

## 第10回国土交通省政策評価会 議事録

1. 日時：平成16年11月9日(火) 13:00～15:00

2. 場所：国土交通省4階特別会議室

3. 出席者

- 委員 -

(座長) 金本 良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授

工藤 裕子 早稲田大学教育学部助教授

松田 美幸 麻生総研ディレクター

森田 祐司 監査法人トーマツ パートナー(公認会計士)

山本 清 国立大学財務・経営センター研究部教授

(以下の委員は欠席)

石田 東生 筑波大学社会工学系教授

上山 信一 慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)

田辺 国昭 東京大学大学院法学政治学研究科教授

- 事務局 -

渡邊政策統括官、各務政策評価審議官、木場政策評価官 他

4. 議題

政策アセスメントの評価結果とその予算要求等への反映

RIA(規制影響分析)について今後の取り組み方針

道路行政マネジメントについて

本年度とりまとめ予定の政策レビューについて 等

---

開 会

上野企画専門官 それではただいまから第10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ありがとうございます。

なお、本日、石田委員、上山委員、田辺委員につきましてはご欠席との連絡をいただいているところでございます。前回6月に開催いたしました第9回評価会から、渡邊政策統括官と各務政策評価審議官、木場政策評価官が着任いたしましたので、お知らせいたします。それでは、渡邊統括官から一言ごあいさつをお願いします。

#### 政策統括官あいさつ

渡邊政策統括官 それでは、第10回の政策評価会を始める前に一言ごあいさつ申し上げます。本日はお忙しい中を金本会長はじめ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。また、先生方には、国土交通省の政策評価の創成期の段階からご指導を賜りまして、おかげさまで4年経過するわけですが、ほぼ形も固まってきました。各府省の中では、最も進んでいる、最も成果を上げている部類に属するのではないかと、私どもも思っている次第でございます。

きょう、4つほどテーマを掲げてご審議いただきますけれども、その例といたしまして、3番目に道路行政マネジメントということで、私どもの政策評価を実施しているその成果について披露させていただきたいと思っております。

また、前回9回に政策評価会を行いまして、それ以降2回、7月と8月に省議を行っておりますけれども、その段階で政策チェックアップ並びにきょうご報告いたします政策アセスメント、17年度の新規施策に当たりましての政策アセスメント50を行いまして、それのご報告もさせていただきたいと思っております。

また、基本計画につきまして、一部変更させていただきまして、従来の指標を若干入れかえさせていただいております。そのあたりもご報告させていただきたいと思っております。私どもとしましては、政策評価基本計画にあります4つの目標に向けて、引き続き努力していきたいと思っております。きょうの私どもからのご説明につきまして、いろいろとご指導いただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

## 議 事

- 1 政策アセスメントの評価結果とその予算要求等への反映について
- 2 R I A（規制影響分析）について今後の取組方針
- 3 道路行政マネジメントについて
- 4 本年度とりまとめ予定の政策レビューについて

上野企画専門官 それでは議事に入らせていただきます。今後の議事進行は金本座長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

金本座長 それでは、早速でございますが議事に入らせていただきます。

きょうは4つテーマがございます、まずこの4つについて事務局の方々にご説明いただいて、その後討論ということにさせていただきたいと思っております。ではよろしくお願いいたします。

上野企画専門官 まず、1番目の政策アセスメントの評価結果とその予算要求等への反映につきましては、資料1でご説明させていただきたいと思っております。

資料1でございますけれども、平成17年度の概算要求等に向けまして、新規施策を対象とした政策アセスメントを実施しております。これは、平成16年8月の省議で決定させていただいております。この政策アセスメントにつきましては、政策チェックアップ及び政策レビューで導出された課題などを踏まえまして、なるべく新規施策については真に必要な施策の企画立案を目指して、目標に照らして必要性、効率性、有効性等をチェックするということをやってまいりました。17年度予算概算要求、税制改正要望に係る50件の新規施策について評価を実施いたしております。分析事例としては2件、後で紹介させていただきます。さらに、後で出てまいりますけれども、昨年度に引き続き「国土交通省関係予算概算要求成果目標別総括表」を作成いたしまして、予算との連携というものを図っております。そして最後に、政策アセスメント表、個別の評価表においても、評価の責任者を明確化するため、課長名を明記する。これは平成16年の3月から施行しておりますけれども、政策アセスメントの評価書においても課長名を明記して、責任者を明確化したという形をとっております。

2ページ目、3ページ目でございますが、政策アセスメントの施策一覧ということで、政策目標別に50の施策を総覧したものでございます。

これにつきましては、個別には説明を省略させていただきますが、4ページ目でございます。2つの事例についてご説明したいと思います。

まず流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進でございます。これにつきましては、施策の必要性については事前評価票ではロジカル・フレームワークというもので説明しております。まず、ロジカル・フレームワークに沿ってご説明したいと思います。目標と現状のギャップにつきましては、この資料4ページにもございますように、公共用水域の環境基準達成率を見ますと、河川では改善傾向にございますが、三大湾、湖沼等につきましては横ばいで推移しております。三大湾においては60%前後、湖沼においては40%前後の環境基準達成率という状況で横ばいに推移しております。達成率の向上のためにはこういった閉鎖性水域において特に富栄養化の原因物質である窒素、りんなどを効率的に除去できる下水道の高度処理の促進が必要であると考えております。

次に、その原因分析でございますけれども、必要性の2つ目の「・」にありますように、下水道の高度処理は市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理施設導入コストが割高であるといった原因によって計画的な施設整備が進めにくいという現状の問題がございます。

課題の特定としましては、流域の地方公共団体が互いに協力しつつ効率的に下水道の高度処理を推進するために新たな施策が求められているということで課題を特定しまして、新規施策として、ここに2つ挙げてありますように広域重要水域において当該水域ごとの統一的な基本方針のもとに、関係都道府県が流域別下水道整備総合計画（流総計画）を策定する仕組みをつくるべきではないか。

2点目として、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が他の下水道管理者の負荷削減機能を肩代わりして高度処理を行う高度処理共同負担事業を導入するというところで、予算要求額としては、9,600億円の内数の中で概算要求をしております。

新規施策の効率性・有効性の中にありますように、東京湾を対象とした試算で、東京湾における高度処理費用年間約660億円のうち、最大3割の費用削減効果が見込まれるという計算結果もございます。こういったことで、効率性・有効性も認められるというものでございます。

5ページ目でございます。

既存ストックの有効活用による都市鉄道の利便の増進でございますが、新規施策の必要

性でございます。これは今年の3月の政策評価会で取りまとめていただきました都市鉄道整備のあり方の政策レビューにおいて、都市鉄道全体としては混雑は緩和傾向にあって、施策の重点を輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良に移すべきだという方向性を打ち出していただきました。それを今度は実際に新規施策に具現化するという中で、その方向性の中で具体的に考えていきますと、輸送サービスの高質化に向けて速達性の向上や移動のシームレス化など公共交通機関としての機能向上が必要であるということ、また都市鉄道は都市の発展に一定の貢献を果たしているもののみならず、まちづくりと連携した駅機能の強化が必要であると取りまとめられております。

このレビューの方向性から、他事業者との接続性が不備である、混雑時に速達性が低下している、駅周辺との一体性が欠如しているなどの問題を浮き彫りにしまして、この速達性の低下により三大都市圏だけでも年間2.4兆円の損失があるという試算もございます。

しかしながら、輸送需要の頭打ちによる鉄道事業者の投資抑制、多数の関係者の利害錯綜により具体的なプロジェクトが進まないため、これらを踏まえて新規施策として関係者の利害調整等を制度化する、あるいは異なる路線間を短絡する路線等の整備、周辺と一体的な駅整備等を支援する補助制度を創設するという一方で、予算要求額としては10億1,900万円要求しております。

新規政策の効率性・有効性としては、関係者の利害調整制度と利便増進に資する事業に対する支援制度を「車の両輪」としてプロジェクトを実現可能にしていくということで説明しております。

以上、このような形でアセスメントを50件まとめさせていただきました。今回は特にレビューとかチェックアップの結果を踏まえて、アセスメントにつながっているものを2件取り出しております。

次に、6ページ目でございます。平成17年度予算概算要求成果目標別総括表ということで、4分野27目標に対する事業費、国費をそれぞれ今年度どう要求しているかということをもとめさせていただいております。全体としては対前年度大体1.0以上の要求をいたしております。これによって、目標別にどういう形で予算を組まれているかということもアカウンタビリティの観点からということもありますし、こういう形で公表をさせていただいているということもございます。

この表につきましては、平成17年度の予算概算要求白パンにも掲載させていただいております。

以上がアセスメントについてのご説明になります。

続きまして、資料2の説明に移らせていただきたいと思います。

規制影響分析（R I A）の試行についてということでございます。資料は7ページになります。R I Aにつきましては、前回の政策評価会でも何点かご意見をいただきました。ご意見も踏まえまして、R I Aの取り組みの内部要領をつくりまして、各部局に配付しているところでございます。それについてこういった取り組みをしているかということを中心に簡単にご紹介いたしたいと思っております。

資料2に4点取りまとめてございますが、まず、今回、試行ということもございまして、政策アセスメントと評価方式及び個票を活用する、その枠組みの中で試行的に運用するというので、各局の事務負担をなるべく軽減する形で既存の政策アセスメントの中で動かしていこうという形にしております。

