

第25回国土交通省政策評価会

平成23年7月7日

【麓企画専門官】 それでは、先生方おそろいのようなので、ただいまから第25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、本日は、加藤委員、工藤委員、村木委員、山本委員につきましては、ご欠席のご連絡をいただいております。また、今回も「政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン」にのっとり傍聴可能な会場設定としておりますのでご理解賜りたいと思います。

後ほど政務官がごあいさつを申し上げる予定でございますが、とりあえず資料の確認からさせていただきますと存じます。まず、議事次第がございまして、政策評価会の資料一覧、座席表、評価会の委員名簿、それから政策評価のスケジュールがございまして、それから資料1に入りますけれども、資料1-1として、1枚紙のチェックアップ結果一覧表(案)。資料1-2、同じくA3の資料で束になっておりますチェックアップ結果一覧表(案)。資料1-3といたしまして、チェックアップの評価書(案)(施策目標個票)というもの。それから資料1-4、大部の資料でございますが、チェックアップ評価書の業績指標個票。資料1-5といたしまして、平成22年度政策チェックアップの主な変更点という1枚紙がございまして、それから資料2-1、右側に資料を置いてございまして、政策レビュー関係の資料でございます。資料2-1として、前回指摘事項に関する各局対応というもの。資料2-2として、指定法人等に対する国の関与等の透明化・合理化という資料でございます。それから、参考資料になりますけれども、平成24年度予算概算要求への取組。参考資料2として、政策評価に係る政策目標及び施策目標。参考資料3として、施策目標別評価の実施についてという1枚紙。それから、束になってございまして、平成23年度における政策評価の実施についてという資料。参考資料5として、平成22年度国会報告の抜き書き。参考資料6として、国会の議事録をつけさせていただいております。

以上、不足等がございましたら、事務局にお申し付けいただければと思います。よろしく申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきます。今後の進行は上山座長にお願いしたいと思います。

ます。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 おはようございます。今回、大部の資料が机の上に置かれておりますが、震災以後、国交省全体に、とても大変な状況だったと思います。そういう状況の中で滞りなく予定どおり資料を準備していただき、どうもありがとうございます。皆さん、ご苦労さまでした。

それでは、議事に入りたいと思います。最初の1番目のチェックアップについて、説明をお願いします。

【川中政策評価官】 わかりました。まず、今回政策チェックアップのやり方が新しくなっておりますので、導入の経緯をお話ししたいと思います。政策チェックアップと申しますのは、国土交通省47の施策目標というのがあります。47の施策目標と……。

【麓企画専門官】 それでは、小泉政務官が見えましたので、ごあいさつを賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小泉大臣政務官】 おはようございます。ただいまご紹介いただきました国土交通政務官の小泉俊明でございます。本日、第25回政策評価会の開催に当たり、一言ごあいさつ申し上げます。

上山座長をはじめ、政策評価会委員の皆様には、日ごろより政策評価制度の適切な実施のため、基本計画などの策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定等に当たり、数々のご助言を賜り、まことにありがとうございます。また、本日はご多忙のところご出席いただき、重ねて御礼申し上げます。

本日の政策評価会では、今年度に取りまとめる政策チェックアップ及び政策レビューについてご審議いただきます。政策チェックアップにつきましては、例年この時期に評価会でご審議いただいております。前年度、つまり、平成22年度の実績測定の結果である政策チェックアップ評価書(案)について報告いたしますので、委員のご意見をいただきたいと存じます。これは開始以来第9回目の政策チェックアップとなります。

今年度から施策単位の評価書を新たに作成し、その単位ごとに段階的評価を行うことといたしました。このことにより、その後の施策の改善につなげ、よりPDCAサイクルを通じたマネジメントの向上が図られるものと期待しております。なお、東日本大震災の影響があり、実績値の取得に困難を来している業績指標もございますことを、あらかじめご了解いただきたいと存じます。

今回、施策目標単位の評価書には、「学識経験を有する者の知見の活用」の欄が設けら

れ、政策チェックアップにおける政策評価会委員の役割がさらに重要になっております。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お願いします。まことに簡単でございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。よろしくご願いい申し上げます。

【麓企画専門官】　　ここで、誠に申しわけございませんが、小泉政務官は、この後公務のため退席させていただきますので、どうぞよろしくご願いいいたします。

【小泉大臣政務官】　　よろしくご願いい申し上げます。

【川中政策評価官】　　それでは、説明を続けます。47の施策目標があります。それからその達成度合いを示す約200の業績指標を設定しまして、毎年度実績値をチェックして、施策目標の達成度を評価しようとするのが政策チェックアップであります。資料1-2をごらんいただきますと、国土交通省の政策体系が出ておりまして、13の政策目標と、その下の段階が施策目標（評価の単位）、3段階目に業績指標というふうに出ていまして、47の施策目標が評価の単位になります。そこに幾つかの業績指標、2つの場合もありますし、10個ぐらいぶら下がっている場合もありますが、業績指標約200がそれぞれ施策目標にぶら下がる格好になっているということです。

チェックアップは、これまで政策評価会委員のご指導に基づいて、改善を続けてきました。評価方式としては定評がありまして、今年度の総務省の国会報告にも代表的事例として取り上げられております。これが参考資料5になります。厚生労働省の評価と並んで代表的事例の1つとして紹介されています。ここでは、業績指標の16の共同住宅のバリアフリーの指標が紹介されています。21ページをごらんいただきますと、初期値が10%、目標値が19%のところ実績値が16%で、目標達成に向けた成果を示しているのでAがつけてあります。なおかつ、新たな措置を講じるということで、1、2、3のうちの1番でA-1というふうに評価しています。

昨年度までは個々の業績指標、約200の業績指標がA-1、A-2、B-1、B-2、いずれかに判定されるかというところに焦点を置いて判断してきました。しかしながら、業績指標ごとに詳細に記述をした結果、評価書が膨大になり、全体を俯瞰するのが難しくなった。また、政務三役や幹部のマネジメントの観点からいいますと、活用されにくいという状況にありました。そこで、評価官室としては、今年度から47の施策目標ごとに言葉による3段階の評価をしようと考えまして、上山座長にも相談をしていたところです。

一方で、別の話としまして、行政刷新会議が既存の政策評価制度と行政事業レビュー―

一行政事業レビューといたしますのは事業仕分けのようなものなのですが、役割分担を明確化しなさいというふうに総務省に求めておったところです。これを受けて、総務省では、やはり同じような施策レベルの事後評価を省庁横断的に導入するために各省庁と協議を始めました。ある程度統一的な様式を示したのが、参考資料4の総務省行政評価局長の通知です。事前分析表の次に目標管理型の政策評価に係る評価書の標準様式（素案）というのがありまして、これが今回国土交通省で導入したものに近い部分です。この標準様式といたしますのは、各省庁が修正を行うことが可能になっておりまして、国土交通省の考えを踏まえて修正して、上山座長にも事前に相談した様式が、これから説明しようとする新しい施策目標単位の評価書ということになります。

施策目標ごとの3段階の評価と言いましたけれども、その評価基準が参考資料3に出ておりまして、この参考資料3で、業績指標のA評価とB評価の割合によって、「順調である」、「おおむね順調である」、「努力が必要である」の3段階で評価することにしております。ただし、割合というのはあくまで目安ですので、最終的には施策全体を総合的に評価することにしております。なお約200の業績指標ごとの評価は、従来どおり続けることしております。

小泉政務官からも話がありましたけれども、新しい評価書といたしますのは、資料1-3ですけれども、それぞれ施策ごとに「学識経験を有する者の知見の活用」の欄がございます。評価会の委員の皆様方の意見が直接このチェックアップの評価書に反映されることになりましたので、施策の総合評定、また文章の書き方等につきまして、ぜひ忌憚のない意見をお伺いしたいと思います。また、時間がなくて発言できなかった意見については、意見記載用紙を机の上に置かせていただきましたので、記入をしていただくようお願いいたします。

【麓企画専門官】 それでは、個々のチェックアップ評価書について、ご説明させていただきます。時間が限られた中ですので、雑駁な説明になるりますが、よろしくようお願いいたします。

分厚い600ページの1-4、これは業績指標の評価書でございますけれども、これからページ番号を申し上げる際は、こちらのほうを開いていただければ、適宜ご参照いただきながら、この施策目標の個票、資料1-3を中心にご説明をさせていただきます。

