

第41回国土交通省政策評価会

平成29年6月23日

【成田企画専門官】 それでは、定刻でございますので、ただいまから第41回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。

なお、工藤委員、白山委員、山本委員につきましては本日ご欠席との連絡をいただいております。また、加藤委員でございますが、学内のご都合により多少おくれるとの連絡をいただいております。

それでは、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より、傍聴可能な会場設定としており、会議冒頭挨拶まで写真撮影可としておりますので、ご理解賜りたいと存じます。

資料につきましては、資料一覧のとおりとなっておりますので、ご確認ください。また、委員の方々のお席には本日の審議等に発言できなかった意見をご記入いただくための意見記載用紙をお配りしてございます。

それでは、初めに富永政策統括官よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いたします。

【富永政策統括官】 政策統括官の富永でございます。第41回政策評価会の開催に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

上山座長をはじめ委員の先生方には、本日もご多忙のところご出席いただき、まことにありがとうございます。皆様には日ごろより国土交通省の政策評価の適切な実施のために的確なご指導やご助言を賜り、重ねて御礼を申し上げます。

本日の政策評価会では、今年度に取りまとめます政策チェックアップについてご審議いただきます。この政策チェックアップは各府省の政策評価の基本となる評価方式であります。政府のガイドラインを踏まえまして、国土交通省におきましては前回の平成26年度から2年に一度評価書を取りまとめることとしています。本日は国土交通省の全政策分野にわたる44の施策目標と141の業績指標について、平成27・28年度の実績評価についてご審議いただきますが、この後、評価書の案についてご報告いたしますので、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただきたいと思います。今回も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の改善にご指導賜りますことをお願いし、ご

挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【成田企画専門官】 ありがとうございます。

それでは、会議冒頭の写真撮影はここまでとさせていただきます。

今後の議事進行は上山座長にお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【上山座長】 それでは皆様、よろしく申し上げます。

早速ですけれども、チェックアップの評価書について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【成田企画専門官】 それでは、お手元の資料1から説明させていただきます。時間がかなり限られてございますので、多少はしょって説明させていただくことはご了承いただければと思います。

申しおくれましたが、私、企画専門官をしております成田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1をごらんください。政策評価会の年間スケジュールとなっております。丸の部分で政策チェックアップ関係になってございまして、前回、5月12日に開催しました政策評価会では先生方に大変にお世話になりまして、この場をかりてでも、まことにありがとうございましたということを一言申し上げたいと思います。それに引き続きまして本年の今回の会議がありまして、今回の会議が終わりましたら修正等の作業が発生してきますので、それを原課等にまたフィードバックして、最終的に8月の末の概算要求と同じタイミングで評価書を公表するという段取りを考えてございます。現時点での予定ではありますけれども、9月の下旬から10月上旬にかけて42回の政策評価開催の予定で、その後、引き続き政策レビュー評価書のご指導をいただくことになってございます。年間のスケジュールとしては現時点では今のところとなっております。

それでは、資料2のほうに入っていきます。今回のチェックアップ評価ですが、今年度は施策目標44、業績指標141について評価するというものでございます。

簡単にこれまでの経緯について紹介させていただきます。まず平成15年に政策チェックアップの評価書を初めて公表しまして、そのときは113の業績指標項目について実施してございました。翌年の平成16年7月にはチェックアップに取り組むことを前提とした社重点を反映した評価書を公表されております。平成20年8月には骨太2007により予算書と決算書の表示単位と政策単位を対応させて、施策目標を46とする評価書を公

表いたしました。それから5年後の平成25年の12月ですが、目標管理型の政策評価の実施に関するガイドラインができて、それにより政府全体として共通の政策評価実施等を決定いたしました。

ページ、次に飛びまして、申しおりましたが、その前の1ポツのところで言いたかったことは、このようにチェックアップに含まれる内容というのは、社重点ですとか交通政策基本計画ですとか、いろいろな計画が盛り込まれることになるんですということが申し上げたくて、①のほうではそこを重点的に説明させていただきました。

続きまして、2ポツの最近の政策チェックアップ関係の状況とスケジュールについてでございます。平成27年9月には第4次社重点計画の閣議決定がなされまして、28年の3月には住生活基本計画、全国計画ですけれども、が閣議決定、立て続けにこのような大きな計画が策定されたということで、これらの計画には新たな指標が多く定められており、そういった新しい指標も多かったので、業績指標の数を抑制しつつ、計画の内容を反映した見直しを行って、28年度実施計画を策定しようという動きがございました。その後、28年8月には今申し上げたような29年度の事後評価実施計画の策定を開始しまして、翌年3月に最終的に確定ということで、141の業績指標項目となっております。

次のページを見ていただきまして、3、評価結果概要をごらんください。こちらは前回と今回のチェックアップ結果を評価区分ごとに整理したものでございます。区分の③と④をごらんいただきますと、③は28年を見ると相当程度進展がありまして、③はなかなか割合が減っていないということで、④の「進展が大きくない」の割合が増えていることがわかります。これに関して増える要因としましては、先ほど紹介させていただきましたように、直近に社重点ですとか交通政策基本計画ですとか住生活基本計画がリニューアルされて、その見直すときに目標が高目に設定されていることが原因なのではないかと室内では議論しておりました。考えられることとしましては、先ほど紹介させていただいたように、直近に社重点、交通政策基本計画、住生活基本計画がリニューアルされまして、目標が高目に設定されたと考えられております。

