

第16回 国土交通省政策評価会

平成19年11月1日(木)

【増田企画専門官】 ただいまから第16回の国土交通省政策評価会を開催させていただきます。本日はご多忙のところ、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。それでは田中政策統括官からごあいさつを申し上げます。

【田中政策統括官】 (挨拶)

【増田企画専門官】 それでは議事に入らせていただきます。今後の議事進行につきましては金本座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【金本座長】 早速でございますが議事に入らせていただきます。まず議題1の、19年度政策レビューの取り組み状況について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【宮本政策評価企画官】 政策評価企画官の宮本でございます。私から説明をさせていただきます。座らせていただきます。

まず1点目が政策レビューのテーマの追加変更のご報告でございます。お手元の資料で、資料1というのでクリップでとめた厚みのある資料がございます。その一番頭の資料1-1、「政策レビュー実施テーマ一覧」をごらんください。2枚のものでございます。これは前回の政策評価会、7月17日でございますが、そこでご審議いただきました、今後5年間に取りまとめられるテーマの案について、去る8月10日に開催されました大臣以下の幹部が出席されます省議において正式に決定させていただいたものでございます。前回ご審議いただいた案のとおり決定したということをご報告させていただきます。

この一覧の中で網かけの何もないものがそれ以前から決まっていたテーマで24本ございます。少し網かけ、黒くなっておりますのが今回新たに追加したテーマ9本ということでございます。

さて「平成19年度とりまとめ予定」というところにレビューが5件掲載されております。「環境政策・省エネルギー政策」から始まりまして、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」まででございますが、本日はこれら5本のテーマにつきまして、以下の資料に基づいて臨席の担当官から作業の進捗状況等、これからご説明させていただきますのでご意見、ご指導賜りたいと思っております。

5件のレビューの進捗状況は若干ばらつきがございますが、おおむね評価の視点の設定

や、分析手法の検討等は終えておりまして、評価あるいは政策への反映方法等について今、鋭意取りまとめている段階ということで、ほぼ順調な進捗かと思われます。

それでは各レビューにつきまして各担当者から1件10分以内、時間厳守で資料に基づいてご説明をお願いしたいと思います。そして説明を5本終えた後、まとめて質疑をお願いしたいと思います。では、トップバッターで環境政策・省エネルギー政策につきまして、総合政策局環境政策課の西村補佐から説明をお願いいたします。

【西村課長補佐】 総合政策局環境政策課の西村でございます。座って説明のほうをいたしたいと思います。資料1-2をごらんいただきたいと思います。まず国土交通省の環境政策の取り組み状況についてご説明をいたします。国土交通省の環境政策の基本となっている計画が2つほどございまして、1つ目が1ページ目でございます「国土交通省環境行動計画」というものでございます。こちらは平成16年6月に省の計画として策定しております。内容ですけれども基本的な考え方として「環境の保全・再生・創造は国土交通行政の本来的使命」であるということを明確に位置づけたということが最大の基本的な理念になっておりまして、国土交通省の暮らし、経済社会、安全、環境、地域などのハード、ソフトの基盤を形成するという使命を果たす上で、いろいろな政策を展開していく中で、美しく良好な環境の保全・再生・創造は、国土交通行政の最重要テーマの1つであるという認識のもとに、また大量生産・大量消費を中心とした社会システムから、循環型・自然共生型の持続可能な社会システムへ変換に向けて、そういったシステムの見直しを視野に入れて国土交通行政の環境面からの改革を進めるということを進めるということが1つのキーワードとしてこの計画をつくっています。

その中で、まず4つの視点ということで、共通的に配慮すべき視点を掲げておりまして、1つ目として行政の全段階で環境負荷を低減していこうということで、構想段階、計画段階、最終段階に至るまで環境負荷の低減を促進していこうという視点でございます。2つ目が広域・流域の視点の重視でございまして、個別の対策のみならず、共通目標のもと、広域・流域の視点から総合的に環境の対策を検討していくという視点をうたっています。

また3つ目として施策の総合的・集中的投入ということでございまして、個別の事業者のみならず、各主体が参加するような、総合的な計画に基づいて各種施策を集中的に実施していくことを掲げています。また4つ目として国民各階層との連携・協働、また情報の共有化の促進ということで、市民の皆様、NPOの方々、企業等、国民各界各層との連携と協働の体制を確立しながら実施するということを4つ目としてうたっています。

こういった4つの視点のもと、2ページ目をごらんいただきたいんですけども、主要なプロジェクトとして「6つの改革」というまとめ方をさせていただいています。1つ目として社会資本整備分野でライフサイクル・マネジメントということで、の計画段階、の実施段階、の管理段階で、ライフサイクルで環境配慮を一層推進していくような取り組みを行いますということ。2つ目として交通分野で、番として物流分野、で人流の分野、で国際の分野といった取り組みをしていきたいと思います。また3番目として市場の整備を通じた環境配慮を進めていこうということで、として住宅の分野、として主に交通事業者さんの経営、環境に優しい経営の促進ということを進めています。

また4つ目として持続可能な国土ということで、海の再生、水と緑のネットワーク、水循環、あと海洋の分野での取り組みを進めるということでもあります。また5つ目として循環型社会ということで、リサイクル関係の各種施策を推進するということと、あと、下にあります6番目の推進方策ということで、手法論としてトップランナーに対する集中的な支援であったり、国土交通省としての率先的な取り組み、また研究・技術開発、またこの計画のフォローアップ等を通じてこれらの改革を着実に推進していくということに取り組んでいるところでございます。また個別施策についても地球温暖化対策等を中心として、299の施策を展開するということを、この平成16年6月に打ち出して実施してきたところでございます。

3ページ目をごらんいただきたいと思いますが、またもう一つ、「国土交通省環境政策の基本的方向」というものを平成15年3月に作成しております、こちらは平成12年に閣議決定がされています第二次環境基本計画という政府全体の環境の政策の基本となる計画に基づきながら、各省の自主的な取り組み方針を明らかにするものとして策定をしているものでございまして、こちらについては国土交通省が取り組む環境政策を体系的に整理しているとともに、数値目標をこちらのほうで掲げています。体系として、循環型社会の構築、地球環境の保全、自然環境の保全・再生、また生活環境の保全・改善といったことを、こういった体系を示しているものに基づいて推進しています。

次の4ページをごらんください。これらの2つが基本となっておりまして、こちらについて定期的にフォローアップを実施しながら、その推進を図っているところでございます。毎年、大体6月を目途にフォローアップをしながら取り組みを進めているという状況でございます。

次の、ページ番号は振っていませんが5枚目をごらんいただきたいんですけども、今般政策レビューとして何に取り組むかということでございますけれども、平成16年6月以降に環境問題をめぐる情勢の変化ということで、地球規模の環境問題が一層深刻化しているということでございまして、例えば政府としても「21世紀環境立国戦略」というものをこの6月に策定するなど、環境政策や省エネルギー政策をめぐる情勢が変化しておりまして、この情勢の変化を的確に反映して、国土交通省の取り組みを一層強化していくというために、これまでの環境政策・省エネルギー政策の取り組みを点検・評価して、環境政策の一層の推進に向けた課題の抽出と、基本的な方向性の提示を行っていきたいということを目的にレビューを行っているところでございます。

ただ、この環境行動計画も国土交通省内の各局の環境政策を取りまとめたものでございまして、合計約300施策ということになりますので、個別施策の詳細な分析というよりは、省としての重点的な方向性について特に視点を置いてレビューをしたいということでございまして、評価の視点のところに書いてありますように、環境政策をめぐる社会状況から、新たに対応すべき情勢の変化を把握したいということで、京都議定書の目標達成計画でありますとか、生物多様性の国家戦略、また循環型社会形成の基本戦略など、現在見直し中でまさに議論がされているものもございまして、また最近でも第三次環境基本計画等、16年6月以降にさまざまな環境に対する動向がございまして、こちらを的確に反映していくということに重点を置いていきたいということでございます。

そういったことを踏まえて評価手法のところでございますけれども、基本的な方向や政策体系、目標設定のあり方を点検して、今後の改善点を提示したいということでございまして、個別施策については定期的なフォローアップ結果を活用しつつ、今後重点的に取り組むべき方向性をまとめ上げていきたいということでございます。

あとステークホルダー分析についても、こちらについては総合的な点検となることから、政府で各種出されている環境に対する計画類が、いろいろな主体の方の声を反映してつくられていることを踏まえて、こちらの総合的な分析の中では個別のステークホルダー分析は行いません。また、各局で行っている環境施策では必要に応じてステークホルダー分析を行いながら進めていただくというような形になるかと思っております。

また利用満足度の測定についてもレビューを踏まえまして環境行動計画の改定をしたいと考えておりまして、そちらの中でパブリックコメントを実施したいと考えております。

評価のアウトラインについても、ただいま、ちょうど本日この時間に審議会の環境部会

を開催するなど、現在まさに検討中でありまして、今後の方向性を提示していければというふうに考えていると、これを踏まえて来年度前半に環境行動計画を改定したいということでございます。

