

国土交通省政策評価会（第１７回）

平成２０年７月１７日

【増田企画専門官】 先生方おそろいようですので、ただいまから第１７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、石田委員、森田委員、工藤委員、松田委員につきましては、本日ご欠席とのご連絡をいただいております。

前回開催いたしました第１６回評価会から担当者の異動がございまして、小島政策統括官、森重政策評価審議官、竹田政策評価官、山口政策評価企画官、丹野政策評価企画官、それから私、増田企画専門官が着任いたしております。お知らせいたします。

それでは、小島政策統括官からあいさつを申し上げます。

【小島政策統括官】 （挨拶）

【増田企画専門官】 それでは、議事に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。

まず、議事次第が１枚ございます。次が資料一覧、これも１枚でございます。続いて、座席表が１枚ございます。次に、政策評価会委員名簿が１枚ございます。

その次に、資料１－１－１として『社会資本整備重点計画』のフォローアップについて」というＡ４の３枚がございます。続いて、資料１－１－２ということで、「分析事例について」というのがございます。その次に、横長のカラーでございますが、資料１－２－１「社会資本整備重点計画について」。続いて、資料１－２－２「次期『社会資本整備重点計画』（案）の概要」。続きまして、「委員限り」と書いておりますが、資料１－２－３、「『社会資本整備重点計画』（案）第２章指標一覧」がございます。続いて、Ａ３でございますが、資料１－３－１「平成１９年度政策チェックアップ結果一覧表（案）」がございます。続いて、資料１－３－２、Ａ３の１枚紙で「評価結果の分析について（政策チェックアップ）」というのがございます。次に、非常に分厚い資料がございまして、資料１－３－３「平成１９年度政策チェックアップ結果評価書」がございます。続きまして、資料２－１ということで、「平成１９年度政策レビューの結果の概要」について。次は、資料２－２「平成２０年度とりまとめ政策レビュー進捗状況」でございます。次に、資料２－３ということで「今後の政策レビューテーマ（案）」について。次が、資料３で１枚紙でございます。「政

策評価のスケジュール（案）」でございます。

最後に、黄色の冊子でございます。これは資料番号がついておりません。参考でございますが、昨年度の政策レビュー結果評価書についてまとめて冊子をつけさせていただいております。

以上でございますが、何か抜けている資料がありましたら、教えていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。今後の議事進行は金本座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【金本座長】 それでは、早速始めさせていただきます。

まず、議題（１）「政策チェックアップについて」、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【増田企画専門官】 それでは、議題（１）「政策チェックアップについて」でございますが、今回はその内容を議事次第にありますように３つに分けて説明させていただきたいと思います。

まず第１に、これは先日の６月２７日に開催されました社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会合同会議でもご報告させていただいた内容ではありますが、社会資本整備重点計画（平成１５年から１９年度）でございますが、そのフォローアップの結果についてご説明させていただきます。

その内容が、今回の平成１９年度政策チェックアップ結果の主要な部分と重なるからであります。

引き続き、第２に、総合政策局政策課の高田課長補佐より、次期社会資本整備重点計画について、説明をいたします。これはフォローアップ結果を踏まえて策定していくこととされている内容でございます。

最後に、全体の平成１９年度の政策チェックアップ結果の概要について、２１６の業績指標について、どういう実績だったかということについて、かいつまんで説明させていただきます。

それでは、まず資料は１－１－１、それから資料１－１－２をご用意いただきたいと思います。

また、先ほどの分厚い資料１－３－３でございますが、後ほど赤い付箋をつけておりますものにつきまして分析事例としてご紹介いたしますので、参考までにご用意いただきました

いと思います。

それでは、まず資料１－１－１でございますが、これはフォローアップ結果の一覧となっております。

１ページ目を見ていただきますと、評価に当たっては、社会資本整備重点計画の平成１９年度の目標値に対する達成度合いについて、ＡからＣまでで評価するとともに、今後の施策の取り組みについて１から３という形で分析してございます。

具体的には、この重点計画につきましては、Ａは指標の実績値が目標を達成したもの、Ｂは目標を達成しないもの、Ｃは公共事業以外の自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるため、指標の実績値が目標を達成しているかどうか判断できないものといった分け方になっております。

なお、平成１９年度の実績値が出ていないものもありますので、その場合は速報値等で評価をしているところでございます。

結果としましては、Ａが６７．５％、Ｂが３０％、Ｃが２．５％となっております。もちろんＡ・Ｂ・Ｃという達成度だけが重要なわけではありません。その評価結果を受けて、今後どのように取り組むのが大切だろうと認識しております。

１ページめくっていただきまして、かなり細かい表になってございますが、重点計画の第２章に記載されている３４の指標、重点目標と言っておりますが、これに対するＡ・Ｂ・Ｃ評価、それから１・２・３評価を、年ごとに５年分記載してございます。

黒枠で囲っておりますところが、平成１９年度においてどうであったかというのを評価したものになっております。

なお、この表の指標は重点計画上の順番に並んでおりますので、表の右端の２つの欄のところ、政策評価基本計画上の業績指標の番号を、まず載せております。それから、分厚い資料の資料１－３－３におけるページ数を一番右端に記載させていただいております。

なお、次のページでございますが、３ページ目の一番下の欄外のところにアスタリスクで書いてありますが、道路関係指標の評価における１・２・３評価、つまり今後の施策の取り組みについては、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すことがあると留保をつけております。ご承知のとおり、道路につきましてはいろいろ議論がございまして、秋の中期計画策定を踏まえて一定の変更があり得るという注釈でございます。

さて、次に資料１－１－２をごらんください。これは分析事例を示したものでございますが、例として、今回は政策評価の結果を踏まえて政策の改善等を行った指標、評価でい

いますと1とか、あるいは3となっている指標でございますが、そういった指標について重点計画上の4つの分野ごとにひとつずつ例を取り上げて分析をしました。

ページをめくっていただきまして、2枚めくっていただきますと、3ページ以下は個表という形になっております。評価書を簡略化したものを載せております。

まず、3ページ、暮らしの分野でございますが、バリアフリー化の指標のうち、建築物のバリアフリー化の割合を例として取り上げております。評価結果はページの右上に載っておりますが、A-1となっております。

指標の内容について、一番上の囲みになりますけれども、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化誘導基準に適合するものの割合ということになります。

目標値が平成19年度で約4割のところ、実績値が平成18年度で41%となって、この時点で目標値に達しております。

「現状分析」が3つ目の囲み、グラフの下にございますが、平成19年度におきましても2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物は、すべて新たに基準を満たすことが義務づけられておりますので、19年度においても、目標値は達成される見通しであるということでの評価をしたところでございます。

「今後の取組」について、一番下の枠ですか、2つ目のボックスをごらんいただきますと、平成19年11月に建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表いたしまして、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すとともに、リーフレットの作成、あるいはホームページへの掲載による啓発に努めとなっております。これらについて、1の評価をつけております。

次のページでございますが、安全の分野でございます。「津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積」という指摘を例として取り上げました。評価結果は右上に記載のとおり、B-1となっております。

目標値は、平成19年度で約10万ヘクタールにするということでございましたが、実績値では11.5万ヘクタールでございました。残念ながら達しなかったというわけでございます。

3つ目の囲みの「指標の動向」を見ていただくとわかりますが、面積自体は、この5年間で着実に減少しておるんですが、19年度の目標値は達成できなかったということで、

Bと評価したところです。

しかし、「現状分析」であります。気候変動に関する政府間パネルにおいて、海面水位の上昇、あるいは台風の激化が懸念されていること、また、沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されているなど、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保は喫緊な課題になっております。

そこで、「今後の取組」の欄でございますが、平成19年度には海岸耐震対策緊急事業、また平成20年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業を相次いで創設するなどの取り組みを新たに行うとしておりまして、施策の改善を図ることにしています。そこで、今後の取り組みとしては1と評価したものでございます。

次のページでございます。3つ目の分野の環境からピックアップいたしました。ここでは、「環境基準達成のための高度処理人口普及率」を例として取り上げております。これも右上の評価結果はA-1となっております。

指標の内容は、放流水質の高度処理が実施されている区域内人口の日本の総人口に対する割合ということで、目標値が平成19年度で17%のところ、実績値は、平成18年度の値であります。15%となっております。

グラフの下「現状分析」のところに書いてありますとおり、平成19年度の実績値は現在集計中ですが、高度処理の導入は着実に進められています。平成19年度には、特に東京湾において陸域汚濁の負荷削減対策等について検討を実施するとともに、さらなる高度処理の導入を推進しているところでありまして、そのほかに特段の外部要因もないということです。指標は順調に推移して目標達成が見込まれていると判断しております。そこでA評価としたところでございます。

今後の取り組みとしては、1番下の枠に書いてありますが、平成20年度には新たな補助対象範囲の見直しを行ったり、高度処理の普及を一層推進することとして、さらなる施策の改善を図ることとしております。それによって、1と評価したところでございます。

最後のページでございますが、活力の分野からは「国際航空サービス提供レベル（国際航空旅客）」という指標を取り上げました。結果はB-3となっております。

指標の具体的な内容は、国際航空路線の年間提供座席キロ、日本に乗り入れている航空会社の国際旅客に提供されている座席に飛行距離を掛けたものとしております。

目標値は4,800億座席キロだったのに対しまして、平成19年、年度ではなく歴年の速報値でございますが、これは3,506億座席キロになっておりまして、Bと評価したと

ころでございます。

「現状分析」の欄を見ていただくと、下の2つ目のボツでございますが、中国方面などの需要の伸びている路線がある一方、低収益路線のリストラの影響もあって、全体としては座席提供が減少したと見られております。

もう少し具体的に申し上げますと、便数で見ますと、アジア方面で増加しておりまして、欧米路線はあまり変化がないというのが実態です。ですから、便数は増えております。

それから、航空の分野では、機体の小型化、それから多頻度化という傾向がございます。つまり、この指標には飛行距離というのが含まれているので、社会資本、インフラの整備とは直接関係ない航空会社の機材の効率化などが実績値に影響してしまって、数字の改善がはかばかしくないという状況にあります。