次に施策目標の5段階評価の目安でございます。個々の業績指標の評価及び主要業績指標の達成率で決まってくるものでございます。次ページ、3ページですけれども、今申し上げたような施策目標の評価①から⑤までのイメージで示した、区分したものでございます。参考で以前の政策評価の区分も下のほうに挙げているんですけれども、それは次のページにあるんですが、ちょっとこれを見ていただきたくて、こういうふうになっておりま

す。これまでの今回の業績指標個票のA、B、Nの内訳を整理してございまして、あとこれまでの業績指標の推移を並べていっているものでございまして。一番下の28年度の、こちらは29年度8月に実施する、これからの予定のものを記述されているところが今回チェックアップの対象となるところでございまして。具体的に申し上げますと、政策目標としましては13、施策目標としましては14、業績指標個票としましては141、指標数としましては194となっております。

その次に、ちょっと資料の見方が大分変わってくるんですけども、資料3-1をごらんいただければと存じます。資料3-1というのは各施策目標ごとにどういった評価が下がったのかということが書かれてありまして、細かいところだと、そういう1から5段階までの評価が下がったんだけど、A、B、Nに分解すると大体どれぐらいのものになっているのかというのを示してございまして。そちらの3-1の右に前回の26年度のチェックアップの評価と比較しているものがございまして。ごらんいただければわかりますように、横棒、横線ですとか、うまくいった場合は縦線ですとか、うまくいかなかった場合は下のほうに向いている矢印で示しているものでございまして。ご参考までにお知らせいたします。

それでは、資料3-2をごらんくださいませ。3-2なんですけれども、こちらは施策目標だけではなく、その下にぶら下がっている業績指標を事細かに記述したものでございまして。なので、3-1のより詳しいバージョンが3-2と捉えていただいて構いません。

その次に資料4でございまして。ちょっとページが多くて、前後して大変恐縮なんですけれども、資料4でございまして。資料4でございまして、図1は指標数の推移を示したものでして、横軸が実施計画年度になってございまして、この推移を見ますと、21年度実施計画が大きく伸びていると。いろいろ調べてみたんですが、そこからわかるのは、この時期に、先ほどもちょっと触れたんですけども、予算書と決算書の表示項目と政策評価の個々の単位を対応したために、その後、リニューアル等で指標がさすがに増えてしまったので、徐々に減らしていこうという動きが起きてくるということになっております。例えば平成25年度実施計画を見ますと、関連指標がこのときに導入されました。一部、多かった指標が関連指標に移動するという事で、業績指標が減少しているというのが皆さんごらんになればわかると思います。その後、平成28年度には関連指標が名称が変わりまして参考指標というものになりましたが、そのタイミングでも参考指標に移動させたもので、平成28年度は業績指標が下がって関連指標が上がっているというふうになってございまして。そして29年度に至っているということになります。これがざっと図1の説

明でございます。

その次に2ページ目、図2でございます。チェックアップなんですけれども、チェックアップの指標の項目と社重点、交通政策基本計画、住生活基本計画との関係を明確に示したものでございます。社重点も交通政策基本計画も住生活基本計画も業績指標か参考指標に入るようになっておりまして、チェックアップで事後的にチェックすることができるようになってございます。

その次に図3をごらんください。図3は平成27年度に4次社重点策定の際に大きく指標を見直したときの変更点を記述したものでして、業績指標がそれまでの166から139まで減ったということで大きく変わっております。

図4ですけれども、28年度の実施計画と29年度の実施計画の最終版の指標の比較が並べられてあります。最終版の資料の比較が並べられております。このタイミングではなんですけれども、特に大きな計画等の変更もないですので、ここは特段、マイナーチェンジですとか細かい修正はありましたけれども、大きな変化はなかったということで報告させていただきます。

それでは、資料5の説明に入りたいと思います。よろしいでしょうか。資料5ですが、「評価に際し総合的な考慮を加えた施策目標／業績指標の例」というもので、こちらの前半の1ページから3ページで掲載されているものは省内の議論を踏まえたものとなっております。他方、4ページ目は、Aをつけるのは7割が目安ということなので、機械的にすればできるんですけれども、イレギュラーとして事務局のほうで厳しい評価をさせていただいて、原局と相談の結果、最終的にBに落ちついたというものでございます。こちらに関しましても先生方のご忌憚のないご意見をいただければと思っております。

それでは、1つずつ個別のケースを見ていきたいと思っております。まず施策目標の9なんですけれども、一番初めの横の資料なんですけれども、施策目標の9がありまして、これは論点となるのは業績指標の33、モーダルシフトに関する指標、具体的には内航海運による雑貨の輸送トンキロについて議論するというものでございます。温暖化対策等の環境の保全を行うためにトラックから船舶に転換するという指標です。ちなみに、達成率としましては、こちらは55%となっております。