の「政策の効率性」を記載する欄に、費用分析、便益分析、あるいは他の手段との比較等を記載するというので、なるべく費用や便益につきましては定量的分析が望ましいと各局にも伝えております。ただし、定量的な計算のガイドライン等もできておりませんので、当面は定性的な説明でも可という形で進ませていただいております。

3番目に、「その他特記すべき事項」を記載する欄に、可能なものについては規制を見直す条件、レビューを行う時期などを記載する。法律などでは、レビューを行う時期が例えば、施行後5年後に法律の見直しを検討するということが明記されているものがありますので、その場合には、そのとおりこの覧に記載するか、あるいはそのような規定がない場合は新たに書くことも考えられるというように考えております。

でございますが、今年度は試行的実施ということもあって、次期通常国会法案及び今年度に改正が予定されている政令案で規制にかかわるものの制定または改正に際して行うという形で進ませていただいております。省令、告示につきましては、手続的なものが非常に多いでございますので、今回は法律、政令という形の中で実際に規制を新設改定するものにつきましてR I Aを試行するという形で考えております。

8ページ目でございますが、これは実際の記載要領例です。政策アセスメントの記載票に、これまでご説明申し上げましたことについて、アンダーラインの部分を追加して、各部局が記載していただくという形で進ませていただこうと考えております。

資料10ページになります。これは、各局に配付しました規制影響分析（R I A）の試行的実施に関する実施要領でございますが、これについて簡単に前回の政策評価会でご指

摘いただいたことに対してお答えするような形で補足説明をさせていただきたいと思いません。

まず、前回の評価会ではRIAについて実施プロセスをどうするかと。通常の前年度要求のプロセスとは違った形で考えないといけませんという指摘、2点目はプロセスの管理をどの部署が行うのかということ、3点目は最低限コンプライアンス・コストの部分に関して、社会的負担を明らかにする観点で定量的に示すべきではないかというご意見をいただきました。この点について補足説明させていただきますと、まず実施プロセスにつきましては、10ページの(2)の評価結果の公表時期という記述がございます、そこにアとイというのがございまして、まず法律の制定・改廃により設定・改定される規制につきましては、当該法律の閣議決定後速やかにこのRIAを公表するという事にいたしました。政令の場合はイで、政令の制定・改廃により設定・改正される規制につきましては、パブリック・コメント手続における意見の募集時に公表するという事にいたしております。これによって法律であれば国会の審議までに案を公表する、政令であればパブリック・コメントの手続中には少なくとも案を公表するという事で、国民のご意見をいただくときにはその案を公表するという事を果たしているつもりでございます。

それから次に、プロセスの管理でございますが、プロセスの管理につきましては、11ページ目の(3)実施体制のところがございます。法律・政令改正で規制に係るものについて、担当課において個票を作成し、先ほど申し上げました(2)の時期までに政策評価官室に提出することとして、政策評価官室はこれらの評価書を取りまとめて、速やかに公表するという事にいたしました。

それから、RIAの作業依頼に当たりまして、法律・政令のスケジュール管理というものも必要になってまいります。これにつきましては、官房総務課に協力依頼いたしまして、官房総務課は作業依頼を各局法令担当にも回付し、各局政策担当と連携するよう依頼する。政策評価官室においてもスケジュールを把握していくという形で、なるべく漏れのないような実施体制を組んでおります。

それから最後のコンプライアンス・コストの定量化の問題につきましては、11ページ目の(4)分析項目というのがございます。分析項目のところの分析コスト、社会コストにつきましては、「国民等への負担について影響の帰着先を特定しつつ、想定され得る負担の要素を可能な限り列挙するとともに可能な限り当該負担を定量化し推計する」ということで、可能な限り各局には定量化推計をお願いするという形にいたしております。

こういう形で、平成16年10月1日からRIAについては試行を実施しまして、17年3月31日までの間に、試行結果を踏まえて、また必要な検討を加えるという形にいたしております。

13ページ以降はRIAの「規制改革・民間開放推進3カ年計画」の閣議決定の参考文書等でございます。

以上でRIAについてのご説明を終わらせていただきます。

あと、お手元に政策評価レポートの冊子を配付させていただいております。これは6月9日の政策評価会においてご意見をいただきました政策評価年次報告書案の総論部分、本編の部分だけをレポートとして印刷いたしましたものでございます。今回は関心のある方にも広く読んでいただくという趣旨から、独立行政法人国立印刷局からも印刷いたしました。

続きまして、道路行政マネジメントについてでございますが、政策評価につきましては、評価結果の予算要求等への反映など、行政マネジメントを積極的に取り入れていくことが必要だと考えておりますが、その一例として、達成度を評価して次の行政運営に生かすマネジメント・サイクルの構築に積極的に取り組んでいる道路局から新たな成果がございましたので、ご説明させていただきたいと思っております。

大庭企画専門官 道路局の企画課の道路事業分析評価室で企画専門官をさせていただいております大庭と申します。資料3に基づいて簡単にご説明をしたいと思います。

まず道路局であります。今、上野企画専門官から話がありましたように、道路局としてこの評価あるいはマネジメントを積極的に取り入れていこうということで、昨年4月に当室、道路事業分析評価室というものが設立されて取り組んでおります。この政策評価会、親会では初めてでございますけれども、今年の冬、懇談会のときに、一度前室長のほうからお話をさせていただいたと思っております。その後幾つか進捗がございましたので、ご紹介をしたいと思います。

1ページ目に載っておりますのは、もう当たり前と言ったら当たり前なことです。課題がまだ残されている中で、今までやってきたやり方、整備効果と期待の間でギャップが生じているのではないかなどの課題、そういったものを踏まえて、道路行政で成果を重視して、ユーザーが満足する道路行政に転換するという大きな目標を掲げておりました。そういった中で、四角で囲んだ部分にありますような3点を方向性として掲げ、一つは目標を掲げてその取り組みを事後に評価するというので、業績測定、あるいは政策チェックアップといった部分に近いところがありますが、事後の評価をちゃんとやって、その結果

を行政運営などに生かしていくというのを志向いたしました。

二つ目として、そういった中で単に評価をするというだけではなくて、本省各課並びに地方整備局、国道事務所に至るまで、みずからの仕事をチェックして、常に考える努力をしようじゃないかということ。

三番目はそれを裏づけるデータを重視していきたい、生活実感に合った説明をしていきたいという説明責任の問題、こういったことを目標として掲げておりました。

1枚めくっていただきまして、道路行政マネジメントの転換と書いてありますが、昨年以降取り組んでまいりました中に、15年度は業績計画書というものを初めて出させていただきましたが、16年になりまして、下の絵に書いてありますように、15年度の業績計画書で宣言をした目標をどのように実施したのか、達成度がどうだったのか、反省点は何か、次にどう生かしたらいいのか、下の絵にあります今度は15年度の達成度報告書と16年度の業績計画書、これは合作といいますか、両方合わせて項目ごとにまとめておるのですが、それを作成、公表させていただきました。今年の6月でございます。それで、実物は既に先生方にはお手元に行っているかと思えますけれども、例えば渋滞を減らすとか事故をなくすといった項目ごとに幾つかの指標を立て、そういった目標がどうだったのか、全国値のみならず、都道府県ブロックや、指標によっては工事事務所、国道事務所レベルまで掘り下げた実績をチェックして、反省点を見出しているという形で、マネジメントが一巡したという形になっております。我々の反省点といたしましては、やはりこうした一巡するという中で、次にどう生かしていくかというのが非常に大事だということがわかってまいりました。

1枚めくっていただきまして、本省のほうでチェックをしている指標はそこに書いているような17でございます。そのうち、2番目にあります路上工事時間につきましては、ちょうどいい形で政策レビューというテーマと同じものがありますので、後ほど担当課のほうからお話があると思います。このように、成果をチェックしてやっていってまいりました。

最後にもう1枚めくっていただきまして、こうした反省から我々として何が大事だと考えているかという、大きく2点ございます。

一つは、死傷事故率や渋滞損失時間を減らすといった大きな政策、マクロレベルの目標をどういうふうに関実に取り組みを行っているか、具体的な政策や事業を行っている、ここでは現場と書かせていただいておりますけれども、事業課でありますとか、あるいは地

方整備局、国道事務所に至るまでどのようにそれを実践していくのかというのが課題だということを強く認識しております。

二つ目といたしましては、ではそういうふうな応用とか実践を行っていくに当たって、どういうふうに効果を確認して、どういうふうにフィードバックをしていったらいいのかというような仕組みづくりや、あるいは数多くありますいろいろな先進事例をどのように共有して、ほかの人がやっていることをまねて、あるいは自分に合ったように改良しながら、取り組みを広げていくかといったことが課題になってくると認識しております。そういった中で、下にいわゆるロジックのフレームワークがありますけれども、インプット、アウトプット、アウトカムの流れの中で、例えばこういったところにインプットしていったらいいのだろうかとか、あるいは実際にインプットからアウトプットを出すまで、どういうふうに効率的にそれを実施していったらいいのだろうかということを、従来から、一番最後のアウトカムのところに書いてあります事業効果を確認して次にフィードバックするといった政策チェックアップの流れの中で取り入れていくか、それを現場までどういうふうに広げるかといったところを重視した年にしていきたいと思っております。