これについては評価書に詳しく書いておりますので、分厚い資料1-3-3の343ページを開けていただきたいのですが、ここの「課題の特定と今後の取組の方向性」という欄が真ん中ぐらいにあるんですが、この囲みの3行目の真ん中あたりから書いてございしますが、「一方で、飛行距離を加味した現在の指標では云々」と書いてございしますが、ここの部分で述べているとおり、指標の変更を前提としまして、B-3と評価したところでございます。

今後につきましては、国際線の便数、旅客数及び貨物量を表した指標を新たに採用する予定としております。

【丹野政策評価企画官】 先ほど339ページ。

【増田企画専門官】 すみません、339ページでございます。失礼いたしました。339ページの「課題の特定と今後の取組の方向性」の部分でございます。失礼いたしました。

以上が社会資本整備重点計画のフォローアップ結果についての紹介でございました。

続きまして、次期社会資本整備重点計画について、総合政策局政策課の高田補佐から説明をよろしくお願いいたします。

【高田課長補佐】 総合政策局の政策課で社会資本整備の重点計画の担当をしております高田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

次期社会資本整備重点計画についてでございますが、社会資本整備審議会、交通政策審議会の本審議会や計画部会において、金本先生にも社整審のほうの計画部会長をお願いさせていただいているところでございますが、これまでご議論いただいていたところござ

います。

簡単に経緯等々を申し上げますと、昨年6月、第7回の計画部会におきまして、次期社会資本整備重点計画の策定についてということで計画部会のとりまとめをしていただきまして、その後、国土交通省として、この取りまとめを踏まえまして、20年度から24年度を計画期間とする次期重点計画の案の作成を進めまして、去る5月15日の第8回の計画部会、6月27日の両審議会の合同総会におきまして、検討状況のご報告をさせていただき、ご議論いただいたというところでございます。

計画案の内容につきましては、また後ほど資料に沿ってご説明させていただきますけれども、もともと重点計画は、5月の計画部会、あるいは6月の合同総会でとりまとめという形をお願いをしたいと考えておったんですけれども、道路の関係、法律ですとか税制の関係のご議論が各方面で行われておりますし、また中期計画の関係、これから議論が本格化するところでございますので、当初、国交省として道路を抜いた形で案をお示しすることができないかとか、いろいろな案を検討したんですけれども、やはり社会資本整備の大部分を占める道路を抜きにしてお示しすることは、なかなか適切ではないだろうということで、審議会では中間報告とさせていただいたということでございまして、まだ閣議決定には至っていない状況でございます。

検討が進んだ段階で、中期計画の関係が秋になるということでございますので、またそこで道路関係部分も含めて審議会においてご議論いただき、パブリックコメントですとか、都道府県の意見聴取といった法定の手続を経て閣議決定してまいりたいというのが全体の流れでございます。

それでは、資料のご説明に入りたいと思います。

まず、資料1-2-1をお開きいただければと思います。

まず1枚目ですけれども、重点計画とはどういうものかということのおさらいのような紙でございます。

ご承知のとおりだと思いますけれども、重点計画というのは社会資本整備について計画期間中、どういう視点に立って、どういう分野に重点を置いて事業を行おうとするのかといった投資の方向性を示すものであるということで、現在の計画は、平成15年度から5カ年、現在というのが適切かどうかというのはございますけれども、15年度から19年度の5カ年の計画でございますので、今回は20年度からの第2次の5カ年計画を定めようとするものでございます。

1 ページの右側にもございますとおり、現行の計画は15年10月に閣議決定してございます。重点計画、左のほうにもありますけれども、それ以前にあったような9本の各事業分野別の計画をそれぞれ事業ごとに5カ年でどれぐらいの投資をするのかとか、サプライサイドからの視点でずっとやってきたわけですが、そうではなくて、それぞれの社会資本整備によって、あとはそれぞれに加えて連携して事業をやることで、ユーザーである国民の目から見て、社会資本整備の成果をどういうふうに享受できるのかというアウトカム目標に着目して明示することとしたというのが重点計画の特徴でございます。

2 枚目でございますけれども、第1次の重点計画では4つの重点分野でございました。「暮らし」「安全」「環境」「活力」という4分野に沿って、15の重点目標と35の指標を設定しています。

15の重点目標というのが、このブルーで書いているものでございます。これが全体で15ありまして、その下にぶら下がる形で35の指標が設定されているということでございます。

3 枚目ですけれども、これまでの経緯と今後のスケジュールということで、先ほど冒頭ちょっと申し上げましたけれども、左側にこれまでの検討の経緯、平成19年6月での計画部会のとりのまとめを踏まえた上で、行政内部での作業を経てやっているということでございますが、繰り返しになりますけれども、道路関係が入った段階で、また計画部会のほうをお願いした上で、パブリックコメント、意見聴取等々をやった上で閣議決定ということになります。

その後、並行して作業を進めていくんですけれども、地方ブロックの社会資本の重点整備方針、これは閣議決定ではないんですけれども、こういったものを策定していきたいと考えております。これが3枚目でございます。

4 枚目ですけれども、次期計画の策定ということで、昨年6月の計画部会でのとりまとめですけれども、計画部会のご提言は、次の資料1-2-2で反映させていただいていますので、そちらのほうでご説明させていただければと思います。

それでは、資料1-2-2をお開きいただければと思います。

大変恐縮ですけれども、以下の1-2-2と1-2-3ですけれども、社資審、交政審の審議会、あるいは計画部会、いずれでも委員限りとさせていただいているものでございまして、本評価会におきましても、先生方限りということでさせていただきたく、よろしくお願いできればと思っています。

これは、次期計画の案を、技術的な問題で2枚になってしまっているんですけども、まとめているというものでございます。

まず、第1章ですけれども、新しく「現状と課題」という章を書き起こしまして、これまではなかったんですけども、「活力ある地域・経済社会の形成」「安全・安心の確保」「生活者の視点に立った暮らしと環境の形成」「ストック型社会への転換に向けた社会資本整備」と、この4つの柱について現状と課題を述べています。

(1)の活力ある地域の部分でございまして、東アジア地域の急速な経済成長の中で、我が国の地位が相対的に低下することなく、存在感の確保ですとか、あるいは向上を図っていく必要があって、国際競争力を強化するための基盤整備が喫緊の課題になっているということ。あるいは、国内のほうに目を向けますと、国の活力の源泉である地域が元気を失っていると言われておりますけれども、地域のにぎわいと活力をいま一度取り戻すための取組、こういったことの強化を行って、社会資本が地域の自立的な発展を支える強い足腰としての役割を担うようにしなければならないということが書いてございます。

あと、条件不利地域の関係ですとか、維持存続が危ぶまれる集落、こういったところに住む方々も含めて、生活に不可欠な医療等のサービスが提供できるような交通基盤の整備の必要性といったことにも触れてございます。

(2)の安全・安心の部分ですけれども、社会資本整備の重大な使命が、国民の安全・安心を守るといったことであることを強く認識した上で、我が国が世界有数の地震大国、火山大国であること、それから地球温暖化によって雨量の増加ですとか、海面上昇、こういったリスクが健在しているということなどから、ハード面だけではなくてソフト面も含めて災害リスクへの万全の備えをすべきこと、それから、自然災害ばかりではなくて事故ですとか、テロですとか、こういったことへの対応も強化するといったことを記述しています。

(3)の生活者の視点といったところでございまして、少子高齢化の中でユニバーサル社会を形成すべきこと、あるいは我々が今享受しているような資源ですとか環境、こういったことは次の世代によりよい形で引き継ぐ必要があって、低炭素型、あるいは循環型の社会を目指すこと、加えて国民の共通の資産である良好な景観ですとか、自然ですとか、しっかり形成していくべきことなどを述べております。

最後、(4)のストック型社会の部分ですけれども、これは戦後、経済成長で着実に整備されて、一定のストックを形成してきた社会資本についても、これから急速に高齢化の波

が押し寄せてきますので、これからはつくったものを世代を超えて、長持ちさせて大事に使うというストック型社会に転換していく必要があると。そのためには社会資本の維持管理・更新を戦略的に実施すべきこと、ICT等のソフト施策と上手に連携すべきこと、こういったことを記述しております。これが第1章です。

続きまして、同じ資料の第2章の部分ですけれども、これが重点計画の本論に当たるところですけれども、タイトルはちょっと長いのですが、「社会資本整備事業の実施に関する重点目標及び事業の概要並びに将来実現することを目指す経済社会と国民生活の姿」、これは10年後の姿ということで書いていますけれども、こういったことでございます。

まず、左側ですけれども、重点目標分野として、「活力」を1番目に位置づけまして、続いて「安全」、「暮らし・環境」、これは、暮らしと環境を統合したもので、あとは横断的な視点として、「新たな視点」というものを新設しております。

これらの重点目標分野に沿って、重点目標ごとに指標といったものが出てくるということでございます。重点目標分野ごとに、重点目標は12ほどありますけれども、前回15あったのを集約して、12にしているということでございます。

例えばですけれども、「活力」というところでは、地域の自立・活性化というテーマについて、生活圏域の中でのにぎわいの創出による地域の自立活性化といった新しい重点目標を設けたりとか、あるいは「暮らし・環境」のところでは、もともと自然環境を中心にした重点目標というのが幾つかあったんですけれども、新たに良好な景観というものに着目した重点目標を設定しています。

「新たな視点」というところでは、維持管理・更新に関する重点目標ですとか、既存ストックを有効活用するためのソフト対策の推進に関する重点目標を新設したりしているというところでございます。

さらに、右側にいっていただきまして、指標でございますけれども、現行の計画で35ある指標ですけれども、重点目標にぶら下がる形で、今度は70ほどの指標を設定したいと考えております。70といたしますけれども、実は道路部分が大体15程度ありまして、道路部分を除くと現在55の指標を、次の資料にもありますけれども、出させていただいているというところでございます。