こちらで、別の資料になって恐縮なんですけれども、グラフを見ていただきたいと存じます。お手元のこのようなグラフをごらんになることはできますでしょうか。済みません、ちょっとこちらの不手際で大変恐縮なんですけれども、グラフの1枚目と2枚目が逆になっておりま

して、今見ていただきたいのは、一番初めに「モーダルシフトに関する指標」というところが1枚目になるものを見ていただきたいので、よろしいでしょうか。不備等ございませんでしょうか。失礼いたしました。それで、グラフを見ていただきますと、こちらにまず直線が引いてございます。この直線が何かといいますと、これは初期値と目標値を結んだものでして、この直線上の実績を7割クリアしていれば目標年度には望ましい目標値を達成できるという目安となっております。そういった直線なんですけれども、今の現状のデータの動きを見てみますと、直線の下で、例えば平成25年は330トンキロ、平成26年度には331、平成27年度には340で推移しておるのが実績でございます。このような動きを踏まえると、先ほど申し上げていましたように、達成率が54%になってしましまして、7割以下に実績値があるという状況なんですけれども、それで、もとの資料のほうに戻っていただきたいと、そこにうちの事務局の見解と、あとこれに対する原局からの意見というのが挙げられておりますので、紹介させていただきます。

資料5なんですけれども、一番上に評価結果と判断根拠とございますが、こちらが事務局の考えです。事務局としましては、目標に近い実績を示していないため、Bとすると考えてございます。それに対しまして原局がどう考えているか、原局の見解ですけれども、そちらが黒丸の下に書いてございます。多少は橋折りますが、原局の意見を述べさせていただきます。内航海運による輸送トンキロは、24年度以降、横ばい傾向だが、平成27年度には前年度2.7%の増加率となっており、この増加率を維持する場合、目標年度の32年度に先立って平成30年度に目標を達成することになると。目標達成に向けては、これまで船舶共有建造制度や租税特例措置を活用したモーダルシフトに関する船舶の導入促進等を通じて推進を図ってきたところ、今後もこれらを継続するとともに、新たにモーダルシフトに資する船舶の利用状況の一括検索システムを構築するなど、海上輸送へのさらなるモーダルシフトの推進を図ることとしていると。現在、例えば海運モーダルシフトの主要航路である関西から九州航路の上り便では積載率が90%を超えているなど、現時点ではモーダルシフト需要等に応えられていない状況にあると考えられるところ、現在判明しているだけでも、平成28年度から30年度の3年間で、13航路23隻の船舶がこれらの措置を活用し、大規模化や船舶の純増を行う予定であり、12万トンクラストラック換算で約1,050台分の輸送力が強化、平成30年度までに毎年少なくとも約3%の輸送力増加がされる予定で、このことによって、これまで積み残されていた貨物の輸送が可能となると。海運事業者においてもこのような輸送需要の取り込みに積極的に取り組んでい

るところであり、かつ、このような積み残しの貨物の取り込みも可能となることで、平成27年度同様の輸送量の増加の継続が見込まれるということです。したがって、本目標は現時点における達成が十分に見込まれるということで、指標は目標達成に向けた成果を示しているとなっています。これに対して事務局としては、直近達成55%で7割を切っているので、目安に従えばBということになるんですけども、最新の数字が上向きに改善したら、これを見て評価を1つ上げるかどうかということが迷いどころとなってございます。これがまず事例の一つでございます。

時間の制約もあるので飛ばしていきますと、次に施策目標18、船舶交通の安全と海上の治安を確認する。業績指標のこれは68で、航路標識の耐震補強の整備率の話です。先ほどと同様にグラフを見ていただきたいのですが、グラフは先ほどのモーダルシフトのすぐ下でございます。グラフを見ていただきますと、真ん中に業績指標68のグラフがありまして、28年度、29年度あたりで直線から下になっておりまして、推移していることがわかると思います。それに対して事務局としては、航路標識の耐震補強の整備率というのは目標に近い実績を示していないため、Bと評価すると考えてございます。それに対して原局の見解としましては、航路標識の耐震化の整備につきましては、整備計画を立てて、目標年度、平成32年度ごろまでに整備目標を達成すべく、計画的な整備を図っていると。東日本震災を踏まえて非常災害時における東京湾での船舶交通の安全確保を図るべく一元的な海上交通管制の整備を進めているため本計画各年度の整備の基数は異なるが、平成27年度、28年度と計画に沿って着実な整備を進めており、目標年度には確実に目標を達成するんだと、見込みであると、そういうことなので、本件については目標達成に向けた成果を示していると考えられると意見が出てございます。この下にありますグラフを見ていきますと、29年度は整備基数としましては8基、30年度は12基、続きまして、12基、12基と続きまして、最終年度には32年度に100%に達するというものでございます。それで、原局としては、直近の達成率は41%なんですけれども、厳しい予算の中で計画年度の後半に達成に向けて実施していくというふうにやっている、頑張っているという主張がございました。それに対して事務局の考えとしましては、事後評価実施計画は32年度で設定されておりまして、内部計画であって、対外的にオーソライズされていないものなので、4割の達成率で評価Bとしてもいいものかどうかということ、先生方のご意見も参考にさせていただきたいと思っております。