なお、これもさきに皆様のお手元にお配りしておりますけれども、そういった取り組みで、例えば「日経コンストラクション」が、5回連続で現場での取り組み、本省レベルでどのように行っているかといったものは広くなされておるのですが、それぞれの現場レベルでどういうふうに工夫をして、それを実際のマクロの数字にどう積み上げていこうとしているのか、上流と下流といったら何ですけれども、そのつながりのところをどうしていくのかといったところを鋭く突いていただいておりますので、これは送られていると思いますので、ぜひごらんになっていただきたいと思っております。

簡単ですけれども、以上、説明を終わります。

金本座長 それでは、これまでのところで、ご質問、ご意見をお願いしたいのですが、一応分けてやっていただきたいと思います。

まず最初に、1の政策アセスメントの評価結果とその予算要求への反映についてというところについて、ご質問、ご意見ございましたらお願いをいたします。資料1のA3までのところということです。

松田委員 2のところは少しかわるのですけれども、前回もあったと思うんですが、かなり質が高くなってきていますよね。同じ評価をするにしても、あるいは指標にしても、あるいは事前の必要性の説明にしても、最初のころはほんとうに必要性があるから必要性

があるみたいなトートロジーに陥っていたのが、やはり皆さんとても習熟度が高まってきていると思っています。今回の新規施策の必要性のところなんか、かなり当初のころと違ってきていると思います。前回のときにも、懇談会だったのか評価会だったのか、記憶がないのですが、そういう質の変化を何か一度整理されてはどうですかというご指摘をしたかと思っています。例えばチェックアップのほうの指標でいえば、それが非常に顧客指向になっているとか、あるいはアウトカム指向が幾つ増えているとか、それからこういうアセスメントの中身も、アセスメントの中身の評価をそういう意味でするのは難しいかもしれませんが、ロジカル・フレームワークとか、ロジカルな考えのレベルが上がっているみたいなことをやっていくことによって、全体のほんとうの質が上がっていくのではないかなと思います。

それと関連してちょっと質問ですけれども、そういうトレーニングといいますが、研修とか、人材育成をどうやっていらっしゃるのか。レポートの32ページには、研修をしていますという記載はあるのですが、これを見る限りでは、多分、国交省ではこういう政策評価を仕事に使っていますというような講義が中心で、いわゆる目標管理だとか、ロジカル・シンキングだとかというスキルベースのトレーニングがどれくらい行われているかちょっと見えないので、その点の実態を後で教えていただきたいというのが一つです。

それと、これもアセスメントとは直接リンクしないかもしれませんが、同じくレポートの50ページに、政策群としての予算執行、あるいはチェックの仕組みに政府全体で取り組んでいらっしゃるというのがあって、10のうち国交省は8つもかかわっていらっしゃいますね。このアセスメントの項目の中で、そういう政策群と関連するのがどれで、ほかの省庁との関係がどうなっているのかというのは、国民から見ると国交省だけ見ているわけではないので、リーダーである国土交通省がもう少しそういうところも配慮したコミュニケーションをしていただけるとすごくわかりやすいのかなというふうに思いました。具体的にどうしたらいいかというのはちょっとわからないのですが、一般的に国民から見て感じるという意味でのコメントです。

上野企画専門官 ありがとうございます。先ほどロジカル・フレームワークなどの職員のトレーニングという点につきましては、若干オン・ザ・ジョブ・トレーニングみたいな形になっておりまして、政策評価のためのトレーニング研修は特段まだ設けていない状況でございます。ここに紹介しておりますような国土交通大学校における研修のような形で、政策評価のそもそも論を研修するということはございますが、具体的な、紙に評価書

を書くということにつきましては、その時期にきたらそれぞれ評価官室と各局との協議の中でつくっていくという形になっております。

それから、実は政策群の評価をどうするかというのは、これから総務省なども含めて、政府全体でどうするか、具体的に協議が始まったばかりでございます、政策群の評価は各省にかなりまがりますので、その中でどうするかということは、国土交通省としてもご意見をいただきました国土交通省とのアセスメントの関係とか、そういったことも念頭に置きながら、きちっと意見を言っていきたいと思っております。

安部政策評価企画官 一つ、どれだけ評価が進んできたかという話でございますが、それでいくと、ちょっとまた次に説明させていただきたいと思うのですが、18年に行政行動の改革というのをレビューでやるようになっております。その中で、成果主義でありますとか連携でありますとか、アカウンタビリティでありますとか、そういうのがどれだけ進んできたかというのを評価するようになっておりますので、その中で、また考えていきたいと思っております。

渡邊政策統括官 2点目になりますか、今の政策群の評価の話ですけれども、実は10月中旬に総務省主催で政策評価のフォーラムをやったわけですけれども、その場でもやはり、個別事業なり個別の施策の評価というだけでなく、よりまとまったトータルな政策目標に合わせた評価ということが必要ではないかという指摘がありまして、方向としてはそういうのはますます重要になってくるのではないかという感じがします。そういう各省の中では、そこに書いてありますように、国土交通省はおかげさまで最も進んでおるのではないかとと思っておりますし、これまで14年度、15年度とレビューという形でかなりトータルの評価を行っておるわけですけれども、それもおかげさまで、各部局の努力もありまして進んでいると思っております。きょうまたご報告させていただくのも、16年度の政策評価ということで、そちらについても、できるだけいいものになるように、またいろいろとご指導いただきたいと思っております。

そういうことで、ちょっとダブるのですけれども、政府全体としては、まだ今までは個別の行政政策の評価というのに力がいっていましたが、方向としてはそういう大きくくりの政策についての評価が必要になってくるという方向にだんだん動いていくと思っております。

それと、あと、各省にまたがっているような政策につきましては、総務省のほうで行うということで、それは幾つか出ております。まあ、それは比較的、内容的にも大きくくり

なるということだと思います。

金本座長 そのほか何かございますか。

森田委員 現状の流域別下水道整備総合計画を資料1のように、こういう新しいものをやりますと決められて、それについては、その前の政策アセスメントの目標からいくと、政策目標15の「良好な水環境への改善」と連携されています。それに応じて新規施策としては、下水道事業費が9,600億円ということが理解できます。しかし、それがこの6ページの概算要求のところ金額の関連が分からなくなります。多分この目標15のところ、何らかその9,600億円と関係がわかるような金額が入ると、この新規施策が非常に効率的なものだから、概算要求額が前年度に比べてここが下がっているのはこういう新しいことを考えたからですよという形で、一連の情報を関連づけて説明ができていいと思います。

上野企画専門官 ご指摘のとおり、流総計画の見直しの、下水道の高度処理につきましては、目標15の中に入れておりまして、水質保全上重要な地域における水質を改善するということで、チェックアップでも目標15の中に位置づけておりますが、こういう目標別の中で、さらに政策アセスメントによって新しく新規要求するものについて、もう少し明確にわかるものがあるといいのですけれども、この表では完全にご説明しきれっていません。ただし、予算概算要求の白パンの中においては、下水道高度処理負担事業は、新規施策要求の一つに位置づけられておりまして、他の施策とは違って政策アセスメントいたしましたという印をつけることで明確化しております。そういう意味では予算の概算要求の白パンでは、少し位置づけを変えております。

森田委員 6ページの総括表は、たしか昨年度からおつくりになって、目標別の予算額をこのように整理されているのは非常にいい取り組みだと認識しています。もちろんその過程で非常にいろいろなご苦労があって、予算を目標別にどういうふうに分けるのか難しい問題が多くあるということは重々理解しています。その上でなお、全体の関連性をどのように説明するかは、今後の検討課題として挙げていただければと思います。

金本座長 民間企業にとっては、もうちょっと、非常に単純な管理会計システムがあれば終わりという世界だと思うので、そんなに難しくもないし、やり始めたらそんなに金がかからないのではないかと思います。原局との項目の調整みたいなものものすごい時間がかかるかもしれませんが。

松田委員 コードさえつけてしまえば。

金本座長 そうですね。

松田委員 コードのつけ方で多分もめるのでしょうか。

安部政策評価企画官 事業の目的は一つではないものが多い。事業の目的別に、それを何かアロケーションみたいな格好で割り振ると、あまりにも作業が大変になるのでわりきってどこか一つの目的にすべての事業費を入れるという作業をやっているのだと思います。

金本座長 あと、このアセスメントと事業評価との関係というのは、何か事業評価の前段階の一例みたいなものが、アセスメントの付属資料に出てきているみたいな、東京湾の試算の例が出ていますが、こういう仕組み全体としてどういうふうに戻っているかという見取り図というのはあるのですか。アセスメントのところのわりと大きな枠で、その後事業評価をやったりやらなかったりというところですが、それはどう回っていくのかというのは……。

上野企画専門官 まず、下水道の660億円のうちの3割のコスト削減というのは、この高度処理の閉鎖性水域でどう進めるかという研究会を下水道部が設置しておりまして、その研究会で、75ぐらいの下水道処理場で排出枠取引のような取引があった場合に、どれぐらい経済コストが軽減されるかという試算をしたものです。この事業については、たまたまそういう研究会による試算結果があって、それを効率性・有効性の中でアセスメントの中に説明できたものでございます。実際の個別事業の評価になりますと、今度は予算要求が認められますと、個別事業の箇所づけを行い、仮に東京湾において高度処理負担事業の箇所づけがなされましたら、それに対してのB/Cというものが算出されて新規採択時評価という形につながっていくというふうに考えております。メカニズムの流れとしてはそういう形になっております。