まず、1ページをご覧ください、全体の構成をざっとご説明いたします。右側に国土交通省22-①とございます。これは国土交通省の施策評価書の平成22年度のもので、施

策番号1番ということです。これが1から47までであるということでございます。施策目標は47の施策目標をそれぞれ記入しています。

次の「施策目標の概要及び達成すべき目標」につきましては、施策目標の内容を一文にてさらに説明したものということになっております。次の施策目標の評価でございますが、先ほど説明のあった3段階の評価結果が書いてあります。その下の「施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性」につきましては、大きく分けて平成22年度までにこういう事業をやった結果、施策全体として「おおむね順調である」とか、「努力が必要である」状況にあると記述しています。今後の方向性としては、課題があるでしょうからそれを書き、最終的に今後の方向性を示していただくというような形で記述をお願いしております。

その下に「業績指標」が書いてありますが、これは施策にぶら下がっている業績指標を一覧にしたものでございます。結果もそれぞれ、A・B・N判定が書いてございます。その下に「施策の予算額・執行額」とございますが、これは平成19年度以降、政策評価と予算の連携ということが求められていまして、政策評価書と予算が対応しております。国土交通省の予算は災害復旧の予算以外のものはすべてこの中に一応整理されているということでございます。

なお、下のほうにございますように、※がありますが、上記のほか、社会資本整備総合交付金があるとなっておりますけれども、このように横割りの交付金は施策は別途まとめて記載している関係上、平成22年度から23年度にかけて急速に予算額が減少しているところがございますので、ご了解をいただきたいと思っております。

その下の欄の「学識経験を有する者の知見の活用」ですが、これは本日の評価会のご意見を記載する欄です。担当部局としては、担当課長名を書き、政策評価実施時期を最後に記入します。

それでは、個々の指標の説明に移ります。施策目標1番、2番につきましては、住宅関係の指標です。1が賃貸住宅の供給等の住宅ストックの形成に係るもので、2.が中古・リフォーム市場の整備等住宅マーケットの整備に係るものです。主に5年に1度しか実績値の出ない住宅・土地統計調査に頼っている関係上、平成20年度の実績値で判断せざるを得ないという状況になっています。施策目標1番ですが、1番の最低居住面積水準率をはじめとして、いずれも目標に達成していないということで、全体として「努力が必要である」という評価になっています。今後につきましては、今年3月に閣議決定された新たな住生活基本計画に基づいて、地域優良賃貸住宅の供給等の施策を実施することとしてい

ます。

なお、新しい住生活基本計画、これまでの計画もそうですが、平成32年度までの10カ年計画となっていることから、政策評価上の5年以内の目標を別途立てていただくよう現在お願いをしているところです。また、指標につきましては、現在は子育て世帯の業績指標が入っておりますが、これ以外に高齢者世帯の業績指標も別途入る予定です。

続きまして、②の住宅市場整備の関係ですが、同様に平成20年度の実績値データによる評価が中心です。全体として、リフォーム実施戸数の割合や既存住宅の市場における流通シェアなどの指標がA評価となっており、全体として「おおむね順調である」と評価いたしました。この中で業績指標7、20ページ、この分厚い資料の20ページになります。新築住宅における住宅性能の表示の実施率、これだけが毎年フォローできる数字となっておりますけれども、グラフを見ていただいておりますとおり、平成22年度目標値の50%に対して遠く及ばないような状況になっています。したがって、B評価となります。こちらのほうも、今後新しい目標値を立てて、業績指標としては継続していく予定です。

続きまして、施策目標3番、総合的なバリアフリー化の推進ですが、こちらは多数指標がございますけれども、大きく分けて公共施設等のバリアフリー化または鉄道車両等の交通モードのバリアフリー化のいずれかということになっております。全体としてはA評価が多く、「おおむね順調である」という評価になっております。課題としては、構造等の制約により整備が困難な施設の顕在化や地方部に今後展開していく際の困難さが挙げられており、こちらも今年3月にバリアフリー基本方針という大臣告示を改正しております。こちらも住生活基本計画と同様に現在10カ年の計画となっており、政策評価上の今後5年以内の目標値を立てていただくように、来年のチェックアップ作業に向けて検討していただいております。

この中で総合的な業績指標と言える業績指標8番の24ページのバリアフリー重点地区の総面積の指標ですが、こちらはバリアフリー法に基づき、主要な駅を中心としてバリアフリーを重点的、かつ一体的に行うものとして市町村が定めた目標値を足したものです。トータル7万ヘクタールの目標値に順調に近づいているということでA評価ということになっています。

続きまして、施策目標4番の海洋や港湾の環境対策に係る施策です。これは海洋汚染事故件数や三大湾において底質改善が行われた割合などの指標になっておりますけれども、ほとんどがA評価になりましたので、全体として「順調である」という評価になりました。

続きまして、施策目標 5 番、道路環境に係る施策ですが、業績指標は無電柱化率及びグリーンエネルギー自動車の普及率になっております。ともに平成 22 年度末、今回のチェックアップを最終年度といたしまして、一応暫定値ながら目標値を達成していることから、全体として「順調である」という評価になりました。来年度に向けまして、両指標とも新しい目標値を検討してまいりたいと考えております。

施策目標 6 番の水資源政策に係る施策ですが、平成 22 年度は新たに 3 ダムで整備事業が完了して、全体としては「おおむね順調である」という評価になっております。しかしながら、水資源の確保を代表的にアウトカム指標で表すと考えられる 26 番、72 ページの「渇水影響度」の指標ですが、こちらは、定義を見ていただきますと、渇水による影響を取水制限率と取水制限日数の積の和で表すということで、一級水系 109 水系の分をこの取水制限率と取水制限日数で掛けたものを足し上げるという数字になっていまして、一応アウトカム指標ではあると思うんですが、わかりにくい指標でもある上に、かつ天候の影響をかなり直接的に受ける指標であり、原局といたしましては、ちょっと先になるかもしれないけれども、もう少し水資源政策の実施の結果をあらわす指標を検討したいと考えているところです。

施策目標 7 番でございますが、都市公園に関する施策です。すべての指標が A 評価で、全体として「順調である」と評価しています。平成 22 年度の実績値が現在出ておりますのは、89 ページの全国民に対する国営公園の利用者の割合のみですが、平成 20 年度以降、全国民の 3.8 人に 1 人が利用というデータは変わっていないものの、24 年度の目標値に向けたトレンドはぎりぎり示しているかなという判断で A 評価とさせていただいたところです。

施策目標 8 番の河川・下水道関係の環境対策に係る施策です。こちらは東日本大震災の影響もあり、ほとんどの指標が 22 年度実績値集計中となっておりますけれども、この場合、その直前の平成 21 年度の実績値で評価を行っております。全体としては A 評価のほう若干多いことから、「おおむね順調である」と評価をさせていただいています。こちらは指標の数が多く、例えば 35 番と 36 番の指標のように、汚水処理人口普及率と下水道処理人口普及率などほぼ重なっている指標もあることから、今後、整理・合理化が必要かなと考えているところです。

施策目標 9 番の地球温暖化をはじめとする国土交通省関係の環境対策に係る施策です。廃棄物関係の指標もありますけれども、多くは地球温暖化関係の指標となっています。国

土交通省の地球温暖化対策は交通分野の省エネ、それから住宅・建築物関係の省エネというのが二大柱になっております。交通分野に関しましては、業績指標47、ページでいきますと123ページの特定輸送事業者の省エネ改善率という指標があります。こちらは交通事業者別の省エネルギー改善率でして、エネルギー使用に係る原単位を前年度比でそれぞれ1%改善していくというものです。これは省エネルギー法の改正により、平成20年度から義務づけられている措置でござす。①がトラック等の貨物事業者、②が鉄道、バス、タクシー等の旅客事業者、③が航空となっており、平成22年度は①と③が1%以上の改善率を達成し、A評価となったほか、旅客事業者につきましても0.8%の改善率となっており、全体として「おおむね順調」であると言えます。