次に施策目標の20でございます。観光ですけれども、観光立国を推進するということ

で、こちらは、まず原局としては、インバウンドの好調等実績値の順調な推移を受けて、平成28年3月に業績指標79から82について目標を上方修正している中でも、業績指標81については、旧目標を早期に達成したものの、新目標に対する実績値、達成率からB評価とならざるを得ないと。その一方で、主要指標である79と80を含め、ほかの全ての業績指標で目標達成に向けた成果を示しておりまして、施策目標全体としましては「目標達成」と評価できると考えているということです。事務局としましては、好調なインバウンドがあるのはわかっておりますし、そういった動きの中でインバウンドの拡大で28年度3月に上方修正。任期途中で目標が達成できないBがありまして、施策目標は1つでもBがあると③か④ということなんですけれども、81は主要指標ではないですし、あと旧目標を達成して、そのほかに順調に推移していると鑑みると、今③となっているんですけれども、②に総合的な判断としてしてもいいんじゃないのかと考えておりますので、先生方のご意見もいただければと存じます。

次に、施策目標の19でございます。細かくは業績指標の71で外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数です。こちらなんですけれども、類似のケースとしまして、同じページの一番下でございます施策目標32、指標としては123、建設業における社会保険等加入率（労働者単位）というのがありまして、それと非常に類似しているのです、それとあわせて説明させていただきます。まずグラフを見ていただきますと、1ページ目のグラフをご覧ください。そうしますと、まず指標71は直線に対して下に推移していることがわかります。また、指標の123、社会保険料の話ですけれども、それもグラフは直線よりも下に推移しているということがわかります。まず指標の71なんですけれども、原局からの見解としましては、業績指標については、施策の効果により目標に向けて継続して増加しているし、目標年度ではおおむね目標値に近い水準となるものの、歴史的な海運市場の低迷等の外部要因による影響があり、目標年度での目標値の達成は非常に厳しい状況にあるので、Bと評価するとあります。また、123の似たようなケースに関しては、加入率は上昇しているものの、目標値に比してはまだ相当程度の差が見られることからBと評価したとあります。両者とも達成率が75%、70%を若干下回る程度のものでAにすることも考えられるんですけれども、これらは目標年度までの残余年数、あと1年しか残り目標年度までないというものですので、その間に、達成率70%と言っていますけれども、残りの30%を着実に達成できるんですかと原局と相談すると、やはり厳しい状況ということで、結果、Bにしたというものでございます。

その次に目標の24でございます。航空の話でございます。指標の89、首都圏空港の空港処理能力でございます。一番初めにグラフを見ていただきますと、直近のデータが27年度と28年度なんですけれども、この2年間、実績は動いていないと。原局としては、業績指標については2020年までに目標値達成のための取り組みは着実に推進していると。ただ、実績値に変動はないので、Bとしたという見解でございます。事務局としましては、この指標に関しましては、積み上げていって最終年度に実績がぼーんと上がるという性質のものですが、この時点では実績がないということでBとしましたということでございます。

残りの目標の30番です。指標でいいますと114番です。社会資本整備・管理等を効果的に推進するというので、情報通信技術、ICTを利用した建設施工技術を導入した直轄工事がどれぐらいあるかということなんですけれども、例によってグラフを見ていただきます。そうしますと、直線の上で推移あるいは上向きになって動いている時期もあるんですが、直近の27年度のデータを見ますと、かなりそれまでに比べて落ち込んでいるという状況が見られます。原局のほうとしましては、27年度の件数は912であり、全体の工事発注件数が減少したことに伴って活用件数も減少したと推測しているけれども、そもそも減少量が大きいので、Bと評価しますと上がってきてございます。しかし、こちらは達成率が99.3%と高い推移を示しておりますので、将来的には、過去の実績、トレンドを延長すると、目標年度には達成できると見込まれると書いてございます。それに対して事務局としましては、7割は超えているんだけど、原局と同じように、直近データが減っているので、ちょっと説明としては厳しいんじゃないのかということでBにしてございます。

以上が資料5の説明でございます。

あとは参考資料ということで、総務省で今年の3月の末に目標管理型の改善方策というものが取りまとめられまして、各省庁に何かしてくださいというものではないんですけれども、目標管理型をやる上でチェックアップの指標の設定ですとかそういったことが非常に重要になってくるので、こういった改善方策があるので皆様ご参考までにご活用くださいというもので配付されております。この場でも過去に総務省の最新の状況を紹介しているものもありましたので、今回も同様に配付させていただきます。

大変駆け足で申しわけありませんでしたけれども、説明としては以上でございます。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