金本座長 あと、フィードバックがあるともう一段という感じになると思います。

ほかはよろしいでしょうか。

山本委員 一点だけです。道路行政マネジメントについては、非常に画期的な試みだと我々も思っているのですが、資源の配分、いわゆる事業所といいますか、工事事務所間にどういうふうにそのインセンティブといいますか管理をされるのかということです。競わせておられるというのは非常にいいことだと思うのですが、頑張った事業所には例えばこういうふうなことをやっていますとか、何かそういう具体的なことをお考えなのかどうかというのを、ちょっとお聞かせいただきたいと思います。

大庭企画専門官 お答えいたします。これは取り組みが始まったばかりで、それを広

げていくところで今、苦労しているところなのですが、まず一つ、課題が起きているのが、そして対処しているのが事務所、地方整備局ということですので、そこで工夫した事例をいろいろ紹介をしていくといったところで、どこどこ事務所はこんなことをやっているというのをフィードバックしていくというのが、今、一番のインセンティブになっているのではないのかなと思っています。そういった意味で、先ほどご紹介したような取材などを受けた場合には、こういうところでこういうおもしろいことをやっているよというのを紹介することによって、それがインセンティブになっているのではないのかと思います。

あと、予算との関連づけにおいては、やはり課題が多いところを対処していくというのが当然先ほどの事業評価との関係もありまして大きいですから、例えば渋滞の量が多いところはこういった分野にあるのかとか、事故が多発しているところはこういったところにあるのかというような解析の仕方がある程度標準プロセスとして皆さんにお渡しをして、それに基づいてマネジメントのヒアリングなども地方とさせていただきながら、進行を今、しているというところでございます。

金本座長 3番目のテーマに入ってしまいましたが、1番目のところがもうこれでもよいのでしたら、次のR I Aのところに入らせていただきたいと思いますと思うのですが、何かございますでしょうか。まだ始まっていないので、あまり.....。

上野企画専門官 本来でしたらきょうは、実例でご説明できたらよかったですけれども、まだ実例ができていないものですから。

金本座長 ちょっときょう、実は授業でR I Aを外部の人にやっていただいたりしたのですが、それで、イギリス型、アメリカ型とあって、両方同じ面というのもあるのですが、両方同じで日本のこの仕組みでないのは、十分なコンサルテーションのプロセスですね。パブリック・コメントが日本では二~三週間、特に一番最後の段階でやるだけといったのが多くて、都市計画畑では、先行的に準備段階から何度もそういうことをやられておりますが、規制関係のものというのは、当然規制を受ける方々がいらっしゃって、その方々との対話をより合理的にしていくツールとして使われているという面が非常に大きいので、最終段階の大案のところへポンと出して終わりみたいなのは実はあまり意味がない仕組みだといったことがございます。まあ、もう少し早い段階でラフなやつを項目等々とか、ラフな推定値でお出しして、民間側とのディスカッションをしていくといったことが重要なと思っております。

あと、アメリカ型、イギリス型があるのですが、アメリカ型はちょっと今の日本の行政

のマンパワーでは無理という感じでした、二百～三百ページという大きなもので、大体アメリカですと、以前経済官庁ではないところがエコノミストをたくさん雇ってしまって、環境省あたりは100人単位で、ドクターを持っているエコノミストがいるといった感じになっているらしいです。そういう人たちがやっていますので、これを見て、こんなのをやらなきゃいけないと思ったら沈没しちゃうということです。イギリスはどうも現場の行政官の人が少し勉強して、10ページぐらいのシンプルなものをやっているといったことのように。そういうものでもあると役に立っているというのは、そういう民間とのコンサルテーションのプロセスがかなり長くて、100回とか200回とか会合を持つといったことをやっている。その中身に当然文句がいっぱいあるでしょうから、文句がある人は自分からデータを出しながら議論をしていくといったことをしているといったことがあります。そういったことも考えてみればと思います。

工藤委員 イギリス型の場合、コンサルテーションも官僚さんが直接やっているのですか。いわゆる窓口的な……。

金本座長 コンサルタントを雇うことも多いようですね。

工藤委員 アメリカは知っているのですけれども。

金本座長 そのほか、よろしいでしょうか。

工藤委員 私も、RIAは以前、経済産業省さんのほうの開発調査で一緒にやったことがあって、当時ヨーロッパの国々と、特にヨーロッパの場合には前もちょっとお話ししたと思いますけれども、EUとの関係で、結構一緒に、同じペースで始まっているというところがございまして、調査をさせていただいたのです。そのときも一番感じたのは、今、座長がおっしゃっていた民間とか利害関係者との調整のプロセスに使われているという感じで、やっぱりこれをやること自体よりも、その対応のプロセスがかなり重要であるということを感じました。私の場合、イタリアをやったのですが、イタリアの場合にも、もう既に実施されていますが、イタリアはイギリス型とアメリカ型と融合させた感じで、さすがに200人とかそういう単位でエコノミストを雇うお金もない政府ですので、中立のオーソリティみたいな団体をつくっていて、そこに官僚とコンサルタントとエコノミストを新規に雇う、あと学識経験者ですね。それが各省と協力してRIAをやるというスタイルになっているので、どちらかという中間形態かと思いますが、やっぱり一番重要なのは、その対話プロセスだという感じは私も知っています。

それから、やっぱりそういう意味では、どのぐらい時間をかけて一つの調査をするのか

というのが結構問題なのかなと思っておりまして、その辺については、これから始める感じだと思いますけれども。だから今の段階ではやはり総務省とか全体的なところが先行しているかと思いますが、あまり印象で物を言っただけとはいけないのですが、私の印象では、規制のインパクト分析と言っても、どういう種類の規制かとかによって随分変わってくるのですね。だから、国土交通省が扱っているようなもののR I Aと、経産省がやっているようなものとはおのずと今後変わってくると思うので、エネルギー問題とか、ここに書いてあるのが、わりとベーシックなバージョンだとすると、いわゆる国土交通省バージョンみたいなのがおのずと出てくるのかなという気がするのですが、その辺、何か今の段階でお考えになっているのか、今後どのぐらいの日程でこれを実施されていくのか、今後の状況とかを、もし教えていただければと思います。

上野企画専門官 R I Aにつきましては、政府全体で年度内に試行するという全体的なスケジュールがありまして、それに基づいて国土交通省も年度内の試行ということで、10月1日から始めたばかりでございます。その後は、その試行期間が年度内に切れるか、あるいはもう少し試行してからになるかわかりませんが、その本格的な制度の導入につきましては今後の議論になっておりまして、政府全体の中でどうするかという議論が行われるものと考えております。確かにおっしゃるとおり、国土交通省と経済産業省でおのずとR I Aの仕方が変わってくるというのはおそらくそうだと思います。感じているところを素直に申し上げますと、国土交通省は特に安全面、人命にかかわることが結構多いものですから、おそらくそういった人命にかかわる部分をどういうふうに計算するのかとか、具体的に定量的な計算をし始めると、大分役所によって内容が変わってくるのかなというふうには考えておりますが、今、アメリカの事例、政府の事例等をいただきまして、いろいろ勉強させていただいている状況でございます。

渡邊政策統括官 逆に質問させていただきたいと思います。とんちんかな質問になるかもしれませんが、日本の場合、新しい政策とか規制をやるという場合は、調査は別としても、国のレベルでも、地方自治体のレベルでも、大体何らかの委員会のようなものをつくって、そこに学識経験の方々やあるいは利害関係者なんかも入っていただいて、かなりの議論をして、その上で一応方向づけを定める、そしてどうも私の偏見かもしれませんが、最後のとどめのような形でパブ・コメをやるというような感じがしているのですけれども。ちょっと言い過ぎかもしれませんが、要するに手順は相当踏んで、さらに念を押しているという意味で申し上げているのですけれども。先ほどのヨーロッパの例とい

うのは、イギリスあたりはどういう形、日本と大分違うのかどうか、そもそも利害調整のプロセスなり対応のプロセスそのものがR I Aとしてあってスタートしているのかどうか。その辺、ちょっと質問の仕方が悪いかもしれませんがけれども、もしよろしければ教えていただきたいと思います。

金本座長 日本の審議会方式というのがそのままの形である国ってあまりないのではないのでしょうか。もっとオープンなところはオープンだし、オープンでないところはオープンでなくやっているという中途半端なというか……。

渡邊政策統括官 日本が中途半端ということですか。

金本座長 半端にオープンで、ここの中に入っている人は、業界の関係の主要なところは入っているのだけれども、入っていない人がいて、そういう人たちには情報が与えられず、最後にバツと出てきてとかという感じで怒っている人も多いとかという状況にある。