道路関係のところは指標の名前を入れているんですけれども、一応数値については検討中となっておりますが、それ以外のところについては指標の名称と数値が入っているというところになっております。

ちょっと赤いところだけ簡単に申し上げますと、ハード・ソフトが一体となった安全に関する指標を新設したり、バリアフリーの推進ということで、生活者の視点に立った指標を充実したりしているというところでございます。

さらに、右側になりますけれども、概ね10年後の姿ということで、整備を重点化することをさらに進めていくために、この計画自体は5年間の計画ではございますけれども、5年後の数値目標に加えまして、将来実現することを目指す、概ね10年程度後の経済社会と国民生活の姿というものを提示してまいります。

(例) というところでもありますけれども、例えば地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との直接交流の充実により、東アジア一日圏が拡大する等々、こういったことが最終的には40前後、記述されていくことになろうかと思えます。

次のページ、1枚めくっていただきまして、第3章ですけれども、これは1回目の重点計画でも記述があったところですが、社会資本整備事業の進め方そのものの改革ということでございまして、(1)で「社会資本の戦略的な維持管理・更新の推進と有効活用」といったことで、具体的には、戦略的な維持管理・更新、さらにICT等を活用した社会資本整備の高度化といったことが中身として書かれています。

(2)「社会資本整備事業の効率性の向上」というところで、事業評価の厳格な実施ですとか、コスト構造改善の推進、事業間連携の推進、こういったことが中身になっています。

(3)「公共調達の改革と新しい建設生産システムの構築」、ここでは入札・契約改革などを述べています。

(4)「社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保」ということで、住民参加の関係を述べているというところでございます。

さらに、(5)「価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進」、(6)PFI等の「民間能力・資金の活用」といった進め方をしてまいりたいと、そういうことを書かせていただいているところでございます。

第4章になりますけれども、今ご説明しているのは全国版の次期重点計画でございますけれども、地方において具体的に社会資本整備を進めていくことについての記述でございます。

左側でございます今般の第2次の重点計画を受けて、地方ブロックごとに重点整備方針をつくっていくということになります。これらは右側のほうにございます国土形成計画の全国計画、全国計画のほうは7月4日に閣議決定されましたけれども、この全国計画と今

作業を進めています広域地方計画、こういったものと車の両輪をなすというものでございますけれども、重点整備方針のほうは、広域地方計画で示される地域戦略を実現するための社会資本整備の姿というのをブロックごとに示すということになります。実際のいろいろな検討も各地方ブロックごとに進めていると。そこでは、地域独自の指標ですとか、あるいは地域の主要な事業などを提示していくといったことになろうかと思います。

最後、第5章ですけれども、「事業分野別の取組」というところで、第2章は非常に横断的ですが、こちらはそこに収まり切らなかったものを事業分野別に、道路、交通安全施設、鉄道、空港といった分野ごとに記載をしていくものでございます。以上、資料1-2-2のご説明でございます。

続きまして、資料1-2-3ですけれども、これも大変恐縮ですが、先生方限りということをお願いできればと思いますが、これは先ほどの資料1-2-2にある第2章の指標を一覧にしたものでございますけれども、全体で70程度、検討中としている道路を除けば55の指標があるということでございます。

閣議決定される重点計画上は、先ほど申し上げました第5章の事業分野別の中でも指標が幾つか出てくるといったことになります。

一つ一つのご説明の時間がないので、例示的にご説明しますと、4分野のうちの冒頭の「活力」という分野での重点目標の一番最初、黒い帯になっておりますけれども、(1)「交通ネットワークの充実による国際競争力の強化」といった、こういう黒帯の重点目標が、パラパラとめくっていただきまして、12あります。これは、三角括弧で書いていますく国際航空ネットワークの強化に関する指標>として、指標の特性といいますか、くくっているものですが、国際、特にアジアの航空ネットワークの強化割合ということで、国際線の便数を16万6,000便から21万便に増やしていく。あるいは、国際線の旅客数を5,650万人から7,180万人に増やしていく。貨物量も444万トンに増やしていくと、こういったものが、いわばアウトカム指標として書いてございます。

先ほど、増田専門官のほうからご説明もありましたけれども、第1次の計画とは変えた形で、便数とか旅客数と、そういうふうにしたものでございます。

下のほうをごらんいただきまして、例えば幹線道路ネットワークの強化に関する指標というのがありますけれども、ここでは道路の関係ということで検討中と。名称は書いてございますけれども、数値は書いてないということでございます。こういったものが全部で15あるということでございます。

以下５５指標が続くわけですが、またご覧いただければと思います。

私からの説明は以上とさせていただきます。

【増田企画専門官】 それでは、説明が長くて恐縮でございますが、引き続き資料１－３－１、１－３－２、それから分厚い１－３－３を用いまして、全体の平成１９年度の政策チェックアップ結果の概要の説明をしてみたいと思います。

まず、資料１－３－１の「平成１９年度政策チェックアップ結果一覧表（案）」をご覧ください。Ａ３の縦長の表でございます。

非常に細かい字の表になって恐縮でございますが、一番上の評価欄につきまして、もう一度確認させていただきますと、従来どおりのＡ・Ｂ・Ｃ、１・２・３の定義が記されております。Ａが、「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している」。Ｂが、「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない」。先ほど、重点計画のフォローアップにつきましては、このＡＢＣ評価の定義が若干異なっておりましたが、Ａが「目標達成したもの」、Ｂが「目標達成しないものと」しておりましたが、重点計画のほうは５年計画の５年目ということで、最終年度の１９年度なので、すべての指標の結論が出るということで、わかりやすいようにあのような定義としたものでございます。趣旨は同じでございます。

資料１－３－１に戻りまして、一番上の右側に重要政策欄の解説を書いております。表の一番右端に、この「重要政策Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ・Ⅴ」の欄がありまして、例えばⅠだと施設方針演説に関係するものがあれば星印をここに打つ。法律・政令・基本方針等閣議決定によるものがあればⅡに星を打つと。Ⅲは閣議決定（重点）となっておりますが、これは社会資本整備重点計画に記載があれば星印を打つということになっています。

ちなみに、指標自体が濃い活字になっているものは、この重点計画の第２章で位置づけられて、政策評価を義務づけられているいわゆる重点目標であるという記しでございます。この太字ではないけれども星印がⅢの欄に打ってあるものというのは、重点計画の第２章では記載がないが第５章に出てくる指標でございまして、どちらにしても重点計画に記載のある指標ということになります。

次に、表そのものでございますが、平成１８年度までは、たしか４分野、２７政策目標、９８施策目標、１１９業績指標でございました。今回から３分野、１３政策目標、４６施策目標までは簡略化してきておりますが、業績指標は多くなって２１６という形の体系となっております。いつものとおり政策目標、施策目標、業績指標の３段セットでここに

書いてございます。

業績指標の左端のほうに、小さい字で書いている数字、「旧 0 0 1」などと書いておりますが、これは昨年度までの業績指標番号を参考までに振っておりまして、参照できるようにしております。新しく加わった業績指標は「新」と書いてございます。

それから、業績指標の欄についてページの半分から右側でございしますが、具体的な数字、業績目標値について書いておりまして、左から初期値、平成 19 年度の実績値とその評価、続いて、前年度、つまり 18 年度の評価を参考までに書いておりまして、その右に目標値について、その値と目標年度を書いております。最後に、先ほど申し上げた重要政策としての裏付けについてのチェック欄を書いてございます。

この表につきましては、非常によくまとめているつもりですが、細かく、かつ肥大すぎて全体の傾向は全くわかりませんので、次の縦長の 1 枚紙、資料 1—3—2 をごらんいただきたいと思います。

3 種類の表で分析をしております。

まず、1 の平成 17 年度から 19 年度の評価結果の対比表でございします。平成 19 年度評価の欄の、この表の一番下に 266 という数字が書いてございしますが、左下に 266 とありますが、これは 216 業績指標のことでありまして、50 ほど数が多いのは、例えばひとつの指標の中に 2 つ評価単位といいますか、そういうものがある場合に、それを織り込んでいきますと、こういう数になるということでございします。

具体的には、例えば、分厚い資料の 1—3—3 の 5 ページを開けていただきますと、業績指標 2 というのがありますが、これについては「子育て世代における誘導居住面積水準達成率」という指摘ですが、評価の単位としては全国と大都市圏で 2 つありますので、これは 1 つでなく 2 つという感じになります。

ちなみに、平成 18 年度の合計は、その右にあります、151 でございました。業績指標が 119 でありましたから、それ位になるのかと思います。

この 151 の数字の下に表がありますが、平成 18 年度から 19 年度に変わった 151 から 266 までの変化の説明になっておりまして、例えば 1 から 3 の評価で 3 となって、18 年度限りで指標が廃止されたものは 18 件ありましたということで、マイナス 18。平成 19 年度から新しく登場して登録された業績指標は 130 件ありましたのでプラス 130。それから、予算、決算と評価の連携の関係で、従来は 1 つだった指標を 2 つの指標に分けたというものがございします、それについて 3 件プラスということで、差し引き

平成19年度は266件が評価の対象となっているということを説明しております。

ということで、あと業績指標の件数が増えてしまいましたので、なかなか件数では比較できませんので、割合で比較するということになりますが、A評価につきましては、17年度72%、18年度64.2%に落ちてしまいまして、19年度は微増の66.2%となりました。

B評価は18.9%から22.5%、そして19年度は18%と減ってきております。

判断できないとするC評価は、9.1%から13.2%、さらに15.8%と増えてきております。

さらに詳しく見ていきますと、A-1評価というのは、18年度22.5%、19年度13.5%とかなり減ってきております。ただし、指標の数としては2つ増えています。

A-2の評価については、かなり増えておりますが、この理由については後ほど申し上げます。

それから、我々から見ると一番気になると申しますか、目標を達成しておりませんが、新規の方向性も出していないというB-2の評価がございますが、これに注目して見てみますと、指標としては3つ増えて、割合として減っているという形になっております。