それで、これ1個ずつ、全体論よりも個別の、今ご説明のあった資料5、これのそれぞれについて議論を先にしたほうがいいと思うんですけども、順番にやっていったほうがいいと思いますので、ご説明とは逆に、記憶のフレッシュな順にやったほうがいいかなと思いますので、通信情報技術です。業績指標114番、これから行きたいと思いますが、これもあわせて見ると早いように思うんです。今のご説明で聞くことはわかったんですけども、それ以外に分厚い冊子にかなりいろいろなことが書いてあって、これもあわせて議論したほうが効率的かと思いました。それで、時間がないので私のほうから最初に申し上げると、いずれのケースも微妙な話なので、絶対こうだというように誰も断言できないんじゃないかと。それで、過去からのトレンドとか指標の妥当性とか、あるいは周辺のほかの指標の動きとか、そういうものも見て最終的に考えればいいんじゃないかと思いますが、事務局と原局だけでどうも決め打ちしにくいということであれば、我々の意見も参考にしていただければという意味で、各自それぞれ思うところを述べればと思います。

それで、ちょっと話は戻りますが、114ですけども、これは私素朴に思ったのは、全体のそもそも工事の件数が何件なのかと、その何%がICT利用なのかというパーセンテージ目標設定を本来するべきであったのではないかと。年によって工事の数が増減したりするし、実際これは減っているということもあるので、事務局のほうで比率をお出しになったらどうかと思うんです。比率が着実に伸びていけば、やっているのねということになるんじゃないかと思うんですけども、そのあたりは調べましたか。

【成田企画専門官】 済みません、そこまで詳細な情報というのは、確認はしたんですけども、そういったものがないと。

【上山座長】 工事の全体数はあるはずですよ。

【成田企画専門官】 はい。

【上山座長】 工事の総数をICTの実績で割り算すればいいと思うので、それを見てトレンドが上に向いていけば、これはおのずとやらざるを得ない流れなので、性善説でオーケーにしたらどうかと思うんですが、数字を見ないと何とも言えない。流れとしては平行線より上に行っていますから、頑張っているのかなと思うけれども、今年がぐっと落ちているので、やはり比率も見ないといけない。あと、もっと厳密に言うと、ICTといってもいろいろな性格がある。異常値の扱いというのは結構掘ってごりごり見ないとわからない。あと、来年どうなりそうか。工事の基本計画とかはもうあるはずなので、来年の予

測もできるんじゃないか。そのあたり、ちょっと事務方で追加情報を収集した上で判断されたらどうかと思いますが、私は性善説でいってもいいんじゃないかという気がします。ほかの方、どうでしょう。どうぞ。

【佐藤委員】 佐藤です。これ、目標値、業績指標はまず各部局でつくっているわけですが、ただ、政策評価局さんのほうで、こちらのほうでやはりいろいろとほかのところも見ているわけですから、目標値を設定するときに、今言った件数よりは割合のほうがいいよねとか、何らかのサジェスションはされたほうが親切かなという気はするんですけども。逆に質問なんですけれども、これはほかに下がったところ、業績指標はないんですか。このような形でがたっと下がってしまったとか、今年。伸び悩んでいるのは、やっていないからですけども、航空処理能力のところではゼロ%というのがありますが、ほかは下がっていないと思っていいますか、業績指標自体。これ全部見るのもあれなので。

【上山座長】 絶対値の下がったもの、傾向が悪くなったものですよ。それはあるのかということですね。

【佐藤委員】 そう。

【上山座長】 工事件数に影響を受けるようなほかの指標があったりすると、参考になるかもしれない。

【佐藤委員】 件数で結構あったりするのかな。そうそう。だから、やはり目標値を件数にしていると、何かこういうふれが出るケースというのがほかにもあるのかと、それだけです。今調べると時間がない。

【上山座長】 では、時間がないので次に行ってしまいますよ。

【佐藤委員】 もしよろしければ確認いただければ。

【上山座長】 ほか思いついたら意見記載用シートに書いていただいて、あるいは後で時間があつたらまた戻りますけれども、次、空港、業績指標89番ですね。これは私は、この分厚い資料を見ると、何にも説明していないですよ。212、213、新聞に書いてあることすら書いていない感じがします。だから、どうせ増えるんだというのはいろいろな人がもうご存じだと思うんだけど、そういうことぐらいここにちゃんと書いたらどうかと。ですよ。なので、そもそも説明不足だと思うんです。説明がないままであれば、これはBですよ。説明をきっちりすれば、伸びるということがかなり実証できるのであれば、それでAになるんじゃないかという気がするんですけども、いかがでしょう。いろいろな努力をしても達成しない可能性もあるから、ちゃんと数字を、予測値を出さない

といけないと思うんです。何をしたらこれだけ伸びて、何をしたらこれだけ伸びて、予算がついたら伸びるけれども、つかなかったら伸びないとか、協議が整えばいいとか、いろいろな要素があると思うんですが、要素分解して思い切ってちゃんと情報公開するということではないかと思うんですけれども。