また第三者の知見についても審議会の環境部会を活用していくということでございます。説明は以上でございます。

【宮本政策評価企画官】 ありがとうございます。それでは……。

【上山委員】 すみません、途中ですけれども、この計画そのものを回覧していただけないですか。ものを見ないとイメージがわからないので。

【宮本政策評価企画官】 対応いたします。

続きまして、不動産取引価格情報の開示につきまして土地・水資源局土地情報課の四日市土地情報企画官から説明をお願いいたします。

【四日市土地情報企画官】 土地情報課の四日市でございます。よろしくお願いいたします。

それではお手元の資料1 - 3に基づきましてご説明させていただきます。まず不動産取引価格情報の開示でございますけれども、これにつきましては市場の透明化、取引の円滑化、活性化を図ることを目的に、平成17年度から3大都市圏の政令指定都市を対象に、実際に土地、不動産を購入した買い主の方にアンケートを実施しまして、調査結果につきまして平成18年4月27日より国土交通省のホームページ上で公表しているというものでございます。

一番最初が国土交通省のホームページにアクセスしていただければ見ることができる情報です。提供している情報内容としては実際に不動産の取引のあった所在地、住所で、これについては開示の対象としては大字ですとか、町単位で公表しており、プライバシーに配慮して、取引された方の特定を避けるという意味で住所については大字単位ということで、1丁目ですとか2丁目というのは省略した形で提供しております。そのほか取引価格、これは総額ですが、あとは更地の取引の場合には平米単価、面積、土地の形状といったものを公表しているところでございます。

具体的なこの制度のスキームでございますが、2ページ目をごらんいただきまして、これについては法務省のほうから売買にかかる登記異動情報をすべて国土交通省のほうに提供していただいております。それに基づいて買い主の方に「幾らで不動産を購入しましたか」というアンケート調査をかけて公表しているものでございます。ここに書いてありますように、まず登記異動情報に基づきまして買い主の方にアンケートをしまして、アン

ケートの内容としては幾らで買ったかという価格と、あとは取引の事情について高く買ったのか、安く買ったのかというあたりについて丸をつけてもらうというものでございます。そういう回答をいただきましたものについて、1件1件すべて、記入間違いですとか、極端な異常値というのを排除することを目的として、地価公示の鑑定評価員である不動産鑑定士が1件1件、現地調査を行いまして取引事例カードというのを作成するという形にしております。

この取引事例カードの中には、価格以外の、例えば最寄り駅ですとか、駅からの距離ですとか、あとは前面道路の幅員ですとか、都市計画上の建ぺい率とか容積率というのを鑑定評価員の方が調査して取引事例カードに記入します。さらにその取引事例データを個別の地点が特定されないような形で国土交通省のホームページ上で公表しているというものでございます。

これにつきましては、冒頭に書いてありますけれども、昨年4月27日より提供開始しておりまして、これまでのアクセス件数は約3,500万件ということで、昨年だけで言いますと約2,300万件、今年度に入りましてから既に1,200万件以上のアクセスをいただいているというものでございます。

次に3ページ目でございますけれども、この取引価格情報の提供制度につきましては、18年4月から情報提供を開始したわけでございますけれども、規制改革会議からも18年の3月31日の閣議決定の中で、これまでの提供結果を踏まえ、安定的な取引価格情報提供制度のあり方について検討することになっており、ここにありますように検討委員会を早稲田大学の山野目先生に委員長になっていただきまして設置し、これまでの実績ですとか、提供内容について改善すべき方法ですとか、安定的な制度のあり方について検討していただき、取りまとめをいただいたということでございます。

4ページ目ですけれども、その際にこれまでの取引価格提供制度の実績の検証ですとか、国民の意識調査を行っております。まず最初のところで感想・意見等ということで、これは実際にウェブ上で利用してアクセスしていただいた方にアンケートを行っておりまして、その結果でございます。そういう中で利用者の感想というのを見ていただきますと、「満足した」という利用者は11%という少数にとどまっております。感想としては「物件が少ない」ですとか、「表示に時間がかかる」というような意見があったところでございます。さらに個別事例の開示に対する意見というものも聞いておりまして、これについても「現行で良い」が20%弱ということでございまして、ユーザーの希望としては、前面道路の

幅員ですとか、最寄り駅ですとか、それからの距離というものの開示を求めるといような意見が多かったところでございます。

さらに18年の10月には、取引価格情報の提供に関する国民の意識調査を行っており、平成15年にも一度、制度を仕組むときに取引価格を公開する際に物件が特定できる形がいいのか、それとも物件が特定できないような方法がいいのかということ意識調査をしましたが、それで見ますと制度創設の平成15年の際には物件が特定できる方法でいいという方は約40%の方が了承すると言っていたわけなんですけれども、今回、この制度を開始してから改めて意識を見ますと、了承するというのは若干高まって45%ぐらいになっているところがございます。このことから、この委員会の中では引き続き物件が特定できないような形で提供していくのがいいのではないかとというような提言をいただいているところがございます。

5ページですが、委員会の中で指摘された事項と、今後の施策展開ということで、3つ、委員会のほうから指摘があります。1つは「情報提供の改善」ということで少しわかりやすく情報内容を充実させるべきではないかということで、従来は駅からの距離ですとか、容積率とか建ぺい率という情報は出していなかったんですけれども、平成19年10月以降は提供項目を拡充し、公示価格と比較して見られるような形で、1ページにあるような表で現在提供しているところがございます。

2点目に回収率の向上という指摘がございまして、アンケート調査は、現時点での回収率は約27%ぐらいにとどまっているというような状況でございまして、これについてはいきなり法制度として仕組んで、アンケートの回答者に義務を課して罰則規定を設けるといった形をとるのではなくて、きちんと制度を使い勝手よく工夫するような形で業界等と連携した回収率の向上を図るべきだというようなご意見をいただいております。こういう意見を踏まえまして、業界を通じてパンフレットを配布するなどによるPRを実施しているところがございます。

さらに3点目として、情報の利活用ということをおっしゃっておりまして、この取引価格情報というのは土地政策にとってだけではなくて、今後、都市計画や住宅政策への利活用等の検討をすべきというようなご意見をいただいております。これについては引き続き地方公共団体等との情報共有も含め検討していくべきではないかということ現在考えているところがございます。

そういう中で、最後、政策レビューの評価の目的とか視点でございますけれども、この

取引価格情報の提供制度を国民が利用しやすい提供内容ですとか、安定的な制度として充実発展させていくために評価を実施していく必要があるということをございまして、評価の視点としてはこれまでの実績ですとか制度に対する国民の意識というのを考えているところでございます。評価の手法としては、提供について意識調査の実施や、提供内容についてアンケートを実施するというのを考えておりまして、ステークホルダーの分析としては回収率向上に向けた少し分析を行っていく必要があるのではないかとということと、利用者の視点ではインターネットアクセス結果を活用した利用実績の分析というのを行っていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

さらに評価結果のアウトラインでございますけれども、先ほど申し上げましたとおりアクセス件数につきましては予想を上回る件数で、利用者の評価は高いのではないかと考えておりますが、その一方でアンケート調査の回収率というのは28%にとどまっております。さらなる制度の定着のための施策に取り組む必要があるのではないかとことございまして、さらに制度の取引価格情報の提供に関する国民の意識調査結果というのを見ますと、依然として約7割の方が何となく不動産取引については難しいですとか、何となく不安だということを感じておりまして、さらなる土地市場の透明性向上のために普及啓発に取り組んでいく必要があるのではないかとことございまして。

そのほか開示の内容については、現行でよいとする人は20%弱にとどまっておりますので、今回10月から調査対象区域の全国への拡大ですとか、提供項目の見直しを行ったわけですが、引き続き国民の意見を反映させていく必要があるのではないかとこと考えているところでございます。

第三者の知見の活用につきましては、先ほど申し上げましたとおり、学識経験者による検討委員会を設置し、その結果について国土審議会の土地政策分科会に検討結果を報告したところでございますけれども、今後また必要な改善等があれば、引き続き委員会を再設置するという事も考えているところでございます。説明は以上でございます。

【宮本政策評価企画官】 どうもありがとうございました。

【上山委員】 すみません、これも資料ください。ユーザー向けのパンフレットのようなもの。ウェブページはこれでわかりますが。

【宮本政策評価企画官】 パンフレットですね。わかりました。では、続きまして河川環境の整備・保全の取り組みにつきまして、河川局河川環境課の小俣河川環境保全調整官、説明をお願いします。