工藤委員 あと、自治体なんかで政策づくりのときに、各界団体者とかが入っている審議をするとか、最近だと、政策評価もいろいろ団体の代表みたいな人が入っているというパターンとR I Aとは若干違うと思うのです。というのは、R I Aの場合には、結構インパクト分析の途中の経過というのが相当専門的な分析を必要とするので、例えばそういう数値評価の段階のすべてをオープンにしたからと言って、必ずしも一般市民がわかるかとか、それに興味を示すかという問題と、直接は利害関係者、例えばほんとに、今、規制が何か新しくつくられようとしている部分でビジネスをしている人が、自分のビジネスの活動にどれくらい影響を受けるかという点で非常に興味を持っているパターンではかなり次元の違う話なので、多分一般的な自治体なんかとはかなり性格が違うだろうという気はするのです。

それからR I Aのもうちょっと一般的な話で言うと、そもそもそういった生産活動の市場がどれだけ影響を受けるかみたいな分析になってくると、直接一個一個のビジネスをしている人に限らず、消費者もある一定の関係を持ってくる。ただそれは分析途中で一般市民が消費者として何か文句を言うとか、そういう話にはなりにくいので、したがって、例えばイタリアの場合だと、やっぱり最後になってしまうのです。だから途中はかなり専門家とかエコノミストとか、そういう人たちが分析に加わりますけれども、それがオープンになるのは、一応その報告書ができてからですね。普通はどちらかという日本型に近いのかもしれないのですけれども。ただ、その途中で直接の利害関係者がいろいろなところで参加できるような委員会というのが用意されているということです。だから、どちらか

という折衷案なのかもしれません。

金本座長 あと、一般消費者がRIAを読むかという、これはまずあり得ない話で、どうやっているかという、一般消費者を代表するような団体がいろいろあって、そういうところがアナリストを抱えていて発言をしているというのが多いですね。日本の場合は、全部素人に説明しなきゃいけないというスタンスが多くて……。あまりこれを言っているとあれですが。(笑)

国会等に説明しなきゃいけないところはいわば素人に説明するというスタンスですけども、素人でわかることというのはもちろんありますし、最後のところは素人にわかるような説明をしなきゃいけないのですが、途中のところは、アメリカですと、議員のスタッフがいてやっているということがありまして、何でもかんでも素人に説明しなきゃいけないという議論はやっぱり無理という感じがあります。ただ、やさしいことを難しく説明する傾向がありますので、それは避けるべきだということもありますけれども。(笑)

あと、RIAについて重要なのは、公共事業、国土交通省は公共事業の評価をずっとおやりになっていて、それなりの経験があるのですが、それと非常に違うのは、1件1件カスタムメイドなのですね。同種事業が100あって、マニュアルを一つつくって大体同じような格好で評価するというのはまずなくて、一つ一つ問題がすごく違うものですから、最初から考えていく必要があるということで、アメリカのOMBのガイドラインでも、そこそこにプロフェッショナル・ジャッジメントが必要だというのが書いてあって、あまり今の日本の風潮にそぐわないのですけれども、何か客観的な基準があって、そのマニュアルどおりやれば答えが出るというふうなことを期待されると困るというものだというご理解をいただきたいという感じがあります。

そのほかに何かございますでしょうか。

それでは、山本さんから既に出ましたけれども、道路行政マネジメントについて何かございますでしょうか。

上野企画専門官 事務局から一括して説明するところ、政策レビューについてまだご説明しておりませんので、もしよろしければ、4番目のレビューについてご説明させていただきたいと思います。

金本座長 じゃ、それをすみません、お願いいたします。

安部政策評価企画官 政策評価企画官の安部でございます。本年度取りまとめ予定の政策レビューについて、資料4で説明をさせていただきます。

まず、政策レビューの、テーマの追加のご報告でございます。これは、前回の政策評価会でご審議いただきましたテーマを正式に7月30日の大臣が出席されている省議で決定をいたしました。前回ご審議していただいた案のとおり決定をしたということで、ご報告をさせていただきます。

資料の2枚目に、今回追加いたしました11テーマも加えまして、今までのテーマとともにまとめております。網かけをしているテーマが今回追加をした11のテーマになります。13年度に決めましたテーマと比較して、かなり大きなテーマが追加できたのではないかと考えているところでございます。

次のペーパーが、今年度の取りまとめのテーマでございます。追加した一番下の今後の物流施策のあり方も含めまして、5テーマについて現在取りまとめを行っている最中でございます。今年度も注意事項がそこに書いてありますが、特に5点、評価のタイミングを柔軟的に対応するという、また早い段階から原局と評価官室と協議を行うということ、それからレビューを実施する必要性を明確にして評価を実施しようということ、それから政策の改善等を念頭に置きながら評価をやるんだということ、それから評価の透明性を確保するために分析の根拠となるデータなどをちゃんと示すというようなことを特に注意をして、現在、評価を進めているところでございます。

進捗状況でございますが、テーマによりましてかなり進捗にもばらつきがございますが、事務的にはおおむね評価のデザインを終えまして、分析を現在実施しているというところでございます。5テーマ中4テーマにつきましては、有識者の委員会を設置して評価を行っていくということを考えておりますが、2テーマについては既に委員会を設置済みですし、また残りの2テーマについては、11月中に設置予定というような状況になっております。

次に、A4の横長のペーパーで、16年度の取りまとめの政策レビューの一覧表をつくっております。テーマ別に評価の目的、必要性、評価の視点、それから進捗状況等についてまとめております。本日、原局のほうから出席いただいておりますので、簡単に原局のほうから、5分間程度、これらにつきまして説明をさせていただきたいと思っております。それでは、この表に基づきまして、航空局のほうからお願いします。

谷口専門官 航空局航空事業課の谷口と申します。本日はよろしくお願いいたします。

政策レビューのテーマの、国内航空における規制緩和というテーマについてご説明させていただきます。

ここはおさらいということになります。国内の航空運送事業につきましては、従来かなり厳しい規制をしております。例えば旧 J A L であれば国際線と国内幹線、A N A であれば国内幹線及びローカル線、旧 J A S であればローカル線というふうなすみ分けをかなりやったり、あるいは需給調整規制ということで、一定以上の需要がなければ、その会社しか入れないという形で一社の独占体制であったり、またそれをだんだん緩めまして、ダブルトラック、トリプルトラックと申しておりますが、二社、三社と増やしていったりというふうな参入規制をだんだん緩和してきていて、平成 1 2 年度になりまして、需給調整規制を撤廃いたしました。ただし混雑している空港などにつきましては、事業としての参入は自由にできても、飛行機が物理的に入る時間的なスポット、スロットというものがございませんので、羽田空港、成田空港、関空、伊丹などの混雑空港については許可制という形になっております。

また、運賃規制につきましては、従来認可制ということで、これも総括原価主義という考え方のもと、実際に幾らかかりますかという原価を積み上げて、もうけ過ぎてはいけませんという形で、かなりきっちり規制で決めていたわけですが、これだとなかなか価格面の競争が進まないということで、国内航空運賃につきましては、事前に届け出が行われた内容について、利用者に対して差別的な取り扱いをしていないか、あるいは社会経済事情に照らして、極端に高く取り過ぎていないかとか、そういうふうなチェックをして、どうしてもこれはおかしいというものについて変更命令を行うというふうな規制に緩和しております。これは、平成 1 2 年の 2 月から行われているわけですが、それがその後、所要の成果を挙げているかということの評価して、問題点を検証していくということが今回の評価の目的・必要性でございます。

評価の視点でございますが、まず利用者重視行政ということで、利用者の利便の増進につながったかどうか、また航空会社の経営の効率化に寄与したかどうかというふうな点、またこれらの点をチェックいたしまして、現行の政策を推進することが引き続き妥当か、あるいは改善すべき点はないかということ視点をしております。

このような考え方で、まず先行しまして、当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会というものを今年の 2 月から 9 月にかけて 6 回ほど行ってございまして、審議をしていただきました。ここで何をテーマにしていたかということですが、国内航空については、路線の 6 割が羽田空港発着でございまして、またその羽田空港が非常に人気が高いものでございますので、スロットが足りないということで、新規に路線を張りたい場合も、

スロットがないということが制約となって、競争が必ずしも十分に進んでいないのではな  
かいというふうなことが従来より言われておりましたものですから、今後、平成21年ご  
ろに羽田空港の再拡張事業というものが完成した場合には、スロットが1.4倍ほどに増加  
することによりまして、そういうふうなハード面での制約が相当程度解消するというこ  
とであります。それまでの間、ただ放置しておくわけにもいかんだろうということでご  
ざいまして、平成21年ごろまでの間でも、現在のハードを利用しまして、より競争性が高  
い環境をつくることによって規制緩和の効果というものを拡大することができないだろ  
うかというテーマで議論をいたしました。

これでいろいろとスロットあるいは路線というものに関してのご意見をさまざまいただ  
いているわけですが、これはこれからということになります。路線とかスロッ  
トという観点からは、かなりご意見をいただいているわけですが、例えば運賃というもの  
についてはまだ検討が十分に行われていないということがございます。また、運賃以外に  
も会社という観点から見た場合に、その会社の経営状況とかいうものを分析してみて、ど  
のような変化があったかという観点の検討もまだでございますし、また規制で直接的に対  
象としております路線であるとか、運賃であるとか要するに条文に出てくるような世界か  
ら離れた世界、例えばマイレージとかいろいろなものがございますが、こういうものにつ  
いても、まだ検討が十分行われていませんので、この部分を対象にいたしまして、有識者  
の方々のご意見を今月から来月にかけてお伺いをして、報告をまとめていきたいと思  
っております。