住宅の地球温暖化対策につきましては、業績指標52、136ページの住宅・建築物の省エネルギー化の指標です。住宅の省エネルギー対策につきましては、建物の断熱性対策が中心となっております。業績指標52の①につきましては、二重サッシ等の最低限の省エネ対策を講じた住宅ストック全体の割合です。②、③につきましては、次世代の省エネルギー基準といわれる平成11年基準の家屋全体の断熱性能を高める基準につきましては、それぞれ住宅と建築物の新築のものについて、その割合を示しています。全体としては、「おおむね順調」と評価できる内容となっておりますけれども、今後は交通事業者は省エネ対策責任者の育成、住宅・建築物につきましては、先ほど申し上げました平成11年度の次世代省エネ基準を義務化できるかどうかということについて検討を推進することとしております。

施策目標10番から13番につきましては、東日本大震災に絡む安全関係の施策が続きます。本来なら、詳細に評価を行い、データ等も踏まえてご議論いただきたいところではございますけれども、大震災の影響でデータがとれなかったり、担当者が多忙を極めていたといった事情から評価書をつくっていただくだけで締め切りぎりぎりでありまして、ヒアリング等も満足に行えないという実態があったところが正直なところです。

施策目標10は気象庁関連を中心とした施策です。指標としてはA評価が多くなっており、通常なら全体の評価としては「おおむね順調である」と評価するところですが、東日本大震災の発生を踏まえまして、1段階評価を下げまして、「努力が必要である」という評価になっております。

業績指標59番の155ページ、地震発生から地震津波情報発表までの時間の短縮という指標ですが、目標値は平成23年度に3分未満となっており、平成22年度の実績値が

3.8分となっております。現状では約50%の目標達成率ということで、23年度に目標を達成するのは困難ということでB評価になっております。ただし、東日本大震災におきましては、地震直後の規模の見積もりが不十分だったという点はございますけれども、地震発生から3分後ちょうどに大津波の津波情報を発表しています。今後はマグニチュード8以上の巨大地震の際にもその地震の規模をより早く推定する技術開発を進めまして、迅速で的確な津波情報の発表ができるようにするよう努力してまいるといことです。

それから施策目標11、これは都市部の市街地の防災性の向上に関する施策です。こちらはB評価が多くなっており、全体として「努力が必要である」という評価になっております。業績指標66、171ページの地震時に火災の可能性の高い密集市街地において安全性が確保された割合の指標ということになっておりますけれども、平成23年度にはおおむね解消するという目標に対して、平成21年度は37.7%とかなり厳しい数字となっております。一方、業績指標71番、182ページの鉄道駅、百貨店、ホテルといった不特定多数の方々利用される建築物の耐震化率というのは、ちょっと古いデータではございますが、順調に伸びており、A評価というふうになっております。

続きまして、施策目標12番、水害・土砂災害の防止に関する施策です。全体としてはA評価のほうが多いのですが、こちら東日本大震災を踏まえまして、1段階評価を落とし、「努力が必要である」と評価しております。業績指標77番の200ページの地震時に水害が発生するおそれのあるゼロメートル地帯の面積を減少させることを目標とする指標でございますが、こちらは東日本大震災の影響により、実績値の把握が困難なため、平成21年度のデータというふうになっておりますけれども、堤防等の河川管理施設の耐震化によりまして、目標値に向けて順調に推移していると判断し、A評価とさせていただきます。

それから施策目標13、津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進するという、主に海岸防止施設の整備に係る施策となっております。全体としてA評価が多くなっておりますけれども、東日本大震災を踏まえ、1段階評価を落とし、「努力が必要である」と評価しております。業績指標87、224ページの津波・高潮による災害から一定の水準が確保されていない地域の面積ということですが、海岸保全施設の整備等により、平成21年度の数字であるが、順調に減少しております。一応A評価になっております。なお、業績指標89の指標につきましては、先ほど見ていただいた業績指標77の指標で海岸のところということで再掲しているという指標です。

施策目標 1 4 からは治安・生活に係る安全の施策が続いております。施策目標 1 4 ですが、公共交通の安全性確保に関する施策です。全体として B 評価が多く、「努力が必要である」という評価になっております。こちらのほうは全体としてやや指標が多いということもあり、整理・統合していただいて、いわゆる 3 の指標、3 という評価を幾つかつけていただいております。来年はおおむね妥当な業績指標数になるかなと考えております。

施策目標 1 5、道路交通の安全性の確保の施策です。全体として A 評価が多く、「順調である」という評価になっております。なお、業績指標 1 0 6 番、2 6 8 ページの事故危険箇所の死傷事故抑止率のデータですけれども、こちらは平成 2 0 年度以降全くとれていないというデータでございますけれども、来年の 4 月からは毎年データをとることができるようになるということにして、一応指標の存続を認めたということになっております。

続きまして、施策目標 1 6、住宅・建築物の安全性の確保を図るという施策ですけれども、こちらは唯一の指標が業績指標 1 0 7、2 7 1 ページの建築基準法上の完了検査の実施率ということになっておりますけれども、最終年度の平成 2 2 年度のデータがとれていないものの、2 1 年度ではほぼ達成しているということから A 評価といたしまして、施策としては「順調である」と評価しています。

なお、業績指標については今年度で廃止するとともに、施策におきましても、住宅・建築物の安全性という 1 6 番の施策につきましては、1 1 番の住宅・市街地の防災性を向上するという施策に来年度より統合することとしています。これは施策目標の個票を見ていただいてもわかるように予算措置が全くございませんので、財政当局との調整なく施策を変更できるものです。

続きまして、施策目標 1 7 番、自動車事故の被害者救済を図るということで自賠償関係の施策になっております。唯一の指標であります 2 7 3 ページ、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数が B 評価となっております。全体といたしまして、「努力が必要である」という評価になっています。この指標につきましては、介護料の支給対象者の増減の可能性がございますので、施策目標の達成状況を正しく評価することができないと判断いたしまして、実は昨年もお指摘を賜ったところでございますけれども、今年度で廃止することといたしまして、より自動車事故の被害者救済という施策にふさわしい指標をこれから原局と相談してまいりたいと考えてございます。

それから施策目標 1 8 番、自動車の安全性に係る施策ですが、唯一の業績指標が 2 7 7 ページの自動車同士の正面衝突に係る死亡事故率となっておりますけれども、目標の最終

年度の平成22年度に目標値3%以下というものを達成しており、全体として「順調である」と評価しています。こちらも前の施策と同様に、新しい業績指標を検討したいと考えております。

続きまして、施策目標19、海上保安庁の施策ですけれども、業績指標の288ページ、ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生件数ということですが、これは原則として毎年度ゼロ件に抑えることが目標の施策ですけれども、平成21年度は、関門海峡におきまして、護衛艦くらまと外国貨物船が衝突炎上するという事故があったために、その1件でB評価となっていました。今年度、平成22年度は大規模海難の発生がありませんでしたのでA評価とするなど、全体としては「おおむね順調である」という評価になっています。

続きまして、これからは「活力」に関する施策が続きます。まず、施策目標20番、物流関係の指標ですが、ごらんいただいてわかるとおり、全施策の中で一番多い指標になっています。全体としましては、「おおむね順調である」という評価になっています。正直申し上げまして、1つしか業績指標のない施策も問題だと思っておりますけれども、ここまで業績指標の多い施策も一覧性という観点から問題があるのではないかと考えておまして、原局と調整の途中ではございますが、例えば130から133番のような施策については、とりあえず指標を廃止して、少しでも見やすいようにしたいと考えております。その他にも、例えば115番の国際船舶の隻数や118番の我が国商船隊における外港日本船舶数など実際の母数がかぶっている指標もありまして、整理が必要と思っておりますけれども、それぞれ目標とする施策、それから附属する予算、これが異なるということで廃止したくないという意向を原局は一応持っております。

業績指標120番の305ページ、スーパー中樞港湾に係る港湾コスト低減率の目標ですけれども、平成22年度につきましては実績値がとれていないものの、平成20年度の2割低減という実績値から、目標値の3割低減は達成可能ということでA評価としているところです。今後は、国際コンテナ戦略港湾施策を実施することから指標の見直しが行われますけれども、こちらにつきましては、現在、社会資本整備重点計画の議論が行われておりますので、今年末までに取りまとめられる結果を踏まえまして、来年度の指標に反映させる予定です。