次の表に移ります。2の表でございますが、これは平成18年度での評価が19年度、次の年の年度の評価ではどのように変化したのかというのを表わす表をつくってみました。

ちなみに、18年度に3の評価、つまり施策の中止とか指標の廃止をしたものについては、翌年度に議論するのは意味がないので省略して空欄になっております。

この表で見ると、一番多いのが、A-2評価が次の年度もA-2の評価というものがありまして、43で一番多いです。従来どおりの施策を打って、実績も上げていますというグループです。

続いて、A-1評価から、やっぱり次年度もA-1になっているもの、常に新しい方向性を模索しつつ実績も上げているというのが24あります。

B-2評価だったものがA-2になったものも6つあります。このB-2については、後ほど詳しく説明をさせていただきます。

新しい指標の傾向というのを、この表の右から2番目のところで並べておりますが、A-2評価となったのが79と圧倒的でございます。結局これが効いてきたので、先ほどの1の表のA-2が多くなったのではないかとということになります。

新規については、C-2の評価も24ありまして、1年だけの実績では判断がつかない

ものが多くあるのかなと思っております。

A評価がBに下がってしまったものは12、逆にB評価だったのがAに上がったものも6つという形になっております。

今回、19年度が目標年度という指標は、重点目標の34を含めて74指標もございました。先ほど説明いたしましたように、重点目標については目標年度を迎えるということで、達成したかどうかということが明らかにわかるということになりますので、やや厳しい評価結果になる傾向があるのかなと思います。

しかし、今回はBが必ずしも全体として大きな割合にはなっていないということがございます。おそらく、先ほどから申し上げておりますとおり、新規指標が加わったということ、そしてそれらがAかC評価が多かったということが影響してしまったのかなと思っております。

ということで、すみません、資料がないんですが、新規指標を除いた傾向を調べてみました。資料がなくて恐縮ですが、それを調べてみますと、実はA・B・Cの構成比は、ほぼ18年度とあまり変化がありませんでした。18年度と比べて19年度の変化は、Aは0.5%ぐらいの増加、Bは0.8%の増加、Cは1.2%減という状態でございました。すなわち新規に指標になったときは、AとかCが多くなってくるんですが、しばらくしてくとAかBに収束していく傾向があるのかなと思っております。

この表についてはこの辺で説明を終わりにして、次に3つ目の表に入らせていただきます。

19年度の評価について、これは分野別に見てみたものでございます。傾向としては、安全の分野はA評価が多くて80%近くとなっております。B評価は15%以下と、とても低い。C評価も1けたとなっております。「暮らし・環境」の分野は、A評価はやや低めで58%程度、C評価も2割もあります。「活力」の分野は、その中間あたりになっているのかなと思います。新しく「横断的」とされたグループがございますが、B評価が少なく、C評価が多いという特徴があります。

1から3の評価について、表の下の方にまとめておりますが、「活力」の分野で2の評価、つまり従来の方向性のまま頑張りますという方針のものが77%にも上っております。「横断的」なものについても88%となっております。このあたりは、効果の発現に時間がかかったりしている指標が多いのかなと思っております。

次に資料1-3-3、分厚い評価書に移っていきたいと思いますが、今年度はこの評価

書について、実は政策評価基本計画における様式を少々変えた形で、つくらせていただきました。もちろん基本計画上に定められた記載事項については、すべて網羅しておりますので、アカウンタビリティー上の問題点はないと思っております。むしろ、例えばグラフを入れ込んだり、見やすくするような形で工夫をしたものでございます。

業績指標 1 2 1 を例に挙げますと、3 0 0 ページを開けていただきたいと思います。「訪日外国人旅行者数」でございますが、これは、まず基本計画上の様式にはありませんが、実績値のグラフを下に書いております。その代わりといっは何ですが、昨年度までこの評価会で使用しておりました政策チェックアップ評価書概要については、今回はその作成を省略させていただきました。政策評価レポート、茶色の本の 2 部に書いてあるものでございます。アカウンタビリティーの向上のためには評価書自体の見やすさを追求すべきだということでございます。

そのため、これは基本計画上の改正はまだしておりませんが、試行的な取り組みとして、例えば、2 9 8 ページ、2 9 9 ページを見ていただきますと、こういった形で評価結果の概要というものを施策目標ごとにつけさせていただきました。これは原局のほうに書いていただいております。

昨年度までは、基本的に 1 政策目標に 1 業績指標のような形でしたが、予算・決算と政策評価の連携強化ということで、1 施策目標にかなり多数の業績指標がぶら下がるというパターンが出てきましたので、こういう形で説明をしていこうというものでございます。

ただし、この 2 つのページについては試行的なものでございまして、内容のチェックも今回はほとんどしていません。原局が書いたままの状態が多いので、あくまで試行的なものということでご覧いただければ幸いです。

具体的に幾つかの業績指標を説明してまいります。今回は、先ほど申し上げましたように B-2 という評価を受けたものについて説明したいと思います。B-2 といっても、そんなに結果が悪かったというもばかりではなくて、基本的には何らかの理由で A になり損ねているというものではないかと、ご覧いただければ思われるのではないかと思います。

B-2 は 1 4 ぐらいございますが、パターンとしては 3 つか 4 つぐらいにまとめられるかと思います。上の部分に青、あるいは紫でグループ分けのような形で附せんを張らせていただいておりますが、一番右側に張っているものが 1 つ目のグループとさせていただきたいのですが、これらが「そのうち A になります」という感じのものかなと。つまり効果の発現が遅れているといったパターンがこのグループと思っております。

具体的には業績指標 5 1 の環境ポータルサイトの指標。この場合は、新規指標なので実績が 1 つしかないということなので、多少ずれるかもしれませんが。その次が業績指標 1 0 5 の「海難の再発防止に向けた勧告・提言の件数」、その次が業績指標 1 8 1 の「建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率」、それから業績指標 2 0 4、これは北海道の指標でございますが、「水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合」、こういった指標が第 1 のグループでございます。

例として、業績指標 1 1 3 の「フェリー等国内貨物輸送コスト低減率」について見ていただきます。グラフを見てもおわかりになると思いますが、年々コストの削減は図られておりますが、目標値は未達成の状況でございます。よって B 評価になりますが、右のページの「事務事業の実施状況」のところを見ていただきますとわかりますが、複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備は着実に推進されております。平成 1 9 年度には 1 カ所において新規供用、2 0 年度は 4 カ所、2 1 年度は 1 カ所の供用が予定されていると、こういう着実な進捗が確実なので、評価 2 であっても対応可能だということだと思います。

2 つ目のパターンとしては、「本当は A ですよ」というグループございまして、実質的には目標値を達成している、そこまで同視できるようなグループでございます。

左側に附せんがついたグループですが、業績指標 1 1 2 の「船舶航行のボトルネック解消率」、あるいは業績指標 1 6 2 の「生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合」、こういったものでございます。

後者の離島の指標でございますが、業績指標 1 6 2 をごらんいただければと思います。ページとしては 4 0 8 ページになります。

航空輸送が担っていた需要が、船舶等の代替交通機関へシフトする、そういった形の外部要因が働いて目標値が達成できなくなったという例でございます。ただし、施策の方針としては、右のページに書いておりますが、あくまで離島航空路線は離島住民の日常生活及び経済活動に必要な交通手段であると。地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、コスト面で割高な、そして競争力が弱い離島航空路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要があるので、従来どおりの支援をするというものでありますので、評価としては 2 となるということでございます。

最後のパターンとして、真ん中に附箋をはったグループでございますが、「外部要因、あるいは条件が整えば A になるんだけど」というようなグループございまして、外部要因、あるいは長期的な景気、あるいは経済状況の変化によって結果がうまく出ない、あ

るいは外部要因次第になってしまったというようなグループでございます。

例を挙げると、業績指標10でございますが、「バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合」ということで、このうちの旅客船の割合になります。

グラフ等を次のページで見えていただきますと、2となっているのが旅客船なわけですが、ちょっとトレンドも低調ですので評価Bとされるのはやむを得ないのですが、さらに右のページの「課題の特定と今後の取組の方向性」、ポツでいくと1つ目のポツの後半ですけども、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油高騰等の影響による費用負担増により、使用船舶の新造・代替建造が低迷していると書かれています。よって、バリアフリー化が進んでいないとされておりまして、バリアフリー化を進めるためには、そもそも船の新造等が必要だということが述べられております。こういったことで評価2という形になると、こういったグループもあるのかなと思っています。

ということで、B-2といっても、こういったものがいろいろあるのかなと思っております。

以上、個別の事項の説明は少々になりましたけれども、チェックアップの結果の概要の説明とさせていただきます。

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、ただいまのご説明につきまして、各委員からご質問、ご意見をお願いいたします。

【上山委員】 非常に膨大なデータなんですけど、とてもよく整理、分析して説明していただいて、よくわかりました。全部を理解するのは無理なんですけど、システムとしてきっちりやっておられるというのは非常によくわかりました。

特に、私が気にしていたのは、Bがついたものです。BとかCがついていて、2とか3になったものについて、分厚い評価書で分析の部分の記述がオープンに、フェアにされているかどうかと気にして見ていました。これについては、去年、一昨年よりも問題点の掘り下げというか、分析がフェアにされていてよかった、外部要因のせいだということなども、さっさとそう書いてあるし、原因分析が非常に客観的になってきている。とてもいいと思います。

そういう意味でいうと、A・B・Cを使った整理の仕方というのは、システムとしては非常にうまく機能している。一方でプラスアルファのお願いがある。去年と今年を比べる

のは、非常に大事な作業ですし、これがないと来年なかなか具体的なことが進まない。予算であるとか、各局と議論するときにも、やはり目の前の来年度というのは非常に重要なことでしょう。しかし国民側から見ると、この制度も4、5年たって、結構データが蓄積されてきている。将来の目標値についても、具体的に年度が近づいて、数年先のことだと言っておれないものも結構出てきている。最終目標が達成できるかできないか、ほぼ結論が見えつつある。