その際でございますが、航空というものは年間1億人近くの方にご利用いただいで  
おまして、非常に生活感がある分野ということでございますが、その分当然ながら、わか  
りやすい内容でなければこれはおかしいでないかというご批判を真っ先に受ける分野  
でもございます。したがって、客観的な統計指標で実感をもっといただけるようなデー  
タをもとに議論を進めていきたいと考えておりますが、最近、航空の世界では、9・11の  
同時テロ以来イレギュラーなことがかなり発生しておまして、テロの後にはSARSがあ  
ったり、最近だと燃油価格が急に上昇したりとかいうことで、かなり統計を淡々と見て  
いくだけではバイアスがかかっている可能性がございますので、このあたり、有識者  
の皆さんにそういう点について留意していただきながら分析をしていきたいと思  
っております。具体的には、運賃水準は、平均的な単価をとってみると統計的にはかなり  
下がってきているのですが、最近また若干上がってきております。このあたりも燃  
油の高騰であるとか、

航空保険料の高騰であるとか、こういうものが原因ではないかと言われているわけですが、これが一過性のものなのか長期的なものなのかということなどもございますので、このあたりも具体的なテーマを絞った形でご意見をいただいきたいと考えております。

また、統計的なデータでわかってこない消費者の声というものがございますが、このあたりにつきましては、最近国土交通ホットラインというものが下にできておりまして、いろいろな苦情とかを組織的に受け付ける仕組みというのができておりますので、そういうところでいただいたご意見なども活用しながら分析していきたいと考えております。

以上でございます。

岩崎企画専門官 それでは、二つ目のテーマでございます、道路局国道・防災課の岩崎と申します。よろしくお願いたします。

これにつきましては、A3のペーパーでございますように、路上工事のやり方、あるいは路上工事による渋滞につきましては、国民の皆様から高い不満があるということでございまして、これまでもいろいろな施策に取り組んでおりますけれども、その効果分析あるいは評価をきちっとやるということでございまして、評価の視点としましては、路上工事時間が実際のどのくらい縮減したかどうか、あるいは道路利用者の皆さんへの情報提供や、満足度の向上といった観点からの評価ということで進めております。

今日、お手元にカラーコピーの資料をお配りしておりますので、現在の取り組みの概要をご説明させていただきます。

1 ページ目、利用者の満足度調査ということでございますが、路上工事という場合は、ご承知のとおり道路の補修工事と、電気・ガス・水道等のいわゆる占用企業工事の2種類があるわけでございますが、例えば東京23区の場合ですと、工事件数で見ると占用企業工事は約8割でございます。そういった前提でご覧いただければと思いますが、路上工事のやり方につきまして、道路局で満足度調査を3年ほど続けておりますが、過去3年連続しまして、一番下から二つ目でございます。路上工事のやり方というものがワースト2ということでございます。そのほか、年末あるいは年度末の工事の問題等々、いろいろなご批判等をいただいているという状況でございます。

2 ページでございますが、昨年の6月に「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメント改善委員会」を設置させていただきまして、利用者の立場に立った施策についてご議論・ご提言をいただいているというところでございます。

3 ページでございますが、昨年10月に委員会から提言をいただきました。ここでのポ

イントといたしましては、いわゆる内部調整型のマネジメントから外部評価型のマネジメントへということで、従来ややもいたしますと工事を実施する関係者、道路関係者あるいは占有企業者などの関係者間だけの調整等でありました。特に利用者の皆様とのコミュニケーションが欠けていたのではないかとということでございまして、やはり道路利用者の方とのコミュニケーション、あるいは利用者の方から評価をいただくといった形への政策転換が必要だということで提言をいただいております。

それから4ページ目でございますが、具体的には提言は5つの柱でいただいております。詳細は割愛させていただきますけれども、1つ目が従来の関係者間の調整の枠組みを強化するという、2つ目はマネジメントの強化、3つ目が先ほど申し上げましたように工事件数のほとんどを占める占有企業者への縮減インセンティブの付与、4つ目が利用者の皆さんへの情報提供、あるいは外部評価、それから最後の5つ目が道路管理者自らの縮減強化という、5つの柱からなる提言をいただいております。

5ページでございますが、先ほど道路局の大庭からも説明がございましたが、路上工事としては成果目標を立てて取り組んでおります。平成15年度の成果でございますが、路上工事につきましては、道路1キロメートル当たりの年間路上工事時間を測定いたしまして、取り組み状況をチェックしているということでございます。ちなみに、平成14年度の全国の直轄国道、国が管理している国道でございますが、年間1キロメートル当たり201時間ございましたが、これに対して19年度は5年間で2割削減しようという目標を立てて取り組んでおります。15年度の結果といたしましては、下の表にありますように、年間にしますと4%縮減という目標でございますが、全国で約7%、三大都市でもいずれも一定の目標を達成しております。

それから6ページでございますが、これは昨年度の結果を地方別に見た数字でございます。表の中でピンク色になっている東北、四国以下幾つかの地域においては10%以上の縮減ということにもなっております。

それから7ページでございますが、やはり路上工事問題、一番大きな地域は大都市圏ということで、まさに東京でございますが、東京23区の昨年度1年間の月別の路上工事時間を工事の種類ごとに示したグラフでございまして、横軸が月、縦が時間でございます。一番上のグラフがすべてを合計したものでございまして、これを見ていただきますと、特に年末あるいは年度末は強力に縮減をしていこうということで、年末の工事ストップや年度末工事抑制などの施策も実施してございまして、全体としては12月あるいは3月を見て

いただきますと減っているということでございます。この中で、特徴的なことを申し上げますと、下から2つ目の赤いグラフがございしますが、これは東京都が管理されております道路の補修工事でございます。これを見ますと、9月、10月とだんだん増加してきて、12月から3月にかけてのいわゆる年度末の時期が依然として増加しているということが読み取れるかと思えます。ちなみに一番下のブルーのグラフがございしますが、これは、国が管理しております直轄国道でございます。絶対量としてのウエートはかなり小さいということでございますが、例えば東京23区でいきますと、道路延長からしますと、都道あるいは区道が99%でございます。それから工事の件数から見しても、都道、区道で85%ぐらいを占めるということでございますので、今後は特にそういった道路の縮減をどうしていくかというあたりを課題として認識しております。

次の8ページでございますが、昨年度の結果を踏まえまして、一定の成果はあったわけですが、依然として問題もあるということで、今後とも不断の努力が必要だということ、特に道路利用者の皆さんへの情報提供あるいは外部監視の強化が必要ということで、右のところ5項目ございしますが、これは来年度の重点施策でも掲げておりますし、できるものは今年度からも取り組んでおります。一つは路上工事情報のリアルタイム化ということ、それから後でもご説明いたしますが、工事の看板に工事ごとの問い合わせ番号をつけまして、その問い合わせ番号から工事の情報にアクセスできるというシステムを導入すること、それから問い合わせ番号を使いまして、あの工事はやり方がおかしいとか、非常に渋滞を招いているというような工事について、不人気投票を実施しようということ、それから路上工事モニター、いわゆる路上工事Gメンということで、一般の方に評価をしていただくと考えております。それから不人気投票の結果や毎月の路上工事時間のデータをきちっと公表して、皆様に見ていただくということを考えております。

9ページが路上工事情報のリアルタイム化ということで、これは現在も各地方で工事の内容等についてはホームページ等で公表しておりますけれども、現在は左にありますように、明日の予定といった予定情報を入力しておりまして、例えば当日になりまして急に雨が降って工事が中止になったとか、あるいは急遽別の工事をやることになった場合などが反映されておりました。このため、今年度から実際に現場の責任者が、携帯のメールから、工事の開始、終了時刻を入れて、皆様にリアルタイムで情報をご提供しようというシステムを今、構築中でございます。

それから10ページが問い合わせ番号、先ほど申し上げたことですが、工事看板に、例

例えば下にありますような8桁、2222-1234というような番号をつけまして、PCや携帯電話から番号を入力していただければその工事の中身なり規制状況が分かるということをごさいます、今年の秋、11月末ぐらいから23区の直轄国道でまず試行的にやろうということで準備中のごさいます。

それから11ページ目が不人気投票ということをごさいます、下にイメージ図がごさいます、工事の状況を皆さんに見ていただきまして、ちょっとこの工事には不満があるといったことを番号入力して不人気投票をしていただきます。例えば公表ということで、A工事、B工事、どういった工事に不満が高いかというようなことを取りまとめて公表し、工事実施者としましては、それらの結果を踏まえて、工事の改善なり縮減につなげていこうということで、これも今月末からやるということで、今、最後の準備中のごさいます。

それから12ページでごさいます、路上工事時間の公表ということで、先ほど大庭からも説明がごさいましたが、路上工事時間、昨年度は1年間の結果をまとめてどのぐらい縮減したかという評価をしたのですが、今年10月からは、全国の国道事務所別、あるいは地方整備局別の路上工事の時間を毎月集計して、それもホームページで公表しております。またその結果を現場の担当者が見て、改善をするというマネジメントを進めているところでごさいます。