【小俣河川環境保全調整官】 河川局河川環境課の小俣でございます。それでは資料1 - 4で説明をさせていただきます。

河川環境の整備と保全の取り組みということで政策レビューをやるわけですが、副題に河川法改正後の取り組みということになってございます。1ページ目の左側でございますけれども、河川行政、これまで治水、それから高度成長期の水資源開発、利水、こういったものを中心として、昭和39年に現在の河川管理の法律、河川法ができてございます。その後、公害問題、水質問題等に端を発しまして、さまざまな河川環境の悪化に関する問題が出てまいりました。それを受けて平成9年に河川法を改正してございまして、右側でございますように治水、利水、環境、一体となった形で河川法第1条に河川環境の整備と保全がされるようにということで目的を付加したということでございます。

具体的にどういう取り組みをしてきたかということでございますが、次のページ、2ページでございますけれども、河川環境と一言で申しましても、さまざまな河川の環境がございます。1つはいわゆる自然環境ということで、生き物の生息、生育環境というものがございます。左上でございます。それからやはり都市部、特に人々の生活とのかかわりの深い水辺につきましては、水辺の利用、あるいは歴史的、あるいは文化的な地域とのかかわり、そういったものがございます。それからいわゆる当初から問題になっている水環境の問題としては水質、あるいは水量の問題がございます。それからそういったものを解決していくための地域との取り組み、左下でございますけれども、地域・市民との協働・連携といった課題もございます。このような全体を総じて河川環境に関する取り組みとして、これまでやってきているところでございます。

1枚めくっていただきまして、それでは河川法改正以後の政策をどういうふうに今回レビューをするかということで、今ほどのような4つの類型に分けて自然系、それから魅力ある水辺空間ということで人とのかかわり、それから水量・水質の問題、そして地域・市民との連携という4つのカテゴリーに分けて、それぞれについて河川法改正以後取り組んだ施策を中心として、それらの個々、どういうことをやってきて、それらの成果がどうであったかということをもチェックしていただいて、それを総じて全体としてどのようなことができ、また今後どうやっていくべきかという議論を進めているところでございます。

具体的に個々の施策をざっとご紹介をさせていただきますと、4ページからでございますが、まず自然関係でございますけれども、象徴的な取り組みとして多自然川づくりとい

うものがございます。これは、従来、河川改修といいますが洪水を流すためだけに川を広げてコンクリートで固めてしまうというようなイメージも多くございましたし、実際市街地を中心としてそのような河川改修が行われてきたわけですが、我々としては洪水を安全に流すということに加えて、その改修した後の川がもともとの自然らしい、川らしい機能なり景観なりを残すという形で河川改修のやり方を変えてきているということでございます。またさらにその下でございますけれども、過去、そういった形で失ってしまった自然を取り戻す取り組みも、自然再生という形で一部進めているところでございます。また新しい、最近の話題としましては河川の外来種の問題もかなりクローズアップされてきてございまして、ブラックバスとかブルーギルという魚の問題もありますし、最近では外来の植物が川を覆っているというような話題も出てまいります。また、特に河川法を改正した契機となりました長良川河口堰の問題とかもございまして、やっぱり大規模構造物に関する環境影響評価もきちっとやっていくということで、環境影響評価法の制定以来、そういった取り組みも進めているところでございます。

それから5ページにまいりまして、これが今度は人とのかかわりの部分でございます。「かわまちづくり」と称してございますけれども、川と町づくりとの関係の評価ということで、左側にございますような歴史的、あるいは文化的な地域のなりわい等のかかわりで川も整備をしていくというような部分ですとか、あるいは都市部では水質を改善して、そこで新たな都市のにぎわいなり、活性化に資するような整備をしていくというような部分も取り組んでございます。

また、ソフト面におきまして右側でございますように、川は公共空間でございますので、民間の利用というのが難しいという部分もございしますが、民間にできるだけ使い勝手がいいような形で利用していただけるような仕組みづくりをして、そこににぎわいを取り戻すというような取り組みも今、進めているところでございます。

また、川の利用という面では最近ではさまざまな方が川を使うということで、利用される方々の調整というものも大きな問題になってまいります。左下が水面も船がいろいろな形で川を行き交うようになってまいりました。水環境の改善ということもございまして、川の利用も盛んになってまいります。そういった中で利用者のルールの調整であったり、あるいは船舶の川への不法係留、いわゆる違法駐車のようなものを調節するとか、そういった取り組みも進めてございまして、また川の空間をそういった人が使うのか、自然に戻すのかという部分でも利害の調整のようなものもございまして、そういった形で河川の空間

をどういふふうに使分けるといふ調整もしているところでございます。

6 ページ目が水量・水質関係でございます。水質問題はこれは河川はどちらかといふと町からの負荷を受ける立場でございますけれども、地域の下水道整備ですとか、地域の水路の整備、そういったものと連携しまして総合的に川の水質改善を図っていこうといふことで、「清流ルネッサンス」といふような取り組みも進めてきたところでございます。ちょっと左側に写真がございますけれども、ヘドロ化したような都市の水路が現在では下のよふに大きく改善されているといふような事例も出てまいってございます。

それから町の中に、水路に水が流れてこそ都市の水辺であるといふことで、そういった水を都市の水路、あるいは川に確保するといふような取り組みも進めているところでございます。

それから7 ページでございますが、地域・市民との連携といふことで、やはり環境関係の話題につきましては地域の方々と一緒になってどういった形で川をよくしていくかといふことをやっていく必要があるといふことで、地域の市民団体、あるいは地域の方々と連携・協働した取り組みも進めているところでございます。図にございます、左上の棒グラフは地域、河川にかかわるよふな市民団体がこのよふに増えてきているといふよふなことで、我々もこのよふな方々と現場で一緒になって川に関する取り組みを進めているといふことでございます。将来を担う子どもたちが川で自然体験をして、またその川をよくしていくといふよふな、いい循環をつくっていきたいといふことで、「『子どもの水辺』再発見プロジェクト」と書いてございますけれども、環境教育関係の取り組みも進めているところでございます。

以上が河川環境といふ非常に幅広い取り組みについての全体の概要をご紹介しましたが、それに関する政策レビューを、最後のページでございますけれども、今、進めているところでございます。平成9年の河川法改正以後、主に取り組んだ施策につきまして、その評価とそれから今後の方向性を打ち出すといふことで、先ほど申しました4つの視点につきまして、生物関係、それから人とのかかわりの水辺空間の魅力、水量・水質、市民との連携・協働といふことで、視点を設けまして評価を進めているといふところでございます。これは国民全般にかかわる環境問題でございますので、ステークホルダーごとに評価をするといふことにはしてございません。今、第三者委員会を設けて、評価を進めさせていただいているところでございますけれども、この12月ぐらいにはパブコメも出したいと考えてございます。この評価を受けて、今後我々として、河川法改正後10年を受けて、今

後どういうふうに取り組んでいくべきかということについて、第三者委員会のほうからまたご提言もいただいて、我々として評価をまとめていきたいと考えております。以上でございます。

【宮本政策評価企画官】 どうもありがとうございました。

では続きまして船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化につきまして、海事局運航労務課の諏訪課長補佐から説明をお願いいたします。

【諏訪課長補佐】 海事局運航労務課の諏訪と申します。資料１－５に基づきましてご説明をさせていただきます。

こちら、船舶運航労務に係る事後チェック体制の強化策というテーマでの政策レビューでございます。こちらでございますが、まず運航労務監理官がどのような業務を行っているかということと、あと、その前提としましてどのような背景があつてこの運航労務監理官というポストが設置をされたのかということからまずご説明をさせていただきたいと考えております。

まず最初に事後チェックの強化に向けた制度改正ということからでございます。２つ制度改正がございまして、平成１７年４月に施行されました船員法、内航海運業法、船員職業安定法の改正というのがまず行われておりまして、規制緩和といった中で、労働時間規制の見直しですとか、監督権限の強化、それから内航海運における運航管理制度の導入、そういったものが平成１７年に行われております。あと平成１８年に運輸安全マネジメント制度の導入というのが、モード横断的に行われております。こちら、直接的な契機としましてはＪＲ西日本の福知山線の事故がありまして、そうした中で各運航事業者に安全管理体制、トップを中心としたちゃんとした安全に対して評価をし、マネジメントを図っていく、そういった制度が、そういった仕組みが十分図られてないのではないかという、そういった中で各事業者において安全管理体制をしっかりと構築をしてもらうという、そういった趣旨で導入をされたものでございます。海上輸送の分野におきましても、この運輸安全マネジメント制度が導入されております。そうした中でこの運航労務監理官、あるいはその本省の運航労務課というのも設置をされてきたという経緯がございます。

運航労務監理官というのは具体的には地方運輸局の本局と、あとそのさらに下にある運輸支局というのがございまして、そちらに置かれている官職でございます。従前は運航監理官という海上交通関係の運航管理、各事業者が行っている運航管理について監査を行う運航監理官というものと、あと船員労務官、これは船員関係の法令に基づきまして、船員