こういうことを考えると、来し方行く末をもうちょっと振り返るための総論が、ひょっとすると要るかもしれない。この1-3-2の資料は、これはこれで非常にいいと思うんですが、数値をとり始めたときから比べると、全体にどういうパターンになってきているかというのを、もう少し総論的に分析できないのでしょうか。

それから、この分厚い評価書をざっとめくると、一番目につくのがグラフなんです。折れ線グラフになっているわけですが、見ていると非常におもしろい。駐車場はどんどん整備されているし、満員電車はどんどん減っている。とてもわかりやすいのです。けれども、そういうグッドニュースが、このA・B・Cの去年と今年の対比だけを見ていると、よくわからない。意外とよくなっていることも多いし、あるいは電柱の地中化も14%、これも生活感覚よりはわりと高いのです。

ですから、そういう「意外とやっています」と、「結構できてきています」というものを、どこかで束ねて見せる必要がある。それは「絶対値としてみると日本は意外といい」というようなものだと思う。海外と比べてでもいいかもしれない。「過去の日本の常識は、今はもう違うんです」ということでもいい。とにかく結構できてきていることというのは、データの蓄積をもとに、どこかで総論的に述べる必要がある。

それから、もう一つ大事なことはトレンドだと思う。一応Aだけど、ほとんど停滞しているようなものもある。それから、Bだけど、ガンガン伸びているやつもある。たまたま今年は作柄が悪かっただけというものもある。そういう意味で、4、5年単位でパターンが分類できる。一見Bだけど、実はトレンドはすごくいいやつ。それから一見Aだけど、実はかなり停滞しているやつ。それから、絶対値そのものがずっと停滞しているもの。もう目標を達成していて、そもそもあまり意味がないフラットなものなどいろいろある。

資料をざっとめくってグラフを見ていくとパターン認識的に、何種類か見えてくる。多分10種類ぐらいある。網羅的でなくてもいいので、全体の8割ぐらいのパターンがカバーできるような分析ができると、さらなる次のレベルにいける。今年、この作業がどれぐ

らいできるのかはわかりません。おそらくそういうことを考える時期に来ているのではないかという感じがしました。

【金本座長】 何か事務局のほうからございますか。

【増田企画専門官】 ありがとうございます。この後、政策評価レポートを作ったりとかいろいろありますので、何らか対応できないか検討してまいりたいと思います。

【金本座長】 そのほか何かございますでしょうか。

【山本委員】 いただいてから時間がなかったものですから、すべては見えていないんですが、きょう改めて見て感じたことですが、全体的には良くなっているということは、そのとおりであると思うんですけども、国土交通省の政策にとりわけ関係する今後の課題とございますか、バージョンアップを今後目指される場合に、ちょっと必要な視点だなというのを具体的に幾つか申し上げたいと思うんです。例えば気象庁が何かをパラッと見ていたら、地震の津波情報発表までの時間とか、こういうところもあるので、グラフは確かによくわかるんですが、いわゆるこういうもののお金と、あるいは人との張りつけの関係、これをトータルに政策チェックアップで見ると、結局ここに出てくるのは当該年度の予算しか出てこないのです。しかし、津波予報とかそういうシステムは、オペレーションとして実は機能するわけなんです。

したがって、当該年度の施設の整備費を中心にお書きになりますと、それによって到達時間までの短縮効果がストレートに出るわけではないわけなので、とりわけ予算と評価と決算の連動ということを考える場合においては、その後、人も張りついているわけですから、そこをよくお考えいただいて、いわゆる政策マネジメントとおっしゃるわけですから、そういう人の人事配置とか、あるいはシステムの管理とか、そういうものをつなげていただくように、この結果を活用していただくことがいいのではないかと思います。

それと、全体的には良くなっているんですが、関係主体として、例えば249ページの正面衝突による死亡事故率で、確かにそう考えられないことはないと思うんですけども、やっぱり死亡するかどうかというのは、ここにも書いてございますように、外部要因も書いてある訳ですから、やっぱり関係主体としては、救急救命の体制とか、そういうのがあつた訳ですので、そこら辺りもちらっと見てみると、かなり書き方にばらつきが、まだあるように思いますので、この評価の主管課のほうで、そこら辺はチェックをしていただくと、より良いのではないかと思います。

同じようなことは、事務事業の概要のお金のことを書いていただくのは非常にありがた

いのですけれども、例えば301ページあたりだと、トータルすると金額が出て、この関係主体は非常によく書けてあるんです。独法の国際観光振興機構とか外務省とか法務省とかいろいろ書いてあっていいんですけれども、お金は合計しないとなかなか出にくいので、例えばパッと、これはほとんどフロー的なお金だと思いますので、何かわかるようにするとか、そういうことをやっていただければ、なお良いのではないかと思います。

それと、資料1-3-2で、「暮らし・環境」でBが少し多いというのは、やはり先ほど来の話もあるんですが、安全の場合はかなり国土交通省の整備予算なり、自力で頑張ればそこそこいくんだけれども、「暮らし・環境」というのは、ほかの方の協力度合いとか、それによって依存するわけですから、これはこれで結果は、むしろやむを得ないので、分析結果としては妥当なところだと思います。したがって、特に意見ということではないんですが、そこら辺は今後さらに改善を図っていただければ、より良くなるのではないかと思います。

以上でございます。

【金本座長】 何か事務局からございますでしょうか。

【増田企画専門官】 ありがとうございます。

まず1つ目が、人も張りついているとか、オペレーションの事業の部分もあるということで、主な事務事業の概要という形で、それについては内容を書かせているんですけれども、御指摘の観点を入れるかどうかというのは、今後検討課題にしたいと思っております。

2つ目に、書き方が評価書によってばらつきがあるということで、我々にとっても、その調整は非常に重要な課題で、かなり努力はしているんですが、今後その辺は努力していきたいということで、ご勘弁いただきたいと思っております。

あと、お金の見せ方については、特にアカウンタビリティーの点で見やすくする必要性があると思っています。ですから、そこも努力したいと思いますが、予算については予算額の内数というものも多くて、なかなか理想を実現しにくいところもありまして、その辺を斟酌していただければと思っております。

以上でございます。

【金本座長】 そのほか何かございますでしょうか。

【田辺委員】 1つは質問ですけれども、社会資本整備重点計画自体は、ここの審議の対象ではないのですけれども、お伺いしたいのは、ここの数字のところで目標年度の最終は24年度だと思ってしまうんですけれども、指標で、例えば22年度になっていたり、それから

27年度という形で、個別の計画がそうになって数値目標がそうになっているからだといえ、そうなんですけれども、これは24年度でそろえて目標値は出さなくていいものなのではないかというのが1点目の質問でございます。

それから、ついでに、2番目は、これは全体の話ではないですけれども、こちらのチェックアップの結果評価書というのは、全部は目を通すことができなかったんですけれども、読んでみると非常に分析のしがいがあるというのはわかるんですけれども、他方、書き方としては4つの分野に分けて、それで評価するという形になっているんだと思うんですけれども、具体的に国土交通省としては、そういう使い方になるんだと思うんですけれども、その下のレベルの局レベルになると、どういう使い方というか、利用の方法があり得るのか。それでどんな工夫をやっているんだろうというのは、若干気になるというところであります。つまり課があって、それから全体の上のところで見ているというのはわかるんですけれども、この間の距離があり過ぎるような気がしているので、利用に関する工夫はないのかなと思ったのが2番目の感想です。

それから、3番目は、各業績指標の説明ごとに紙がつくられていて、そこでは必要性とか効率性とか有効性に関して個別の記述はないので、それ自体は構わないと思うんです。逆に、ここの個別のところをやってしまうと、変な作文がいっぱい出てくるので、政策目標のところでもまとめてやるということ自体は賛成なんですけれども、ただ、やっぱりその書きっぷりを見ると、必要性なんかは、大体必要だから必要だと書いてあるところ、ほとんどそういう文章になっていますので、もう少し何らかの工夫がないのかなというところと、あと効率性に関しても、特にこういう公共事業に関しては、もう少しうまくやれないかというのを絶えず問われている側面がありますので、このディスクリプションに関しても、もう少し工夫が要るのではないかと思ったというのが3番目の感想でございます。

以上です。

【金本座長】 事務局のほうから何かございますか。

【高田課長補佐】 まず1つ目のご質問でございますが、おっしゃるとおり24年度にそろえるのがベストではあるんですけれども、例えば住生活基本計画ですとか、こちらは27年度ということでございます。これについては、基本的には重点計画、今回の我がほうの計画で新しく数値を定めるということはせずに、別途、閣議決定というもので定められた数値をそのまま借りてきているという扱いになっていまして、厳密に申し上げますと重点計画の指標ではないという扱いになっているものでございます。これは環境関係も同

じ扱いでございます。

あと、22年度で切れているものも幾つか多分あると思うんですけども、1つは100%になっているもの、これはそこで大丈夫ですということで切れているものと、ちょっと手元にはないんですけども、閣議決定だったか正確にはわかりませんが、政府レベルの取り決めの方で、22年としての数値を出しているものが一部ございまして、それについては、トレンドで伸ばせば出せないこともないんですけども、目標値を複数つくるということについてもいろいろ支障もございまして、載せられるレベルでやっているというところでご了承いただければと思います。

【増田企画専門官】 2つ目のご質問といいますか、局レベルの活用はどうかというお話ですが、おそらく個別公共事業は当然多いのですが、こちらのチェックアップのレベルになってきますと、その政策を所管している課が見ていることになりますので、実際には評価書を書くときに関係しているはずだと思いますし、また当然、局レベルで全体の施策などは理解したほうがいいのでしょうけれども、現実には活用されているとは思えないというのが実態です。

ただ、我々としては当然PDCAのマネジメント自体を仕事の中に入れていっていただくことが非常に重要だと思っておりますので、整備局の新任課長レベルの研修などもたくさん始めております。その中で、例えばこういった実際のチェックアップ等の仕組みなり成果なりを示したり、そういう形で、まずは活用してもらおうというところからお願いしていこうかなということが考えられるかなと思っております。

最後に、必要性の書き方、効率性の書き方というお話がありました。今回、試しというか、試行的にこれをつくりまして、ある意味、現況を書いたそのままがここに出ているということでございまして、この中で、いい例、悪い例、ベストプラクティスなどを紹介する形で、それも今後、改善していきたいと考えております。

以上です。

【上山委員】 各論になってしまうんですけども、「コスト」のデータや文言が時々出てくる。例えば分厚い評価書の282ページ、業績指標113です。「フェリー等国内貨物輸送コスト低減率」。これは字面を読むと、財界でよく話題になる国内物流コストがどれぐらい減るのかという話だと思う。業界の努力なんかも入っているのかなと思うんだけど、実は読むとよくわからない。外部要因のところに、例えば「該当なし」というのがある。コストというのはもともと外部要因の塊なので、そもそもここなぜ該当なしなのか

わからない。

その上を見ると、「19年度までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、コスト別に低減率を算出」と書いてある。これもよくわからない。キャッシュという意味での事業者のコストが何パーセント減ったのかという計算をしていないのではないか。するとこれは理論値なのか。いわゆるコスト・ベネフィットの議論をしているのか。コストの言葉の意味が、企業人が使うコストとはどうも違うみたいです。しかもおそらくこれは供用事業がもたらすコスト低減のことですよね。では、%と言うときに何が分母で何が分子かよくわからない。

この辺はかなり厳密に書く必要がある。何を何で割って何パーセントになっているのか。何トン当たり何円なのかといった計算根拠をやっぱりコストに関しては書くべきです。他のことに関しては、またちょっと違うと思いますが、お金に換算されるものについては、 B/C に関する議論も盛んですし、根拠をかなりきっちりしておく必要がある。したがって、コスト根拠の総点検をされたらどうか。

それから、もう一つは指標の数が266と増えてしまった。その大多数がA-2に入るわけです。資料1-3-2を見ると、A-2が133個構成している。いみじくも約半分がA-2であるということですが、これは全体傾向からすると薄まっているといえますか、いい材料が増えているので全体的にできがよく見えることにもなる。しかし、政策評価では指標の数は、普通は年数を重ねるごとに減っていく。国内の自治体のものを見てもそうだし、海外のものを見ても、あまり増えない。大体減る。ですから、ここでは減らないというのは何なのか。増える原因はわかる。18個しかスクラップできなかった。何故そうなのか報告書に書くかどうかは別として、中で議論されるべきです。

例えば、業績指標18とか19は、目標値ゼロ、実績ゼロ、初期値ゼロなんです。分厚い評価書の50、51、52ページあたりです。こういうのは、もう目標を達成したということで廃止して、監理ポストに移したらどうかと。スクラップする勇気といえますか、戦略的、選択と集中で、めり張りをつけていかないと。これがひいては予算を大事に使っていくという緊張感がだんだん失われていくことにつながる、網羅的にあれもやっています、これもやっていますということを、ただ電話帳のように書いていくというのは困る。指標の数が飛躍的に増えるということはそういう感じになっていくことでもある。、そういう意味でも総花化の象徴であり結構まずいことではないかと思います。減らす努力の仕組みづくりが要る。

【金本座長】 何かございますでしょうか。

【増田企画専門官】 コストについて、我々も指標の定義はクリアにならなければいけないという意識でやっていたんですが、何せ数が多くて、一見もっともらしいところについては、なかなかその辺の指摘が及ばなかったところがあると思います。特にコストについて、その点が重要だというご指摘がありましたので、今後それを反映していきたいと思っております。

2つ目の指標の数がなぜ増えるかという話ですが、今回の場合、特殊な理由がございまして、評価と予算、決算との連携ということで、施策目標のレベルで予算書の項、事項とあわせてつくったのです。その施策目標を図る指標は何かないといけませんよねということで、それをつくける作業をして、言葉は悪いんですが、無理やりつくった指標も入ってしまったというところで、このような特殊な事情から130ほど増えてしまったということになります。

今後は、ご指摘のように、ちゃんとした指標にさせるとか、よくない指標をなくしていくという方向性をとっていかなければいけないとは思いますが、なかなか現実として、まだ連携を図って1年目でございまして、そこは原課の理解を得ながら進めていきたいと思っております。具体的にどうやれば数を減らせるのかということも含めて、今後の検討課題にしたいと思っております。

【金本座長】 まだ議題は残っておりまして、大分時間が超過ぎみですので、次にいきたいと思います。

議題2の「政策レビューについて」、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【丹野政策評価企画官】 続きまして、政策レビューの関係の3つの議題を用意しております。

まず1点目でございますけれども、平成19年度とりまとめましたレビューの結果の報告でございます。資料2-1でございますが、概要をそれぞれ2枚紙にまとめたもので概略説明をさせていただきます。

まず、1点目でございますけれども、環境政策・省エネルギー政策関係でございます。

資料を2枚ほどお開きいただきたいと思います。今評価の対象は、国土交通省が実施します様々な環境施策を総合的に点検、評価したものでございますが、前回の評価会で個別の政策の現状での具体的な問題点等を明らかにすべきというようなご指摘をいただきました。

その結果を反映しまして、左側の「今後対応すべき主な課題」の中に、全般的な危機感の不足や省エネルギーの取り組み、あるいは生物多様性への観点が弱いという形で、現状の整理をした上で、右側の「今後の対応方針」をご検討しております。

その結果、右側の3点に書かれているところでございます。その施策への反映としましては、1枚戻りまして、1枚目の下側でございますけれども、短期的視点と中期的視点に分けて、平成20年から24年度を対象とする国土交通省環境行動計画を改定、その中に京都目標計画や社会資本整備重点計画との整合といった数値目標を盛り込むということを挙げさせていただいております。

続きまして、2つ目の課題でございます。不動産取引価格情報の開示についてでございます。これも前回の評価会でシステム自体の評価ということではなくて、もう一つ上位の土地の流通、市場の活性化への寄与というところから評価をすべきというご指摘を踏まえまして、不動産市場の活性化や透明性・公正性の向上等を目的として、現在ある様々な土地に関する情報施策の体系を見直し、その結果、関連を1枚目の下のほうにまとめているところです。

それから、2枚目のほうをお開きいただきたいと思いますけれども、評価の調査方法としましては、不動産の登記異動情報に基づき地価公示の取り組みを活用して、当事者に満足度、加えるべき情報があるかというようなアンケート調査の結果を活用いたしました。

その結局、利用者からは物件が少ない、個別事例を追加すべき等の意見や、透明性・公正性の向上を期待する意見を反映し、取引価格情報提供制度をさらに更新すべき、あるいはレインズ、Jリート等、既に開始されている情報の特徴を最大限に生かした形で重層的な情報提供ができるよう検討するというような対応方針をとりまとめたところでございます。

3つ目、河川環境の整備・保全の取り組みについてでございますけれども、本課題は平成9年の河川法改正で河川環境の整備と保全が目的に加わり、河川事業の中で取り組みが強化された以降の10年間の河川環境の整備、保全に関する取り組みについて評価するものでございます。

これも前回の評価会で、本来あるべき姿と現状とのギャップ、あるいはギャップを埋めるために法律上できること、できないこと等を明示すべきというようなご指摘を受けたところでございます。

この点を踏まえまして、個別の施策を大きく4つ、ここにありますように「生物の生息・

生育・繁殖環境の保全と整備」「魅力ある水辺空間の整備と保全」等々4つに分類し、それぞれに設けました、例えば自然河岸の延長割合などの指標の達成具合を評価し、本支川間、あるいは沿線での生物環境の連続性がとれていない、あるいは依然として水質の悪い湖沼があるなどの課題を明らかにしました。

これらの評価の成果としまして、施策ごとの成果の欄にあります、多自然型川づくり、自然再生事業の全国展開、水辺プラザ、清流ルネッサンス等の水環境の改善に資する事業の推進等々を提案したというところでございます。

それから、4番目でございますけれども、「船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策」についてでございます。

船舶海難事故の中で、船舶労務の起因する問題の縮小・縮減を図るための地方運輸局等での取り組みでございますが、運航監理官と船員労務官を統合し、運航労務監理官を設置するなどして事後チェック体制の強化を図ったわけで、その結果についての評価でございますが、船舶運航事業者へのアンケートに加えて、前回のご指摘を踏まえて、当事者でございます運航労務管理者に対しましてアンケートを実施しました。

運航労務監理者による監査、指導等の実効性が上がった、やや向上した等をあわせて約4分の3を占めるなど、安全確保に効果が上がっているという評価が、その結果、得られました。

なお、施策への反映としましては、海上保安部等の海事関係行政機関との連携、あるいはPRが不足しているということで広報活動等を強化するということを成果としてとりまとめてございます。

それから、5つ目でございますが、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」でございますが、本テーマにつきましては、前回ご説明した方向で、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等のふくそう海域における大規模海難事故の防止及び航行時間の短縮の2つの指標を中心としまして、施策の評価を行いました。

その結果でございますが、ふくそう海域での海難船舶総数、また各ふくそう海域での平均航行時間の推移等を指標としまして評価し、東京湾でございますと、第3海堡の撤去、航路しゅんせつなどの航路整備、AISを活用した航行支援システムの整備などの施策が大規模海難事故の発生ゼロをキープするとともに、目標には達しませんでした、東京湾で6%の航行時間の短縮が図られるなどの一定の効果を上げたという評価結果を施策に反映したところでございます。

以上が19年度のレビューの結果でございます。

引き続きまして、2番目の議題でございます「小笠原諸島振興開発のあり方」につきまして、これにつきましてはご説明を、担当の都市地域整備局の山近特別地域振興官にお願いしております。よろしくお願いします。

【山近特別地域振興官】 それでは、お手元の資料に基づきまして説明申し上げます。お手元の資料は、まず第1番目にレビューの進捗状況ということで一覧表が載っております、2枚目以降がパワーポイントの資料になってございます。