いずれにしても、現在、先ほど申し上げた、特に直轄国道では先行的に取り組ませていただいておりますが、今後、都道、区道といった地方公共団体で管理されている道路における縮減をどのようにしていくべきかといったこと、あるいは現在は目標としまして、路上工事時間という時間数で管理をしておりますが、例えば路上工事による渋滞の発生や、社会的にどのような影響があったかというあたりをもう少し見る必要があると考えております。このような指標がもう少し構築できないかということで、委員会でもいろいろ議論いただいておりますが、なかなか難しい部分もごさいます、現在検討中ということをごさいます。

以上でごさいます。

隈課長補佐 気象庁予報部業務課の隈と申します。

ご承知のとおり、今年はこれまで最多の、10個の台風の上陸、あるいは新潟、福井の豪雨等で風水害による犠牲者だけで200人を超えるという年になりました。気象庁では、従前から台風の情報、これはテレビでおなじみの台風の進路予報といったものの技術開発をずうっと進めておりまして、その進路予報の誤差については、国土交通大臣の目標とし

て5年計画で改善を進めておりまして、その目標もほぼ達成されるような見通しになってきたところです。昔の2日先の予報の精度で、現在3日先の予報もできるようなところまでできております。

それから大雨警報と各県を大体五～六個に分けたような地域、全国でいきますと360余りの地域に分けた地域ごとに警報を出して、集中豪雨に対する対応をしていただくといった情報も出しております。こういったものをみずから観測網の整備をする、あるいは外国からのデータを収集する、あるいはスーパーコンピュータを用いた予測技術の高度化といったことを進めていますが、一方ではそういった精度の向上だけではなくて、そういった情報を、実際の住民の方あるいは自治体の方にどう使っていただくか、そこら辺の改善というのがやはり大事だろうと、今年の災害の結果を見ても、そういうふうに思っております。

そういったことで、これまで取り組んできました台風情報あるいは大雨の警報等についての改善の効果を評価して、災害による被害の軽減を進めていくための課題、これは今年ほんとうにいろいろ災害が起きましたので、今年の風水害の課題というのをきちんと整理して、今後の施策の展開に生かしていきましょうということで進めております。

評価の視点というところではいきますと、既存の情報が皆さんに、例えば避難勧告等などのように利用されているのかといったところをきちんと検証していく。それから今までいろいろ、先ほど台風の進路予報の話をしました、大雨警報につきましても、全国を360余りの地域に分けているというのも、最近細かく分けてきたところまでございまして、そういったものがどういう効果があったかと、そういったことを評価していきたいと。さらに今年の災害を踏まえて、今後どういう課題があるのか、そこを整理した上で今後の改善の方向性について検討していくという形で進めていこうと思っております。

もう少し早い段階からいろいろ準備を進めていたのですが、今年ほんとうにいろいろ災害、風水害が起きまして、ここら辺でやっと今年の総括ができるということで、今、急遽課題を整理して、至急有識者等のご意見を伺おうと、年末にかけてとありますが、これは年末にかけて1回やって、年度末にかけて2回程度有識者の会議を開催する、それからアンケートを全国の市町村、都道府県に実施する。あるいは被災地の住民に対してもアンケートを実施するといったことも進めております。これは気象庁の政策レビューとなっておりますが、今年の災害を受けて、政府全体でいろいろな取り組みが進められております。国土交通省の中でも、河川局と、例えば土砂災害ですとかあるいは洪水については一緒に

いろいろ進めておりますし、あるいは高潮につきましては港湾局というようなところと、いろいろ連携を進めております。ここは気象庁としてできることを取りまとめた上で、連携して何ができるかということとも平行して進めていきたいと考えております。

以上です。

被川企画官代理（堀） それでは続きまして総合政策局観光企画課被川の代理で出席しております堀と申します、よろしく申し上げます。

観光部門では、訪日外国人観光客の受け入れの推進ということで、国際交流の拡大に向けてということテーマにしております。15年1月の総理所信表明演説にもありましたけれども、訪日外国人旅行者数を2003年の暦年で521万人であるものを2010年までに一千万人にしようという目標が立てられております。それに基づきまして、観光立国ということで、さまざまな施策に取り組んでおります。そのためには、現在2004年から年間10%の高い伸び率で訪日外国人観光客数を増やさないと、その一千万人には届かないという現状でございます。

それで、これまでにさまざまな訪日外国人観光客を増やすべく施策を進めてきたわけですが、その中で3つ今回政策レビューにおいては評価の対象として取り上げております。

1点目が外客受け入れ重点地域整備促進事業というもの、それから2点目が外客受け入れ人材育成の事業、3点目が旅行業における訪日外国人の接遇向上調査です。一つ目は、観光地をどのように整備していったらいいか、例えば案内板があまり整備されていないのではないかと、そういったところを調査するもの。2点目は、実際宿泊施設に泊まったときに、外客を、ホスピタリティをもって接することができるかという宿泊事業者の人材育成、そして3点目が今度は旅行業という商品を扱うときにその旅行業者が外国人のニーズに対して商品を造成し説明をし、そして販売できるのかどうか。あるいは外国人の旅行者が何を求めているか、それらをレビューしていきます。

実際3つの事業が行われたのですが、それを受けて、さまざまな問題点が出てきている。例えば観光地においては、案内板が多言語表示されていない、最小限英語だけ書いてある事例が多い。今、まさに訪日外国人観光客の中で一番多いのが韓国、続いて台湾と続いていって、東アジアが非常に多い、そういう点に注目すると、例えば観光地の案内板においても、英語だけではなくて、多言語、中国語、韓国語の表記に関しても積極的に進めていったらどうかという着眼点も出てきます。それから人材育成においては、例えば

宿泊施設について、通常外国人というのは、「郷に入れば郷に従え」ということで和室を好むのではないかと伝統的に思われている。しかしながら、実際、宿泊施設に外国人が泊まって感想を聞いてみると、伝統的な旅館であっても和室ではなくて、やはり洋室が欲しいというふうに望む人が非常に多い、そういう問題点も把握され、積極的に洋室を整備していくということの必要性も浮かび上がる。旅行業においては、旅行業者が外客のニーズを踏まえいかにマーケティングをするかという問題点がある。それを踏まえ現在観光部門で2つの大きな法改正を考えております。

1点目が、「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」、非常に長いのですが、いわゆる外客誘致法改正、それから通訳案内業法を改正する2つのことを考えております。

制度改正に当たって、今までの施策をレビューすることが必要になってくるということで、今回レビューも意義深いものとなります。あまり通訳案内業法には触れませんでしたけれども、通訳案内業法では、今までは非常に難しい試験をやる、その合格率は大体5%、5%というと、単純に数字だけでは追えませんけれども、例えば司法試験並みの難しい試験である。では実際それが機能しているのかという問題ですけれども、現在その通訳案内の資格を持っている方は累積で9350人、その中で実際に登録されて働いている人というのは非常に少ない、協会関係を見ても1300人ぐらいしかいない。さらには、通訳案内業者が地方にはあまりいなくて東京に偏在している。それから通訳ですので、英語だけではなくて、ほかの言語というのも当然あるのですが、英語に非常に偏在している。こういう問題を解消するために、地域限定の通訳案内業を考えよう。これは現在の規制改革、あるいは構造改革の流れにも沿っておるのですが、そういう形で、例えば地域に関しては非常に詳しい人たちをつくって裾野を広げてやっていこうということを通訳案内業法では考えております。そういう今の制度を改正するに当たって、実際今までに行われたことをレビューしていくということで考えております。実際に学識経験者委員会の進捗状況ですけれども、外客誘致法、それから通訳案内業法改正に当たっては、委員会をそれぞれ立ち上げておまして、現在、外客受け入れ懇談会は4回目、通訳案内業法のあり方検討会は3回目を迎えておまして、それぞれ過去どういう制約があって、どういう問題があるかということは今、取り組んでおります。そのあたりを有識者の方々にご意見を伺いながらまとめていくということが年度末に向けてやっていくこととなります。

以上です。

小山調整官 貨物流通担当の政策統括官付の小山でございます。

それでは、最後のテーマになりますけれども、今後の物流施策のあり方ということで、今回新しく追加されたテーマでございます。まず、物流政策の対象となる分野については、物が発荷主から受け荷主まで転々流通する際には、非常にさまざまな施策が対象になってまいりまして、物流事業者の関係とか、物を運ぶことに関係するインフラ整備、さらには物を動かすそもそもの動機になります商取引、商流といった意思決定の過程、そういったものまで対象にして全体を考えないと、物が円滑に流れるためのシステムが構築できません。この結果、関係部局を見ていただいているように、国土交通省の中の内局すべてが関係する部局になってまいりますし、それから国土交通省だけではなくて、物流政策全体としては経済産業省、財務省、あるいは農林水産省といったような格好で数多くの省庁が連携して初めて全体の政策体系が成り立っているというような形になっております。

こういった形で非常に対象範囲が幅広い、コンプリヘンシブなものについての評価ということになるわけですが、まずこの政策全体につきましては、現行、平成13年の7月に閣議決定されました、「新総合物流施策大綱」といったものを施策の基本方針として政府全体のものとして取り決められています。現行の大綱自体の目標年が平成17年を目標にしてつくられていることがございますので、こういったものについて現行の中で盛り込まれた内容がどういう進捗状況にあり、今後どういう対策をとっていきべきかということは今、評価し、それから次のものを検討していくという時期に来ております。