の労働時間ですとか、乗り組み定員ですとか、航海当直体制ですとか、安全衛生、そういったものについて監査を行う、そういった業務を行う船員労務官、そういったものが設置をされておりまして、これらそれぞれ2つが別々に業務を行ってきたというのがございますけれども、平成17年4月にこの両者が統合されまして、運航労務監理官というものを新設をしております。こちら、運航労務監理官でございますが、平成19年度末におきまして全国に172名配置をされておりまして、こちらの運航労務監理官という形でこの両方の役職が統合されたということによりまして、旅客船、貨物船の運航管理、それから船員労務監査等の権限を一体的、効果的に行使をするということが可能となってきております。

これを踏まえまして、本省におきましても従前、運航関係ですと、船員労働環境関係とそれぞれ別々に業務を行ってきたわけでありまして、それぞれの課でそういった業務が分散していたわけですが、国内旅客課の安全関係の業務と、国内貨物課の安全関係の業務、それから船員の労働時間ですとか、そういった労働基準について業務を行ってきた船員労働環境課、そうした3課を統合して平成18年7月に運航労務課というものを設置をしております。そちらにおきまして、海上運送法、内航海運業法、船員法等に基づく監査業務、そちらを一元的に所管をするということ、そして地方運輸局で運航労務監理官ということで、運航管理と船員労務監理、そういったものについて統合された形で行うということ踏まえまして、地方運輸局等の運航労務監理官に対する一元的な指導を行っていくという、そうした地方運輸局と本省とが連携をして事業者に対する指導を行える体制を構築するという、そうした体制が整備をされております。

この運航労務監理官が行う業務と申しますのは下に4つ書いてございますが、運航管理監査、船員労務監査、運輸安全マネジメント評価、それから船員派遣事業に係る立入検査の4つがございます。運航管理監査でございますが、こちらは事業法でありますところの海上運送法と内航海運業法に基づきまして、事業者の許認可申請に対する安全審査ですとか、あるいは事業者の安全管理体制の監督、そういったものを行うものでございます。

2点目の船員労務監査ですが、こちらは船員の労働環境を規定した船員法に基づきまして、船員の労働時間ですとか、乗り組み定員、航海当直体制等の監査を実施をするというものでございます。こういった船員法についての違反があった場合には刑事訴訟法に規定をする特別司法警察員として職務を行うことができるという、そういった権限が与えられております。

3点目は運輸安全マネジメント評価でございます。こちら、平成18年10月から施行

されまして、ちょうど1年ほどたったところでございますけれども、海上運送法、内航海運業法において運輸安全マネジメント制度を盛り込んだ形の改正が行われまして、事業者の安全管理体制をチェックするということで、運輸局におきまして安全マネジメント評価を実施するということになっております。事業者の安全管理体制としまして、経営トップが実際に安全管理に関与する仕組みになっているかどうか、そしてそうした経営トップが関与するそうした安全管理体制自体について計画をつくり、それに対して実際に実行してそれに対して評価を行って、さらに新規の立案につなげていく、そういったPDCAサイクルが実際にできているかどうか、そういったものを評価をしてきております。

4点目は船員派遣事業に係る立入検査でございます。こちらは船員職業安定法におきまして、船員についても派遣事業というのは許可制で認められておりますけれども、そうした船員派遣の許可について事業に立ち入り検査を実施するというものでございます。

次の2ページ目でございます。以上を踏まえまして評価のポイント、評価手法、評価の検討等についてまとめさせていただいております。運航労務監理官が重点的に取り組んできた事項としまして、重大事故発生時の再発防止対策、運輸安全マネジメント評価、超高速船の安全対策等がございます。

まず1点目の重大事故発生時の再発防止対策でございます。こちらは事故そのものに対する応急措置につきましては海上保安庁で行っているわけでございますけれども、そうした重大事故が発生したときにその原因の究明ですとか、あるいは船舶運航事業者における安全管理体制の再構築、そうした再発防止策を徹底させるということを行ってきております。

2点目の運輸安全マネジメント評価でございますけれども、こちらは事業者の安全管理体制をチェックをするということで、そうした安全マネジメントの評価というのを平成19年度から本格的に実施をしていくということとしております。こちらにつきましては当初の1年間、そういったある意味、準備期間だった部分もございますので、それを本格的に各事業者においてそうしたマネジメント体制が構築されてきたところで、実際にそれを評価を本格的に実施をしていくことをやっております。

3点目は超高速船の安全対策でございます。こちら、超高速船につきましては近年事故が続発しておりまして、例えば海中での浮遊物ですとか、あるいは海中生物等に衝突をして、けが人が多数出たということも何件か続けて起きております。超高速船につきましては通常の船舶とは違う形で事故が起きるということもございまして、超高速船に関する安

全対策検討委員会というところでその検討を行ってきているところございまして、そうした検討結果を踏まえまして超高速船に対する安全対策を今後も着実に推進していくということにしていきたいと考えております。

そのほか、飲酒当直対策等の政策課題もございまして、そういったものについても対応してきているところでございます。

これらについての評価手法でございますが、主要な事故についての事例分析、そして成果を総合的に評価するために指標を活用するということを考えております。具体的には海難船舶隻数ですとか、船員災害件数、それから運航労務監査の実施状況、そういったものを踏まえて評価を実施をしていきたいと考えております。

評価の検討に当たりましては重点的に取り組んできた事項の成果を検証する。そしてさらなる体制強化ですとか業務手法の改善を図るべき点を抽出をしていきたいというふうを考えております。評価のポイントにつきまして、それぞれ書いておりますが、重大事故発生時の再発防止策について、迅速な原因究明と実効性ある再発防止策を検討・実施をする。そして運輸安全マネジメント評価については、事業者の規模に応じた効率的な評価を実施する。そして評価をする側の運輸局の人材の確保ですとか、あるいはレベルアップを図っていく、そういったことによって評価の質を向上させていきたいと考えております。超高速船の安全対策につきましても、今後最終取りまとめが委員会のほうで出されるということございまして、そうした中でその安全対策を一層の向上を図っていきたいと考えております。こうしたものを踏まえまして政策への反映の方向としまして、今後指標としまして平成23年までに商船の海難船舶隻数を10%以上減少させる、それから平成24年までに船員の死傷災害を21%以上減少させるという業績指標がございますので、そうした目標値を確実に達成していくために、さらに体制強化ですとか、業務手法の改善を図ってきたいと考えております。

このレビューでございますけれども、評価手法、評価の視点、評価の目的、必要性等につきましましてはご説明したところございまして、第三者の知見の活用としましては、平成19年度にこの運輸安全マネジメント評価を実施しております関係で、その運輸安全マネジメント評価第三者委員会を立ち上げまして、海事関係団体ですとか、あるいは有識者等の第三者が運航労務監理官によるマネジメント評価の実施状況等について確認をして、そこで評価を行っていただくということを予定しております。なお、評価手法のところのステークホルダー別の分析のところでございますけれども、こちらについては船舶運航事

業者について、安全管理体制の構築状況等を海難船舶隻数の指標を活用して分析をすること、そして船員について災害防止対策の実施状況等を船員災害件数等の指標を活用して分析をすることを検討をしているところでございます。以上でございます。

【宮本政策評価企画官】 どうもありがとうございました。

では最後に安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出につきまして、海上保安庁政務課の藤田専門官からご説明お願いいたします。

【藤田専門官】 海上保安庁の藤田でございます。よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。資料の1 - 6、3枚ものでございます。これを参考にさせていただきながら説明させていただきたいと思ひます。

まずテーマでございまして、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」ということと取り組んでおりまして、副題がありまして、「ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間の短縮への取組み」ということとでございます。この政策レビューにつきましては海上保安庁と港湾局で共同に取り組んでおります。具体的に政策目標としまして、テーマのとおり安全性と効率性、2点でございます。

1点目の政策目標としましては東京湾、伊勢湾、瀬戸内海など船舶交通のふくそうする海域におきまして、航路を閉塞するような大規模な海難の発生件数をゼロとする目標でございます。2点目としまして効率性の目標でありまして、東京湾におきまして船舶の入港までの航行時間の短縮を図るものでございます。具体的に言いますと東京湾の入り口から港の入り口までの航行時間を短縮するというものです。

この2つの目標につきまして、平成15年から19年までを計画期間とします第一次社会資本整備重点計画の目標として掲げてございます。この2つの目標を達成するために推進している政策として、1ページ目から2ページ目にカラーの図面ですが掲載してございます。レビューにおいてはこの各施策の実施状況、それから目標の達成状況についてレビューいたしまして、今後の船舶交通の安全のための施策に反映させることとしております。

ここで各施策について簡単に触れさせていただきたいと思ひます。1枚目に掲げておりますのが海上交通環境の整備というハード面の施策でございます。2ページ目としましては安全運航に資する、情報提供の充実強化などのソフト面の施策でございます。このハードとソフトの各施策で構成されております。まず1ページ目の から簡単にご説明したいと思ひます。 については主要国際幹線航路の整備及び保全ということですが、これは港湾局の施策でございます。航路内に浅瀬等が存在しますと船舶交通の支障になります。特