まず、1枚目のほうからご説明申し上げます。

こういう方向で今評価をしているということでございます。まず、「評価の目的、必要性」でございますが、小笠原諸島振興開発のために特別措置法というのがございます。これは5年の期限を設けておりまして、現在の法律は平成16年から施行されております。5年ですので、平成20年末に期限を迎えます。したがって、この法律に基づきます振興開発計画を評価し、今後の振興開発のあり方について検討するというのが評価の目的でございます。

次に、「評価の視点」でございますが、3つほど設けてございます。まず、第1番目は現在の法律に基づく振興開発において、どのような成果が得られたか。2番目は、今後の振興開発における課題は何か。3番目は、法が20年度末に期限を迎えるわけですが、その後の振興開発はどのような方向を持って進めるべきか、またはどのような枠組みに基づいて進めるべきかということでございます。

「評価手法」でございますが、全般的な観点から申し上げますと、まず第1点、いろいろな事業がございすけれども、実施状況等の把握を行う。この中には自然環境の保全や観光の開発、交通施設、通信施設等々ございます。2番目には、計画の進捗状況の確認をする。3番目、現地でのヒアリング等々、現地調査を行います。こういうものを踏まえて検討分析を行うということでございます。

それから、「ステークホルダー」でございますが、この振興開発計画、ちょっと言いおくれましたが、計画の策定主体は東京都でございます。東京都が小笠原村の意見を聞いて作成することになってございます。したがって、東京都、小笠原村への振興開発の成果と課題のヒアリングやこれまでの調査、これは国等も行っておりますけれども、こういうもので行ったヒアリングやアンケート調査を分析して施策に反映させるということでございます。

「評価結果のアウトライン」、これは後ほど申し上げます。

それから、「第三者の知見の活用」でございますが、法律に基づきまして、小笠原諸島振興開発審議会が設置されております。こちらのほうで今後の振興開発のあり方について調査審議をいただいております。去る14日、最終的な意見についてご議論をいただいたところでございます。

それでは、次のパワーポイントの資料にまいりたいと思います。

目次の次をめくっていただきたいと思います。「評価の枠組み」でございます。評価の目的、評価の視点、これは先ほど述べたところでございまして、その下に第三者の知見の活用というところで審議会の構成が書いてございます。全体で13名の委員の方にご参加いただいております。自治体の方、それから学識経験者の方、いろいろでございます。

ことしの1月に審議のキックオフをいたしまして、去る14日、意見具申という形で審議会の意見をとりまとめるべく議論をしていただいたところでございます。

2番目に、次のページにまいりまして、「評価の対象」についてご説明申し上げます。

まず、小笠原諸島の地理的、自然的特性を申し上げます。ご存じのように、東京の南約1,000キロに位置しております。父島列島を初めとして約30の島によって構成されております。ただ、その中で人が居住しているところは父島と母島でございます。

これらの列島によりまして、我が国の排他的経済水域の約3割が確保されてございます。

また、固有種や希少種が生息しております。今現在、世界自然遺産の登録に向けて議論を進めているところでございます。

次のページにいきまして、沿革と概況でございますが、遡りますと1953年に発見されたところにたどり着きます。それから、昭和19年に島民が強制疎開されておまして、その後、終戦に伴ってアメリカの軍政下に入っております。昭和43年に返還されて、東京都の行政管理下になりました。ことしは40周年になっております。

それから、人口は約2,400名でございまして、父島に1,900名、母島に400名強というような状況。

産業は、非常に限られたものでございます。1次産業が中心でございます。漁業と農業、それに観光業でございます。

次のページにいていただきまして、振興開発の特別措置法の概要です。目的は矢印のところに書いてございますが、小笠原諸島の自立的発展、そして住民の生活の安定及び福祉の向上ということでございます。

先ほど、昭和43年に返還されましたと申し上げました。下の経緯のところでございますが、その翌年から特別措置法により、さまざまな形で復興開発支援を行ってきております。少し法律の名称が変わってきてございます。平成16年が現行法の施行年でございます。目的のところは小笠原諸島の自立的発展と書かせていただいておりますが、この目的・規定が入りましたのは平成16年度ということでございます。

次のページにいていただきまして、一番上のところに「国の基本計画方針、都の復興開発計画」というところがございますが、平成16年の改正というものは、先ほど申しましたように自立的発展という文言を加えたわけでございますが、それと裏腹の理屈といたしまして、それまでは国が計画を策定する主体であったところが、都がその主体にかわってございます。

さまざまな支援がございます。一番大きなのは公共事業に係る補助率のかさ上げでございます。また、その下を書いてあるような優遇措置がございます。

次のページにいていただきまして、事業の概要でございます。事業の基本的な方向といたしましては、小笠原諸島の基礎条件の改善、そして特性に即した復興開発を図って、また旧島民の帰島を促進し、小笠原諸島の自立、生活の安定、福祉の向上を図る、観光にも配慮して対応するというところでございます。

全体額はその下にございますが、平成20年度当初予算額をごらんいただきたいと思いますのですが、約15億円でございます。これは国の補助でございますが、これに東京都や小笠原の負担分が加わりまして、約二十数億円という事業量になります。

国の負担分であれば、約9割が、上のほうでございますが、開発事業費ということで構成されてございます。

次のページにいていただきまして、主な事業について簡単にご説明申し上げます。

9割を占めます公共工事でございますけれども、2つのカテゴリーがございます。産業基盤の整備と生活基盤の整備ということでございます。

産業基盤の整備といたしましては、港湾、農業・水産業の基盤整備、観光復興等々でございます。生活基盤といたしましては、道路や生活環境施設として、簡易水道やいろいろな福祉施設、こういうところがございます。

もう1ページ開いていただきまして、ソフト事業の調査ということでございます。こちらのほうで申し上げますと、病虫害の駆除や診療所の運営等々がございます。

次にいていただきまして、「評価」でございます。

まず、1つの項目でございます自然環境の保全と成果ということでございますが、小笠原固有の希少種の保全や移入種の対策の実施を行っております。また、エコツーリズムの推進等を行っております。

こういうものをやりながら、残された課題といたしましては、世界自然遺産登録に向けた保護担保措置や外来種対策の一層の推進ということがございます。

次のページでございますが、成果と課題の2枚目でございます。観光の開発というところでございますが、公園等のいろいろな施設の整備は進めてきております。一方で、修学旅行やシニア層、できるだけ観光客がオールシーズンで来られるようにということが念頭にございますが、幅広い年齢層の観光客の開拓や集客の取り組みということをやってきてございます。

これについて残された課題といたしましては、知名度の向上等ということや観光施設の充実等がございます。

次のページにいていただきまして、交通施設、通信施設の整備という項目でございます。これまで港湾、道路など、島内交通施設の安全性や機能向上、景観に配慮した整備、それから情報センターの整備、村内の行政サービス情報の整備というようなものを進めてきておりますが、残された課題として、これは非常に大きな課題ですけれども、航空路の開設というものがございます。

それから、港湾・道路については大体整備されておりますが、新しい視点といたしまして、防災対策や景観整備というものがあります。

それから、情報関連でございますと、ブロードバンド化、地上波テレビのデジタル化、この辺が引き続き課題となっております。

それから、次のページ、4番目でございますが、防災、国土保全に関連することでございます。これについてもいろいろやっております。残された課題といたしましては、東南海・南海地震の際の、今後も村が防災計画に基づいた施策の実施をしていく必要があると。

それから、砂防・地すべり対策については、今後とも継続的な取り組みが必要であるということでございます。

こういう事業をしてきておりますけれども、最近の新しい動きといたしまして、次のページになりますけれども、海洋基本計画、海洋基本法が施行されております。平成19年度4月に公布され、7月に施行されていまして、この中では離島の保全というものが非常

に大きく取り扱われてございます。

先ほど申しましたように、小笠原諸島は排他的経済水域の3割を確保という状況にございます。離島の保全という趣旨にかんがみて、定住環境の整備、こういうことが非常に重要な課題として出てきてございます。

これまでの、先ほど申しあげましたような振興開発の状況をまとめますと、次のページのようになります。

島内の社会的基盤は着実に整備されるなど、相応の成果が上がってきている。しかしながら、幾つかの課題がある。まず、第1番目は高速交通・通信アクセスの問題。それから観光を始めとする産業の振興。保健・医療・福祉の充実。施設の老朽化。それから防災対策、これは先ほど申しました地震による津波対策。それから、世界自然遺産登録に向けた環境保全の問題。

こういう中で、小笠原諸島というのは排他的経済水域の3割を確保しているという状況にございます。また、この地域を航行する船舶にとって、緊急時の重要な寄港地であるという効果的役割も有してございます。

したがって、海洋基本法の離島保全の趣旨も踏まえて、今後の振興開発においては産業の育成・活性化による雇用の安定確保や生活の安定、利便性の向上に向けた取り組みを自然との共生を図るとともに、継続可能な地域の形成に配慮しつつ進める必要があるというような問題意識で、審議会で議論をいただきました。

最後、今後の方向ということでございますが、これも審議会で議論いただいたところでございます。

産業の育成・活性化による雇用の安定確保や生活の安定・利便性の向上に向けた取り組みを、自然との共生を図るとともに、継続可能な地域の形成に配慮しつつ、以下のような取り組みを進めるということで、産業としての農業、漁業、観光、防災、医療福祉、情報、国際交流、そして最後、航空路についてということで、今後の取り組みということで指摘していただいております。

これらを進めていくに当たってですけれども、ハードとソフトを一体とした総合的な施策が必要である。また、返還後40年経っておりますので、振興開発計画のフォローの実施も必要であると。

そして、これらを支えるものとして、地域住民の参画を一層進めた地域の主体的な取り組みをもとにして、都や国の関係者が協力していくということが基本である。そのための

法律的な枠組みを定めて、地域が主体で策定する新たな計画をもとに、これに基づく特別の措置を講じて、積極的に支援していくべきであるというような内容の意見をいただいております。

そういう審議会の意見を踏まえながら、行政庁といたしましても評価のとりまとめに向けて、今後作業を進めていく方向でございます。

以上です。

【丹野政策評価企画官】　　続きまして、3点目でございますが、今後の政策レビューテーマ（案）についてということで、資料2－3を簡単にご説明させていただきたいと思っております。