続きまして、施策目標21番、観光立国を推進するという指標です。こちらは個人的な意見で恐縮でございますが、訪日外国人旅行者数をはじめとしまして業績指標の質と量か

ら見て、国土交通省47施策の中で一番理想的な内容になっているのではないかなと考えているところです。ただし、指標の実績値といたしましては、リーマン・ショック以降のデータが厳しいものとなっており、全体としましては、「努力が必要である」という評価になっております。その代表指標でございます業績指標134番、336ページの訪日外国人旅行者数ですけれども、平成22年までに1,000万人との目標は達成できなかったものの、861万人と過去最高を記録しているところでございます。今後につきましては、339ページの課題の特定の最後のところにもありますように、東日本大震災の影響を踏まえまして、まずは訪日旅行の安全・安心を取り戻した上で、訪日旅行者の早急かつ本格的な回復を図っていく必要があるというふうに考えているところです。

続きまして、施策目標22の景観に関連する施策でございますが、こちらは景観法の制定を踏まえまして、我が省の重要施策として位置づけられているところです。全体としては「努力が必要である」という評価になっておりますが、業績指標139番、356ページの景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数ですけれども、グラフを見ていただくとわかるように、平成22年度の大量指定によりまして、平成23年度の目標を既に大幅に達成しておるところです。こちらは平成22年度に景観重要樹木を大量に指定したということが要因だったと聞いております。

施策目標23番、道路ネットワークの形成に係る施策でございます。道路局は、指標はかなり少なく、この施策目標につきましても、三大都市圏環状道路整備率、1つになっております。これは363ページのグラフを見ていただいてもおわかりのとおり、昨年度も「これでA評価か」というようなご指摘もございましたけれども、道路局によりまして、平成19年度から22年度まで計画どおりの整備が進んでおりまして、かつ、最終年度の平成24年度には首都圏の圏央道をはじめといたしまして、約120キロメートルの供用を予定しておりまして、かつ、それをホームページで公表しておりまして、道路局といたしましては、目標達成は可能であると強く考えているところです。

続きまして、施策目標24番、整備新幹線の整備を推進するということですが、こちらにつきましては、平成22年12月の東北新幹線及び平成23年3月の九州新幹線が1年前倒しで完成しておりまして、全体として「順調である」という評価になっております。

続きまして、施策目標25番の航空交通ネットワークの強化ですけれども、これは全体として「おおむね順調である」と評価しています。377ページの地震時に緊急物資輸送などの機能を有する空港から一定範囲に居住する人口ですけれども、予算縮減もあり、平

成17年以降進捗していないと、完成したものはないという評価になって、B評価になっております。しかしながら、仙台空港が平成20年度に基本施設の耐震工事に着手していた結果、東日本大震災において空港の耐震事業の有効性が確認されたということで、今後、更に施策を推進することとしています。

続きまして、施策目標26番、都市再生及び地域再生を推進するという大変広範囲にわたる施策となっております。A評価がやや多く、全体として「おおむね順調である」という評価になっております。都市関係施策と地域振興関係の施策の2つに大別できる内容となっております。今年7月の組織改正でそれぞれ担当局が分かれたということもございますので、将来的にこの施策自体を分割するなど見直す必要があるかと思っておりますけれども、現時点では予算のある施策は予算の項と連動していることから、財政当局との調整が必要になってくるので、少なくとも、例えば来年の予算要求から実施するといいたしますと、26年度に実施する25年度の政策チェックアップから実施するというような、ちょっと先の長い話になってしまうという問題点があります。また、業績指標150番の都市再生誘発量や、業績指標159番の都市機能更新率など、指標の名前を聞いただけではどういう指標か、定義も目的もちょっとわかりにくい指標が幾つか見られるものですから、今後、改善が必要だと思っております。

なお、半島地域の交流人口153番につきましては、これまでずっとC評価、これは実績値は出ますが、その理由が分析できないということでずっとC評価になってきたんですけども、これは今年かなり厳しく調整を行いまして、B評価とさせていただきました。今後もC評価、今年からはN評価と言っておりますけれども、N評価では業績指標の意味がほとんどないというスタンスに立って、可能な限り削減していくように努めていきたいと考えております。

それから施策目標27番の流通業務立地等の円滑化でございますけれども、こちらは流通業務市街地の整備に関する法律に基づいて整備された物流拠点の整備地区数の累計が唯一の業務指標でありまして、全体としては「おおむね順調である」という評価にしております。こちらは予算がない施策となっております。来年度からは26番の都市再生の施策に統合したいと考えております。

それから施策目標28番、集約型都市構造を実現するという施策ですが、こちらも唯一の業績指標がA評価であり、全体として「順調である」という評価になっております。こちらも27番の施策と同様に予算のない施策となっております。来年以降は26番の都市再生の

施策に統合することとしております。

それから、29番の鉄道網の整備に係る施策です。全体としてA評価が多いことから、「おおむね順調である」と評価しています。成田高速鉄道アクセス線の開通等による166番の三大都市圏の整備路線延長、それから167番の東京圏の混雑率等おおむね順調にきている指標もある一方で、163番のいわゆるモーダルシフト施策のように景気や東日本大震災の影響を受け、一時的に指標がマイナスの方向に向かっているものもあります。

続きまして、30番ですが、地方や離島における公共交通の維持・活性化に係る施策です。171番の地方バス路線の維持率や172番の離島航路の就航率などがB評価となっており、全体として「努力が必要である」という評価になりました。事業仕分けにより厳しい状況となっておりますけれども、事業を整理統合して、新しくできました地域公共交通確保維持改善事業によりまして、総合的に地域公共交通の維持活性化を図りたいとしております。

31番の都市交通のシステムの整備に係る施策です。唯一の業績指標名が「まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率」とわかりにくい指標になっておりまして、かつ実績値も全くとれていないということから、こちらだけは唯一の指標ですが、N評価にせざるを得ませんでした。全体の施策といたしましては、都市交通システム整備事業を順調に実施しているということでしたので、一応「おおむね順調である」という評価にしております。社会資本整備重点計画の指標ではありますけれども、今後、別の指標に見直していただく必要があると思っております。

32番の主に渋滞対策に係る施策でございます。445ページの開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間の業績指標ですけれども、グラフを見ていただくと、目標達成するのはなかなか難しそうだと考えられると思っておりますけれども、一応指標の動向の欄に「連続立体交差事業や道路の立体化等は、事業完了まで長期間を要し、完成により加速度的に損失時間の削減が見込まれること」といった説明を追加することで、一応A評価としております。ETC利用率については、既に目標を達成していることから、引き続き施策を推進することとしています。

続きまして、施策目標33、社会資本整備・管理等を効果的に推進するという一方で、主にコスト改善を内容とする施策でございます。451ページの公共事業総合コスト改善率は維持管理事業に係る契約を複数年化するなど、さらにコスト改善を図ることから一応A評価とするなど、全体として「おおむね順調である」という評価にしております。

続きまして、施策目標34番、不動産市場に係る施策です。これ以降、国土交通省関係産業の施策が続きます。業績指標183番、446ページの不動産証券化実績は、アウトカム指標として大変わかりやすい指標だと考えておりますけれども、景気が回復せずB評価となりました。一方、地価情報や取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数など情報の提供に係る指標は順調に伸びており、全体としましては「おおむね順調である」と評価しています。

35番、建設市場の整備に係る施策でございますが、厳しい経営環境の中、今年度から実績値をとっております業績指標190番、483ページの我が国建設企業の海外受注実績などがA評価となり、全体として「おおむね順調である」と評価しております。今後も建設企業の海外展開や入札・契約の適正化を推進することとしています。

36番の統計調査に係る施策でございますが、こちらはすべてA評価となっており、全体として「順調である」と評価しております。

37番の地籍の整備等の国土調査を推進するという地籍整備の施策でございますが、唯一の施策が、地籍が明確化された土地の面積ということでございますが、依然として低調でございます。全体として「努力が必要である」という評価になっています。また、こちらにつきましては、すべての業績指標224個のうち、平成31年が目標年次と5年より先になっている唯一の指標でございます。こちらにつきましても5年以内の目標が立てられないか、今後に向けた課題であると考えております。