に最近船舶の大型化、深喫水化が進展しておりまして、これの船舶交通の支障になる部分、浅瀬等を解消する上での浚渫等を実施してございます。

2点目としまして、AISを活用した航行支援システムの整備というものでございます。このシステムについて簡単に申し上げますと、船舶の現在位置、速力、進路等の情報が船舶と陸上との間で自動的に交換することができると。VHFの電波を通じて自動的に交換することができるというシステムでございまして、このシステムの整備によりまして海上交通センターで航行する船舶の情報がリアルタイムで把握することができるようになりました。それによって効率的な船舶交通の調整、各種安全情報を船舶に提供することができるようになっております。このAISの整備を推進してございます。

として高機能・高規格航路標識の整備ということでございます。これ、海の道路の信号というふうに認識していただければと思いますが、海においてこういった航路標識が設置されておりまして、この航路標識の見えやすさ、視認性の向上を図るといふ、簡単に言いますとそういったものでして、この航路標識の高機能化、高規格化を推進してございます。

2ページ目をごらんになってください。2ページ目はソフト面の施策でございまして、まず としまして海上交通センター業務の充実強化ということでございます。ふくそう海域では海上交通センターを設置しておりまして、航行船舶にきめ細かい情報提供を実施し、航路の航行船舶の管制を一元的に実施しております。最近、平成15年には伊勢湾のほうでございますが、海上交通センターを設置いたしまして、また17年には備讃瀬戸、瀬戸内海でございますが、ここに海上交通センターが設置されておりまして、レーダーのサービスエリアを拡大するといったことで充実強化を図ってございます。

としまして沿岸域情報提供システムの整備としまして、MICSと我々言うておりますが、全国の海上保安部署がありまして、ここで気象や、海象や、航行船舶の動静などの海の安全情報、これを携帯電話、インターネットを通じてリアルタイムに情報を提供しております。これは既にほぼすべての海上保安部でシステムが稼働しています。この情報提供によりまして、情報不足に起因する海難の未然防止を図るということでございます。

最後に としまして、海上交通法令の励行や海難防止思想の普及ということでございます。海難の主たる原因が人為的な原因、これが7割を占めるということでありまして、海難防止思想、これを特に強化していると同時に、法令違反というものを厳正に取り締まって安全の確保に努めております。この、以上2ページにわたります合計6本表示しており

ますが、この施策で目標達成に向けて取り組んでございます。

3ページ目をごらんになっていただきたいと思います。まず評価の視点というところ、目的については既に説明させていただいているとおりでございますので、評価の視点をごらんになっていただきたいと思います。評価の視点につきましては、簡単に言いますと「目標が達成されているか」、「目標達成に向けて実施した施策はどのような有効性があるか」、「目標未達成の場合の原因は何か」という視点でレビューを実施してございます。

次に評価の手法でございますが、このレビューにつきましては客観性を確保するために第三者の知見を活用しておりまして、レビュー委員会を開催しています。そのレビュー委員会においては先生方の専門的な立場から助言を得まして、レビューに取り組んでございます。また各施策の有効性につきまして、船舶運航者実際にアンケート調査を実施しています。その結果が既に集計されておりまして、各施策とも回答者の7割以上の方が「効果が期待できる」という回答がありまして、施策の有効性がほぼ確認されてございます。

次にステークホルダー別の分析は特段予定をしてございませんが、このいずれの施策についても船舶が集中、ふくそうする海域における安全性の向上をさせるための施策でございます。これらの施策を推進することによって、ふくそう海域で活動する船舶のよりよい交通環境の実現を目指しているというものでございます。

次に評価結果のアウトラインとしましては、大規模海難数の発生数ゼロという安全面について大規模海難ゼロという目標達成する見込みでございます。もう一点の効率性の目標でございますが、東京湾における航行時間短縮という効率面の目標、これについては完全に達成することが現状では厳しい状況がありますが、実績値から見ますと目標に向けて着実に推移しているという現状でございます。また、アンケート調査結果におきまして、各施策とも安全面はもちろんのこと、効率性についても一定の効果が認められ、施策は有効であったと評価することとしております。施策の反映の方向性につきましては、最終的な評価結果を踏まえまして、次期社会資本整備重点計画に反映させる方向で検討中でございます。

最後に、先ほども触れましたが、第三者の知見の活用としましては、来年1月に最終のレビュー委員会を開催しまして評価書（案）について検討する予定でございます。以上でございます。

【宮本政策評価企画官】 どうもありがとうございました。以上で5件の説明、終了いたしました。

【金本座長】 はい、どうもありがとうございました。それではただいまのご説明につきましてご質問とか、ご意見をお願いをいたします。はい、じゃあ上山さん、どうぞ。

【上山委員】 ちょっと盛りだくさんで大変なんですけど、一個ずつ簡単に気がついたところを話したいと思います。正直申し上げて、後ろに行くほどわかりやすく、かつ、とても安心して話が聞けたという感じです。最後の海上保安庁と港湾局。これは非常に私はよいと思います。実態をちゃんと把握して目標を定めて、それが達成できない懸念要因を全部出してという、非常オーソドックスでかつ実証的な手法を使っておられる。私はもうこれでやられればよいという感じがしました。

次に海事局の船舶運航労務の話です。これもテーマは具体的ですが、評価手法のところが難しいと思う。おそらく政策そのものの是非というよりは、運航労務監理官が実際に決めたことを現場対応しながらちゃんとやっているのかどうか、あるいは現場でさらにどんな工夫をすればよいのかという、その辺の問題意識だと思うんですね。だからこの運航労務監理官というところにポイントを置かれているところは結構いい着眼だなと思うんですが、その先の評価手法が本省の発想でしかない。これはおそらく運航労務監理官の方々に集まっていたいて議論して、自分たちで気がついたところを洗い出し、現場の知恵を積み上げていったほうがいい。あまり政策評価だと構えない。彼らが自分たちがやってきて、もっと工夫したらいいと思うこと、あるいは現場の経験値、さらにこういうポイントを見ると大体問題のあるところがわかるといった匠の世界のノウハウがあると思うので、そういうものをちゃんと積み上げていけば、私はむしろ実質が確保できるような気がします。そういう意味ではこの資料の評価手法と評価の検討、政策への反映の方向というところ、この右側部分は霞が関文化で、こういうものは要らないんじゃないかと。監理官の方々にどうすればいいか自由に考えてほしいと任せたほうが早いんじゃないかという気がする。要はテーマはこれら非常によいが手法のところでもっと現場志向のほうがよいと思います。

次の河川局もよいテーマに正面から取り組もうとされていると思う。だけど、手法が全然見えない。これはまさに海上保安庁と同じようなことをやればよい。まず全国の河川がどの程度、環境上のリスクがあるのかということのをちゃんと出す。本来あるべき姿と現状がどれぐらいのギャップがあって、ギャップを埋めるために法律でできること、あるいはできないこと、どういうふうになっているのかということストレートに科学的に検証する。それからあと、ほかの分野がある。海洋汚染、森林保全といったところのメソッドを使えないかどうかという研究。それから海外の同じような法律とか施策と比べて日本がや

っているもので足りないところはないのかとか。そういった制度比較もやったらいい。やりたいという気持ちはわかるけど方法論が見えていない。このままではおそらく日常業務の普通の政策の立案のプロセスに絡め取られて、特に政策評価でやらなくても、やる気のある課長が来たら普通やることをただやるだけという結末になりそうな予感がする。

それから不動産取引ですが、これは私は政策評価じゃなくて、何か商品改善みたいな感じに聞こえる。この情報提供制度自体は非常に具体的な制度です。しかしお話を聞いていると、いわゆる事務事業評価みたいな感じに見える。これ自体をよくするんだったら、何かそれこそコンサルタントやウェブマーケティングのプロでも雇ってきて、もうちょっとデータのインプットがよくなって、わかりやすくなって、みんなが使えるようになるにはどうしたらいいかというのをやればいい。そもそも政策評価じゃないのではないかと思う。商品改良、ウェブサイト改善みたいな感じに見える。政策評価にしてはテーマが狭過ぎる。あるいは、副題の土地市場の条件整備のほうがむしろ主題で不動産取引価格情報の開示を手がかりとして土地市場の流通環境の整備を考えるとというふうに主客逆転させたほうが本来の政策評価になるかもしれない。

何を言っているかという、レイنزなど民間団体がやっているもの。あと、コンシューマー向けだったらリクルートの住宅情報とか、既に世の中にいろいろ同種のものがある。それとの競合関係か補完関係も見べきです。それからさらに、そもそも、もっと情報をほんとうに提供する必要はあるのかとか、なぜ流動化しないのかとか、その辺まで1回さかのぼって見る。でないと今あるこれだけを見ている「情報提供しないと罰則を付す」とか何か規制強化をすること以外に出口がない感じがする。大事な制度ですがこの制度だけではもう頑張れない状態ではないか。もっと周辺のもの、民間のものも考える。あるいはひょっとしたらこんなのは役所にはできないのかもしれない。役所が情報を出せるときには規制をかける以外にはだれも役所に情報を出さない。そういう意味ではこの制度を役所がやること自体に無理があるのではないかと。