【成田企画専門官】 はい。

【上山座長】 いかがですか。田辺先生、この領域はどうですか。

【田辺委員】 座長の意見と私は一緒でありまして、きちっと説得的なデータというのを出して、それで了解できるというんだったら別にAでも構わないという感じはしております。こっこのICT等のところ、ちょっとやはり2020年まで直轄の工事ががんがん増えるとは個人的にはあまり思えないようなところもあるんですが、そういうところを踏まえて、あと指標の工事件数の絶対数もむしろパーセンテージとかそういうほうがいいということもありますので、そこはやはり原課とやり合って、ある程度 of 了解をとっていただければということでございます。特に今回、20ぐらいの全体の中で半分ぐらいがBつけていますので、そんなに、Bをつけられたから圧倒的にひどいという感じでは必ずしもないので、そういうライン等も考えて設定していただければと思っております。

【上山座長】 次は戻って71番です。外航海運事業者、分厚いのでいうと171ページです。これも件数で見えてしまっているからいろいろな無理が出てくる。あと、171ページを見て思ったのは安全保障。非常時に日本、国民生活を維持するために最低450隻必要ですとある。経済状況と関係のない目標値として450というのがもともとあって、それで高目の目標になっている気がする。そこら辺ちょっと確かめていただきたい。平成29年の目標値は262ですが、450を目指して頑張るということがあった上でこの目標値になっている可能性がある。あと絶対数にどれだけ意味があるのかと。船が大きければたくさんものが運べるし、隻数というのはよくわからない。

【加藤委員】 ここに限らず、全体的に説明が不足しているという印象を持ちました。また、件数や隻数のデータで説明することの意図がよくわからなかったです。これは非常時のときに日本船舶が多いほど対応しやすいということだと思うのですが、それを言いたいのであれば、絶対数よりも日本船舶の比率のほうがいいのかもかもしれません。あるいは隻数ではなく運搬する荷物の量や金額のほうが望ましい可能性もあります。いずれにせよ指標についてはもう少し工夫の余地があると思いました。基本的には、座長と同じ意見です。

【上山座長】 次、モーダルシフトです。業績指標の33番。これは長年全然進まない

と言われていたものなのですが、最近動きがあるのはご承知のとおりです。これも指標がトンキロになっていて、景気がよくなれば達成できてしまう。どうもいろいろな記述を総合すると、景気の要素で伸びるといふのと、あとは荷物がほんとうは海運に行きたいんだけど、船が足りないから陸に回っているみたいな説明になっているんですが、そういう説明が、個別指標のほうの資料6-2の83ページにあまり書いていない。それで、85ページを見ると、いろいろなモーダルシフト事業をやっていますと書いてあるんだけど、この辺の事業が船の量を増やすのにどれだけ貢献している、全体の船の量と照らしてどれぐらい意味があるのかよくわからない。それから、あとそもそも、一体どんな事業かがよくわからない。普通の船で運んでもいいのか、それとも特殊な船で運ぶとどこにいいことが起きるのかとか、それがよくわからない。目標値の設定からすると、船で運べばいいんだとなっている。あと雑貨というのがなぜ雑貨が大事なのかよくわからない。もっとほかのものもいろいろあるような気もする。そういう意味で雑貨の輸送トンキロの絶対数が伸びているというのは長い目で見ると非常に意味があるけれども、経済成長率とか船舶が運んでいる比率とか、そういうものとの比較論で見ないとわからない。

つまり、絶対トンキロ数の伸びだけで達成率何%としていいのか判断し切れない。そういう意味で、個別指標がたくさん書いてあるけれども、84、85ページで要因分析をちゃんとやっているのかということところです。やってわかっておられるんだったら頑張っているけれども、要因分析がなく、今ある記述だけだと、なかなかこのまま目標を達成するとは言いがたいような気もします。32年は、大分先ですし。

【佐藤委員】 これですけれども、海上輸送と鉄道と2つありますよね。ただ、ある意味どっちも伸び悩んでいるので、この段階ではいいのかもしれないですけれども、ただ、逆に両者、ある種代替関係があるので、海上輸送のかわりに貨物が伸びる可能性だってあるし、貨物というか、鉄道が滞ると内航海運のほうに回ることもあり得るので、これは両方ある種それぞれ目標に設定しているというのは、はかりやすいからというのはあると思うんですけれども、ただ、両方同時に達成するということはあり得るのかなと。ある種競合関係じゃないですかと言われてたらどうなんですか。

【成田企画専門官】 確かに競合関係といえば競合関係とは思いますがけれども。

【上山座長】 基本はトラックからの乗りかえを想定しているんだとは思いますがね。

【佐藤委員】 トラックからの乗りかえですよ。でも、運ぶものは近いですよ。

【上山座長】 だから、トラックがどれだけ減ったかとか、そっちを見たほうが。

【加藤委員】 結局のところ、近年のドライバー不足が決定的な影響を与えていて、荷物は増えているんだけどトラックで運べないから、仕方なく鉄道や船に回っているのが実態なのではないかと考えられます。そういう意味で、モーダルシフト政策のおかげでこうなったという説明には疑問があります。ただし、グラフを見ると平成27年でぐいっと上がっているようにも見えるので、それほど否定的になる必要はないのかもしれませんが。以上のようなことを考え合わせると、私としてはB評価が妥当だと思います。

【上山座長】 次は指標の68、航路標識、耐震補強です。これは分厚い資料の164ページに絶対数が出ていて、これを見ると、平成26年が179基、全部で229基の対象があって、出発が平成26年度179基なんです。だんだん増えてはいますが、27年度183、28年度185ということは2個しか工事しなかった。26年―27年も4基しか工事しなかった。ですから、このペースだと追いつかないと普通は考える。一方で、次のページを見ると、金額があまり大きくなって、4,700万円。だったら、もうやっただけじゃないですかという気がちょっとしてしまう。これは、航路標識の全体予算の中で何を優先するかかもと。あとこっちのもう一つの資料の個別施策の28番。船舶交通の安全、海上治安の、これを見ると、航路標識以外にも参考指標がある。資料6-1の33ページを見ますと、下のほうに参考指標がある。これを見ると、自立型電源とか波に強いとかLEDとか書いていて、こっちはそれなりにやっている。だから、優先順位の問題であるとしたら、できていないものはできていないので、ばさっとBで、あとは保安庁の中で真摯な議論を期待するというようなことでいいんじゃないかと思います。皆さんはどうでしょう。やったらできるんじゃないかという気がする。しかしできない理由も書いていないから情報公開が足りない。164、165ページを見事情も書いていないし、頑張れない理由、言いわけも書いていない。だから、基本、もっと説明してくださいということです。これ全部について言えますけれども、分厚い冊子に書くべきことが書けていない。分析ができていないので、個票のところ、特に今日問題になったところは相当充実して説明していただく必要がある。それなしでBからAというのはあり得ないんじゃないかと思います。

【成田企画専門官】 はい。

【上山座長】 いかがでしょう。何か事情があるんだったら、そう説明してもらえばいいんですね。特殊な工事だから事業者が足りないとかあれば、そう言えばいいのだが、それも言っていない。

次は、観光立国、業績指標 81 番です。これはご意見ある方、どうぞ。

【田辺委員】 1点だけです。これ、ほかのは、79、80、それから82、83というのは、要するに日本全体の来たところの問題という形になっているんですけども、この81だけ地方にどれだけビジットしたかと、ある意味地方創生とかそっち絡みのちょっと違う目標になっていますので、これが全体の観光立国の中でどういうウエートを持っているのかということをやっと議論しないと難しいところがあるかと思います。観光立国が長期的には例えば地方創生の手段の中で非常に大きな役割を持っているとするならば、このまま、大丈夫かなという感じもしないでもないので、全体としてはこれはいまうまっている、少なくとも日本に入ってくるというところだけ見たときはうまいっているという感じはするんですけども、やはり政策のウエートと、それから81のところだけ色彩が若干違いますので、これが非常に大きなウエートになっているとするんだったらちょっと②評価というのは厳しいかもしれませんが、地方は5分の1のウエートだということでしたら②にしても私は構わないという判断でございます。

【上山座長】 私も、これは地方のやつは難しいと思うんです。ちなみにクルーズ船で小樽の沖に泊まると、地方での宿泊になるんですか。

【事務局】 今の数字には入らないです。

【上山座長】 宿泊施設ですよ。だから、そういう意味ではクルーズ船がどんどん増えてインバウンドの数自体は飛行機とは限らないという時代。クルーズ船で泊まる人がどれぐらいいるのかというあたりの分析も必要だし、それから地方に行ったときに、これは実際に数を上げようと思うと、今田辺先生がおっしゃったとおり、供給体制の整備の問題とか、結構やるのがいっぱいあると思う。そういう意味でいうと、誰がどんな努力をすれば指標が達成できるのかということについての分析が足りない。結局あまり行っていませんとか、ゴールデンルート以外はこうしたこうした、ほとんど書いていないですね。P196、P197を見ても。これもだから、まさにそもそも地方に外国人が行くということが目的は何なんだとか、あるいは行って何していただく。宿泊と書いてあるから、飲食、宿泊、お土産でお金を落とさせていただきたいというのははっきりしているんだけど、もうちょっと、なぜ地方なのかとか、そのためには自治体は何すべきかとか、あとJNTOが自治体と連携してどんな事業をしているのかとか、さらにどんな工夫が要るのかとか、そういう振り返りがあまりないですよ。ないままに未達だったら、これはBじゃないかと。どうでしょう。

【佐藤委員】 私も、例えば今、訪日外国人旅行者はおのずから増えていて、それは申しわけないけど、観光庁の努力というよりは民間の努力の面があって、当たり前ながら。やはり、これはあくまで政策評価、誰の評価をしているかという、別に観光事業者を評価しているわけではなくて、観光庁さんの施策を評価しているわけですから、だとすれば、本来もっと政策がなければいけないエリアというのがあって、放っておけばゴールデンルートは、要するに東京とか京都なんて放っておいたって外国人はこれから来るわけですし、もう既にある程度インフラはできてしまっているわけなので、だとしたら、これから政府としてこ入れしなければいけないのはどこですかと言われてたら、やはり地方が、いいのかどうかかわからないです。でも、一つの選択肢は地方なわけですよ。だとすると、本来、公共政策として手を打つべき地方のほうでなかなか観光客が伸びていないということは、これは観光庁の政策としてどうかというのは問われると思うんです。やはり、申しわけないけれども、京都、東京はもういいと思うんです。だって、来ますから、それは政府は何もしなくても来るから、規制緩和だけちゃんとやっていけばいいだけですから、ですから、そう考えると、私もちょっと③かなという気がするんです。5分の1ではあるけれども、この1が本来政府のやる仕事なんじゃないですかという観点からいえば。

今回、総務省の5段階の評価ですよ。だから、これは②にはならないんじゃないかということですよ。③のほうですよ。定義に従ったほうがいいと思うんです。

【上山座長】 単純に言うと、達成していない。

【富永政策統括官】 先ほどの説明を補足いたしますと、業績指標81については達成率が63%であることからBとしたいということと、他方で、この指標は今回の評価対象期間である27年、28年において、27年中に1年前倒しで従来の目標を達成し、翌28年の3月に目標の引き上げを行っております。施策目標の評価の目安としては、業績指標に1つでもB評価があると③以下になるというのが原則ではありますが、従来目標を早期達成していること、加えて、この指標は主要指標ではなく、他の4指標は主要指標を含め全てA評価であるということを総合勘案すると、②ということもあるんじゃないかと考え、先ほど説明申し上げたところでございます。

【上山座長】 これはちょっと済みません。私はさっき見ていなかった。資料6-2の差し替え版のほうの資料の197ページにクルーズ船だとか、もうちょっとさっきより詳しい分析が書いています。だから、もうちょっとは掘り下げておられるが、でも因果関係の分析ができていない。地方にとっては非常に大事なことなんだけれども、あまりちゃん

と分析されていない印象は依然変わらない。もう少し掘り下げられたほうがいいんじゃないかと思います。

次行ってよろしいですか。保険ですね。建設事業者、施策32番、指標123、分厚いやつは290ページです。これについてはB、いまだ相当程度の差が見られることからBと評価した。達成率は69。しかしこれは本来100だと思うんです。そういう意味では、堅調に推移とされていますが、291ページの分厚い資料の記述そのものが楽観的過ぎないかと。堅調に推移しているが、そのままでは目標値への到達が難しい。日本語としてどうなのかという疑問もあります。なのにこんな状況ではだめだという何か強い危機感といいますか、当事者意識というか、そういうものがあまり感じられない。これは今日見たケースの中では一番深刻といいますか、問題じゃないかと。トレンドを見ても、明らかにこれは毎年乖離し続けていますよね。これはどうなんだろうなと私は思いますけれども、ほかの方。

【佐藤委員】 あと1年しかないので、多分目標達成は無理というのがまず現実としてあるということと、おそらくますます難しい業者が残っているんだと思うんです。いわゆるブラックが。だから、これまでのトレンド、つまりこれまでのやり方でそのまま時間とともに目標が達成されるということは多分ないし、おそらくそれは目標年数を平成30年以降に移したとしても変わらないと思うんです。ブラックはどこまで行ってもブラックですから。ですから、本来そういう分析がほんとうは欲しいんですけども、やはりやり方を変えるしかないと思うんです。だから、これまでのトレンドというのは、つまり、これまでのやり方というのが前提で、そのトレンドを今変えろと言っているわけですから、この問題は結構シリアスですね。今、建設業界全体で。ですから、やはりこれは根本的に、今、例えば工事の発注なんかでも必ず社会保険に入っているかどうかとか調べるようにしていますけれども、瑣末な民間の受注もあるので、公共発注だけではないので、やはり民間に関しても、民間の事業者に対しても、工事を発注するときは必ず社会保険に入っていることを確認させることと、入っていない人間はもともと契約しちゃだめだよとか、そのぐらいの厳しいことをやらないと無理ですね。そういう意味で、スタンスの、政策の変更を求められている分野だと思いますけれども。

【上山座長】 ほかの方、よろしいですか。

それでは、お約束の4時15分になりましたので、あとまだ何かあるかもしれませんが、紙のほうに書いていただくということで、それでは事務局のほうに戻したいと思います。

【富永政策統括官】 大変貴重なご指摘、ありがとうございました。ご指摘いただいた中には私どもも担当部局に対してデータを求めていたものもあったのでございますが、本日までに回答が間に合わずに、不十分な形でしかお示しできなかった点はおわびを申し上げます。

もう一点、目標自体がそもそもどうかというご指摘も多々いただきましたので、これは次期30年度の事後評価実施計画の策定に向けて目標の検討をしてみたいと思いますので、その中でいただいたご意見を踏まえて議論を進めていきたいと思っております。

【成田企画専門官】 それでは、本日のご意見を踏まえて、また各局への事実確認や各局への意見、今後公表されるデータ等も踏まえて評価書の修正等の調整を進めてまいります。

政策評価の議事録については、先生方にご連絡いただいた後、ホームページで公表されます。

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。

本日はご多忙の中、誠にありがとうございました。