施策目標38番、自動車運送業の市場環境整備を推進する施策ですが、これは昨年度予算の項が新設された関係で、新たに立てた施策目標です。したがって、何か業績指標を立てる必要があり、業績指標200番トラック運送業における事業改善事例件数が新たに立てられております。目標値としてはA評価であり、施策は「順調である」と評価しましたが、施策といたしましては、現在1,100万円の予算しかありませんので、今後、施策自体の見直しの必要性が問われると思っております。

39番の海事産業の市場環境整備の施策ですけれども、510ページの海事産業のヒューマンインフラであります船員につきまして、今後10年間で大量退職者が見込まれるということから、船員採用者数の水準を業績指標としておりますが、現在のところ船員の確保・育成が順調でして、全体としては「おおむね順調である」と評価しています。

施策目標40番の総合的な国土形成を推進するという内容ですが、予算の関係ですけれども、社会資本整備交付金の予算はこちらに一括して計上されております。国土形成に係

る203番、514ページの指標でございますが、平成20年7月に閣議決定されました国土形成計画の進捗を代表的に示すと考えられる15項目のうち、進捗している項目数を指標としたものです。今回は基準となる21年度のデータまでしかありませんので、特別に20年度比で比較をして、トータルで9つ進捗しているのがA評価としています。全体としては、この業績指標を中心として評価をいたしまして、「おおむね順調である」と評価しています。

41番のこちらは国土地理院の施策ですけれども、526ページの電気系統のトラブルによるデータの欠測率が0.4%台になるなど、2つの業績指標につきましてもいずれもA評価でして、全体として「順調である」と評価しております。

施策目標42番の離島の振興を図る。これは離島、奄美、小笠原とそれぞれ法律を持っている部分につきましてもの施策です。いずれも総人口を目標値としておりまして、それぞれ目標値に向けて順調に推移しているということで、全体として「順調である」という評価になりました。ただし、537ページの小笠原につきましても、グラフを見ていただくとわかるとおり、若干人口が減少している中、目標値が人口増加になっていますので、通常なら厳しいという評価になるかと思っておりますけれども、これは屋久島が世界遺産登録後に人口がかなり増えたということ参考をいたしまして、今後、観光業等の雇用の増加が見込まれるということ判断をいたしまして、A評価を認めたものです。

続きまして、43番、北海道総合開発を推進するという施策です。指標を見ていただきますとわかるとおり、実は道路・河川関係の指標が他の道路・河川環境の施策に入っておりますため、施策としては主に農林漁業の施策及びアイヌ、公営住宅、北方領土関係の施策で評価せざるを得ないという、ちょっと難しい状況になっています。今後、平成24年度の政策レビューに向けて指標の改善が必要であると原局とは話をしているところです。現時点では、全体として進捗が見られない指標が多く、「努力が必要である」との評価になっています。

施策目標44番、技術研究開発を推進する施策ですが、指標につきましても555ページ、年度計画どおりに進捗した技術研究開発の割合ということでA評価となっております。ただし、こちらにつきましても、来年から各研究機関、統一的な業績指標を用いた外部評価である目標を達成した技術開発課題の割合という指標を活用することとしております。より客観性の高い指標に改善されるものと考えております。

続きまして、空港や道路等の国土交通分野における情報化の推進に係る施策です。55

8 ページ、指標は国土交通分野における重大な I T 障害が発生した件数でして、平成 2 2 年度におきましては、成田空港と新幹線システムで 1 件ずつ I T 障害が発生しましたけれども、全体としては少ないものと判断いたしまして、A 評価として、施策の評価としても「順調である」と評価しております。

4 6 番国際関係の施策ですが、業績指標 2 2 2 番、5 6 1 ページ、国際協力の推進に寄与したプロジェクトの件数ですけれども、昨年同様目標値に近い数字となっており、A 評価としております。全体といたしましては、この 7 月の国際統括官の設置など組織再編を含め、さらに国際協力、連携を推進する必要があるということで「おおむね順調である」という評価にいたしました。

最後施策目標 4 7 番、環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する施策です。昨年度まではすべて A 評価でございましたけれども、ご案内のとおり、地域主権の関係で出先機関の改革の検討が進められている関係上、整備を見送っている施設も多数ございまして、今回は B 評価が多くなっており、全体として「努力が必要である」という評価になっております。

以上でございますが、資料 1 - 1、総括表をごらんいただきたいのですが、この 4 7 施策の評価を 1 枚紙にしたものでございます。一番下の欄を見ていただきたいのですが、「順調である」が 1 6、「おおむね順調である」が 1 8、「努力が必要である」が 1 3 と、結果として、ほぼバランスのとれた結果になったかなと考えております。

また、資料 1 - 5 の 1 枚紙をごらんいただきたいのですが、1. は既に説明しておりますので、2. 3. をごらんいただきますと、昨年度は 2 3 3 で政策チェックアップを実施してございまして、今年は全体として 9 減らして、全体で 2 2 4 指標により政策チェックアップを実施してございます。来年につきましては 2 0 0 程度にしたいなど、これは気持ちでございまして、また、施策につきましては、先ほど申し上げた 3 点、3 施策につきまして統合を図ることとしまして、来年は 4 4 施策でチェックアップを実施したいと考えております。

3. でございますが、A 評価、B 評価、N 評価、昨年は C 評価と言っておりましたけれども、例年以上に厳しく評価作業を行った結果、以下のように変化してございます。A 評価につきましては 6 9. 3 % だったのが 6 0. 3 % に、B 評価であったものが 2 6. 1 % から 3 7. 5 % に、N 評価であったものが 4. 5 % から 1. 8 % にという形で、より厳しく判定をさせていただいたという結果であると思っております。

とりあえず説明としては以上でございますが、なお、本日ご欠席の山本委員からご指摘を昨日いただいております、一応読み上げますと、「東日本大震災の関係をまとめて記述してはどうか」というご意見。それから、「東日本大震災を踏まえて指標の見直しを検討してはどうか」というご意見。それから、「予算執行の額、予算の額の欄は有用ですけれども、一部に翌年度繰越額と前年度繰越額が合わないものがあるので、精査していただきたい」と。これは一部予備費や流用などがあったためと思われますけれども、精査してまいりたいと考えておりますし、あと東日本大震災の関係につきましては、社会資本整備重点計画の見直しを含め、来年のチェックアップには間に合うように私どもも検討してまいりたいと考えています。以上でございます。

【上山座長】 はい、ご苦労さまでした。それでは、時間がちょっと押していますので、各委員に3～5分ぐらいコメントをいただきたいと思います。個別の施策目標の個票に関する話でも結構ですし、今の山本先生のように全体にまつわる話でも結構です。お一人ずつのほうがいいかと思いますが、どうですか。佐藤先生。

【佐藤委員】 一番最初が一番難しいと思うんですが、今伺ったので、完全に理解し切れていない部分もあるかもしれないんですけども、幾つか、例えばちょっと途中から気になり始めたのは地域再生のところですか。離島の地域再生のところ、小笠原でしたっけ。指標の42ですけども、人口を指標として用いているというのはいささかどうかなと思うのは、逆に今、高齢化が進んで人口減の社会に入っていくわけですから、別に人口を増やすことがいいことかというのは何とも言えかなというのが1つ。

それから北海道に関しても、総合開発というのであれば、一番わかりやすいのは北海道のGDPがどうなるかとか、産出額がどうなるかとか、雇用がどう改善したかとかいう話につながってくると思うので、逆にあまり細かく、目的が総合開発自体であるならば、そこまで細かく見なきゃいけないのかなということと、それから指標と指標を多分、もし重複があるというのであれば、これはデータの相関関係がどうなっているか見られると、つまり、同じようなトレンドを示している指標であれば、片方を見れば、もう片方もわかるということになりますので、もし今後、業績指標を減らすという方向で行くのであれば、1つの判断基準は、そのあたりの関係性を見ていくということがあっていいのかなということです。

それからもう一つは、今回東日本大震災の話がかなりクローズアップされていますけれども、典型的なのは、外国人の観光客が減ったということが1つあると思うんですけど

も、そういう外部要因に関する記述というか、説明がもう少し細かくあってもいいのかなと思うのは、必ずしも今回、東日本大震災に限らないと思うんですが、目標が達成できない、それはまずいですねというのはよくわかるんですが、その達成できない理由が、つまり、今の自分たちの中でのやり方がいけないのか。よく言うんですが、予算が足りないのか。あるいは逆にほかの政策とのそごがあるのか。例えば、住宅関係とかでいいますと、住宅だけで自己完結しない部分もあるでしょうし、災害関係ですと、もちろん地域の再開発ともかかわってきますし、ほかの部局との関係で、一体として何か解決できるものがあるのかどうか。そのあたり、何かちょっと記述っぽくなっちゃいますけれども、目配りがあってもよろしいのではないかというふうに思います。