とはいえこういった視点は担当課にしてみると自分で自分の存在意義を疑うということで無理です。なのでもう一個上位の流通促進というところから見ないと、あまりにも切実過ぎて評価できない。あるいは非常に矮小なところになってしまう。むしろものすごく具体的なところに行くんだったら、ほんとうにもうプロのコンサルに投げて、きわめて現実的な改善策だけをやる。

一番最初の環境行動計画はきわめて大変だろうなと批判よりも先にまず同情が先に立っ

てしまう。これは要するにいろいろなものの寄せ集めですよ。いろいろなところから環境保全が大事だと言われる。各局の施策もあるし、官邸から来るのもある。国際条約もあるしそういうのを全部束ねるとこういうことになりましたと。したがって目標数値とか期限が書きにくいのは非常にわかる。しかしそれで 基本法みたいな感じになってしまっている。こういうのを評価するという自体、しんどいんじゃないかと。

「行動計画」というものはそもそもどういうものなのか、これを手がかりに分解してみてもどうか。なぜ、「行動計画」とは難しいのかということからスタート。なぜ難しいのかりバースエンジニアリングをやって、7つぐらいの要素から実はこういうものが生まれていて、それ自体が大変だと考える。それから進捗管理も今のこういう制度だと非常にやりにくいのだと。ある意味では何かやりにくい理由みたいなものを、今回は、全部カミングアウトさせる。「もうとっても困っています」と言い出すきっかけにしたほうがいい。いわゆる普通の評価をきっちりやろうと思うと惨たんたる結論になるのではないかと。

ですからある意味では、これそのものを評価するのはアンフェアな感じもする。そもそも構造がストレートな政策評価にはたえ切れない。もともとそういうつくりになっている。だからむしろそのことを全省的視点から「大変だよ」と言ってあげる。そっちのほうがいい。これをまじめにやっているかどうかなんていって突き詰めていっても非常にきつい。以上です。

【金本座長】 たくさんあるんですが、何か担当者の方のほうからお話しされたい、あるいはご説明追加したいところがあればお願いをしたいんですが。

【西村課長補佐】 それじゃあ、よろしいでしょうか。

【金本座長】 はい。

【西村課長補佐】 総合政策局の環境政策課でございます。今、委員からご指摘がありましたようにレビューをやりながらまさに同じことを感じておきまして、このレビューを通じて得られるのはこの計画なんですけれども、こちらの計画をやっぱりどう……、おっしゃったような改善ですね。次どうしていくのかという、どうあるべきかというところが得られれば、やはりレビューして得られるところがあるのかなというふうに。個々の施策がどうこうというものよりも、こちらがどうあるべきかというところは非常に改善点があるんじゃないかという視点で、今まさに取り組んでいるところでございますので、大変よい指摘をありがとうございます。

【金本座長】 これって上山さんの頭の中にある目標管理型評価からいくと、目達計画

との間の関係がクリアでない。そういう……。

【上山委員】 もともとね。

【西村課長補佐】 そうですね。ちょうどタイミングが目達をつくる前の年に目達に備えている省として考え方を整理しようというところで、動きでこうなっているものですので、そこで指標の面での結びつきが弱いというところもございます。

【上山委員】 国交省の中に行動計画ってほかにもあるんですか。

【金本座長】 いろいろ……。

【上山委員】 いっぱいあるんですか。整備計画というのはなじみがあるんだけど、行動計画というやつはあまり評価にかけたことはないのですか。

【増田企画専門官】 どちらかというとなんか政策を打つ段階になって、実施のプランみたいな感じの行動計画となっておりますので、非常に個別的に書いてあるという感じになっている。

【上山委員】 そのわりにはこれには期限と目標がない……。

【増田企画専門官】 これはどちらかというところちょっと実施プランを目指しているところがございまして。

【上山委員】 かつ横断的テーマだから一層難しいですね。

【増田企画専門官】 実際に例えば業績指標とかも設定なんかも考えておりまして、なかなか環境政策課という、今度これ、7月から実はできた課でございますが、政策課が業務の業績指標を設定するといえますか、政策評価をやるというのは非常に難しいというのをもまた実感しているところでございまして、先生のご指摘もそのあたり、ぴったり、おっしゃっているとおりかなと思ってしまったんですけども。

【金本座長】 ただ、本来の政策評価の役割って、そこで使えるようなものをやらないと意味がないということですから、評価のためだけにやっても仕方ないというところですね。どういうふうにすればいいのかというのは、もともとの、ある意味見せ方の問題……。

【上山委員】 それもありますね。

【金本座長】 もあって、その行動計画の見せ方の問題がちょっと掛け違ったんで、あとの仕事が難しくなった、そんな感じなんですかね。

【上山委員】 そうでしょう。

【東山政策評価官】 そういう意味ではモーダルシフト等の物流施策等も、あれは省庁を超えたところもありますけれども、かなり細かな行動計画をつくっていて、こちらの場

合はその目標をかなり細かに設定されていて、それについてそれぞれ実績はどうかというレビューをしています。ですから、かなり多岐にわたるものの全体計画をレビューするにあたっては、多分環境の方も最初から意識していたかどうかは別にして、今の政策チェックアップの指標の中に関連の指標がいっぱいありますので、その全体を束ねて、総合的に議論するという意味で、今後の話としては何かできそうな感じはしなくはないというような気がしますけどね。

【上山委員】 何か新しいのをつくっちゃったほうが評価するより生産的な感じもします。あるいは政策評価のモデルパターン3つぐらいのオプションみたいなやつをアウトプットとしてむしろ提案しちゃう方法もあるかもしれない。

【宮本政策評価企画官】 確かに、行動計画や大綱といったものも、政策レビューの対象となる場合を想定すると、ある程度、何らかの定量的な目標や期限などが示されていないと評価しにくいところはあると思います。

【上山委員】 だから一番気になるのはレビュー以前にこれだけをぱっと見ると、「期限と目標がないから計画としての品質が低い」という話で終わっちゃうと思う。通常はその目達方式というか、どういう書き方をするかは別として、もう少し計画たるものはやっぱり目標と期限がある程度いるわけです。それがほとんど書かれていない。ですから「きわめて劣悪」と1行で終わっちゃう。でもそういうものではないのだと思う。なぜこうなってしまったのかということとをさらに掘り下げていく。すると作り方の問題とかあるいは目達方式みたいな考え方はほんとうはよくないのかもしれない。あるいは行動計画にしない方がいいのかもしれない。何かもっと別の発想でできるかもしれない。そういう意味では目的達成の手段として、「行動計画」でこうやって文章をいっぱい書くという今のメソッドに代わるものを研究開発できれば一番よい。

【金本座長】 1つは用語法が違うみたいな感じですね。検討、実施とか、これはある意味で行動計画ではあるんですね。これらの言葉がいっぱい並んでいるんですよ。それはそれとしてこういうもんだということなんですけども、これを評価しろと言われるとまた困るかなというところがあるんだと思うんです。一部かっちりしたものがあるものもあるので、(笑)その辺のアンバランス感というのが見えてくるというのも評価の1つかなという……。

【山本委員】 確かに、この1-6はわりあいよくできているんですが、よく見るとでもおかしなところがあって、例えばふくそうのやつでも15年から19年度において安全

性で事故がないとおっしゃっているんですけども、整備の完了は全部終わっていないし、途中までになっているわけですから、できは確かに、上山委員がおっしゃるようが一番いいんですが、微妙な問題があって、個別のことは言いませんけれども、レビューの進め方として我々も関与はしませんが、専門家のレビューを受けるということは非常に重要だと思うんですが、評価なりもうちょっとテクニカルな面の方の委員ぐらいを、あるいはコンサルタントでもいいと思いますけれども、そういうような方が最低1人入って、上山委員がおっしゃったようなところもチェックができないと、何となくちょっと抜けているところが出てきている感じ、それ以上言いませんが、気がしますね。

それと不動産のこれは規制改革会議からいろいろ言われて、それに対する理論武装もあると思うんですが、確かに微妙な問題が相当ありますので、これを拡充されていかれるのであれば、かなり頑張らないとちょっと苦しいかなという気はしますけどね。

【金本座長】 じゃあ、どうぞ。

【四日市土地情報企画官】 不動産取引価格情報の関係でございますと、もともと出てきた背景としまして、土地市場の整備をどう図っていくかという中で、価格面での情報ということで消費者の方が知り得る価格というのは、従来我々がやっている地価公示ですとか、都道府県地価調査というほかに、業者の方が持っている実際の成約価格というのがあるわけですが、なかなか消費者の方というのは地価公示価格というのにアクセスできるのですが、実際の成約した価格については、それは業者しか現在持っていないので、なかなかアクセスできないということがあります。そういう実際の成約価格についてもできるだけ一般の消費者の方が入手し判断することによって、市場が透明になってくるのではないかとということで始めたものでございます。きっかけとしては平成元年に土地基本法ができて、そのときに土地の情報の整備ということがうたわれておりまして、それをきっかけに十何年かかって成約価格の開示にまでこぎつけたというものでございます。