現行の大綱自体の抽象的な目標として大きく分けて2つございます。

一つには、効率的な物流システムをどうやってきちんと構築していくかということが1点、それからもう一つは物流にまつわるいろいろな環境問題とか、事故等の安全対策、あるいはテロといったセキュリティ対策などの社会的な課題に対して、どうやってきちんとこたえていくのか、そういった大きな2つの分野がございます。これを受けて、可能な限り現行の大綱の中でも数値目標を掲げられるものについては目標を掲げて、ここのそれぞれの対策を推進しています。

この数値目標の例についてご紹介いたしますと、海外からの貨物を輸入する際のリードタイムが日本は非常に長いというようなことが問題になっております。この分野については現行の大綱の基準年である1998年の時点で見ますと、船舶が日本の港に入ってから保税地域に貨物を下ろしてその保税地域を出ていくまでの時間が、98年では大体86.7時間ということで、おおむね3.6日ございました。これを17年までに大体2日間ぐ

らいまでにしようということで、2004年の調査の時点で、コンテナ貨物だけを見ると、大体55時間、2.3日ぐらいまでに短縮できているような状況になっています。この中の対策としては、非常に幅広いものがそれぞれ講じられておまして、C I Qの関係の行政機関の開所時間を延ばすとか、関係省庁の手続を極力簡素・合理化していくとか、そういった行政の中での対応も行っております。それから船から貨物を積みおろしするための港運の關係のいろいろな対応についても対応していただけるような日にちを土日にも拡大していくとか、そういった官民合わせた対策を順次とることによって、初めて総合的な最終的な指標であるリードタイムが削減できるようなところに結びついています。今後評価の視点にございますとおり、その達成状況を検証し、現在の進捗状況等を踏まえて、今後の物流分野において残された課題とか対応策といったものを検討していく必要があるかと思えます。

こういったことで、検討体制としては、国土交通省単独での検討ということでは非常に部分的なものになりますので、経済産業省とも連携しまして、来週中に物流政策懇談会というものをつくりまして、この中で各省連携してこういったチェック・アンド・レビューをこれから着手して考えていきたいと思っております。

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、今のお話と道路行政マネジメント、まだご質問等ございましたらそれについても一括でお願いできればと思います。

山本委員 政策レビューの気象庁のことですが、地震は阪神淡路大震災の後、機器等の箇所が増えたということですが、精度の問題もあると思えます。観測の地点等は当然要素技術の高度化ということと関係がありますし、今、一番問題は多分衛星だろうと思うんです。全国的なデータをとるような体制とか、あるいは気象庁全体が人員削減が多分進んでいるのだろうと思えますけれども、その辺については賛否両論いろいろマスコミ等であったと思いますが、そこら辺は、気象情報の充実ということと密接に関係すると思うのですが、そういう内容についてはご検討されておられるのでしょうか。

隈課長補佐 観測網につきましては、みずから例えばウインド・プロファイラーと呼ばれて、電波で風を測る機械を導入するなど、充実を図るとともに、一方では気象庁以外で観測されているデータというものの入手というのも推進しております。昨年からは河川局さん、道路局さんのデータを雨量の監視として使うようになっておりますし、各都道府県で

観測されているデータといったものも順次使えるように進めているところでございます。

山本委員 よく言われるのですが、衛星がもうじき機能停止になるから大丈夫かという話を聞きます。動いている衛星もかなり古くなっているから、台風の予測にも影響するんじゃないかということ聞いた覚えもあるものですから。

隈課長補佐 衛星は今のゴースの衛星で十分使えております。あとは打ち上げがうまくいくようにというだけです。

山本委員 そうですか。

金本座長 そのほかに何か。

松田委員 それぞれ毎回改善されているというチャレンジはすごく素晴らしいと思っ  
ているのですけれども、一つこだわっているのがコミュニケーションの仕方です。どうや  
ってわかりやすく伝えるかというところでちょっと教えていただきたいのですが、道路行政  
のマネジメントについての、例えば17の指標の分類の仕方が、15年度のレポートに出  
ている分類の仕方と少し枠組みが変わっているみたいですが、何か変更に至った背  
景や理由などはあるのでしょうか。

こちらのレポートの38ページに、これは、政策テーマというところの表現が少し違っ  
ていますね。新しいほうがわかりやすいとは思いますが、やっぱりそういうふうに  
表現も少しずつ改善していってほしいということなのではないでしょうか。

大庭企画専門官 実際のところを言いますと、前は政策テーマごとの分類というより  
は指標ごとの分類という側面が非常に強かったのです。例えば渋滞損失時間の指標とか、  
路上工事時間の指標とかいう形だったのですが、今年は政策テーマをまず前面に出して、  
その中にどういった指標でチェックをしていくのかという分類にし直しました。それに伴  
って、この政策テーマの表現ぶりが少し変わってきたというふうに考えていただければと  
思います。

松田委員 ありがとうございます。

あと、先ほどの今回の取り組んでいらっしゃる具体的なレビューの中でも、どういう指  
標が実際の現場のアクションにつながったり、わかりやすいだろうかというお話があっ  
たのですけれども、多分もう既に有識者の会議で議論されていることだと思いますが、例  
えば7ページ目に各月の道路工事の時間のばらつきがございますね。多分一番不満が出るの  
が一番高いところで、全体のトータルの数字がいくら下がっても、そこが変わらないとや  
っぱり不満は変わらないと思うので、いわゆるボトルネックのところをどれだけ小さくす

るかみたいな目標とか、ばらつきを少なくするというのか、そういうことはもう既にご検討はされていらっしゃるのでしょうか。

岩崎企画専門官 ご指摘をいただきましたように、例えば同じ工事時間数であっても、季節により、あるいは曜日によって、例えば年末の忙しい時の10分と通常の月の10分では、おそらく重みが違うのではないかというような議論もあります。現在はおしなべて時間数ということで、平均的な数値を目標としてやっておりますが、例えば今後評価する時に、時期的な要因などを場合によって評価していくようなことも必要ではないか議論もございます。

それから、地方の取り組みの一つの事例ですけれども、秋田で、カレンダーに、例えば年間の多い方から50番目までの交通量の多い日をマークしたり、あるいは地域のお祭があるとか、行事があるところに をつけまして、そのカレンダーをもとに、そういう日には工事はなるべく避けるなどの工夫を行っています。なかなか画一的にはできないと思いますので、地域の状況に即した取り組みや、評価の視点を少し変えてみるなどのことについて、少しずつですが取り組んでおります。

松田委員 もう一つ、観光のところで教えていただきたいのですけれども、観光の推進の行政の役割というか、民間ができることと行政がやることの線引きというのが難しい。これは国レベルだけではなくて地域のレベルでも、今、九州観光なんかもそうですけれども、どこまで官がやってどこまで民がやるのという議論があります。最初、このテーマのタイトルを見たときは、政府が受け入れ促進のいろいろなことに入ってされる政策をレビューするのかなと思ったら、実際にはどちらかという体制整備のあたり、法整備のところですね。ですから、説明を聞いていくとわかるのですけれども、一般的にこういうレビューをやっていますというときのコミュニケーションというのは、このテーマしか言わないので、ちょっとわかりにくい。もう少し絞っていただいたほうが実際に何をレビューするのかというのが即わかるのかなと、ちょっと細かいことですが。

あと、ほんとに細かいことですが、レビューとは関係ないのですけれども、このレポートの45と46ページを見ていただくと、ものすごくもったいないですね。せっかく目標別の総括表と普通の総括表を比較できるようにつくったのに、裏表にまたがっていて。ついでに言わせていただくと、この表紙って何を言いたいのかなとか、何かもう少し国土交通省全体で表現することのプロをお使いになるなり、省内にそういう方をお育てになるなりされると……、せっかくいいことをやっていらっしゃるのにもったいないなと思うのが

全体を通じての感想です。

金本座長 よろしいでしょうか。

レビューについては、まだ途中の段階なので、あまりレビューらしい説明ではなくて、政策の説明と、何かやりたいという説明があった感じで、これからレビューとしてふさわしいものにしていただきたいという感じがあります。

あと、何かございますでしょうか。

それでは、一応この政策評価会は、こういうコメントをいただいたということで、あと時間が余れば、懇談会で少し自由なご議論をしていただくというような話を聞いておりまして、これで政策評価会自体は終わりということにさせていただきます。あとは事務局のほうでお願いいたします。

上野企画専門官 本日ご欠席の石田委員からコメントをいただいております。政策レビューにつきましては、政策レビューのテーマが広くなり、評価に対するアレルギーは薄らいできているという感じがするというところで、政策レビューを政策転換の説明ツールとして使うのは非常にいいことであると。政策レビューのテーマに関係している課の数の変遷を調べるとテーマの範囲が広がっているのがわかるのではないかとコメントをいただいております。

以上でございます。

本日はまた、貴重なご意見をいろいろいただきまして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生かしていきたいというふうに考えております。また、本日の議事概要は速やかに政策評価官室の文責で作成の上公表することとしておりまして、議事録についても、先生方のご確認をいただいた上で公表することとしておりますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。政策評価会はこれで終わらせていただきます。

閉 会