それからもう一つ、今回かなり厳しく評価されたということで、僕はそれはそれで結構だと思うのですが、全体としてA評価が減ったとか、B評価が減ったというときに、それは政策がうまくいっていないからなのか。逆に評価を厳しくしたからなのか。つまり、やっている側の問題なのか、評価している側の判断の基準の変化なのかというのが、多分、これから数年間、経年的に比較していく中で、A評価の比重が毎年変わっていくというのがだんだん見えてくると思うんですけれども、そこあたりの要因として、どっちなのだろうというのがわからないと、将来的に、平成22年度はやたらめっぽうAが少ないね。これは一体この年に何があったんだろうねというようなときに、いろいろと議論があると思いますので、そのあたり判断基準として、今回は厳しくしたんだという旨ははっきりとさせておかないと、後々、将来的に誤解を招くケースも出てくるかなというのは、ちょっと最後は感想ですけれども。以上です。

【田辺委員】 何点かございます。まず、こちらの資料1-3のほうでまとめていただきました施策の個票というのは、非常に整理されていて全体が見やすくなったかなということと、かつ、総務省全体である意味では共通したフォーマットをつかって、一覧性を全政府の中で持っていこうということの試みなのだろうと思いますけれども、非常にいいサンプルになっているのではないかと考えた次第であります。

それから、業績指標のAとBのところを見て、その割合がどういう形になっているのかということで、全体の施策目標の評価というのを出していますので、その点でも、実際に担当しているところからいうと、いろいろ意見はあろうかと思いますが、非常にある意味ではわかりやすい、事後的に評価をする側の主観性でもって左右されないような形になっているのではないかなということが感想でございます。

何点かございまして、1つは、特に国土交通省の施策におきましては、社会資本整備に関して交付金化の動きというのが非常にある意味では大きな影響を持ってきております。それがこの施策の目的の個票の中に予算との対応という形で、予算、それから執行額等が入っているんですけども、それが交付金ですからばつとやっちゃって、その後どこに具体的に使われたのかなというのが、これは補足可能なものなのではないでしょうか。21年までは執行額等が出てはいるのでありますが、22年、23年という交付金化が急速に進んだ後で、そこをどこに具体的に各県、市町村で使ったのかなという部分が見えてこない、ある意味では、地方自治にとっては渡し金で自由度が増えるというのは悪いことではないとは思いますが、他方で、交付金化の裏側には何に使ったんだというところを見て、その効果が果たしてあったのか否かというところのチェックをやらないと、単なる渡し金になってしまいますので、そこの工夫のしようがあるのかどうかというのが今の段階ではわからないものですから、かつ、経年の変化、どこに重点がというところも見えないものですから、何か工夫があるんだしたら、その点をお教えいただきたいというのが1点目でございます。

それから、全体として見て、チェックアップの結果一覧表のところ、前年度の評価から厳しくなったところ、もしくは変化していないのはどこかということなんですけれども、暮らしとか環境に関しては、ほぼ指標は前年度と同様の形で評価されており、そういうものかなという感じはしております。他方、明らかに前年度の評価から、AだったものがBに落ちているというのは「安全」のところでありまして、これが大震災の影響ということで、そうせざるを得なかった部分があるのだろうとは思いますが、ある種の説明が必要ではないのかなという感じがしております。

もう一つ、割と指標が変化しておりますのは「活力」の部分でありまして、これも物流等々でリーマン・ショックの影響からどこまで回復できたのか、できなかったのかということが反映されているのかもしれませんが。他方、大きな目標の9のところの市場環境の整備等に関しては上がったものもあれば、下がったものもあるという形になっているので、全体としては、私なんかはこの動きがある種、国交省が担当している社会の動きを明らかに反映しているのではないのかなという感じがしております。その点では、常識に合致した評価というのが褒め言葉になるのかどうか分かりませんが、妥当な評価ではなかったのかなと感じている次第であります。他方、個々のところで指標が多過ぎるとか、金額のところでは予算が全然ないというようなものに関しては、おっしゃられたように、積極

的に集約し、かつ統合し、見やすいような形にしていただければと思っている次第でございます。

以上、簡単に申し上げました。

【白山委員】 私も大体、今先生がお話しいただいたのと同じでございまして、一番気になったのが予算のところでございます。社会資本整備総合交付金が、この施策でいきますと、ご説明の中では40のほうに計上されているというところで、金額が大体ほぼ同じ、22年度が2兆円、23年度が1.6兆円ぐらいで、各施策の※のところを書いた金額とほぼ大体同じような金額になっておりますが、やはり政策なり施策なりと予算との連動というのを、今、公会計の中で最大の問題になっておりますし、それから予算のあり方みたいなものも、たしか施策との連動ということを考慮しつつ、公会計のあり方を考えるというような流れがございまして、そこと交付金といったようなものの統合という問題と相反するところがあるかもしれませんけれども、やはり時系列的に見ていく場合には、それを何らかの形で施策ごとに分解していかないと、これを出す意味がそもそもないのではないかという気がいたします。

現実の予算執行ベースのところ、そもそもできないものなのか。そこら辺が私もよくわからなくて、もし各個票で業績指標と、それに対する予算の執行というのを出していけば、票の目的感として、当然ここの中が分かれていかないと、出す意味があまりないのではないかという気がいたします。あとは予算の執行のところ、予算のない施策というのは統合されていくということで、ちょっと予算がない施策というのをどう理解すればいいのかという問題もありますので、そのところは統合されていくというお話を聞きましたので、それはそれでいいのではないかと思います。

特に、施策の40のところ、計上されているとご説明がございました予算金額、これを、例えば個票を見た場合に、総合的な国土形成を推進するというところでドカーンと2兆円、1.6兆円と載っているわけですが、他の施策との関係は一体どういうふうに考えればいいのかというのが、予算の執行との関係でなかなか評価ができないというところがありますので、やはりそこら辺が一番気になったところですので、できないものなのか、それとも何らかの手法によって改善ができるものなのか。そのところを確認させていただければと思います。

【上山座長】 ここで国交省の方から、特に予算のあたりをお願いします。

【麓企画専門官】 ありがとうございます。まず、佐藤先生のご指摘を賜りました人口

のお話ですけれども、離島はなかなか総合的な指標の立て方が難しく、総人口の指標とさせていただいているところがございます。

【上山座長】 すみません、個別の指摘のところは、一々回答をいただくと時間がなくなるので、全体に係る話をお願いします。

【麓企画専門官】 わかりました。大きくご指摘をいただきました社会資本整備交付金の関係でございますが、ここは国土交通省、現在のところ、予算関係では最大の政策評価上の課題だと思っています。一応、欄で最低限お示しさせていただいたのは、各施策の中で、この施策で、例えば1番でございますとおり、社会資本整備交付金の施策がありますということは記述させていただきました。これはほとんどがとられた施策も多数ございますので、現在のところやれる対応はここまでということで、大変恐縮でございますけれども、今後それを具体的に執行したときにどのような使い道をしたのかということにつきましては、また会計課などとも相談いたしまして、何か対応できるか、積極的に検討したいと考えております。

【佐藤委員】 言い忘れていたので、もう一つ、活力のところの指標ですが、以前、上山先生からも何かご指摘があったような気がするんですが、指標として、国内で前年に比べてどうなったかよりは、海外と比較してどうかというほうが大きいと思うんです。何か違和感があって、そういう国際航空ネットワークの強化とか、何かいろいろと言われても、うまくいっているようにとても思えない。多分、海外との比較で我々普通認識するからだと思うので、そういう指標のとり方もあるかなということと、交付金については、これも地域主権、私は地方財政をやっているので、交付金が1つ大枠なので、じゃあ、それに合わせた大枠の指標をつくるかどうかというのが1つあると思うんです。1つの考え方としては、つまり、交付金に合わせてしまうというやり方もあるし、もちろん自治体にサンプリング調査して、実際どうだったのかなというのを聞くのも1つだとは思いますが、なかなか情報はとれないか、あるいはかなりラグを持って出てくるかなという気がします。