具体的な政策の提言としては平成9年に当時の土地政策推進要綱という中で具体的には成約価格についても開示するように検討すべきだというのが出まして、それ以降ずっと検討してきたものでございます。それと同じような考え方が規制改革会議のほうでも平成15年に閣議決定されて、現在こういう形になってきたということでございます。

もう一点、レイズですとか、民間の既に出ている情報の関係のご指摘がありましたが、レイズについては業者の方は一般の成約価格まで見ることはできるんですけども、一般の消費者の方についてはレイズの個別の成約価格というのは現在見ることはできませ

ん。唯一一般の消費者の方が見る事ができるのが、この取引価格情報の制度だけでございます。現在、実は先ほどの検討委員会の中でもレインズが持っている情報ですとか、あとは例えば今、Jリートとか東証のほうでも実際に上場企業が不動産を売買したときには適時開示ということで、投資家の方に具体的に幾らの価格で売買したのかというのを開示することが、数年前から始まっており、そういうものとの関係や制度を考えるに当たっては少し連携することを考えていきなさいということをおっしゃっておりまして、現在、不動産業課のほうのレインズの情報はどう合わせて、国民、特に消費者の方に提供していくかという部分について、今、検討しているところでございますので、その点、ちょっとつけ加えさせていただきます。

【金本座長】 それについては上山さんのような、もっと幅広い評価というのは別途あるんだと思うんですが、このかなりの金をかけてこういうサービスを提供しているので、これ、金かける意味があるのか、有効に利用されているのか、改善の余地があるのかといったことはあり得るのかなと。もうちょっとそういう……。

【上山委員】 実態評価。

【金本座長】 そういう面に、評価の視点のところをクリアにしていくといろいろな意味でインパクトがあるのかなという気はします。ぱっと見て3,500万件のアクセス件数というのは多いのか、多くないのかというところがあるんですが、これだけ見ているというのは普通の人がかかり見ていないとという感じなので……。

【四日市土地情報企画官】 だれが見ているかというものを実はチェックをしております、一般の方が3割でして、あと業者の方が3割、その他3割という形になっておりまして、この政策の目的である一般消費者の方と業者の間の情報の非対称性というのを解消していくということについては少し目的を達成しつつあるのではないかと考えているところでございます。

【金本座長】 あとは研究者の立場に立つと、研究用にもう少し住所まで入ったものが使えないかとか、そういう活用方法というのは検討する必要があるのかなと思います。この委員には日本経済学会に入っている人はいるかなという感じですが、あまり活動している人はいなそうなんです、しばらく前に日本経済学会から統計データの、個票データの活用について提言が出たりしていますけど、そういったものも検討課題になるのかなという感じがしています。

【工藤委員】 いずれにしても……。

【金本座長】　　ちょっと今、河川……。

【小俣河川環境保全調整官】　　よろしいですか。じゃあ、すみません、河川局でございます。まさに先生からご指摘がございましたように河川行政としてはコアの河川環境という非常に大きな話題についてどう切り込むかということで、今日は対象のご紹介にちょっと終始してしましまして中身のご説明できていないんですが、一応我々、河川法を改正して環境に取り組もうということでやってきた多くのことについて、とりあえず課題を徹底的に出そうということで、今まで2回の委員会、それから4回の部会をやりまして、個々の施策が何ができて、何ができなかったかのということの抽出を徹底的にやってございます。その中で環境という総合的なテーマについて、今後どこの方向に進んでいくかという形での評価の仕方を今、しているところでございます。

先生からのご指摘、科学的な視点という、特に自然系の話については委員の過半数がいわゆる生物系の自然系の先生に入っていていただいてございまして、我々としても、とりあえず今まである意味で悪かった環境について切り込んでいますので、やったことについてはそれほど悪くはないということなんですが、でもやれてないことがいっぱいあるとか、結果としてはまだまだ環境は悪化しているんじゃないかとか、そういう面で今後どう我々の次の手を打っていくべきかというような形で今、まとめをしようということでやっているところです。何せ相手がちょっと大きいものですから、相当今、時間がかかっているんですけども、何とか年度末に向けて今、我々が今後どうしていくかという方向性を先生方からいただくということで整備を進めさせているところでございます。

【金本座長】　　何か、いいですか。

【諏訪課長補佐】　　そうですね。先ほどの委員からのご指摘につきましてはこちらも確かに評価手法なり、評価の検討なり、そういったところをまとめるところで、どうしても霞が関的な感じでまとめてしまったところはございます。そののところににつきましては従前こちらで業務を実施する際にかなり地方の意見なり、そういったものを聞いてやっていくものではございますけれども、やはり今回実際に運航労務監理官を設置してどうだったのかと、実際に何がうまくいって、どういうふうな課題なのかという、やはりそののところにについて実際に普段どう思っているのかという、そういったものをもうちょっとしっかりいろいろ何でも言えるような場というのをつくって、そこでいろいろ得られたものを反映していきたいというふうに考えております。

【金本座長】　　はい、何か政策評価というよりプロセス評価とか、マネジメント評価と

か、そんな感じにやったほうがよさそうなテーマかなという気はいたしますが。あと何か。船舶交通のほうでコメントございますか。

【藤田専門官】 海上保安庁でございます。施策の関係でご指摘のありました、特にハード面の整備、これは100%ではございませんが、社会資本重点整備計画で19年度までを目標としてございまして、ほぼ8割以上のハード面の整備、ソフト面はほぼ完了という形で施策に取り組んでほぼ完了しております。第三者の視点については専門的な港湾局、交通部の視点、また政策評価の専門的な視点、それぞれ7名の委員の方からいただいて取り組んでございます。

【金本座長】 工藤さん。

【工藤委員】 あ、いいです。

【金本座長】 いいですか。はい、じゃ、松田さん。

【松田委員】 今日、いろいろお伺いして思ったんですけども、先ほどの海事のマネジメント評価であるとか、さっきの不動産のプログラムの評価であるとかというときに、そもそも施策をつくるときにその施策を推進する重要成功要因とか、最大の障害は何かというようなものが多分検討されたのかもしれないんですけども、よくよく、例えば事前評価表とかを見るとそういうのが書いてないんですね。そういうのがきちんと最初にわかっていればレビューするときも、当初想定した成功要因とか、あるいは障害がどうだったかとか、それがもし当初の仮説が正しければ果たしてそれに対してほんとうに取り組めるかどうかというのは、もう少しピンポイントできるのかなというふうに思ったんですけども。

例えば具体的に今回挙げられたものについてはそういう事前の施策立案のときの想定というのはどんな状況だったのでしょうか。

【四日市土地情報企画官】 取引価格については、やはり一番の目的というのは土地市場の透明性をどう図っていくかということで、それで業者と消費者の間の情報の格差というのをどう直していくのかというのが一番の課題でございまして、その中でどういうやり方が一番効率的にできるのかということで、登記所のほうからすべての取引データを国土交通省のほうでもらってアンケートをかけるというやり方でスタートしたということでございます。

ただ、今の現状の一番の課題としては当初想定しておりましたのはアンケートの回収率というのはほかの例えば指定統計とかってございますけれども、それでいきますと国勢調

査なんかは9割以上の回収率で、ほかの我々国土交通省でやっている同じような指定統計もあるんですけど、それですと今、8割ぐらいの回収率になっておりまして、指定統計より少し落ちます承認統計でも60%ぐらいの回収率があるものですから、50%ぐらいの回収率はいくんではないかと想定してスタートしたところなんですけれども、なかなか現行は28%という段階にとどまっております、そこをどう改善していくのかというのが今、この制度の一番の課題となっているものでございます。

【松田委員】　　ということは例えばアンケートの回収率が高くないとこの事業はうまくいかないから、そこがポイントなんだけれども、それはそんなに障害ではないだろうというふうに思っていたということですよ。つまり、それはそんなに高い回収率を上げるのは難しくないだろうと思ってスタートするのと、それはすごく難しいだろうからどうすれば上がるのかということを経験から工夫するとかということがあるのとないのとは違うかなと思ったんですね。というのは実はつい最近、私これに答えたんですけども、買った後にこんな聞くのってどうするんだろうという感じで、全然自分にとっては何も意味がなくて、しかもだれが使うのかなとか全然わからなくて、でもとりあえず何か困るといけないから出そうかなみたいな感じだったんですよ。だからそういう、そのところ、つまりアンケートの回収率がCSFであるにもかかわらず、それを使う人の立場とかが、心理とかがやっぱり弱かったのかなと。単純にたまたま経験から思ったので、これ、例なんですけど、すべての事業においてのそういう見誤り、あると思うんですよ。だからそこを、そういうものの知見を積み重ねていくことで、今後のいろいろな施策をするときにすごく参考になるのかなと思ったものですからお聞きしました。すみません。

