載してございますけれども、そういったものがどれだけ活用されているのかといった視点も考えてまいりたいと考えてございます。

どうもありがとうございます。

【上山座長】 それでは、いいでしょうか。

どうぞ。

【小林企画調整官】 1点、お願いなのですが、この後、政策レビューのほうは担当の先生をお決めになると伺っております。今お話ししたように、当方では、分科会で点検をスタートしているので、担当の先生が決まりましたら、できるだけ早くご指導賜りたいと思います。次の評価会前からいろいろご相談させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、個別の説明は以上で終わらせていただきます。

【上山座長】 それでは、議題は一応すべて終了ということで、あと、各委員に個別指導の担当をお願いした上で、別途皆様にご連絡が行くと思います。それは、各局と我々のほうで決めさせていただきたいと思います。

では、議事進行を事務局に返します。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、先生方のところに1枚、希望調査というので、マル・バツをつけていただくように置いておりますので、そこに書いていただければ、それを参考に、座長と相談して、担当を決めさせていただきたいと思います。よろしく願いします。

【大竹企画専門官】 貴重な多くのご意見をいただき、どうも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。

政策評価会の議事録については、先生方のご確認をいただいた後、ホームページで公開

いたしますので、後日、ご協力をお願いします。

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