それから個人的に、よく国が補助金という形のほかに補助裏がありまして、実際それは交付税とかで手当てされているので、ここに出てきている財源、これはあくまでも国交省さんが補助金として出している財源なので交付金以前からなんですけれども、もともと多くのお金が使われているはずなんです、その部分も含めてしまうと。もし執行が地方であるとするとですね。したがって、交付金になったから何か人が見えないとい

う言い方をすると若干ミスリーディングなのは、もともと補助金として国が出している部分にオンザトップで地方からの補助裏の部分がありますので、その部分が実はもともと見えていないというのもあるので、ちょっとそこは一長一短かなという気はしているんですけど。

【上山座長】 私コメントさせていただきます。全体としては、今回、施策目標別のまとめが入って非常にわかりやすくなったと思います。それで、A指標、B指標の評価の合計を使って3段階評価をやってみたわけですが、この結果も個票に書いてある具体的なディテールと大体ずれがないという感じなので、数字を使って実態把握するという本来の趣旨には十分沿っているのではないかと思います。

ただ、新しいこの方式を入れたことに伴う課題とも見えてきた。例えば、「順調」、「おおむね順調」、「努力」という3段階を入れるときに、本来の目安は、A評価、B評価の合計のうち、A評価の割合が8割とか、機械的に評価の比率を足して出すということになっているんですけども、個別の説明をいろいろ聞いていると、数字はまだ出ていないが、2年後には一気に工事が完成するので、これはAにして、結果的に「おおむね順調」にしましたとか、その種のロジックが結構多い。これは直感的理解に即した答えなので、そのこと自体は大きな問題ではないと思う。しかし、その思考プロセスがちゃんと書かれていないのは問題です。具体的には「この3段階評価は、単に機械的な3段階ではなくて、見込みも入っているんだ」とか、「現時点では数値はBになっているけれども、確実に2年後にはAになることが見込まれているので、結果としては「順調である」にした」とか、もうちょっと丁寧な説明が要ると思う。

というのは、3段階評価を意識したために、実は本来BのものがAに昇格してしまうというようなことが何年かたつと出てくる気がしてます。あと、局によってのばらつきというのを感じるんですね。道路局などは結構、工事計画が非常にしっかり見えているから先が読めるという言い方もできるけれども、明らかにBなのにAだというふうな感じを受ける。このデータを見ますとね。そういう意味では、その辺の経緯をきっちり書くという作業が要る。

さて、神々は細部に宿るので、あえて個別票のところでコメントを幾つかさせたい。10ページは、初歩的な話ですが、43番自然体験活動拠点数というのが目標になっています。これはそろそろ拠点整備も大分進んでいるので、今後は利用率とか稼働率を本来見るべきでしょう。

それから、ちょっと疑問なのが次の11ページの51-①、下から2段目のあたり。廃棄物の再資源化率で②がコンクリートですね。それから⑥が建設発生土。これは初期値が80で、⑥建設発生土を見ると、初期値が80.1で、20年度が78.6に下がっている。目標が87で結果Bというのはいいんですけれども、上のほうを見ると、コンクリートの塊、これは目標98以上なのに、20年度で97.3。それなのにBになっていない。この辺、言い出すと微妙なんですけれども、さっきの理屈の問題だと思います。20年度の数字だから、さすが今年はまだ達成しているはずだといった、理屈があつてこうなっているのだろと思う。しかしこの辺もうちょっと、個票に書くというよりは、全体の評価方針として幾つかのルールを示すべきです。推計を入れてもいいんだとか、あるいは古いデータを使っている場合は機械的に判断していないとか、幾つかそういうものを決めたほうがいい。

あとは、内容的な話になっちゃうんですが、14ページの67、69、それから16ページの81番の一番下、全てハザードマップです。いずれも達成率が極めて低い。目標に対して非常に低いが、国民的関心は極めて高いテーマだと思う。そういう意味でいいますと、例えば16ページのところがAになっているけれども、50に比べても低いし、そもそも50というのが、これでいいのかという問題があります。目標値そのものが低過ぎるんじゃないかという問題とか、達成状況が非常に悪いという問題とか、それからあと、これは多分自治体の問題だと思うんですけれども、国交省としてはどうするのかという問題がある。大震災対応でいろいろな配慮をするのであれば、こういう具体的なところの配慮というのが要る。ハザードマップ系は非常に関心が高いわけで、もうちょっと丁寧な説明がいるんじゃないかと思う。また、そういうことを書くことで物事が前に進むのであれば、それは政策評価の力ということにもなる。多分どこからもあまり反発が出ないようなテーマなので、国交省、頑張ってくださいと思います。もっとも以上は政策の話で、評価の域を若干超えています。単なる個人的コメントということにさせていただきますけれども。

それから26ページ、これは以前も申し上げましたが、さっきの説明にもあったとおり、指標の数がどう見ても多過ぎる。予算のことを考えてそうなのであれば、これは他局と同じ扱いですっきりさせてもらいたい。例えば116と118、我が国商船隊の輸送比率、それから我が国商船隊における外航日本船舶数、この2つの違いやわざわざ2つに分ける意味はよくわからない。それからそもそも118の目標が180と書いてあるが、それが全体の何割なのかわからない。何割だと何がいいのかもわからない。単に180を

目指して頑張っていますと言われても、その数値自体の根拠もさっぱりわからない。

それから30ページですが、これは三大都市環状道路です。これはさっきの説明にもありましたが、56なのに、なぜAなのか。これは明らかにおかしい。どうしてもAにしたのであれば、上のところに23年度には68になり、24年度には70になることがほぼ確実であるとか、そういう文言を書いていただきたい。書けないんだったら、ここだけ例外扱いというのはおかしい。

それから34ページ。言葉の意味ですけれども、153番はちょっと意味がよくわからない。こちらの分厚いほうを読むとわかるんですけれども、17年と比べてどうかということだったら、単にそう書けばいいじゃないかと。それから154番もちょっと日本語として変で改良の余地ありだと思う。

それから36ページ、161番、64地区のうち58地区、これでAになっているけれども、さっきの道路と同じ問題。Aなら理由が必要。

それから40ページ、これは指標そのものが非常に手の込んだ指標をもともと設定してしまっていて、だから数字が出ない。でもこれはちょっとこのままでは許せない。代替指標は幾らでも考えられると思う。すごくマニアックなことをやって指標の値が結局出ないという状態。過去これだけ調査して何も出てこない。これはほかのわかりやすい指標をちゃんとつくって抜本的見直しをぜひやっていただきたい。

それから、次の41ページ。結果はAで、多分頑張っておられるのだらうと思います。しかし目標値に1割削減と書いてあるが交通量が増えたり減ったりすると実績値が変わっちゃうので、開かずの踏切への対策をした結果かどうかわからない。しかも、毎年1万とか上がったり下がったりという程度ですから、景気変動と相殺されないのかと。要はあまり意味のある数値ではないと思う。単純な数字にされたらいい。サンプル調査でもいいのかもしれないし、単にアウトプット指標でいいのかもしれない。

それから52ページ。電子基準点、207番です。電子基準点の観測データ、これは目標値が1%未満となっていて、実績0.43です。けれども、18年度、初期値のほうが高くて、大きな流れを見ると下がっている。それがまた最近上がっている。1%未満の中で0.何かというのは結構大きいんじゃないでしょうか。100と数えると、70が40になって足踏みしているということになるので、0.何%というのは大したことないのかもしれないが、この数字の読み方です。これをどう考えるのか。私は甘いんじゃないかと思う。Aでいいのかちょっと疑問。あるいは1%というのがそもそも目標として高過ぎる。

あるいは0.3ぐらいは誤差の範囲だということであれば、数値としての妥当性がどうかです。

それから、53ページの離島ですが、これは人口が小笠原は増えていて、奄美とその他の離島は絶対値として減っている。それで全部がA評価になっています。目標に照らすと正しい評価かもしれないけれども、離島と奄美は目標値が初期値より低い。人口を減らさないための努力目標だと思うんですけども、こういう指標自体をどう考えるか。増やしたいというときは目標値で見るとわかりやすいと思うんですけども。持続可能な何かいいサイクルが維持できていることを多分目指しているんだと思う。けれども、1, 0の絶対値だけでは議論できない。例えば若い人の比率とか、もうちょっと何かやらないと。人口が減ること自体は、多分ある程度しようがないんだと思います。離島だからではなくて、都市圏以外は多分そうだと思うんですね。だとすると、全国の例えば普通の都市圏、普通の地方と比べてどうかとか、あるいは若い人の比率がどうかとか、高齢化率がどうかとか、もうちょっと何か考えないと、離島の人口が減っているということ自体をとどめるという感じの目標自体が、やっている政策に照らしてどうなのかやや疑問です。

以上です。ちょっと細かいことをいろいろ言いましたが、細かいことを言わないと来年度につながらないので申し上げました。私のコメントを含めて各委員から出たコメントの細かい部分の扱いについては、事務局のほうで本年度及び来年度の作業に生かしていただければと思います。

ほかの委員の方、いかがですか。よろしいですか。

それでは、次の議題に行きますか。

【麓企画専門官】 それでは、資料2の政策レビューの関係につきまして、説明をお願いします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、政策レビューにつきまして、2点ご報告申し上げたいと思います。政策評価企画官、渡邊でございます。まず、資料2-1と資料2-2がございまして、資料2-1は、前回4月の評価会で先生方に指摘いただきました、今年のテーマであります「美しい国づくり」から順番に並んでいますけれども、それぞれのテーマについての指摘事項の各局の対応でございます。ちょっと時間がございませぬので、個別にはお話ししませんが、指摘いただいた項目につきましては、それぞれの各局で指摘を踏まえて、今年1年で評価していくことになってございまして、その中で評価書に適切に書いていきたいということで、それぞれの項目についてそれぞれ書いてご

ございます。

具体的にはまた見ていただいて、これを1年間かかってやるということですので、何かまだこれではおかしいというようなことがあれば、後で結構ですので、事務局に連絡していただければ、原課に伝えて、評価書に反映できるように適切に対応していきたいと思っていますところでございます。

前回の指摘事項につきましては以上で説明を終わらせていただきまして、引き続きまして、資料2-2ということで、今年度の政策レビューのテーマですけれども、前回7テーマ示させていただきましたが、今回追加で1テーマ、政策レビューを実施したいということが上がってまいりましたので、それについて説明させていただきたいと思っております。

それでは、官房の総務課長、よろしくお願いいたします。

【藤田官房総務課長】 官房総務課長の藤田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料2-2でございますけれども、今年度の政策のレビューのテーマとして1つ追加をしたいということでございます。テーマといたしましては、ここでございますように、「指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化ー指定等法人が行う事務・事業の検証ー」ということでございます。目的、必要性以下につきましては、次の資料で説明をさせていただきます。

まず、1ページでございますけれども、ここで「指定等法人」ということを言っております。これにつきましては、一番上でございますが、「法令等に基づき国の指定、認定、登録等を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施する法人」ということでございまして、後ほどもう少しご説明いたしますけれども、例えば国家資格の試験事務でありますとか、あるいは身近なところでは車検のような制度、これを民間の特定の能力のある主体にやらせる、こういったものでございます。

背景といたしまして、実施根拠のところでございますが、平成16年の閣議決定、今後の行政改革の方針の中で、官民の役割分担、規制改革、国の関与等の透明化・合理化等の観点から、平成18年度末までに、指定等法人について、所要の見直しを行うということが決められております。具体的には、その内容や指定、登録等の形態を精査、分類する。それから国の関与等の透明化・合理化のための基準を策定し、厳格な見直しを行う。それから、今後、国以外の特定の法人に国の事務・事業を実施させざるを得ない場合には、法律にその根拠を明示する。それから、指定制ではなく登録制とすること等とし、規制の新設審査の一環として厳しく審査する際の基準を定める。こういう大ざっぱな方針が定めら

れております。

これを受けまして、平成18年8月に別途閣議決定がされておりました、その中で、先ほど16年の閣議決定がありましたような、いろいろな新設の際の基準とか定められておりますが、その一環といたしまして、定期的な検証を行いましょうということが決められております。事務・事業について、少なくとも3～5年ごとに政策評価を行い、その事務・事業の必要性について定期的な検証を行う。初回の政策評価は平成23年度末までに実施する。こういうことが閣議決定されておりました、これに基づいて今回政策評価を行いたい、ということでございます。

その事務の中身につきましては、次の2ページ目でございますけれども、「対象となる事務・事業と指定等法人」という欄がございますが、対象法人、これは公益法人の一部、それからいわゆる指定自動車整備事業場、空港会社等の民間法人が中心でございます。政府全体で220の事務・事業、それから3万7,000の法人が対象となりますが、そのうち、国土交通省の関係は48事務・事業、約3万弱の法人ということになってございます。なお、この数字につきましては、現在精査中でございます。

分類といたしまして、そこに政府全体の分類で1から10までの類型がございます。資格付与のための試験、講習研修、登録、交付表示、検査検定、助成、調査研究、促進啓発、指導助言、その他ということで48事務・事業、2万9,623法人というのが国交省の現状となっております。

その右側に対象法人の種類と数がございますけれども、公益法人226、社会福祉法人等114、学校法人280、民間の株式会社、これが最も多くて2万8,943、その他が60。この民間の大半は、いわゆる指定自動車整備工場、民間車検場でございます。そういう類型になってございまして、対象事務・事業の数といたしましては、その円グラフにございますけれども、主として講習研修、助成、調査研修、指導助言、このあたりの類型が相対的には多くなっております。

これにつきまして、その次のページでございますけれども、閣議決定の中で政策評価を行うということが決められておりますので、国土交通省の政策評価の手法のうち、今回、いわゆる政策レビューの方式によってこれを行いたいということでございます。評価の視点といたしまして、その下のほうにございますけれども、事務・事業の内容は多岐にわたりますので、これにつきましては、それぞれの事務・事業の所管課において基本的には政策評価を行い、これを私ども官房総務課のほうで全体を取りまとめるということにしたい

と思っております。

評価の内容でございますけれども、まず、それぞれの所管課におきまして、評価書（個票）を作成しまして、事務・事業の概要、目的、必要性、有効性等の観点から、改めてその事務・事業の必要性等について検証を行うということにしたいと考えております。若干敷衍いたしますと、民間法人にやらせるわけでありまして、その根っことなります事務・事業自体、あるいは国の規制といったもの、それ自体の必要性というところの検証がまずあるかと思っております。それが必要であるとしても、それを民間法人にやらせることが合理的なのか。あるいは民間法人にやらせるとした場合でも、その主体の決定方式が透明性・合理性のあるものになっているか。それに対する国の関与に問題はないか。こういった視点から検証を行うことになろうかと思っております。これを私ども大臣官房総務課のほうにおきまして、全体的な傾向を評価の概要として取りまとめると、こういった手法で進めたいと考えております。

最初の紙に戻っていただきますと、この表のうちの資料2-2の中の評価手法までは、今申し上げたとおりでございます。検討状況といたしましては、今現在、おおよその数は申し上げたとおりでございますが、その後の規制等の新設等の状況を踏まえて、現在、対象となる事務・事業、法人の精査中でございます。それから、第三者の知見の活用ということにつきましては、その検討の中で、適宜、検討会を開催するなど、第三者の知見を活用してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

【上山座長】 コメントありますか。

じゃ、ちょっと私のほうから、作業をやる上でのお願いです。今、お話しされた内容は非常にわかりやすいし、そういう方向でやっていただければいいと思います。ただ、最後は、報告書、書類になっていくわけですね。それをつくるときに、今おっしゃったロジックモデルを明らかにして評価して下さい。つまり、この事務・事業そのものの必要性はどうかというところでワンセクション切る。その次に、これは民間法人等に任せるということについて妥当かどうか。それから、どういうタイプの法人に任せべきか。要は段階を区切った形のチェックをやっていただきたい。

【麓企画専門官】 貴重なご意見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考えております。政策評価の議事録につきましては、先生方のご意見をいただいた後、ホームページで公開いたしますので、後ほどご協力方お願いを申し上げます。

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。本日はありがとうございました。

【上山座長】 どうもご苦労さまでした。