【金本座長】　　なかなか今の法制度を前提にすると難しいですね。20何%からもう少し上がってもいいかなとは思いますが、そんなに七、八十%にはどう見たって無理だろうという感じでは。私が前からこれ、ずっと昔にこの関係ちょっと入っていて申し上げたのは、アメリカは登記の手数料が価格比例なんですね。登記のときに幾ら払うかといって価格がリンクされていますから、登記の手数料を見れば、というかそのデータを出せば1発で出るということになります、これはまたかなり大きな、しっぽが胴体を振るみたいな感じの制度変更が必要なんでなかなか難しいんですが、何か今のやつはしんどい制度ではあります。

そろそろ時間ですがもうよろしゅうございますか。

じゃあ、これは今、中間報告ですので鋭意頑張ってくださいということで、次の第2の

議題に移らせていただきます。事務局のほうからご説明をお願いします。

【増田企画専門官】 では残りのもう一つの議題でありますほうのご説明をさせていただきます。まず資料の2 - 1でございますが、毎年、国土交通省の政策評価の、特にこれは予算概算要求に当たりまして事前評価ということでございます。こちらの冊子のほう、ちょっと開いていただきますと2ページのほうに今年の概要が出てまいりますけれども、この中で特に政策アセスメントのあたりを中心にちょっとご説明をさせていただきます。政策アセスメントにつきましては事前評価ということで、今年度特に改善した点としましては、予算の担当部局とも相談をしまして新規拡充事項についてはすべて実施をするという形に整理をさせていただいております、数も昨年の40から67ということで、かなり数も増えてございます。また政策チェックアップと政策レビューとの連携ということで、政策チェックアップについては11、政策レビューについては6が踏まえたものになっているということになっております。

少し、概要というのがこちらの冊子の中でいいますと5ページのほうに出てまいります、こちらのほうも少しごらんいただきながら見ていただければと思います。具体的には10ページ以降に具体例ということで挙がっておりますが、今年特に改善させていただいた例ということでご説明させていただきますと、例えば10ページの中で目標値というのが出てまいります、これは業績指標を使っておりますけれども、今年度から特にこの目標値については原則すべて設定をしていただくということで各局のほうと調整をしております、今、半数ぐらい目標値、設定されておりますが、なお検討中というものもございまして、先ほど委員からもご指摘がありましたように、やはりアセスメントの段階から目標値を定めておいたり課題を明確にしておきますと、事後検証なんかに役にも立つかと思っておりますので、今後もここは目標値をぜひ設定していただくようお願いをしていきたいと考えております。なかなかチェックアップに比べるとやはりアセスメントは難しいというところがございまして、今は大体半分ぐらいじゃないかということでございます。

あと、昨年の評価会の中で特に有効性、効率性についての記述が不十分であるということで、特に今年につきましては各局と何度かにわたって調整もさせていただいて、従前に比べると改善をするようにやったところでございますが、なかなか不十分な点もございまして、なかなかまだ定量的に例えば効率性の分析なんかもやるというあたりは十分できていないのかなというところがございます。

あと、事後検証、これは総務省の指摘、あるいは行政行動の改革のほうでも位置づけた

ところでございますが、すべてについて事前評価をした後に事後検証の実施時期と方法を明確化しまして、これについてはすべて、67についてすべて事後検証の実施時期と方法を記載しております。これはアセスメントについてはなかなか事後検証が今までされてこなかったという点がございまして、すべてについて事後検証を行うという前提にさせていただいたところでございます。

アセスメントの関係はちょっと以上にさせていただきまして、あとは資料2-2のこちらの政策評価レポートのほうでございまして、これにつきましては前回の7月にご意見を伺ったところでございますが、簡単に大体全体を取りまとめましたので、修正点をまずご説明させていただきまして、まず第 部につきましては今回初めて見ていただくことになるんですが、主に時点修正ということで例えば11ページ以降でございまして、18年度の政策チェックアップに合わせまして評価の関係のA B Cの評価の数字とか、このあたりについて、修正をした上で分析を加えているところでございます。

それから政策レビューにつきましては19ページ以降でございまして、昨年度の政策レビューの概要を追加しておりますが、今年度につきましては特に、従前ですとコラムということで幾つかトピックを取り上げておりますが、今年については特にこの行政行動の改革、本評価会でもかなり議論をしていただいた経緯もございましたので、かなりページ数を増やしまして行政行動の改革の概要についてかなり記述を追加をして説明をしているところでございます。

それからあわせまして50ページ以降でございまして、第3章ということで、こちらにつきましては最新の政府全体の政策評価の動きであったりということで、例えばちょっとめくっていただきますと58ページでございまして、7月の段階で業績指標の設定についてご議論いただいたりしたところを取りまとめて政策評価基本計画の改定を行いましたので、そのあたりの概要とか、あと59ページ、R I A規制の事前評価についても、これも政府のほうで10月から義務づけということで時点修正をさせて記述の追加等を行っているところでございます。

それから64ページ以降が前回の政策評価会で見ていただいたところでございますが、これにつきましては前回の評価会でご指摘があったところでございまして、例えば99ページでございまして、B評価でありましたプレジャーボートの解説を追加したりとか、105ページについてモーダルシフトの指標の評価の解説を追加したりしまして、原則B評価についてはすべて解説を追加をした形にしておりますし、あと評価の中で特に指標を廃

止したものについても、ちょっと一部A評価だったものについては例えば解説がなかったりするところもございますけれども、基本的にすべて指標の廃止についても解説をつけるような形で改善をさせていただいているところでございます。2番目の議題についての説明は以上でございます。

【金本座長】 それではご意見、ご質問お願いいたします。

【田辺委員】 気になったんですけども、こちらのアセスメントの話なんですけれども、これ、予算とそれから政策評価のすり合わせということで、昨年度から始めた一連のもの1つだと思っておりますけれども、これ、例えば財務省に政策評価調書でしたっけ。

【増田企画専門官】 はい。

【田辺委員】 あれを出すときというのはこれとほぼ同じ形で済むようになっているのでしょうか。

【増田企画専門官】 実はそこが財務省との関係では、総務省も間に入りまして、政策チェックアップのレベルのほうで政策調書をつくって出すという整理になっておりまして、うちの省で言いますと第2部で整理をさせていただきまして98の項目について……。

【田辺委員】 そういうもので出すということですか。

【増田企画専門官】 はい、調書をつくって出すという形になっておりまして、来年度以降は政策評価と予算連携した46に施策の数がありましたので、46の施策について政策評価調書をつくるという形になっております。

【田辺委員】 それはわかるんですが、ただ財務省の側から言うと新規物をやっぱり見たいですね。

【山本委員】 既にとってますよね、財務省は。

【田辺委員】 そうするとこれはどう生きるのかなというのが。

【増田企画専門官】 実際にはこれは個別の予算の要求、事務事業ベースで活用するというところでございまして、政策評価調書のほうは実績評価をベースにして政府全体で、実績評価のためのチェックアップである数値、業績指標の設定と、そのローリングをやっていくということで、一応政府全体で財務省、総務省も話をして決まったという経緯がございます。

【田辺委員】 わかりました。ただ、どうなのかな。予算との絡みという点ではそうなんですけれども、新規のところってやっぱり絶対に情報を取りたがるので、チェックアップ系の動きだけだとわからないところが多々出るわけですね。

【増田企画専門官】　そういうときは予算要求の説明が必要があれば、説明を各局のほうで予算要求の際に具体的に説明もしているかと思えますし、財務省のほうでもこういうのは参考にしているかと思えますので。

【山本委員】　ただ、財務省が指定している様式はこれと微妙に違ってたと思うんですね。

【田辺委員】　今年？

【山本委員】　いや、従来。少なくとも。

【増田企画専門官】　もう完全にそこは今回からこの形ではなくて、実は政策評価調書のほうに合わせて、その政策評価調書がチェックアップの形でやるという。

【山本委員】　チェックアップでしょう、でもあれ。

【田辺委員】　先に、それはある意味では完璧に変えちゃったと。

【増田企画専門官】　はい、全省的に。

【田辺委員】　財務省の形に。

【増田企画専門官】　はい、そうです。

【田辺委員】　わかりました。

【金本座長】　そうすると別途これは個別要求で概算要求に各局が……。

【増田企画専門官】　はい、個別要求でほんとうに各局が予算要求をする際とかに使ってもらって、説明もしておりますし、活用しているという制度になっています。

【山本委員】　やっぱりこれをベースにして査定はやってるということですよ。

【増田企画専門官】　実際にはそうなると思います。はい。

【金本座長】　そろそろ時間ですが。

【増田企画専門官】　本日は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いろいろご意見を反映させていただきたいと思えます。議事録につきまして、特に議事概要については政策評価官室のほうで作成の上、責任を持って公表させていただきます。議事録についてはまた先生方のご確認をいただくことで公表したいと思っておりますので、よろしく申し上げます。本日はどうもありがとうございました。

了