今後の政策レビューのテーマにつきましては、昨年度から開始しました事務次官以下の局長級メンバーで構成します政策レビューに関する検討会を、今年度は6月5日及び30日に開催し、20年度以降の5カ年間における政策レビューで更新及び新規、追加について議論いただきました。

その結果としまして、4枚目以降に別添2という資料でございますが、修正した部分を赤字でお示ししております。平成22年度に「暮らし・環境」分野で「都市再生の推進」を追加するとともに、その次のページでございますが、24年度に「新たな北海道総合開発計画の中間点検」「環境政策の推進」、それから「新たな船舶交通安全施策の推進」「技術研究開発の総合的な推進」「トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保」「航空自由化の推進」を実施することを案としてとりまとめました。

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、委員の方々からご質問、ご意見、お願いいたします。

【上山委員】　　まず資料2－1の5つです。環境政策、不動産取引、その他ですが、前回お話を聞かせていただいたときに比べると格段の進化で、非常に品質が上がった感じがしてうれしい思いがします。細かいところを見ると、また何か言いたくなると思いますが、きょう聞いた範囲では非常によくなったという感じがします。

さて、今日はじめて拝見した小笠原諸島の件です。これは非常に申しわけないですが、根本的にやり直す必要があると思いました。

ただし、やり直さなければいけないと思う感覚は、前回の5つを見たときの最初の印象と同じであって、多分評価って何かとか、あるいは計画ってどうやって評価するのかとか、

そういった原理的なところの整理ができてないことに起因する。最後の説明のところを聞いて思ったんですが、おそらく今までの法体系でやってきたのとちょっと違った仕組みに変えようということは考えておられる。そこに持っていくために評価という戦略があるのだろうという気はしました。だけど、それは政策評価という手法で表現し切れてない。それで私はギャップがあると思ったのです。

時間がないので、すごく簡単に申し上げると、3部構成ぐらいにしたほうがいい。まず、第1部というのは、今までの法律と計画が実際にあったわけですから、その構造を説明する。それと同時に、そこでやった事業と成果を、さっきのチェックアップと同じような手法でとにかく点検して整理をする。それを眺めると、それなりの評価はできる。何かモノができてよかったとか、いろいろな便益が見えたとか。とにかくやったことの評価が、まず私は第1部としてあるべきだと思う。

第2部は、それを踏まえた上で、今後どうするかということ。しかし、そこでいきなり次の事業に飛躍するから話がわからなくなる。第2部は、小笠原諸島が今置かれている状況を淡々と、極めて第三者的に評価する。離島問題もあるでしょうし、それから国防上、軍事上みたいな発想もある。開発か保全かとか、いろいろな議論がある。キーワードでいうと、ポテンシャルの整理をする必要がある。

それから、リスクもある。何もしないでいるとこれから出てくるはずのリスク、これの整理をする必要があると。

それから、3つ目に重要な要素が、どうしたいと思っているのか。これは自治体、島民、それから東京都、あと国、それから国交省以外の省庁、それぞれがあそこをどうしたいと考えているかです。あるいはどうあらねばならないと思っているが、それをステークホルダー別に整理する必要がある。これも現状分析だと思います。

それが第2部としてあって、第3部が、今後の政策立案に関する考え方みたいな話です。そこでは第2章に出てきたポテンシャルとかリスクとか、どうしたいかという意志に対する取り組み方を選択肢としていろいろ出す。そこには民間主導でやればいいこともあるし、島民がもっと主体的にやれという議論もある。あるいは役所がやっぱりやらなければいけないこともある。そのときも自治体に任せるか、任せられないか考える。これだけは国交省が直営でやるんだとか、そういう議論もあってもいい。とにかく私は構造では政策評価ではもたないと思う。

【山近特別地域振興官】 先生がおっしゃるように、計画の主体が都になっているんで

す。通常、政策評価というと国が何らかのアクションをして、それに対する評価というのが中心になろうかと思うんです。それが都に移行している。これをどう評価するのか非常に難しいところで、我々もこの評価に臨んで、どうやっていくかというところは非常に悩んでいるところではございます。

今、そういうことがある中でご指摘いただきましたので、その資料のつくり方といたしましてどうするかというところは、少し考えたいと思っております。

【金本座長】 そのほか何か、ほかの委員の方からございますか。

【山本委員】 ヒアリングアンケート調査の結果を分析して施策に反映させると書いてあるんですが、そのデータがないから、多分上山委員のような意見が出ると思うんですが、そういう説明は、今回残念ながらなかったですね。ですから、せっかくそういう評価を一番初めに書いているわけですから、そこら辺をもう少し活用していただければと思います。

【山近特別地域振興官】 資料として、その辺の記載が不足しているという点があります。ちなみに、審議会の委員には、東京都、それから村のほうから村長さんとか議会の議長さんとか、そういう方に出てきていただきまして、地元の意見を集約した形で意見を述べていただいているという実態もございます。

【上山委員】 2点あるんですけど、さっきおっしゃった「東京都がやっているから」というのは、私は全く納得できません。これは税金を入れているわけですから、国のお金を入れた以上、国の事業としてどうであったかという政策評価ができるはずですね。そもそも東京都がやっている事業だとおっしゃるのなら、東京都が政策評価をするべきで、国交省がやるべきではない。

2つ目に、第三者の活用。私は審議会を使っているから客観的な評価ができなくなっていると思うんです。この審議会は、地元の人たちが中心であって、審議会を評価の時の第三者としてこのまま使っているのかよくわからない。審議会のメンバーの一部の人たちに部会をつくってもらってやるんだったら、まだわかるけど、審議会は基本的にステークホルダーの集まりです。ほぼ常識に近いので、「審議会が評価した」というふうに言えるのか。それなら国交省がやっているほかのいろいろな事業も全部、審議会の答申に書いてあるとおりとなるので、政策評価の本質に照らしてこれは原理的におかしいと思います。

【金本座長】 そのほか何かございますか。

【山近特別地域振興官】 すみません、もう一つ、ご参考までに申し上げますと、いろいろな事業が私ども直営ということではなくて、東京都なり小笠原村、これが事業主体にな

ると、そこに対して補助をするという形で進めてきております。

そういう形態がございますので、評価をどういうふうにするかというのは難しいところであろうかと思っておりますので、ちょっとまた検討したいと思っております。

【金本座長】 全体に補助のスキームは交付金とかになっていて、そうすると、今までより一層成果が上がっているかをモニターして評価をしていくというプロセスが必要になると思うんですが、意外にその辺きちんとされていないような感じがあって、ほかのところについても、その辺は大きな課題になっているのかなと思っております。

そのほか何か。

【田辺委員】 ご説明いただいたので小笠原の問題等はわかったんですけども、こちらの4ページの「2. 評価の対象」というところで、振興開発系はかなり出たんですけども、目的のところは旧島民の帰島促進というので、税制控除その他を入れているので、こちらはどんな形でレビューなさったのでしょうか。おそらく、この後もこの法律の中で、まだ税控除と旧島民の帰島促進というのは法律の中に入れるかどうかという議論はあり得ると思うんですけども、そこら辺が触れられてなかったもので、どんな感触でしょうか。

【山近特別地域振興官】 税制は、ここに書いてございますように内地での財産処分の際の税制特例でございます。この5年間では、残念ながら実績は上がってきておりません。ただ、現地におられる人口は、先ほど申しましたように二千数百名でございますが、その中で旧島民と旧島民の関係者という方が四百数十名いらっしゃいます。その方々は固定したわけではなくて、若干の出入りが最近でも続いてございます。この辺は本土におられる旧島民の方がどういう意向を持たれているか、この辺は別途、帰島意向調査なんかはしているところでございます。

【金本座長】 時間も残り少なくなって、ほとんどなくなってきましたが、よろしいですか。

では、次の議題3のその他をお願いいたします。

【増田企画専門官】 それでは、その他ということで、まず資料3をごらんください。「政策評価のスケジュール(案)」ということで、今年度の予定を書かせていただいております。

時間もないので要点だけ申し上げますと、10月ぐらいをめどに次の政策評価会を予定させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それから、なお、国土交通省政策評価基本計画の改正でございますが、例年ございま

すと、この時期の評価会でご説明しておるのでございますが、今年度については現在のところ、改正時期、改正の内容、どちらについても未確定ということになっております。

その理由を申し上げますと、先ほども話題になりましたが、ご存じだと思いますが、道路関係のあらゆる見通し、あるいは指標が秋に予定されております道路の中期計画の決定を待たなければ決定できないという状況になっております。

さらに、その影響を受けまして、次期社会資本整備重点計画の決定も遅れているということで、今政策評価基本計画の改正を行ったとしても、重点計画上の指標、あるいは道路の指標が記載できない状態になっているということでございます。

その一方で、予算要求上の必要から概算要求前に可能な限りの改正を行っておくべきだという意見もございます。

ということで、そのためにまことに恐縮でございますが、概算要求以前に基本計画を改正するという場合は、改めて政策評価会を開催するいとまもございませんので、改正案が固まり次第、委員の皆様にお送りし、ご意見があれば承る形で対応させていただきたいと存じます。

以上でございます。

【金本座長】 ということですが、よろしゅうございますでしょうか。

いろいろ異例のことが起きておりまして、上山先生は、また別途その辺の委員会にもご参加でございますが。

では、そういうことでお願いをしたいと思います。

以上で今日の議事は終わりでございますので、これで終わりにさせていただいて、議事進行を一旦事務局のほうにお返しさせていただきます。

【増田企画専門官】 貴重な時間を、また多くの意見をいただきましてありがとうございます。今後の政策評価の実施に活かしてまいりたいと思います。ありがとうございました。

また、本日の議事概要は速やかに政策評価官室の文責のもと作成をいたしまして、ホームページにて公表することとしております。

また、議事録につきましても、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。

なお、資料については大変大部でございますので、後ほど郵送させていただきますので、そのまま机の上に置いたままでお帰りいただければと思います。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —