

国土交通省政策評価会（第15回）

平成19年7月17日

【増田企画専門官】 第15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誠にありがとうございます。

前回開催いたしました評価会から事務局の側で人事異動がございましたので、ご紹介させていただきます。田中政策統括官、それから、若干遅れておりますが林部政策評価審議官、東山政策評価官が着任いたしましたのでお知らせいたします。

では、田中政策統括官からごあいさつ申し上げます。

【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。

よろしくお願ひいたします。

【金本座長】 それでは、早速でございますが始めさせていただきます。議題は4つございますが、まず（1）のチェックアップの結果の概要についてからお願ひいたします。

事務局、お願ひいたします。

【増田企画専門官】 資料のほう、1-1、1-2、1-3を使いましてご説明させていただきます。

まず1-1のチェックアップ一覧表でございますが、恐縮でございますが若干訂正がございます、2枚目のほうの下から十何行目かのところに「指定整備工場数」というのがございまして、ちょっとわかりにくいですが、その目標の年度が「H17」となっておりますが、これが「H22」というふうに修正をさせていただければと思います。116番の指定整備工場数のところでございます。恐縮でございます。H22ということで修正のほう、お願ひいたします。

では、こちらの表を見ていただきながら、1-2のほうで評価の分析といいますか、動向をご説明したいと思います。資料1-2でございますが、まず①18年度の指標の動向ということで、18年度の結果についてまとめさせていただいておりますが、下の②の17年度の指標の動向とも見比べていただければと思いますが、まず、いわゆるAという評価、実績値が目標達成に向けた成果を示しているものという評価につきましては、昨年度

が72%であったものが、今年度につきましては65%ということで、ちょっと下がってしまったということがございます。それからBにつきましては、逆に19%から22%に増加したということになってございます。なお、Cにつきましても9%から13%増加ということになってございます。

この分析につきまして、後ほど、次の表でもご説明させていただきますが、まず大きい理由としましては、A評価のものが18年度で目標値が来たもののうち、9指標が、9個につきましてAからBに変更があったということで、若干昨年度の評価もちょっと甘かったのかなという反省がございます。逆にBからAに変更したものはございません。それからCが増加している部分につきましては、実は新規の指標が24指標追加されておりました、そのうち数値等が整わない、数値等がないということで判断を保留したものが新規で13件ございました。そういうことで20個ということで、13%になっております。また、継続的にCのものがCのままであったというのが7件ございまして、これについては目標年度が到達していないので判断できないというものもございまして、そもそもその指標の設定がちょっとまずかったのかなということで判断を保留しているものもございまして、こういったものについては指標の改善について今後検討していく必要があるのではないかとこのように考えております。

1枚めくっていただきまして、資料2のほうでございまして、③が18年度に目標年度が到達した指標の動向ということでございまして、これにつきましても④と比べていただければわかりますが、Aが減少しているということで、Bが増加しております。これにつきましては先ほどちょっとご説明いたしましたが、平成18年度の目標値が到達する段階のもので、17年度の段階でAであったものがBに今回変更されたと、これは逆に言いますと18年度で数値がはっきり決まっているということで、目標がAであり、Bでありというのがはっきり出てしまうところがございます、そういう経緯もございましてそういう形になったのかなというふうに考えられます。それから、これも後ほどご説明させていただきますけれども、A、Bにつきましては合計で12指標について今回で指標の廃止といたしますか、指標の改定を含めて廃止というものがございます。

それから3ページ目でございますが、昨年と今年の動向についての比較でございます。これにつきましては、ちょっと見にくい表で恐縮でございますが、例えば先ほどちょっとご説明させていただいたところでご説明しますと、H17がA評価であったものというのが、H18におきましてはBということで、合計がこれが10個ということになってござ

います。このうち、先ほどご説明しました18年度の目標値が到達したものが9個ということで、AからBに変更になったものが10個あったということでございます。逆にBからAに変更があったものが6個ということになってございます。それから昨年度との比較もでございますけれども、Cにつきましては、昨年度Cであったもの1個がAに変更されて、それから昨年度Cだったもののうち4つが今回Bに変更になったということで、むしろ昨年度A、Bであったもののうち、ことしCになったものはないということで、CからCに引き続きというのが7個ございます。これについては先ほどご説明いたしましたとおり、中には指標の変更も検討する必要があるものもあるのではないかと考えているところでございます。

続きまして資料1-3のほうで、今、ご説明しました動向などにも留意しつつ、概要のほうを簡単にご説明させていただきます。まず1ページ目でございますが、政策目標1の居住水準の向上ということで、「良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する」という施策目標が上げられております。これは昨年度、それから一昨年度にもかけて、政策レビューやこの会議でも住生活基本法のご説明をさせていただきまして、住生活基本計画が昨年9月に策定されたということで、新指標として盛り込まれたものでございます。今回、特に住宅土地統計調査につきましては5年に一度ということで、15年度の実績値しかないということで、指標のトレンドなり動向が少しわからないということでCの評価をさせていただいているところでございます。

それから3ページ目でございますが、バリアフリーの指標でございますけれども、まず一番下の3番という指標でございますが、不特定多数の者等が利用する一定の建築物のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する建築物ということでございまして、これにつきましては昨年はCであったものがBということで、この指標につきましてはストックの指標であるということで、その2-2のほうがフローの指標でございまして、フローの指標としてはA-1でございますが、圧倒的にストック数が多いということで、フローの数は3,000件程度ということで、改善の割合は小さいのではないかとということでB-1ということで判断をさせていただいているところでございます。

続きまして5ページでございますが、5ページにつきましては指標の2-3、2-4、2-5という、1つ目の上のあたりでございますけれども、ここにつきましては、道路、旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックということで、そのうち旅客施設の段差解消につきましては昨年Cだったものが、今回は評価をさせていただきましてAということに

なってございます。6ページのほうにグラフも出ておりますけれども、トレンドとしては目標の達成に向けて成果を示しているということで、Aという評価をさせていただいております。

一方で6番のほうの低床バス、ノンステップバス、福祉タクシーにつきましては、低床バスについてCだったものを評価させていただきまして、Bということで評価をさせていただいているところでございます。

続きまして、少し飛ばさせていただきまして9ページでございますが、9ページの施策目標12、都市部における良好な水辺空間を形成する、業績指標16の都市空間形成河川整備率でございますが、これにつきましては、去年はAでございましたけれども、今回についてはBということで、これは去年の評価が甘かったということかもしれませんが、18年度の目標値が来た段階で、40%という数字と比べると38%ということで、やはりここは厳密に評価をしまして、Bということで評価させていただいているところでございます。

なお、この指標につきましては、引き続き目標値を更新した上で指標として維持することとしております。

続きまして11ページでございますが、11ページの一番下の指標、19でございます、中心市街地人口比率の減少率でございますが、これにつきましても昨年Cであったものが、今年度数字が出てきたということで評価させていただいております。Bということで、特にB-2ということでございますが、これにつきましては平成18年度に法律の改正をやりまして施策も充実させたということで、指標の動向を見たいということで施策を維持するというので、B-2ということにさせていただいております。

続きまして13ページでございますが、13の下のほうの指標でございますが、公共空間における緑化を推進する、21、都市域における水と緑の公的空間確保量ということで、本指標につきましてはA-2からA-1ということで着実に伸びを示しておりますし、本指標につきましては公園、道路、河川、港湾、空港周辺の整備ということで各事業主体が緑化に取り組んだものを横割的に評価しているものでございまして、指標は着実に伸びていると。

また公園事業につきましては、14ページに書いてございますように、事業の拡充を図っていくということで、A-1ということで評価させていただいております。

続きまして資料の17ページでございますが、指標27、流下能力不足橋梁数というこ

とで、これにつきましては、橋梁の下を水が流れている場合に、これをかさ上げしたりして流下能力を確保するというところでございますが、18年度が目標値、3,500ということで、残り3,100ということで目標を大きく上回ったということで終了ということになってございます。ただ、これについては残り3,100をどうするのかという議論がございます。これにつきましては引き続き改修に努めるということと、この指標自体は流下能力の不足のために橋梁の改築をするということが対策として上げられていたものでございますが、引き続き河床掘削といわれる、川の底を掘削をする、あるいは陸閘といわれる堤防を設けるといった、さらに手段を広げて達成するというところで新しくそういう取り組みも進めていきたいというふうに聞いております。

それから19ページでございますが、指標の29番、ハザードマップの認知率ということでございまして、これにつきましては、洪水につきましてはB-1、火山につきましてはA-3ということで、洪水のほうの伸びが、右のグラフのほうを見ていただければと思いますが、一番上のグラフでございますけれども、伸びていないということで、これについては引き続きハザードマップの認知率を上げるために取り組みを進めると。一方、火山につきましては目標値を上回ったということで、今回廃止ということにしております。

それから、若干飛ばさせていただきますが29ページをお願いいたします。まず指標の44、道路交通における死傷事故率でございますが、これにつきましては右にグラフが出てまいりますけれども、17年度から18年度の数値におきまして大きく改善が見られているところでございます。かなり伸びがよくなかったわけでございますが、本指標につきましてはここ1、2年が大きく伸びたということで、これにつきましては右の下の欄に書いてございますけれども、科学的な分析に基づく交通事故対策ということで、個別に箇所を限りまして、事故危険箇所というのを設定しまして、そこについてかなり取り組みを集中的に行うと、あるいは交通事故対策強化マニュアルというものをつくって、そちらのほうにフィードバックも行って取り組みを進めるということで着実に成果が出てきたのではないかとこのように考えております。

一方、指標の45につきましては、あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率ということでございますが、これにつきましては、いずれも事業に着手している段階で事業を完了していないということで、事業が完了した段階で、19年度完了目標でやっているわけでございますけれども、判断したいということで、Cのままということになってございます。

それから一番下の指標48でございますが、事業用自動車の運行管理に起因する事故割合ということでございまして、これにつきましては実は昨年度もCであったわけですが、今年度についてもCということで、昨年度につきましては実は工事の事故報告が公安委員会等から情報提供されたり、あるいは規則改正を行いました関係で、かなり事故の数が増えたということで、トレンドとしてなかなか判断がしにくいということでCになったわけですが、今回につきましては17年1月に自動車のリコール情報を把握するためという別の目的で、車両故障全般について届け出義務を規則改正して課したということで、車両故障の報告の数が物すごく増えてしまったということで、事故の報告が割合的には大きく減ってしまったということで、このあたり、事故割合でとると全体的な動向はわかりやすいんですが、件数でとらないとそういうところには限界があるということで、今のところ今年度廃止した上で、来年度以降は事故件数のほうでデータをとっていきたいというふうに考えております。

それから31ページでございますが、指標の51と52、ATS関係でございますが、51のほうのATSにつきましては100%の目標を達成したということで終了と、それから52番のほうは99.6%ということでございますが、残り事業者、ほぼもう、1、2事業者のみ残っているところでございまして、これもめどがついているということで、一応A-3ということで指標の廃止ということで判断させていただいております。

それから33ページでございますが、54番がプレジャーボートの適正な係留・保管率でございますが、これについてはデータがなかったわけですが、データが出てきたということで、Bという評価になってございます。

それから55番の道路構造物保全率でございますが、これについては橋梁部分が昨年度もCでございましたが、今年度についても、右の上のほうに書いてございますけれども、橋梁を調査をすればするほど、点検すればするほど対策が必要な橋梁が発見されてしまうという、指標自体にも問題があるのかもしれませんが、そういうこともございましてCと評価しております。これについて指標の改善が必要になってくるのではないかとこの部分がございまして。

それから35ページでございますが、指標57につきましては薬物・銃器密輸事犯の摘発件数でございますが、これについては対策を強化してきた関係で今年度については数値も改善されたということで、Aという評価にさせていただいているところでございます。

それからちょっと飛ばしていただきまして41ページでございますが、問題の指標ばか

り紹介して恐縮でございますけれども、41ページの62番でございます。NO₂につきましては問題ございませんが、SPMにつきましては今回、実は指標自体は改善されているわけですが、このとり方が非常にわかりにくいんですが、当初の測定値において、一般測定局といわれる一般の住宅なんかの場所に置かれる測定局と、それから自動車測定局といわれる道路のそばに置かれる測定局との差を出しまして、その差が道路の寄与分であるという判定のもとに、道路の寄与率を半分以下にするということでデータをとっているわけですが、一般局も下がっているような場合については道路による効果が見えなくなってくる部分もあるということで、これについても同じく指標としては不十分ではないかということで、Cということで、今後指標の見直しがこれについても必要になるのではないかと考えているところでございます。

45ページでございますが、指標69番でございます。これも毎回ご説明させていただいているところかもしれませんが、青潮の発生ということで、気象条件に大きく影響を受けるということで、69番の青潮ということで右にグラフが上がっておりますが、今回も大幅に数値は改善されておりますけれども、一応5年たった段階で見たいということで、Cということで評価させていただいております。

一方で、その下の合流式下水道改善率につきましては、数値自体が非常にまだ低い状況でございますが、17年度以降、非常に取り組みを進めております。46ページの下の方に書いてございますが、既に185自治体のうち170の自治体において改善計画が策定されて、162の自治体で事業に着手されているということで、大きく19年度にかけては目標達成に向けて伸びるのではないかとということで、A-1ということで評価させていただいております。A-1ということでございますが、施策の改善ということにつきましても緊急的、集中的に事業に取り組む必要があるということで、19年度よりの3年間以内に事業を実施するというので、合流式下水道の事業の改善ということも行っているところでございます。

続きまして47ページでございますが、新指標が出てきております。47ページの71番につきましては建設リサイクル、これにつきましても昨年政策レビューをさせていただきまして、今年度新たに指標を、直轄の建設廃棄物のみ対象としていたわけですが、今回は全部について評価をさせていただくということで、特に指標ということではございますが、過去のデータの蓄積もございますので、AないしBの評価をさせていただいております。その中で建設発生土についてのみBの評価ということになってございます。

53ページまで飛ばさせていただきます。53ページでございますが、指標80番、国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合ということで、これにつきましては多目的衛星MTSATの効果を受けて、本来100%になる予定で事業を進めているところでございますが、諸外国の関係機関との管制機関の連携をまだ進めているところでございまして、それが完成しないとなかなか進まないということで、評価できないということでCということにさせていただきます。

続きまして、ちょっと飛ばさせていただきます57ページのほうでございますが、指標88ということで、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率、これについては目標を18年度に達成したということで、A-3ということで指標の廃止ということで整理させていただきます。

それから59ページでございますが、90番、都市鉄道の整備路線延長、それから91番の都市鉄道の混雑率、これについてはいずれも目標年度に来たわけでございますが、B-2ということで、引き続きこれについては、目標値を更新して達成に向けて努力していくというふうに考えております。また、92番のバスの利便性向上につきましては、バスのロケーションシステムが導入された系統数については、目標達成に向けて確実に効果を示しているところでございますが、引き続き取り組むということと、②のコミュニティバスについては、目標を達成したということで廃止と。それから③のバスカードにつきましては、若干目標を達成していないところではございますが、これについてはバスカードではなく、今度はICカードのほうの指標を導入して引き続き進捗を見ていきたいというように考えているところでございます。

続きまして69ページでございますが、69ページの115、建設業者に係る経営革新計画の承認件数ということで、これについては承認件数が伸びるだろうという予測のもとにやってきたわけでございますが、なかなか伸びていない現状がございまして、実はこの承認件数自体は、承認を申請していろいろな支援措置を講じるということになっているわけでございますが、なかなかこういう計画に承認申請しないという現状もあるようでございまして、この承認計画の前提に、売上高経常利益率を向上させるということが承認の要件になっているということもございまして、今後はこの指標は廃止いたしまして、来年度以降は端的に売上高の経常利益率でやっていきたいということで考えているところでございます。

それから116の指定整備工場数でございますが、これにつきましてもB-2というこ

とで、ことしもB-3ということですが、若干目標に対しては到達していないところもございますが、これについてはかなり規制緩和をして大幅に伸びが見込まれるということもあって、今回をもって廃止したいということでございます。

なお、この指標につきましては、実は、後ほどご説明させていただきます政策評価と予算の連携の関係で、なかなか予算と連動していないような指標については立てにくいところもございまして、そういうところも考慮しつつ今回廃止ということで整理させていただきたいと思っております。

最後のご説明でございますが、71ページでございまして、118番、衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標ということで、これは自動車のアセスメントをやりまして、それについて公表して、その結果で市場の普及を指標として出していくということですが、実は本指標につきましては伸びがまいちのところもございまして、平成15年10月に自動車事故対策機構という独立行政法人が設立されたのを受けまして、本業務につきましても独法のほうで業務を行っているということがございまして、本年度は目標年度でありますので一たん廃止させていただいて、今後は独立行政法人の業績指標として指標を評価していきたいというように考えているところでございます。

若干飛ばし飛ばしの説明になって恐縮でございますが、以上でございます。

【金本座長】 どうもありがとうございます。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ございましたらお願いいたします。

【上山委員】 ご説明ありがとうございます。このA、B、C、3分類の評価ですけれども、割と定着してきた感じがします。17年度の場合はAが7割、Bが2割、Cが1割でしたから、今年もあまり差はないということですね。微妙に72%が65になったりしていますけれども、これは3、4年とってみないとよくわからない。あと中身も少しずつ変わっていく。全体として去年と同じ傾向が出てきているという感じがしました。

このA、B、Cの妥当性そのものに関しては個別にいろいろ見ないとよくわかりません。こちらの資料1-3の説明をざっとお伺いして、第三者的にちょっと違和感を覚えたのが2つほどあります。各論というよりも、おそらくこれを見ている人はBというのがついていたところに興味を持つはずだと思うんです。Bは全部で33個あるわけですね。例えば34ページはプレジャーボート、B-1ですか、指標でいうと54番、33ページの真ん中に50%、B-1というのがありますよね。隣のページを見ると、施策目標42に関

する解説がないんですよね。それから、当然その下にも解説がないと。そうすると、どうなっちゃったのかなというふうに思うわけです。これはもちろん役所のせいじゃないよと言いたい典型的な指標だと思いますけれども、しかしこれは説明しないと、役所のせいじゃないということすら伝わらないわけで、このBにはまたいろいろな意味のBがあるわけで、説明しないと役所がサボっているというふうに言われても仕方がないのではないかと。

それから同じくモーダルシフト、これもまた筋の悪い指標で、役所のせいじゃない典型だと思いますが、60番、39ページ、40ページ、これもすごく違和感のあるこの2枚でありまして、左側を見ると地球環境というでかいテーマをやっているわけですが、自動車、モーダルシフトの話が2つあって、それから住宅ですね。右側を見ると住宅しか書いていない。そうすると旧運輸省の人たちの誠意を疑うみたいな話になってしまって、これは私的にもちょっとまずいんじゃないかなと思ったりするわけです。

1つは、何かルールをつくったらいんじゃないかと思うんです。このA、B、C、ここまでちゃんとやっている省庁はないので、とてもいいことだと思うんですけれども、せっかくここでA、B、Cが確立したので、右上の業績測定結果の概要と書いていますけれども、要は解説ですよ、Aになったのはこんなことで頑張りましたとか、Bになっているのはこんな理由でこうなっていますとか、Cというのは、この辺が非常に見方の分かれるところで、悩んでいますとか、その辺を正直にむしろ書いたらどうかと思うんです。特にBに関しては40ページの下の記事の特定と今後の取り組みの方向性、これは必ず書かねばならないと。本当は来年度の数値目標を、特にこのBについては書かせるぐらいの、ある種基本的なガイドラインをつくったほうがいいんじゃないかと思うんです。A、B、C、整理すると逆にこういうところが目立ってしまうという、成功の代償みたいな話ですが、できる範囲でやっていただければと思いました。

【増田企画専門官】 今の件につきましては、申しわけありません、確かにBについてしっかりこちら側で解説するというのは、ぜひやらせていただきたいと思います。

【金本座長】 そのほかに。

【松田委員】 私は1、2、3の分類が気になっていたんですけれども、全体で見ますと、ことしは1の合計が54、2が82で、3が15ですよ。15の中にも、先ほど個別にご説明いただいたように、指標そのものがやっぱり無理でしたねというものと、達成したからしませんというものと、あと、先ほどの独立行政法人に移しますとかというようなものと、その中身がいろいろあると思うので、その概要をサマリーしていただくと、

この3になった意味もすごくわかると思いますし、今後新たな指標をつくる时候にも非常に参考になるのかなと思います。先ほど、どれだったか、率でやると難しいので件数にしますというのがあったと思うんですけども、あれは……。

【増田企画専門官】 事業用自動車。

【松田委員】 そうですね、あれ、実は後でご説明があるかと思いますが、新しくつくられた今後の指標のほうにも、これは率でやると厳しいんじゃないかなと思うようなものがあって、これまでのそういう指標の難しさの反省が今度、新しい指標に生かされているのかなと気になったので、また後で確認して述べさせていただきたいと思いますが、そういう情報、要約されたものが各部局に行けば、より皆さんが効果的な指標をつくる时候の参考になるのではないかと思いますので。

【増田企画専門官】 実は自動車事故の例を踏まえまして、割合で出てきたところについて幾つか、件数の実数のほうがいいのではないかとということで検討をお願いしたのもございますけれども、全体的に件数ですと伸びている場合なんかは原局が嫌がる場所もございまして、そこはよく調整させていただいて、ちゃんと把握できるかということが大事かと思いますが、先ほど前のほうでおっしゃっていただいた点についても取り組みを進めたいと思いますので、分析させていただきたいと思います。

【金本座長】 山本さん、どうぞ。

【山本委員】 おくれて来て申しわけございません。いただいた書類を拝見する限りにおいては、かなりよくなっていると私は思っておりますが、今の松田委員の話にも関係しますし、あるいは後ほどの予算との連携とも関連することなんですが、ここの書き方のスタイルでございますが、主要施策、業績指標なり目標に対して何をやっているかという対応関係なんですが、これも幾つかの政策のやり方、まさしく松田委員がおっしゃったようなハード的な整備なのか、規制なのか、あるいは誘導措置なのか、PR的な措置なのか、全く向こうの民間規制等に期待するのか、そういう幾つかの類型化に分けないと、今度は予算とのリンクということでは全く欠ける様子が、今度はこっちに上がってこないというのは、これはまたまずいんですね。予算と関連することだけがリンクのほうで後ろのほうで上がってきて、こちらのチェックアップから漏れるというのは、これはむしろ行政としてまずいことですので、その辺の工夫を今後さらにやっていただくと、これは一番進んでやっておられる省ですから、私はいいだろうと思います。

それともう1点は、非常にこれはいいことなんですが、1つだけ細かいことなんですが、

火山のハザードマップだけが非常に認知度が上がっているというのは、これはハザードマップをつくっている主体によるのか、あるいは洪水よりも火山の災害の危険度の強さによるものなのか。これは非常にいいことなのですが、何か特別の努力をされてこれだけ頑張られたのか。洪水だって怖いと思うんですけども、もしわかれば、これは後でもいいと思いますけれども。

【増田企画専門官】 1点目につきましては確におっしゃるとおりでございます、そのあたり、規制とかいろいろな面でそうやって一緒にやっていくというのは大事で、指標もそういう工夫が必要ではないかということで、後ほど新指標についてもまだ玉石混交のものをご説明させていただきますが、またいろいろご意見いただければと思います。

火山については、おそらく数がそれほど限られているのではないかとということで、例えば30とか、市町村でいうと111とかということで、かなり数が限られているのでちょっと整理が進んだのかなということではないかと思いますが、そのあたりの分析も改めてもう一回させていただいて、評価のところあたりにつけ加えさせていただきたいというふうに思います。

【金本座長】 では、田辺さん。

【田辺委員】 どうもご説明ありがとうございました。非常にわかりやすくなっていますし、年を追うごとにいろいろ向上しているというのがわかる感じがします。1点どうかというよりも、考え方の問題なんですけれども、いわゆる指標を廃止と書いてあるところに大分種類の違うものが入っているなという感じがしております。1つは、指標が実際の分析を測定するために適切でない、ほかの指標がいいという場合で廃止しているというものがございまして、2番目には、実際その目標値を達成しちゃって、もはや事業としては、施策としては特にやるべきこともないだろうという形で、指標自体の廃止というよりも事業自体をとっちゃうというような形で廃止しているものもあると思いますので、そこら辺は何かのリマークをしておいたほうがいいのかと思っております。ただ、100%になったから、達成したからとっちゃっていいのかという、ちょっと私は幾つかわからないところがございまして、つまり事業は、達成年度のその目標は達成できたと、ただ施策目標は残っていて、かつ、モニターする指標として意味を持っているという場合は幾つかあるような気がいたしますので、それは新しい政策体系のほうに移行するときにはぱっと切っちゃっていいのかなと思うのが幾つかありますので、そこら辺はご精査いただきたいということでございます。

【増田企画専門官】 確かに今おっしゃるとおりでございますが、基本的に体系をちょっとご説明させていただきますが、変える予定なんです、指標は維持したいというふうにご考えておられて、その中でも目標を達成したり、あるいは重要度が落ちたということで廃止を検討しているという状況のものかと思いますが、改めてそういう精査をさせていただいて、どういう理由で廃止するのか明らかにさせたいというように考えております。

【金本座長】 よろしいですか。大分定着してきたので、そろそろどういう指標をどういうふうにつくるべきかというフレームワーク、あるいはこちらの評価部局から見るとガイドライン的なもの、こういう目的でつくっているの、この手のものは余り望ましくないよとか、そういうのは考えたほうがいいのかという気はしています。航空関係でちょっと相談をされて、座席数で見るとうまくいなくて変えたいというんだけど、どう変えればいんでしょうねという話があって、そういうふうな原局で迷うときに、考え方を整理するというのは必要かなという気がいたします。

他にないようでしたら、次の議題にまいりたいと思います。次は、政策レビューの結果の概要についてということで、説明をよろしくお願いします。

【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。資料2に基づいてご説明させていただきます。資料2の頭でございますが、平成18年度には、3本の政策レビューを取りまとめさせていただいております。「行政行動の改革」、「北海道総合開発計画の総合点検」、それから「直轄工事のゼロエミッション対策」でございます。

それぞれのレビューの成果を2ページの簡単な資料でその後につけさせていただいております。このうち「行政行動の改革」のレビューにつきましては、先生方にはこのレビューの第三者委員会という立場で2カ年にわたりいろいろご指導いただきました。おかげさまで、別添のとおり評価書をまとめることができました。厚く御礼申し上げたいと思います。大変遅くなって申しわけなかったのですが、評価書をもっと早くお送りすべきでございましたが、今日この席をお借りして、その封筒の中に入れております。ご査収いただければと思います。

実は先週、次官以下の幹部の異動がございまして、峰久新事務次官から我々職員に訓示がありましたが、その中でも仕事のやり方を改革しなければいけないという話を強調されました。これともう一つ、コンプライアンスの話が強かったのですが、仕事のやり方の改革については、成果主義だ、アカウントビリティだとか、あるいは局横断的取り組み、重要性というような言葉、それから国民の我々に対する厳しいネガティブな見方をしている

とか、それから、職員それぞれが各部署で国民の信頼を得るために工夫をしてほしいなど、この「行政行動の改革」のレビューの結果を参考とされているのではないかと感じられるご発言が随所にあったところでございます。これもこのレビューの成果の一つではなかったかなと感じているところでございます。

時間が限られておりますので、このレビュー、改革につきまして、提言された今後の方針や改善策に鋭意取り組んでいるところでございますけれども、そのフォロー状況のうち、主なものを若干ご紹介させていただきたいと思っております。資料2でページがなくて恐縮でございますが、めくっていただいて8ページ目ぐらいになるのですが、フォロー状況のピックアップでございます。

最初は(1)成果主義全般と書いてございます。この「行政行動の改革」の取り組みの主要な柱が、言うまでもなく国交省の政策評価体系でございます。残念ながらアンケート調査によって、職員の認知度がまだまだ低くて、27の政策目標、業績指標をはじめ政策評価制度について広く職員に浸透を図ることが課題だということで、いろいろなツールや機会を利用して周知・啓発を行うことが改善策として位置づけられておりました。その取り組みとして、このページの下に書いてございますが、3つ既に実施しております。

1つ目が職員向けの内部のイントラでございますが、そこの広報に掲載した。こういうものがまとまりましたということを紹介しております。少し後の別添1がその画面のコピーでございます。

その次が、国交省各部署に、全省協力していただきましたので、評価書を公文書で送付、周知・啓発したわけでございますが、なかなかこれを読んでいただくということは難しいと思いますので、別途この評価書のポイントを短時間で把握、理解してもらうために、概要版というものを電子データで作成して各部署に配信しております。概要版というのは、評価書の概要版のサマリー5ページ、抜粋版、それから評価書の別冊でございます。別冊というのは、例のアウトカム目標の取り組みの好事例集でございます。先生方にはご覧いただいていると思います。真ん中の抜粋版が、このレビューのいろいろな調査によって判明した事実でございまして、それをまた少し新たに編集しております。それを別添2に付けさせていただいています。大体20ページぐらいのものでございます。こういったものを配信いたしまして、既に一部の出先機関では、その機関の中のイントラに掲載してくれていると、こういうことでございます。

それからその下でございますが、国土交通大学校への研修のカリキュラムにもどんどん

入れていくということでございまして、調整いたしました結果、新任の事務所長研修、これは必ず全所長が受けることになっています、それから新任の事務所課長、管理職になる方、これも必ず受けることになっている悉皆研修でございます、それから一種の2年目の研修等においてカリキュラムを入れるということで、既に今年度の対応できる途中から、秋から対応していただけるということで進めさせていただいているところでございます。

それからもう1つ、次のページでございますが、その他のレビューによる改善策については、それぞれの担当において鋭意取り組んでいるところでございます。その各論の中でも特に政策レビューについての取り組みを紹介させていただきたいと思っております。ご承知のとおり、政策レビューのテーマは、当年度から5年間、取りまとめるテーマについて政策評価基本計画に位置づけ、毎年7月末なり8月初めの省議で決定ということでございます。これまでテーマ案の策定に当たりましては、事務的な調整を経て、不定期に開催される幹部会、この幹部会と申しますのは事務次官以下、局長クラスということでございます、それで決定するというようなことをしておりましたが、これについて「行政行動の改革」のレビューの評価書におきましては、トップダウン方式によるテーマの選定が望ましいということや、毎年最新の課題に機動的に対応するためにテーマの見直しが必要であるということから、この幹部会を定例化しまして、しかもそれを毎年5月から6月にかけて2回開催する。1回目は各局の政策課題を持ち寄ったフリートリーキング的なもの、それを2回目に議論を煮詰めて、まとめてレビューテーマの案を決定することが提言されておりました。

今年度は早速この提言に従って進めてまいりました。そうしたスケジュールはこの資料2の一番最後のページに別添3というものがございまして、それも併せてご覧いただきたいと思っておりますが、5月29日に1回目の幹部会を開いて、ディスカッション的なものを行いました。6月25日には2回目の幹部会を開きました。幹部会では事務次官と幹部からいろいろご指摘があって、そういう中で新規レビューのテーマが増えたり、あるいは提案されていた新規レビューについて実施体制が変わるとか、そういうことがございまして、トップダウン方式の効果が発揮されたのかなと思っております。

それともう1つ、同じく政策レビューの提言の中であったことですが、2回目の幹部会におきまして、今年度末に取りまとめるレビュー、今年は5本でございます、それについて担当局長から現時点における取りまとめ方針を説明していただいた上で審議を行うということを行いました。個別のレビューの進め方につきまして、事務次官や技監等の最高幹部

からも経験に基づいた確かな指摘があったところでございます。

その別添3にもございますように、一番下のほうなのですが、これまではこのレビューについては年明けの1月頃に担当局長立ち会いの下、担当課長から事務次官以下の幹部8役に対して政策レビューの評価書の案を説明する報告会が開催されておりました。それを踏まえて、所要の修正を行った上で年度末に省議決定して進めてまいりました。必ずしも早い段階でレビューに担当局長の意向が反映されるとは言えないのかなと思う場合がなきにしもあらずだということが正直ございますが、今後はこうした問題も解消されていくのではないかと考えております。

簡単ですが、平成18年度に取りまとめた政策レビューのご報告を終わらせていただきます。

【金本座長】 それでは、ただいまの説明につきましてご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

【田辺委員】 すごく単純なことなんですけれども、レビューをトップダウンでやる方策は極めていいことだと思うんですが、ただ、何が言いたいかというと、大体人事が7月にあるので、6月だと前任者の遺産というだけになってしまうのではないのかなというように考えたりもするんですが、そこら辺、このスケジュールはベストなものなんでしょうかということです。

【宮本政策評価企画官】 その辺いろいろ悩んだところでございますが、7月以降になりますとレビューの作業として実施方針のことを議論するにはちょっと遅いのかなとか、あるいは特に実動部隊が7月、8月は概算要求等で大変忙しいという部分がありまして、そこに集中してできるのかとかいろいろ考えまして、とりあえずその前という時期で行っておりますが、そうしたことをまたこれから経過を見ながらやっていきたいと思っております。

【上山委員】 このレビューも年数を重ねると、レビューのレビューというものがおそらく必要になってくると思うんです。レビューをした結果がどういうふうに政策に反映されているか。あるいはレビューの結果がそもそも毎年の政策評価にどういう影響を与えているか。例えば指標の見直しにつながるとか、あるいはもう一回さらに数年後にレビューをやろうということになるとか、さっき金本先生がガイドラインとおっしゃいましたけれども、多分、政策評価の結果をどうするのかのガイドラインみたいなものを、特にこのレビューに関してはそろそろ作り始めてやっていかないと、やりっ放しになっていくんじ

やないかと思うんです。今まではやること自体が大変だし、比較的難しいテーマにどんどんチャレンジしていったと思うんですけれども、18年度はかなり難しいテーマにチャレンジしたわけですが、そろそろレビュー自体のレビューをやる必要があるのではないかと思います。あるいはレビューのテーマの選び方に関しても、トップダウンだということだけでは多分ちょっと弱いかかと、トップダウンもあっていいと思いますけれども、その割には22年度までリストが挙がっていたりするわけですから、どういう発想でやっているのかとか、レビュー自体の説明責任みたいなもの、余り難しく考えるとわけがわからなくなるので、やり過ぎないのも大事だと思いますが。

【宮本政策評価企画官】 今のご指摘のうちガイドラインにつきましては、「行政行動の改革」のレビューの中で、政策レビューについてガイドラインを作成するという課題も残っておりまして、これから作業を進めるところでございます。そうした中で、ご指摘のような観点もしっかり踏まえてやっていきたいと思っております。端的に言えば、よく言われるのですが、レビューに載せてやるのとレビューに載せなくて各局なりがそれぞれ審議会等でやっているのと、本当は何が違うのかというあたりが、まだ明確にできていないと思います。おそらく、それは当事者がやるということで覚悟を決めれば、本当に問題点は分かっているのでも深掘りができる、思い切ってここを攻めてみよう、という意味で局長に判断していただければよろしいので、そういったところがちゃんと出ているというようなものがレビューらしいねという成果だと思います。まだその辺が明確になっていないと思いますので、そういったことも踏まえて、レビューの位置づけを明確にしていくことも含めて進めていきたいと私なりに考えております。

【石田委員】 細かい話なんですけれども、「直轄工事のゼロエミッション対策」で直轄工事だけを対象にレビューしましたということでした。土木工事についてはこれでいいかと思うんですけれども、建築工事はむしろ民間のほういろいろなボリュームとしてもはるかに大きいですし、それからいろいろな課題も持っているわけです。先ほどのチェックアップのほうでも、何だかの独法ができたからそれはそっちに回しますから廃止しますというご説明がありました。これから議論されるであろう予算、決算との連携強化についても、あらかじめ先取りして申し上げると、自分たちのできることだけ、一番責任があるのでそこに集中しましょうと、そんな感じも何か感じ取れるんですよね。国土交通行政というのは国土交通省のミッションを実現するためにやるんですから、いろいろな方法論的な難しさ、あるいはコントロール、マネジメントの難しさはあろうかと思うんですけれども、ぜ

ひその辺は前広にやっていたかかないと、何か変に小さく小さくなっていくような空気が若干感じ取れます。「直轄工事のゼロエミッション対策」が悪いということではなくて、そんな感じがしましたのでよろしくお願いします。

【宮本政策評価企画官】 　少し説明が足りなかったのですが、テーマ名は「直轄工事のゼロエミッション対策」なのですが、このレビューの対象としたものは何かといいますと、実はこのカラーのページの頭に書いております、直轄のアスファルト……、ゼロ、ゼロ、ゼロというだけでなく、右側にあります建設リサイクル推進計画2002というのは…

【石田委員】 　一緒にやられているんですか。

【宮本政策評価企画官】 　ええ、両方でございます。

【石田委員】 　じゃあ、タイトルを変えたほうがいいですね。

【宮本政策評価企画官】 　両方やっております。

【石田委員】 　はい、わかりました。

【東山政策評価官】 　そういう意味では、政策レビューで議論するテーマ自体は決して予算関連事項だけではなくて、規制行政も含めて総合的に議論できるというのは、今まででもそうでしたでしょうし、これからもそうであると思います。また、それと関連して、先ほどおっしゃった業績指標の新体系については、これは別途の議論で紹介させていただきますけれども、全政府としての横並びの兼ね合いで、予算との対応づけを整理しないといけない。これは前提条件としてありますので、それはそういうことで整理するわけですが、予算上で整理した項目に絡めて、狭い意味での予算関連事項だけを評価するのではなくて、それと関連のある規制行政とか、ソフトウェア的なものも含めて評価していくというのは、これは工夫すればその余地はあるのかなという感じはしますので、業績指標自体はまた別途ご紹介しますが、そういう観点で進めていく必要はあるのではないかと思います。

【松田委員】 　先ほど政策評価自体のマネジメントの話が出たんですが、特にこのレビューに関しては評価のコストの問題がいつも上がっていたと思うんです。そろそろどのぐらいかかってやっているのかというのが何か事例でも見えてくるといいなと思っていました、ちなみに今回の改革がどこまで進んだかというこのレビュー自体にどのぐらいコストがかかったかというのは、何か把握できるものはありますか。

【宮本政策評価企画官】 　お金のほうはマンパワーのほうも含めてということになりますと、ちょっと整理しておりません。ただ、これは全職員にアンケートに協力いただいた

とか、そういうのもありますので、そういうのをやりますと相当な時間で、職員の何日とか時間になってくるんじゃないかと思います。まだ把握はそこまでしておりません。

【金本座長】 はい、よろしゅうございますか。

では、3番目の①の政策評価体系の見直しについてのほうをまずお願いいたします。

【増田企画専門官】 まず資料の3-1のほうをごらんいただけますでしょうか。あわせて、資料3-1と一緒につけておりますA3のほうも適宜開いて見ていただくと、右が新しい体系でございまして、左が元の体系と、それから次のページに、どこにどう移動したか、ちょっとわかりにくくなっておりますけれども、表をつけさせていただいております。

資料3-1の1ページ目でございますが、政策評価と予算・決算との連携強化に向けた取り組みについてということで、平成17年以降、骨太の方針におきまして累次閣議決定されております。これは問題意識としては、予算・決算の表示科目が政策評価と必ずしも結びついていないということで、政策評価において予算との関係がわかりにくいということと、それから政策評価の項目と予算の項目が非常に大きく違うということで、評価をPDC Aのサイクルを回すときに非常にわかりにくいのではないかとということで、最終的には、こちらの表で言いますと19年6月19日の閣議決定の段階で、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるよう、予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成20年度予算から実施するというのが政府で一応決定されているということでございます。政府全体の取り組みにつきましても、既に4省庁、たしか経産とか農水省とか、あと財務、金融庁とかが実施済みで、他の省庁についても今、順次見直しをしているという状況でございます。

実際にこの閣議決定を踏まえてどういう対応をするかということについては、その下の箱の欄でございますけれども、政策評価の単位、当省で言いますと政策チェックアップの単位と予算書の単位である項を一致させるということを考えまして、1施策=1項を原則とするということで、1項の予算の効果を1施策の政策評価の結果を踏まえて検証するとともに、政策評価と予算書の単位を一致させることでPDC Aのサイクルを働かせるということになってございます。

2ページ目でございますが、イメージ図ということで、政策評価と予算の連携強化のイメージということでございますが、具体的に、例えば予算のほうで申し上げますと、項と事項というのがございますが、項で整理をして、項のほうを施策単位に切り分けをしてい

くということで、220ほどありました項が286ということで、かなりこれはこれで細分化がされております。一方で政策評価のほうは後ほどご説明させていただきますが、98から46ということで、政策評価の単位を半減させるということで考えております。これにつきましては、実際には予算の表示科目の項のほうを前提としますと、その項について予算の流用できる範囲が決まってしまうということがございますので、その項に合わせて施策単位を決めたということで、少しそこが施策の統合が実際には行われているという形になっております。予算のほうの体系としましては、このほかにかなり事務経費とか一括計上されていた部分がございます、そういうものについて細かく切り分けをして、政策評価ごとの項に張りつけをしていくという作業を予算書のほうで行っております。特別会計とか独立行政法人の運営交付金については別途項立てをするということで整理されていると聞いております。

3ページ目でございますが、今回、平成19年度の政策評価体系の見直しに当たりまして、今現在の案でございますが、政策評価と予算・決算の連携強化に向けてということで、3ページでございますけれども、施策の類似したものを統合するというのと、これにあわせて予算が流用可能な範囲である項というものを張りつけをしていく、はす合わせをしていくということを整理させていただいたものでございますが、98から46に政策チェックアップの評価単位を半減させているというのが一番大きいところでございます。

なお、例えば農水省なんかで言いますと131を55、経産省についても107を34ということで、かなり同じような作業をして、施策のチェックアップの単位は大きくくり化ということになっております。ただ、評価精度自体が落ちては問題でございますので、原則として現行の業績指標については引き続き位置づけを改めてしまして評価していくということで考えております。

具体例ということで下に上げさせていただいておりますのは、例えば良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進するという政策チェックアップの単位と、良質なファミリー向け住宅の供給を促進するというものを、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図るという形で施策を大きくくり化して、これに対応する項をはす合わせをしていくことをやらせていただいております。それから、例えば観光につきましても、外国人旅行者の訪日を促進する、国民の観光を促進するというものを、観光立国を推進するというような形で大きくくり化をしております。

それから4ページ目でございますが、4ページ目につきましては、今回、環境と暮らし

分野についてこういう施策の大きくくり化を進めていきますと、かなり施策が統合されてくると。具体的に申し上げますと、ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する、公共空間における緑化等を推進する、都市域における自然環境を再生するという、暮らしと環境にまたがって政策チェックアップの評価単位があったわけですが、これについては、良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進するという形で統合を図るということで整理させていただこうとしております。この関係で、従前暮らしと環境に分かれていたものについて、これはちょっと予算に引っ張られているところもございまして、同じ予算である意味暮らしの施策も対応し、環境の施策も対応していたわけですが、予算のほうを項で整理したということで数がかなり統合されてしまったということで、暮らし・環境分野ということで分野を統合したいというように考えております。

それから5ページ目でございますが、5ページ目につきましては、今回、予算との連携ということで、これまでイメージ的には政策評価を行ってこなかったものについて政策評価を行うという原則に立ち返りまして、例えば統計調査のものであったり、国土形成の関係、これは国土計画局の関係でございますけれども、それから離島振興、北海道総合開発、それから技術研究開発や国際協力、連携、あと、官庁営繕施設、この関係ということで、イメージ的には政策評価の対象とはしてこなかったわけですが、これらについても新たに指標を設けまして政策評価の対象とすることとしたいと考えております。

6ページ、7ページにイメージ的に、政策評価と予算の連携のイメージ図ということで、ちょっと若干変わっているところもございまして、このまま予算書のほうになるとは限らないんですが、例えば先ほどちょっとご説明しました居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成については、住宅対策事業費ということで項立てを1つ、それから実はこれは公共と非公共という、公債発行対象経費かどうかというのが一応項立てを分けるというのは財務の方針のようございまして、住宅対策諸費ということで、2つ項を割り当てるということになってございます。観光については、独法の予算は別途項立てをしておりますが、基本的に国土交通本省ということで計上されていた予算について、項の名前を変更して、観光振興対策費という名前で政策評価とのはず合わせをさせていただいているところでございます。

同じように7ページにつきましても、道路特会の関係で同じような整理として、従前ですと、道路事業費ということで予算がとってあったわけですが、これについて物流に対応する予算ということで、地域物流事業費という名前も変えまして予算を張りつけ

しているところでございます。北海道、離島、沖縄というのはこれは地域計上分ということで別建てで計上立てをします。それからここには出ておりませんが、19年度から道路公団が民営化した関係で、道路公団の道路のほうを持っている独法、名前が出てこなくて恐縮なんです、そちらの機構のほうもこちらのほうの予算に計上される予定でございます。

以上のような整理をさせていただいた段階で、実は資料3-2を見ていただければと思います。資料3-2が左側が現行の体系に指標を張りつけたものでございますが、右側が新たに指標を張りつけたものと、それから現行のものを張りつけたものでございまして、二重丸がついているものが今回新たに指標を追加することを検討しているものでございます。簡単にご説明だけさせていただきますと、まず1ページ目のほうで申し上げますと、総合的なバリアフリー化を推進するということに、従前ですとICカードの導入された車両数というのが出てまいりますが、これはバスの指標として上がっていたものでございますが、今回予算の整理等もあって、こちらにICカードということで指標を上げさせていただいているというものでございます。それから交通アドバイザー会議、これは意見がいろいろ出ているところへ対応しているということで、ここに指標を上げさせていただいております。それから下、24番と25番のところでございますが、これについては海洋汚染、このあたりについては今まで明示的に指標というものがございませんでしたので、海洋汚染の件数と船舶の保険加入率ということで指標を追加させていただいております。

それから2ページ目でございますが、5番の快適な道路環境等を創造するというところで、29番のほうに建設機械から排出されるNO_x・PMの削減量、これは実は本年度から法律が施行されて新たに指標として追加したものでございます。30番から33番につきましては、従前は余り指標を明示的に立ててこなかったものでございますが、水資源関係の指標を4つほど上げさせていただいているところでございます。

それから、続きまして3ページ目のほうをちょっと見ていただきたいと思います。3ページの上のほうに地球温暖化の指標を4つほど追加させていただいておりますが、実はこの4つの指標というのが50番から53番でございますが、見ていただければ、政府レベルの目標値になっておりまして、このレベルの指標でいいのかというところがございまして、現在議論をしているところでございます。そういう点ではなかなか生煮えのところが多うございまして恐縮でございますけれども、例えば60番から63番につきましては、これまでも気象庁関係の指標はございましたけれども、地震関係、高潮、高波、防災地理

情報の関係、防災情報の伝達の関係というような新しい指標を追加させていただいております。それから69番から72番については耐震関係の指標で、今までは明示的に評価していなかったものについても今回指標を追加したいということで考えているものでございます。

それから4ページのほうをめぐっていただけますでしょうか。4ページ目の下のほう、88番以降、指標が上がってまいります、これは主に今まで明示的に評価は余りしてこなかったところでございますが、鉄道の事故、鉄道の耐震化の状況、地震の際の災害情報の受信、防災対策、落石・なだれ等への防災対策ということ、それから93番以降については海難船舶の数ということ、それから94番が先ほどちょっとご説明させていただきました事業用自動車の交通事故の死者数で今回はカウントしていきたいということで、今までは事故の報告割合というものをとっていたわけでございますが、上げているところでございます。それから101番、102番につきましては住宅の安全性の確保ということで、これについては明示的には予算ということではなくて、規制のほうで完了検査率であったり、検査員の数というものを上げさせていただいております。103番については、これも今までは明示的には評価しておりませんでした、被害者の救済ということで、介護料を自動車事故の被害者に対して支給している関係を上げさせていただいております。それから110番、海難、審判については、今まで政策評価というよりは実施庁評価のほうに取り組んできたわけでございますが、政策評価の対象に切りかえをしているところでございます。

恐縮でございますが、めぐっていただきまして7ページ目の116番以降でございますが、数がたくさん出てまいります、116番から120番までが海事局関係の海難の、特に国際関係なんかを中心に新たに指標を追加しているものでございます。また121番以降につきましては物流関係について、今まで物流関係は指標がほとんどございませんでしたので、新たにこういうものを追加させていただいております。また128番から130番につきましては観光立国推進法ができて計画に盛り込まれた指標ということで、3つほど追加させていただいております。131番については景観法の指標を追加させていただいております。

それから8ページ目でございます。143番以降でございますが、都市再生の関係と、それから今まで評価されていなかったところである駐車場とか、半島の観光客とか、豪雪地帯の指標ということで、非常に玉石混交的なところがございまして、もう少しこのあた

りは整理をさせていただきたいというように考えております。

それから9ページでございますが、同じく160番あたりに鉄道の関係の指標を追加させていただいております。

それから、ちょっと飛んでいただきまして10ページ目のところでございますが、173番以降、177番までが社会資本整備の効果的な推進という観点で業務に取り組んでいるようなものについて、今まで指標はございませんでしたが、新たに追加させていただくと。それから182番以降が土地局関係でございますが、ホームページへのアクセス数とかということで追加させていただいております。189番以降につきましては建設業関係の指標、今までも数はございましたが、かなり数を追加させていただいているところでございます。それから195番、196番については統計の指標を追加させていただいておりますし、198番、199番、200番につきましては海事産業関係の指標ということで、これまで指標はございませんでしたが、新たに追加させていただいております。それから201番から206番は国土計画局の関係でございますが、総合的な国土形成の推進という観点で指標を追加させていただいております。209番以降については離島関係、これは人口というのを上げておりますが、果たして人口というのが指標でいいのかというのは内部でも今、議論しているところでございますが、一応そういうことで上げさせていただいております。

それから最後でございますが、一番最後のページで技術研究開発の推進、IT関係、国際協力、連携ということで指標を上げさせていただいておりますが、全体的にまだまだ十分詰められていないところもございまして、本来的に施策目標を代表するようなアウトカム指標を立てるとというのが原則かと思いますが、その部分について十分ではないということと、予算との連携という観点もございまして、アウトプットの指標であったり、縦割りの指標が追加されたものが多いというのが改善点でございます。それから、まだまだ表現が一般の人々にわかりにくいということで、これはかなり改善を必要とする部分かと思っております。

それからあと、これも同じ話でございますが、生活がどれぐらい向上するとか、どれぐらい便利になるというあたりがなかなか見えにくい指標が増えたなというところがございます。先ほど議論がございましたが、割合をとるのがいいのか、件数がいいのかというような議論も引き続きさせていただいております。これにつきましては、最終的には5年先を見据えた目標値を定めて数値をフォローしていくということになるわけでございますが、

なかなかその目標値を説得力あるものにするために、単にトレンドを追えばいいのか、トレンドから少し施策改善効果を見越して目標値を設定するのかといったあたりについても今後内部でよく議論させていただきたいというように考えております。

説明は以上でございます。

【金本座長】 どうもありがとうございました。それではご質問、ご意見をお願いいたします。

【上山委員】 今のお話は基本的には予算・決算との連携という、差し迫った具体的な政治命題と申しますか、それに対する対応ということだったと思うので、それ自体の是非を議論する必要はないと思うけれども、国交省が今までやってきた経験に照らしたそしゃくが私はもうちょっと要るのではないかと思う。結論は、私はこういうことだろうと思うんです。政策評価というものは、先行したアメリカを見ると、指標というのはだんだん時代を経るに従って割合単純化されて、数も減っていく傾向にある。こなれていくと減るものだと思う。それから政策目的、行政改革目的と申しますか、そのときの目的に合わせて指標あるいは体系というのは変えていくものであって、日本の場合もその時期に来た。

この資料3-1に政策評価と予算・決算の連携強化に伴うと書いてあるんだけど、私はそれ以上のものだと思うんです。1つは、今申し上げた、一定の時期を経たから単にシンプル化していく、あるいは充実化していくということ。もう一つは、評価の目的がおそらく進化したんだと思うんです。導入当初はとにかく説明責任が非常に重視されて、国民から見てもわかりやすい。特に扇大臣のころには合併したということもあって、横通しで局の壁を取っ払って国民にとってわかりやすい指標を出しましょうと、それがその当時の重要な目標だったので、今のような体系になった。それがひとしきり、説明責任が充実した段階で、成果主義という言葉がだんだん出てきた。今回の予算イコール経営だというのは私は非常に短絡的な発想だとは思いますがその流れにある。そしてまた説明責任の次はおそらく生産性あるいは経営改革というところにいよいよ行くのだという、そういうバージョンアップの意思表示だと思うんです。

そういう意味で、今、ご説明があった話はいいけれども、私は単に予算・決算と連携するだけではなくて、おそらく経営にもっとつなげるという発想が要ると思うんです。国交省の場合は特にニューパブリックマネジメントと初期からずっと言ってきて、あれは何も説明責任と情報公開の話だけではないわけです。特に、例えば各局の責任というのは私は逆にもっと追及していくべき時期だと思うんです。予算との連携というのものもある意味では

どこの局かがはっきりしていくということだけれども、同時に局長の責任というものをもっと明確化していく必要がある。それからもう一つ言いますと、局長の責任というのは予算の責任だけではなくて、予算がなくてもいい政策をつくり出す能力というところに行くわけでありまして、そういう意味では今回、予算との連携だから体系が変わったよという説明だけではなくて、いよいよ自分たちで政策のバージョンアップを図っていく、そのためにも政策評価を使うんだというふうな、もうちょっと格調の高い設定というのが要るのではないかと思うんです。

さっきたまたま私、A、B、CのBがついたところの指標の説明や、あるいは今後の取り組み説明がないというふうに文句をつけましたけれども、あの辺なんかもいみじくもそうなのですね。プレジャーボートの放置の問題とか、モーダルシフトとか、地方バスとか、リサイクルとか、バリアフリーとかはまさに金はなくても知恵を使って何とかやるべき分野です。しかも他省庁がやらない分野です。ここに対する各局長さんの意思表示というのが入っていないような政策評価というのは私は問題外だと思うんです。ですから予算とつなげるということだけで今回の改革をやっていくと、逆にすべて予算のせいになってしまって、結果的に局長は知恵を使わないということになってしまう。そんな気がするのです、このバージョンアップと同時に、あえて言いますけれども、私は局の政策評価というのをちゃんと文書でつくるべきではないかと思うんです。自治体を見ていますと、局ごとに目標を定めて、指標をつくって、それはそれで1個の体系として回っている。その上に首長のマニフェストがあって、さらにそれと局長のマニフェストとの連携が問われる状況になっている。私は、これはいいけれども、これはこれとして、一方で局独自の政策評価体系といいますか、紙数枚でもいいんですけれども、そのようなものを私は局ごとにつくらせるべきではないかと思うんです。

例えばこれをブレイクダウンすればどこの局かははっきりするわけで、各局ごとにこれを咀嚼して今年はどうだった、来年はどうするというのを、さっきの局長の人事異動の時期も踏まえながら書いていただくというようなことをセットでやらないと、どうも何か政策評価イコール予算にどんどん収れんして、結局ブラックホールに吸い込まれてしまう。金につながらない政策評価はやらないとか、あるいは予算と関係ない指標は出さなくていいとか、だんだん形骸化していくような危惧はするんです。

【増田企画専門官】 今おっしゃったとおりでございます、やはり局単位に、予算を進めればまたそうなる場所もあるんですけれども、今、例えば道路局とかだと

もう既にやっているところもございまして、ぜひそういう取り組みは今後進めたいと思います。

【金本座長】 そのほか、何かございますでしょうか。

【山本委員】 これ、ちょっと微妙な問題で、財務省でも議論したことがあるんですけども、例えば新しい体系においてはかなり事項と項が一致しているのもかなりあるので、これはNPM的に言えばいいんですけども、事項は技術項目じゃないからいいんですけども、ただ問題は、事項を1つにするということは決算のデータも事項別の開示は意味がないわけで、そのフレキシビリティは高まるんですが、ちょっと気になったことは、確認なんですけど、番号というのはこれは何の番号ですかね。それが1点。

それと、たしか独法に対する運営費は、国際観光振興機構も含めて項のまま、今もそうなんですけれども、例えば住宅金融支援機構とか都市再生機構出資以外の運営費は1項になっているんですかね。補給金等々が出資だから、これは事項に紛れて、今度は新しいところだと項になってこういう項目に出てこないということなんですかね。ちょっと微妙な問題。

【増田企画専門官】 1つ目については、主要経費の番号が96ぐらいまでありまして。

【山本委員】 これ、今、使っているやつ。

【増田企画専門官】 はい、その番号で割り振りがされております。主要経費について番号で場所がわかるようにしようというのが1つ。

あと、独立行政法人については運営交付金だけが中央省庁改革の段階で別に項立てをすという整理をしたという経緯を引っ張ってございまして、交付金のみ項立てを別にすという整理です。

【山本委員】 今度は事項として、今は例えばこの出資と補給金とが区分計上されていすけれども、これはなくなるということですね。

【増田企画専門官】 そうです。

【山本委員】 それはそれで結構大きな意味があると思うんですけども、わかりました。それはそれなりにいいことだと思います。

【田辺委員】 すごくテクニカルなことでもことに申しわけないんですけども、こちらのいただいた12ページのところでモデル事業のところだけ現行のところは特出しになっていますけれども、例えば、まだやっているのかしら、成果重視事業とか、ああいうものの扱いというのはどういう形で入れ込むんでしょうか。

【増田企画専門官】 成果重視事業については事項を別に立てるといふ。

【田辺委員】 事項で。

【増田企画専門官】 はい、事項で整理すると。

【金本座長】 そのほかよろしゅうございますか。

では、次に（３）の②の今後の政策レビューのテーマについて、ご説明をお願いいたします。

【宮本政策評価企画官】 資料３－３でございます。先程もご説明したところもありますので、重複は避けさせていただきたいと思いますが、冒頭でございますように、政策レビューテーマの選定基準というものがございまして、そういうものに基づいて案をつくっております。先程、私の説明が少し足りないのか、トップダウンということですが、トップダウンだけということではなくて、ボトムアップともうまく調和してということでございます。この案を決めるに当たっては、今回配付は資料が多いのでお付けしませんでしたけれども、各局からその局の主要な施策、施策で今やっている、近々やろうとしているものを幾つか出していただいて、そしてそれについてフォローアップはどういうふうを考えているのかというようなものを出して、こういう資料で６ページになりますが、そういうものを出していただいて、既にレビュー決まっているものは決まっていますよと、こういうものに基づいて幹部で議論させていただいたということでございます。

その結果、今、新しい案というのが、開いていただいて最後のページの別添２でございます。１９年度から２３年度まで取りまとめるというもの、次の省議で基本計画で決めさせていただきたいと思っております。このうち、薄い網掛けをしているものがございます。これが新しい政策レビューテーマの提案でございます。全部で９本ございまして、平成２２年度取りまとめで１本追加、平成２３年度取りまとめで８本ということでございます。

特徴的なことを申し上げますと、２３年度取りまとめの欄にある、「行政行動の改革」、「美しい国づくり政策大綱」、「バリアフリー法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、この４つについては担当が全省庁、部局、または相当たくさんの方の省庁にまたがる横断的な取り組みということで、こういうものがかなり増えてきたということが言えるかと思っております。それから「バリアフリー法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、「国土形成計画」、これらは法律の見直し規定に基づいて実施するものでございます。それから、下から３つ目の「土砂災害防止法」は特段見直し規定はございませんが、土砂災害対策として従来ハードの対策ではなくて、初めてソフト対策を打ち出した画期的な法律で、

平成13年度に出しております。それでちょうど10年経つので見直したいと、こういうようなものも入っております。こうしたものに基づきまして省議に諮りまして、基本計画の中で決めさせていただきたいと思っている次第でございます。

以上でございます。

【金本座長】 それではご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

【山本委員】 細かい話なんですけれども、このLRT等のまちづくりへの効果というのと、これは法律か、何か似ているような感じがするんですけれども、これは法律の効果ということだけですか。

【宮本政策評価企画官】 地域公共交通の法律の全体的見直しの中では、その要素としてLRTも含まれることはあろうかと思えます。実はLRTのほうは昨年度の時点でやるということが決まっております、そして今回また地域公共交通の法律ができましたので、これは法律の規定でやろうということで、これは関係局が必要な調整をするということです。先のLRTのレビューもそれはそれでやりたいと、そういうのをもちろん生かし、成果も生かして、全体の法律の見直しときには生かしていきたいと、こういうようなことで関係局いろいろ調整はさせていただいております。実施に当たりまして、するということになっております。

【上山委員】 さっき予算、会計との連携という話がありましたけれども、チェックアップのほうがああいうふうになるんだと、政策レビューもほんとうは、例えば予算上、大きな項目とか、あるいは財政再建上、国家的課題とされている分野とか、この選定基準の④に入るのかもしれないけれども、予算というのは一つ選定基準に入れていってもいいのかもしれないですね。なかなか難しいですけどね。そこでレビューしたから、どんとつけろという話にもならないし、レビューしたからどうなるかというのも考えないといけないんですけれども。

【宮本政策評価企画官】 そのご指摘も踏まえて考えていきたいと思えます。

【松田委員】 先ほど出たと思うんですけれども、前にやった政策レビューがその後どう活用されているとか、それがさらに次のレベルにどうつながっているかということも少し整理ができると、皆さんもやりがいがあるかなと思うんです。例えば港湾局のはわかりやすく、「国際ハブ港湾のあり方」を14年にやって、17年に「港湾関連手続のワンストップ化の推進」をやって、そして、今度22年、「スーパー中枢港湾プロジェクト」と出てきます。これは多分一連の流れでやっていらっしゃると思うので、そういうようにす

ごく長い時間かかるものに関しては、時系列の中で回しているというようなこともわかる
と、皆さんも取り組んでいく価値が出てくるかなと思いますので、お願いします。

【金本座長】 単なる興味本位ですが、数の推移を見ると多かったり少なかったりいろ
いろしていますが。

【宮本政策評価企画官】 まず22年度が多かったというのは、2010年ということ
で、この年目標のいろいろな施策、大綱、計画が多かったということで増えました。そし
て23年度もかなり多いんですけども、今回新しい方式で幹部の会でやるという形の中
で8本出てきたということです。今後どのように推移するかは予断を許しません。

【上山委員】 このリストの中で、去年やった「行政行動の改革」というのはテーマ的
にもちょっと異質というか、本質というか、よかったと思うんですけども、本当はこの
テーマ自体にバージョンアップが要るんだと思います。要するに改革とか見直しというこ
と自体のバージョンアップ、どういうことかという、例えば外から見ると具体的な政策
とか事業の見直しに関してはここにかなり項目として入っておりますけれども、新しい行
政手法とか、あるいは経営効率そのものに関する事項というのはほとんどないですよ。ね。
例えばPFIは成功したのかとか、雑誌の見出しのようになっちゃいますけれども、独法
化の功罪とか、あるいは公共事業のソフト化とか、あるいは特別会計の見直しとか、世
中の人に興味を持ちそうなストレートなテーマです。世間の人が思っているよりは意外と
やっていることもあると思う。もうちょっとそういうものにストレートに取り組む方法
はないかと思うんです。「行政行動の改革」というのをもう一回さらに見直してやりますとい
うのもいいんですけども、ここに入っていますよね、別添2に。平成22年、「行政行動の
改革」と入っていて、5年経ったらまたやるというふうになっています。けれども、こ
ういうことでいいのか。例えば、来年、再来年あたり、例えば民営化なんかの評価をやっ
てみるとか、国鉄改革も含めた民営化というのはどうだったのかとかやってみてはどうか。
必ずしも今やっている政策を今の時点で評価する必要はないと思うんです。あるいは、省
庁再編は成功したのかとか、国民的関心事をやる。国鉄改革なんか私は非常に重要なテ
ーマで、だれかが今、見るべきテーマではないかと思う。あるいは海運の再編とか、思い切
って古いテーマを見直してもいいのかもしれないですね。

【宮本政策評価企画官】 実は「行政行動の改革」は、5年経ったらまたやりますとい
うので、ここに載せることには関係プロジェクトチームのメンバーはもちろん異論はな
かったんですが、そのときに、これはもともと国交省が誕生したときにこういうパンフレッ

ト、そこで仕事の改革と書いてあるんですね。それをもとに前回は5つのアウトカム目標でやったと。これを見直す必要はないのかということがございまして、政策課のほうでも今、検討してもらっています。そろそろこれのモデルチェンジ、ホームページに載っているのですが、そういうものがまた変われば、これは具体的に評価のポイントを今回書いていないのは、これを見直すかどうかはありますので、そしてまた、それを踏まえて、じゃどういう視点で切ろうかというようなことで、まだその辺は整理できていないというところがございます。今、先生ご指摘のことを踏まえまして、また政策課等とも議論していきたいと思います。

【松田委員】 今のことに関連するんですけども、今回の「行政行動の改革」については、いわゆる国土交通省の中で外郭団体みたいなものは入っていたのでしょうか。

【宮本政策評価企画官】 外郭団体は、職員……。

【松田委員】 独法も含めて。

【宮本政策評価企画官】 独法も入れてはおりません。

【松田委員】 多分、ここからどんどん外に出て行く部分がどうなっていくのか、そちらのほう心配なので、そういう意味で次回でも、あるいはもう少し早目でも、独法の口座にしてもすごく重要で、そこが出て行ったけれども結局変わっていないということになってしまってもったいないし、実は変わっているんだということもお伝えする必要があるかなと思ひまして。

済みません、さっき席を外して、先ほどのところで言い忘れたことが1つあるんですけども、よろしいですか。独法にかかわる部分なんですけれども、先ほど、一つ指標を独法の業績指標に移しますと言われた部分があったんですが、2点あって、予算のところの表記の仕方が、これは3-1の資料の6ページを見ますと、例えば住宅対策に関しては、現行は住宅金融公庫の費用、都市再生機構の費用となっているのが、新しい予算としては居住安定確保という政策目的の表記になっていると。ところが国際観光振興機構についてはどちらかというとそのままでのような感じになっていたりして、何かガイドラインがあるのかどうかということをお尋ねしたいんですが。

【増田企画専門官】 実は先ほどちょっとご説明したところでもあるんですが、運営交付金だけは省庁再編のときの経緯を引きずりまして項立てを別に建てるという整理になっておりまして、それ以外のものについては施策の中に織り込んでいくと、運営交付金だけ別建てにするという。

【松田委員】 金融公庫と都市再生のここの部分は運営交付金ではないから。

【増田企画専門官】 そうですね、はい、そういう整理で。

【松田委員】 わかりました。それと、指標のほうの資料の7ページに、例えば126から130、これはほとんど、国際観光振興機構の業績指標にもなるものなんだろうなというのがあるんですけども、その辺の、どういうものが大きく政策指標になって、もちろん、独法がその政策を実行するために事業を委託されているから行って、業績指標になっているものもあるでしょうし、先ほどのように、こちらには入れないけれども独法に渡すとか、いろいろな分け方があると思うんですが、何かその整理というのはあるんでしょうか。

【増田企画専門官】 独法のほうの整理もあるかと思うんですが、運営交付金でやっているものについて基本的に独法のほうの業績指標でやるというのが普通だと思うんですけども、個別に補給金とか、そういう予算をこちらからつけている場合に、その予算額の査定にも使えるように指標があったほうがいいのか、そういう観点があるかと思います。

【松田委員】 わかりました。あと1点、先ほど指標のところ、率の問題でお聞きしたかったのが、1ページ目の25番の流出事故を起こした船舶の保険加入率というのは、事故を起こした船舶の中で保険に加入していたのがどうかということでしょうか。

【増田企画専門官】 実はここも議論がございまして、原則は100%でなければ法律上だめなので、ほんとうは全部調べて100%か確認すべきなんですが、今、原局のほうと議論している中で、原局は事故を起こしたものについて調べて保険の加入率を調べたいというふうに言っていて、それはほんとうはちょっとまずいんじゃないかとは思いますが、今、議論している中では全部の船舶について調べるのはなかなか難しいので、今は事故を起こしたものについて特に集中的に保険の加入率を調べたいというふうに言っていて、一応法律上は義務づけで100%入っているのが原則だという……。

【松田委員】 であれば、先ほどと同じように、事故を起こした中で入っていなかった件数のほうがより問題点が明確になるような気もしないでもないもので、そこは先ほどのご指摘とあわせて気になっていました。

【増田企画専門官】 そうですね、検討させていただきます。

【金本座長】 そのほかは。

【上山委員】 これはちょっと思いつきみたいな話なんですけれども、政策レビューを考えると、例えば「他省庁と一緒にやらないといけない事業」というくくり出しで何

かできないかと。というのは、官邸発でこの前アジアゲートウェイ構想が出てきました。他には、経産省の人たちなんかは割とどこの省庁というのは余り考えずに、いろいろな問題提起をされる。国交省はとりあえず合併して一緒にいろんなことをやるだけで随分大変な数年間だったと思うんですけども、一体になったという前提に立てば、今度は他省庁と一緒にやらねばならないことが多い。あるいは他省庁の協力を仰がないと進まないのに国交省がやっていないといろいろな人に言われてしまうことというようなものがいっぱいある。そういうものを何かスマートに、こういうレビューみたいな手法を使って全省を横断的に洗い出せないのか。あるいは自治体の連携もあるのかもしれない。何か他の機関と一緒にやることというのは一つ、レビューで一度やってみるとまた新しい何かが見えるのかもしれない。でないと官邸に言われて初めて動くみたいな、そういうパターンができつつあるような気がして、言われる前にアジェンダ設定をレビューを使ってできないのかどうか。

【金本座長】 交通安全は警察ですし、環境は環境省、ほかもありますけれども、自然につながるところが結構あると思います。そのやり方だと思うんですね。

【上山委員】 そうですね。

【金本座長】 あと、さっき上山さんから言われたマネジメントというところ、マネジメントって、政策企画のマネジメントというやつと、それから、かなり現場を抱えているところのマネジメントと両方あって、後者がほとんどない。特に気になるのは、総合評価方式とか入っているんですが、こういう組み立てだと意味がないと私は常々言っていて、要するにマネジメントがちゃんとしていないところで形だけ整えても意味がない。それが一番大きな課題かなという気がしています。特に公共工事の発注の現場にはエレメンタリーなマネジメントさえ入っていないような、技術、技術というだけでエレメンタリーなマネジメントがないような気がいたしますので、この辺は大きな課題かなと思います。嫌がる人が多いと思いますが。

【上山委員】 さっきPFIの評価と言いましたけれども、もうちょっと手前に戻すとプロジェクトマネジメントという言葉がありますよね。コンストラクションマネジメントとか、それができているかというふうな切り口とか、例えば今おっしゃったような、あるいは地方部局におけるプラン・ドウ・チェック・アクションだとかね。

【金本座長】 最近、一橋の西口さんが、本を書かれて、しばらく前に出た、タイトルが全然飛んじゃったタイトルなので、だれも中身を気づかないというのがあるんですが、

半分以上は公共調達の話なんです。特に防衛関係がメインですが、そういうのを見ると、まだまだ基本的なところでやるべきことが多いのかなと。社会資本整備でできるかどうかというのがありますけれども、防衛調達の最近のしばらく前からの動きというのは、トヨタ調達方式のやり方を導入するという、これが日本ではなくてイギリス、アメリカが先にやって、今、防衛省が勉強しているという、そういう状況ですが、こういった発想が全くないんですね。一番のところは人事でありまして、トヨタ方式は要するに1人、主査という人を決めてモデルの最初から最後まで全部責任を持たせるという方式ですが、日本の社会資本整備というのは2年ごとに変わる人がやっている無責任体制という、そういう感じになっている。

それはさておき、いろいろなテーマを挙げるというだけではなくて、中身についていろいろな新しい切り口を考えていくということが重要だと思います。いろいろなアンテナを張っていただきたいところです。

【上山委員】　　ちょっと今の問題提起に派生するんですけども、今、金本先生がおっしゃったような話というのは、これは企業でいうと研究開発が必要な分野なんですよ。R&Dをやらなければいけない。もちろん海外の調査をしたり、他省庁の動きを見たり、民間企業を見たりという、見ればわかる話もあるけれども、おそらくある種のR&Dが必要なんですよ。そういう機能というのはあるのでしょうか。何とか研究所というのが国交省にいっぱいありますけれども、今おっしゃったような分野はどうか。

【宮本政策評価企画官】　　マネジメントのあり方等をしっかり見ている。

【上山委員】　　マネジメントというとちょっと雑駁だけれども、例えばプロジェクトマネジメントとか、調達とかですね。例えば入札だってそうですよね。ある種の技術ですよ。エンジニアリングですよ。

【金本座長】　　それは技官系だと国総研に何とか室というのがありますし。

【東山政策評価官】　　関係の研究所ということでいけば、国総研とか交通研究所とか、そういうところが、今おっしゃったような議論の研究レベルでの下支えをする立場だと思います。ですから、そちら方面と、今、ご指摘の問題意識等をどう絡めていくかというあたりが、この政策レビューの議論の前段的議論というんですか、そういう段階でいかにウォーミングアップしているかというのが、重要ではないかという感じがします。なお、どうしても関係局長以下で議論するということにおいて、まず、一義的には意味があるとは思いますが、基本的にテーマ設定というのは各局からご協賛いただいて出していた

だくという形ですから、局単体のものとか、現実に進みつつある政策テーマがそのまま出てくるのに対して、もうちょっと一歩進んで横断的に施策論議をするという状態をどうつくっていけばよいかということはあると思うんですけども、今おっしゃった研究機関もありますし、横断的な施策の議論をする場でいうと、私ども政策評価官室というのも一端を成しているでしょうし、総政局の政策課とか、あと社会資本関係だと、その入札方式を議論しているようなセクションがありますから、そういう面でいうと、政策レビューの中で突如としてそれを出すのは、はっきり言ってなかなか難しい問題はあると思いますけれども、その前段の議論において、それぞれそういった横断的な政策を議論すべきセクションというのはありますので、そここのところで前段のプレーストリーミングみたいなものをどれだけ仕立てられるかということが、多分先生のご指摘に対応できることかと思っておりますので、現実的な仕組み方も含めて議論していくべきではないのかという感じがします。

【金本座長】 いろいろな研究所が技官レベルでやっていますので、我々から見るとマネジメントがわかっている人がやっていないんじゃないかなという、そんな感じがいたしますので。

【上山委員】 事務屋もだめですよ。

【金本座長】 事務屋もだめ、それはいろいろ外の知恵等々が必要なんだろうと思いません。

時間も参りましたので、最後に今後のスケジュールについてお願いします。

【増田企画専門官】 資料4でございますが、今後のスケジュールといたしましては、きょうご議論いただきましたのを踏まえまして、省内でもよく調整させていただいて省議決定するということと、次回でございますが、10月につきましては政策評価のレポートをまた作成してごらんいただきたいということと、政策アセスメントについては結果報告をさせていただくということと、レビューについては当該年度の実施テーマについての取りまとめ方式の説明を原局からさせていただくということで考えております。またよろしくお願いたします。

【金本座長】 ということで、どうも大変ありがとうございました。あとは事務局のほうからお願いします。

【増田企画専門官】 非常に貴重な多くのご意見をいただきまして、ありがとうございました。今後の政策評価に生かしていきたいというふうに考えております。また事務的な話でございますが、議事概要については政策評価官室で責任の上、作成の上、ホームページ

ジで公表、それから議事録については先生方のご確認のほうをとらせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —