

## 第51回国土交通省政策評価会

令和3年6月25日

【内田課長補佐】 定刻になりましたので、これから第51回の国土交通省政策評価会を開催させていただきます。

事務局側から、まず最初に評価会の開始に当たりまして、何点か御連絡のほうをさせていただきます。

本日の政策評価会については、対面で御参加いただいている方々と、オンラインで御参加していただいている方々との、ハイブリッドの方式での開催となっております。会議場では、皆様、携帯電話・スマートフォンの電源のオフ、もしくはマナーモードに設定をしていただいて、音が鳴らないようお願いいたします。会議場につきましては、常時、マスクの着用をお願いします。オンラインで参加していただいている評価会委員の皆様につきましては、常時、映像についてはオンをお願いします。音声につきましては、御発言される際に、マイクをオンにしてくださいようお願いします。傍聴していただいている方々については、映像と音声については、常時オフをお願いします。

それでは、評価会を進めていきたいと思えます。まず最初、開催に当たりまして、事務局側から、岡本政策統括官より、一言、御挨拶を申し上げたいと思えます。では、統括官、よろしくをお願いいたします。

【岡本政策統括官】 おはようございます。政策統括官の岡本です。第51回政策評価会の開催に当たりまして、私のほうから、一言、御挨拶させていただきたいと思えます。

上山座長をはじめとしまして、政策評価会の先生方には、日頃より国土交通省の政策評価に関しまして、御助言や御指導を賜り誠にありがとうございます。また本日は、コロナ禍で大変な時期でありますところ、また御多忙のところ御出席、あるいはリモートで参加いただき、御礼申し上げたいと思えます。

本日の政策評価会では、今年度に取りまとめる政策チェックアップにつきまして、御審議させていただきたいと思えます。この政策チェックアップは、各府省それぞれにおいて、政策評価の基本となる評価でございまして、政府の目標管理型政策評価ガイドラインに基づく評価書として、国交省としては、平成27年度、平成29年度、平成31年度に続き、今回で4回目の評価書となります。

本日の評価会では、国土交通省の全政策分野にわたる44の施策目標と、143の業績指標につきまして御審議をいただきますが、今回の評価書案の作成に当たりましては、多くの業績指標が、令和2年度を目標最終年度と設定されているところであります。この後、これらの業績指標に関する実績評価も含めて、評価書案のポイントにつきまして御報告いたしますので、委員の皆様のご忌憚のない御意見をいただきたいと存じます。

今後とも、国土交通省の政策評価、また制度の改善に御助言を賜りますことをお願いしまして、簡単ですが、私の挨拶とさせていただきます。よろしくどうぞお願いいたします。

【内田課長補佐】      ありがとうございます。

続きまして議題に入る前に、事務局側より事務的な面につきまして、御連絡をさせていただきます。

本日の政策評価会については、政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインにのっとりまして、公開という形で開催をさせていただいているところでございます。会議資料については、会議終了後に公表を予定しております。また、議事録についても、本日、御参加いただいた評価委員の皆様にご確認をいただいた後、公開することを予定しているところでございます。

本日の評価会の資料について、まず、対面で会場に御出席いただいている委員の皆様には、紙の資料をそれぞれお席のほうに御用意しておりますので、そちらを御覧いただきますようお願いいたします。オンラインで参加いただいている委員の皆様には、事前にメールで資料を送付させていただいておりますので、そちらを御覧ください。

本会議については、新型コロナウイルス感染症の対策としまして、密を回避する観点から、出席者の方々に一定の間隔を取った配席としているところでございますが、会議中は常時マスクの御着用をお願いいたします。

また、オンラインでリモート参加される予定の大串委員ですが、御都合により20分ほど遅れて参加する予定になっておりますので、その点御承知のほどをお願いいたします。

それでは、本日の評価会につきまして、早速、議題に移らせていただきたいと思います。議題の議事進行につきましては、座長であります上山座長にお願いをしたいと思っております。申し訳ございません、上山座長、進行を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。今日の本題は、令和2年度の政策チェックアップ評価書について、事務局、原局のほうで非常に精力的に作業をしていただいて、順調にまとまってきておりますが、これについて議論したいと思います。

それではまず、事務局のほうから御説明をお願いします。

【榎本政策評価官】 ありがとうございます。政策評価官の榎本です。よろしくお願いいたします。

早速ですが、それではお手元に配付しております資料、表紙が議事次第となっておりますが、その3枚目をめくっていただきまして、資料一覧がございます。この資料の順番に沿って、簡潔に御説明をしたいと思います。

まず、資料1のカラーのものを御覧ください。政策評価会の年間スケジュールとなっております。この赤枠で囲った部分が、政策チェックアップの流れとなります。評価書案について、本日いただく委員からの御意見を踏まえて、必要な修正などを行った上で、省内の幹部検討会で了解を得た上で、8月末までに大臣決裁により評価書を決定、公表したいと考えてございます。その後、チェックアップ指標の改定作業に着手をして、10月から11月の間に、令和4年度国土交通省事後評価実施計画、この策定に反映させてまいります。

めくっていただきまして、資料2が、本日のメインの資料になっておりますが、これを御覧ください。

資料2では、政策チェックアップ評価について、1、概要と経緯、2、評価方法と基準、3、今回の評価結果の要点、この3点を要約しております。

それでは、この資料の1の(1)から、まず概要を御覧ください。振り返りになりますが、そもそも、政策チェックアップ評価とは、政策評価法に基づく事後評価、目標管理型評価の1つで、国交省では、このように呼称しております。国土交通省、全体の施策目標及び業績指標について、2年ごとに実績の事後評価を行ってございます。

(2)経緯を御覧ください。平成15年度に、このチェックアップを初公表し、平成25年度までは、毎年度評価を実施しておりました。平成25年度のところですけれども、政府として共通のガイドラインを策定しまして、標準化、つまり5段階区分の導入など標準化を行ったとともに、各行政機関は、評価とモニタリングを周期的に行うなどして、効率化とめり張りをつけてほしいということで要請されまして、国交省としては、平成27年度より2年ごとの実施周期に変更してございます。

2ページ目を御覧ください。7行目ぐらいから、令和3年の動きとして、分野別の中長期計画でありますところの、住生活基本計画、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画が、それぞれ改定を閣議決定されてございます。

続きまして、3ページ目を御覧ください。2、評価方法と基準となっております。

(1) のとおり、2段階で評価を実施しております。まず、第1段階として、業績指標143項目の実績評価を行う。次に第2段階として、施策目標44分野について、業績指標の3区分評価の個数と主要業績指標の達成率を目安に、総合的判断として5段階評価を行うと、こういった手順になってございます。

(2) のとおり、業績指標の評価基準については、評価をA、B、Nの3つに区分しています。A評価は、目標達成に向けた成果ということになりますが、その判定は、下に米印で書いてありますが、達成率が100%以上ということを目安としております。ただし、70%を上回り、100%未満の指標も、目標達成が見込まれると合理的に判断できる場合には、目標達成に向けた成果として、A評価と判断しております。

続きまして、4ページの表、イメージを御覧ください。

まず、達成率ですが、この初期値と目標値を結ぶ一次直線という、その一次直線上にある毎年度の目標率を別途計算して、その増分に対する実績値の比率ということで算定しております。

続きまして、4ページの(3) 施策目標の評価基準を御覧ください。ここに、5段階評価の区分というものを示しておりますが、こちらは、全省庁統一のガイドラインからの引用でございまして。このうち、右のところで目安の括弧書きを書いておりますが、この括弧書き部分は、国交省独自の運用としてございまして。特に「③相当程度進展あり」と、「④進展が大きくない」を区別するとき、この目標に近い実績と、その尺度としております達成率70%と、定量的要素ということになりますが、これは、国交省独自で実施している実績評価のプロセスを取り入れているということになります。

続きまして、折れ線のグラフは省略しまして、6ページに飛びますが、6ページからは、今回の本論ということで、3、令和2年度評価結果の概要という報告に移ります。

まず、(1) のとおり、業績指標の評価結果ですが、これは前回評価と異なり、今回は、多数の指標について目標最終年度となる令和2年度を総括評価行うこととなるため、これに当たっては、定量的な結果を重視をしました。そこで、令和2年度実績値の達成率が100%以上か未満かで、それぞれA、Bと評価してございます。

結果、この集計表のとおりですが、細項目も含む196指標のうち、Aが56.6%、Bが43.4%、Nがゼロということになりました。

口頭ですが、B評価が増加した主な理由としては、前回N評価(判断できないとした指標)とした指標の大部分が、今回はB評価と判断したことなどが挙げられます。

続きまして、7ページに移りまして、(2) 施策目標の評価結果を御覧ください。説明がありますように、業績指標全体では、御説明したとおりB評価が増加しておりますが、施策目標では、「③相当程度進展あり」が、前回に比べて増加しております。

その理由を、口頭で補足しますと、施策目標の評価は、先ほど御説明したとおり、業績指標の3区分評価の個数と、主要業績指標の達成率を目安に総合判断しているわけですが、主要な業績指標については、達成率が70%以上となって、目標に近い実績と評価された指標の個数が、前回より増加しております。こういったことも含めて総合判断した結果、多くの施策目標が着実に進展したと評価しております。そのため、「③相当程度進展あり」が増加していると我々は考えております。

また、下部に、棒グラフを示しております。こちらは、総務省が取りまとめております、令和2年度の全府省の政策評価の実施状況と国交省の取りまとめのものとを比較しております。全省庁レベルでは、この棒グラフにありますように、「④進展が大きくない」との評価は、3.2%となっています。これに対し国交省は22.7%ですから、厳正な評価を行っているというふうに、我々は考えてございます。

この背景を申し上げますと、国交省は業績指標と施策目標の2段階評価を行っており、こういった国交省独自の方式が、厳正な評価につながっているのではないかと我々は考えております。

実際の運用については、指標の達成率、あるいは評定区分の個数を定量的に積み上げて運用しているのですが、積み上げ方式については、毎回、この政策評価会の御指導をいただきながら進化をしていると我々は考えておりまして、客観的明確な評価に取り組んでいるところでございます。

今までのご説明が、全体の評価結果でございまして、ここからは指標の内容について、具体的に御説明をしたいと思います。この資料3-1でございまして、タイトルが「業績指標別一覧表」となっているものです。4枚ほどございまして、こちらの表の見方を、もう一度振り返ります。

まず、この資料3-1の表ですが、一番この表の最上段の左端に、丸ポツということで、3つ縦に並んでおります。政策目標、施策目標、業績指標ということで、いわゆる政策体系の3つの階層ということを、縦に並べております。

まず、大項目に当たる政策目標というものですが、1、少子・高齢化等に対応した住生活の安定から始まり、13分野の政策目標がございまして、

次に中項目に当たる施策目標ですが、1、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境から始まり、44項目の施策目標が設定されています。

最後に、小項目に当たる業績指標は、1、最低居住面積水準未達率から始まり、全体で143の指標がございます。このうち、二重丸を指標の左に書いてございますけれども、この二重丸というのが、主要な業績指標でございます。

この表の横の列を見ていただきますと、まず、真ん中に初期値と書いてございます。そして、その右隣りに、直近の実績値というものが、右端に目標値というものを記載しております。この3つの関係で判断し、ポイントとしては赤枠ですが、評価結果の表を記載してございます。

例えば、業績指標1の最低居住面積水準未達率を例に挙げますと、まず、初期値としては、平成25年の4.2%、これが出発点になります。目標値は、令和2年に早期に解消ということ、すなわち0%というものが、目標水準になります。最新実績値は、平成30年の4.0%ということになります。別途、達成率の計算をしておりますが、100%未達となり、このトレンド推移では、目標年次に目標は未達成と判断しまして、B評価というふうに評価しております。以下143の指標について、同様に判断をしております。

次に、資料3-2、44分野の施策目標の一覧表、こちらについても概略を御説明いたします。まず、縦に44項目、施策目標を並べております。それに対して横の列ではこの所属する業績指標の評価結果について、A、B、Nの3区分に分けて、それぞれの個数を計上しております。ここからA評価の個数、あるいは別途算定しております、主要な行政指標の達成率70%というものを目安に総合判断を行って、赤枠に整理しております、5段階の評価結果を記載しました。右端に、毎回、前回評価時からの評価の上下について、矢印で表記してございます。数え上げますと、全体44項目のうち、上昇したものと下降したものが、それぞれ5項目あります。横ばいが34項目ということです。具体的に上昇した5項目を挙げますと、施策の24、航空交通ネットワークの強化、施策の33、市場・産業関係の統計調査、施策の42、情報化の推進、施策の14、公共交通の安全確保、施策の39、離島等の振興になります。

資料説明の最後になりますが、もう一度、資料2に戻っていただきまして、8ページ、こちらの資料編の8ページを御覧いただきまして、(3)評価に際し総合的な考慮を加えた業績指標、こちらについて最後、御説明をいたします。

まず、①に書いておりますように、令和2年度が、最終年度の指標についての業績指標の

総括評価では、定量的な結果を重視して、令和2年度の実績値の達成率が100%以上であればA評価、100%未満ではB評価と定量的に判断しております。

令和2年度の実績値が未集計という場合もございますが、それは令和元年度の達成率を基に、同様に定量判断しております。ただし一部の指標については、総合的な考慮として、(ア)元年度の達成率が100%未満でも、令和2年度に達成すべき増分など、定量的数値を明確化し、施策の事例とか進捗など根拠に基づいて目標達成が確実と判断する場合には、合理的説明に該当するとしてAと評価し、これをケース1と設定してございます。

(イ)として、逆に達成率が100%以上だが、最終目標達成が困難という判断に場合には、これは目標未達成のBと判断し、これをケース2と設定をいたしました。

次に令和3年度以降が目標年次の業績指標で行った総合的な考慮として、(ウ)最新年度の達成率が100%未満だが、目標達成が見込まれると合理的説明がなされる場合には、目標達成に向けた成果ということでAと判断し、これをケース3と設定してございます。

(エ)として、最新年度の達成率が100%以上だが、把握可能な事実から、目標達成が困難と判断できる場合、これは目標未達成と判断し、Bとして、これをケース4と設定してございます。

8ページ一番下の③に書いておりますが、この総合的考慮を行う場合には、具体的で明確な説明となるよう、各担当部局と事務局の間でしっかりと精査をして記述したと我々は考えております。これら4つのケースに該当する指標が17個ありますが、17指標の全てを、今回この表で整理してございます。9ページ以下の表です。

最後に、この4つのケースについて、具体事例を1つずつ御説明します。

まず、ケース1は、業績指標16、車両等のバリアフリー化のうち「⑤福祉タクシーの導入数」です。令和元年度の達成率が89.7%ですが、A評価としました。この具体的な説明は、資料4-1の53ページの真ん中の下辺りをご覧ください。福祉タクシーの導入台数については、ユニバーサルデザインタクシーである、ジャパントクシーの販売数の増加。あるいは、地域公共交通確保維持改善事業。訪日外国人旅行者受入れ環境整備緊急対策事業に加えて、令和元年度に観光振興事業の補助制度を創設し、税制特例措置を延長したということで、今後の実績値の上昇が見込まれ、残る7,000台の令和2年度達成が推測できると判断しまして、目標年度に目標値の達成が見込まれるということで、原局とも協議しまして、A評価と判断をしております。

続いてケース2は、業績指標119、個別施設ごとの長寿命化計画の策定率のうち、「①

道路、橋梁」です。こちらは、令和元年度の最新の達成率は、110.4%ですが、B評価としております。なぜかということで、資料4-1の327ページを御覧ください。327ページを御覧いただくと一番下のところに、課題の特定と今後の取組の方向性とございます。こちらの記述のところですが、これまで、道路、橋梁を着実に策定率を伸ばしてきたものの、目標年度での目標値は達成しない見込みと判断し、B評価としました。地方公共団体の策定率が低いことから、今後もこの個別施設計画の策定に向け、道路メンテナンス会議を通じた支援・助言を行い、かつ未策定の理由について調査に取り組んでいくといった、引き続き、向上に向けていくということの評価をしております。

最後にケース3の事例として、業績指標3、建て替え等が行われる公的賃貸住宅団地における高齢者世帯、障害者世帯、子育て世帯の支援に資する施設の併設率です。こちらは、令和7年度の目標値に対し、令和元年度の達成率が98.4%ということで、A評価としました。なぜかということで、資料4-1の8ページ目を御覧ください。8ページ上段に、目標の達成状況に関する分析という欄がございます。ここは、業績指標3の達成状況に関する分析のところですが、平成28年度から令和元年度までに、建て替え等が行われた公的賃貸住宅団地は319団地になりますが、このうち、高齢者世帯等々に資する施設を併設する団地は279団地ということで順調に推移しており、実績の推移を延長すると、目標年度に達成すると見込まれることからA評価としたということです。ここはほぼ目標線と実績線が等しいので、合理的に考えてA評価であろうということでございます。

ほかにもいろいろ例がございます。すべて、こういった説明が成り立つようにして整えてはございますが、今日は代表例だけ御説明をしています。ちなみにケース4については、今回該当する指標はございませんでした。

以上で資料説明を終わります。本日は、個票の詳細説明は省略しておりますが、御議論いただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。資料がたくさんあって、しかも国交省の場合は、業績指標と施策目標の2段階評価になっていますね。省庁再編時に縦割りを排除して、横通しで国民生活に根差したアウトカムでという、当時の大臣のお達しがあって、意欲的にいろいろ設定した結果、一時、指標の数が287まで行って、頭に入らないということで整理をして、それでもこの数になってしまう。けれども、今日お話を聞くと、この44項目と143の2段階で、全体像はかなりよく捉えられるようになってきていると思います。

それから分厚い冊子（資料4-1）を見ましても、これは5年とか6年のデータが主に折



れ線グラフで出ているのですが、どのページをぱらっと開いても、状況は少しずつ良くなっているというのがよく分かる。意味のある指標が採用され、丹念にデータを取っている。あと原局にとっては、AかBかというのは、結構、深刻な議論になる場合もあるんですけども、今年は非常に合理的な議論を積み重ねてきていただいて、完成度は非常に高いという印象を受けました。

とりあえず事務局の皆様、御苦勞様でした。とはいえ、いろいろあると思うので、各委員から、御意見、御指摘をいただきたいと思います。どなたからでもどうぞ。オンラインの方もどうぞ。

佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 御丁寧な御説明ありがとうございます。非常に数字がクリアで、総合評価が入ってきますけど、総合評価の基準も一応明確になっているので、少なくとも鉛筆をなめていないということだけはよく分かると思います。

ただ幾つか気になるのが全く進展がない指標です。一応、B評価とはいっても全く進展がないのは、例えば、業績指標17、高齢者の居住の一定のバリアフリー化や1、最低居住面積の水準は、目標未達成どころかほとんど変わっていないという状況なんです。業績指標126の地籍調査についても、何年か前に、たしか議論があったような気がしたんですけど、なかなか進んでいない。

また、業績指標46のハザードマップの公表や105とか106にあるような、地域公共交通の策定数とか国交省さんが自分でやっているわけじゃなくて、地方自治体にやってもらっているもので全く進展がないところは、やっぱり幾つか散見されます。

例えば、対応と施策で、自治体に対していろいろ指導されるとか、助言をするという話もあったのですが、やっぱり2つポイントがあって、1つは、これも何回が議論は出ていると思うんですけど、最低居住面積の水準未達成って、これはもう目標としてどうなのかということ。諦めろとは言いませんけど、もともとの目的が、良質な住宅特区の形成なので、それに資する目標って、本当はもうちょっとあるんじゃないかということ。他方で、17のバリアフリー化が全く進まないというのは、なぜなのか、てこ入れをしないといけないかということを考えないといけない。この指標をこのまま続けていくのかどうかということについての議論はあるのかなと思う。それから地籍調査であれ、ハザードマップであれ、あるいは地域公共交通の策定数であれ、恐らく進んでいないエリアと進んでいるエリアがあると思うが、これはどうしても全国、全体で見てどうっていう話だったと思うんですけど、セグメ

ント分析みたいな形で、特に都市部においてどうかとか、あるいは地方圏においてどうかとか、そのあたりを見ていかないといけない。先ほども一般論として、自治体に対する助言をということがありましたが、誰に助言したらいいのかっていうこともはっきりしないですよ。この辺のセグメント分析というのは、きちんとやられていかれるのか、あるいは、それはそこまではまだ考えていらっしゃらないのか教えていただきたい。最後のは、ちょっと質問です。最初はコメントで、2つ目は質問になります。

【榎本政策評価官】 まず、達成率が著しく低いものは確かにございます。例えば、特に住生活系は、この評価書には記載しておりますが、例えば、業績指標1の最低居住面積、こちらは既に閣議決定されておりますが、住生活基本計画を踏まえて、指標を差し替えていくということで検討しております。

資料4-1の3ページの「課題の特定と今後の取組」をご覧ください。ここに記載のとおり、面積というものに対するニーズが多様化する中でその改善には一定の時間を要しているとのこと。一方、近年では、4%程度が続き、持ち家世帯では1%未満となるなど、当初の目標を概ね達成していること、また、居住支援を含めた住宅セーフティネット等の取組も進展していることなどから、今春に改定した住生活基本計画においては、観測・実況指標として継続的に現状値を把握するモニタリング指標にしていくということとしております。つまり、各分野別計画のほうが先行する形になっておりますが、計画のほうで一定の見直しというものが図られておりますので、業績指標もそれを踏まえて見直す必要があるのではないかと考えております。なお、住宅関係については、同様の案件が多々ございます。

次に自治体との関係についてですが、業績指標105番について、地域公共交通計画の策定件数とありますが、令和6年度の目標1,200件に対して、確かにあまり進んでいないということが数字としてあります。それを今回、「③相当程度進展あり」と評価しましたが、こちらは原局ともよく協議の上判断しました。施策目標個票の「施策の分析」にもあるとおり、1、コロナ禍に直面する地域公共交通のモード的な横断支援と成果ということで、具体的には、このコロナ禍においても、地方創生臨時交付金等の支援により、地域公共交通事路線の廃止・撤退が生じていないとのこと。そういった緊急の対策に取り組んだことは一定の評価をしております。

一方で、御指摘のとおり、2、地域公共交通計画の策定については、やはり進んでいないのは事実ということです。原因は、活性化再生法を改正したばかりで、自治体においても、この新しい計画体系への変更というものが検討中であつたところにコロナ禍が生じて、な

かなか計画策定が進まなかったことが考えられます。

そこで今後、国交省、自治体との中で、しっかり地方運輸局を通じて連携を取りながら、地域の実情に応じた計画の支援は引き続き行っていきたいということでもあります。今回は特にコロナ禍において、輸送の減少対策ということの緊急対策を行ったということで、そもそも地域公共交通とはということで、地域の基盤であると、足を維持するということからすると、確かに指標は達成できていないが、地域の足を確保するという点においては、進展があったというふうに判断をして、このように評価してございます。

つまり、自治体と関係する事業は、国土交通行政において多々あり、特にコロナ禍で影響を受けた地域交通は、結果として指標が進展しなかったことは事実ですが、一方でどのような成果を上げたのかということは、しっかり原局とも協議をして、成果を上げたものについて、地域交通でいえば減便対策、そういったものも一定の評価をしております。このあたりは、ぜひ、御議論いただきたいと思います。

【上山座長】 今、コロナの話題が出ましたが、たまたま直近値が、コロナで激しく落ちているものがありますね。そういうのは、この全体、143のうち、どれぐらいあったのでしょうか。大体でいいです。

【榎本政策評価官】 そうですね。業績指標レベルでは、大体4つか5つぐらい。

【上山座長】 それぐらいですか。

【榎本政策評価官】 意外と評価に当たって、コロナ禍を理由とした評価というものがそれほどなかったということです。

【上山座長】 なるほど。そうするとコロナバイアスの扱いについて、特に報告書の中で言及するほどではないという感じですか。

【榎本政策評価官】 今回は、個別の指標及び施策目標の中で判断をしました。

【上山座長】 分かりました。今のとちょっと絡むんですけど、資料4-1の219ページに、一番上に訪日外国人旅行消費額のグラフが載っていますね。これは当然、令和2年は激減しているのですが、そうは言っても、もともと届きそうもない目標を立てていた。こういうのは、なかなかトリッキーなケースで、こっちの大きいのを見ると、令和2年は落ちたからBになったと思うが、もともとBなんですね。四、五件ということであれば、コロナのせいで、たまたま気の毒なケースは救済したい。しかし、コロナのせいでできなかったという言い訳も封じたい。共に全体をまとめるときに留意をお願いしたいと思います。

【岡本政策統括官】 今の点を述べますと、説明会とか、直接対面してやるような努力型

の目標については、コロナの影響でやはり目標は達成できていない印象。ただし、リモートで行うなど工夫をして、努力がきっちり見える指標については、一定の評価をしたいと思う。

コロナ影響というのは、なかなか経験したことがない場面なので、表面的な数字が達成していない部分だけを見るのではなく、実際にちゃんと努力しながら、政策目標をしっかりと見据えてやってきたかどうかというところも、しっかり見ておかないといけない。

そういった努力した部分というのは、資料には落とし込んでいるつもりであり、全体的に整理されているかどうかについては、最後に点検してみたいと思います。

それと、佐藤委員が言われた、自治体の関係のところも似たようなところがある。おそらく政策当局は、目標値があるので公共交通の計画策定を進めたいと思っても、自治体のほうは、コロナの影響で説明会や協議会が全く機能しないことが結構あります。公共交通の部分は国交省の看板政策だから、もう少し頑張ってもらいたいというのが我々の気持ちでもありますが、自治体に聞いてみるとそういった状況ではないというのが現実。

ただそうは言っても、なぜ目標が達成できなかったのか、もう1年、コロナが続くかもしれない中で、リモートとかいろいろやり方を工夫して、目標を考えてやっているのかというところはしっかりとフォローしていきたいなと思っているということです。

以上です。

**【上山座長】** ありがとうございます。全体を見ていて思うのが、この四、五年でじわじわ良くなっている指標はすごく多いけれど、目標値が極めて高い。それで結局ギャップが大きい。これの、原因は何ですかね。構造的にその事業が自治体任せになっているからというのは1つ。あとは、企業に任せているから。あるいは、条約か国際協定か何かで数字がもともと高いのが下りてきているからとか、いろいろあると思うんですけど、この特段に高い目標が設定されてしまっている理由というのは、何なんでしょうね。

**【久保田政策評価企画官】** 災害系につきまして言いますと、自治体についてトレンドが切れているというのがあるかもしれません。

**【上山座長】** それは、だから見通しが、ある意味で悪かった。

**【久保田政策評価企画官】** やはりどうしても目標達成は下降気味であります。災害が身近で発生すると自治体の意識も変わってくると思うのですが・・・。

**【上山座長】** そうなのだけでないですよ。もう最初からあり得ないくらい高いものとか。245ページの業績指標85なんて最初から絶対に無理な目標ですよ。こういうのがたくさんある。今日は、過去の総括をきっちりやり終える日なのでいいのですが、今後

向けては、やっぱり現実的でない目標を立ててしまった背景が何かというのを原課に聞いて、しょうがない場合もあると思いますが、そのことも記述した上で、次の目標設定をしていただくと。

しかし、あまりそこを突き詰めると、達成できる目標しか掲げないという、他省庁で起きている現象が国交省にも来てしまうので、そのさじ加減は難しい。そこら辺はよろしくお願いします。

【榎本政策評価官】 分野別計画と政策評価体系との間で事前に摺り合わせができていないので、計画に引っ張られて高い目標を掲げるということが生じてします。

【上山座長】 そうですね。ただ、その調整で政策評価が果たす役割は結構大きくて、レビューなんかで住環境なんかあまり現実的でない指標がいっぱい並んでいた。そこで昨年度は、全面見直しをやっていただけた。その辺の修正を、やっぱりこのシステムの中で、ある程度かけていくことは大事だと思うんですね。

【岡本政策統括官】 目標を高く掲げるにあたり、それを達成するために政策ツールとしてどんな政策を仕込んでいるかが重要。

高い目標を立てるにあたっては、目標を立てるときの政策ツールがどれぐらい仕込まれていて、それがしっかりと評価できる仕組みになっているかどうかということのを常に意識することを心がけていかないといけないと思う。

【上山座長】 そうですね。だからある程度、機械的というか、過去にも指標が多くて玉石混交だったのをとにかく半分にしたいと声をかけたら、すっきりした。今回は44の施策のうち、指標が1個しないようなものがある。こういうのは、整理したほうがいい。

【岡本政策統括官】 それはそのとおりだと思う。

【上山座長】 ですよ。だから、指標の質、目標値の質というのと、あと施策を構成する指標のポートフォリオといいますかね、その質を上げるとかね。その辺のレベルが、今後の課題になってくると思うんですけどね。

【岡本政策統括官】 そうですね。それは、佐藤先生が言われた話ともリンクするんですけど、国交省で努力できる指標は、ちゃんと入っている。そうじゃない、他の主体がやるような指標が入っていて、それが主要指標になって、何か目標とリンクしているとすると指標の変更は難しい。そういった自分らの努力で達成できる目標と他の主体に働きかけることで達成できる目標を上手くミックスさせて、より良い政策体系になるよう心がけていく必要があるのかなとは思っています。

【上山座長】 オンラインの方は、いかがですか。山本さん、ありますか。

【山本委員】 今、座長がおっしゃったことと関連するのですが、国交省の施策評価は、業績指標を前提にして客観的にされているだけでは、非常に優れていると思いますし、いいと思うんですけども、やはり今、座長がおっしゃったように、業績指標が1つの施策というのは、44のうち、たしか7つあるんですよね。これは私も承諾しているので責任があるのですが、ちょっとそこら辺は、新しく入られた大串先生とか松田先生を含めて、後ほど御議論を賜ればと思います。

以上です。

【上山座長】 松田さん、大串さん、どうですか。初めてこの膨大な資料を見ると、なかなかコメントしづらいとは思いますが。でも、国民目線に近いので、ぜひ。

【大串委員】 ありがとうございます。大串でございます。私が思ったのは、先ほど、自分たちが主体でやるものでないものが目標となっていて、つまりは、地方自治体にやってもらうところが、非常に評価が悪くなっているとかいうお話があったんですけども、逆に観光みたいに、あれよあれよという間にどんどん高みのほうに行ってしまうって、それがこの施策のおかげなのかっていう、逆の下駄を履かされて評価されているようなものもあるんじゃないかと思うので、そこのあたりの政策との関連性が、どの程度、因果関係があるのかということ、もう少し見ていきたいかなと思いました。

まだ、概略しかつかんでおりませんので、以上になります。

【上山座長】 はい。

【松田委員】 松田でございます。大串先生と同じような意見になってしまうんですけども、生活とのつながりというのを、自分も含めてきちんと理解しなければいけないなと思いました。

もう一つは、目標設定で先ほど座長おっしゃられたように、あまり高くてもいけないけれども、あまり易きに流れてもというようなところが非常に難しいなと思いつつ資料を見ておりました。全体的には莫大な資料でございますので、既に簡素化されたという話も伺ったんですけども、簡素化されてもこれだけあるのかということに正直、驚いておりますが、より国交省の方々にとっても御負担のないように、かつ、今の政策あるいは目標という点でも、より妥当になるようにというようなことで、いろいろ勉強していければと思います。

以上です。ありがとうございます。

【上山座長】 白山先生。

【白山委員】 私、公認会計士なものですから、どうしてもチェックをしたくなるんですが、非常によくやられていらっしゃるというふうに理解をしております。ただ、総合評価のところ、目標達成のところでの切り分けについて、相当程度進展ありなのか、進展が大きくないのかというところは結構大きな境目なので、相当程度進展ありというところにつきまして、サンプリングとして2点ほど、個別にどういう判断を下したのかというのを、もう一度お伺いしたいというものがございます。

まず、政策4番の、施策ナンバーでいうと13番の津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進するというところで、相当程度進展ありという総合的な評価がされていらっしゃると思います。施策目標の個票を見ますと、その測定の判断根拠というところで、令和2年度が目標達成年度なので達成しなかったと。しかし、主要な業績指標である3評価のうち、2評価項目についておおむね目標に近い実績を示したという御判断をされていて、その下の業績指標を見ますと、57のほうにつきましては、目標69%に対して大体65%ぐらいまで進展していると。58につきましては、自治体との問題もあると思いますが、①津波のほうについては、令和2年度100%に対して76%、それから、高潮に対して100%に対して5%ということになっておりますが、これの御判断された根拠としては、この3つのうち57と58の①のほうが達成したから、全体としておおむね大いに進展したんじゃないかという御判断をされたのか、その判断のプロセスをお伺いしたいというのが1点目です。

2点目は、政策番号9番の施策番号でいうと36番、海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保を図るの部分です。これも相当程度進展ありと御判断されていらっしゃると思います。個票を見ますと66ページだと思いますが、まず業績指標のほうを見ますと、129番につきましては令和9年度、まだ先でございますが、1万人に対して令和元年度1,874人、初期値が912人ですから大分増えておりますが、令和2年度集計中となっております。130番につきましては、令和7年度、まだ先でございますが、1,800万トン。それに対して令和2年度は13ということでB評価となっております。これを現段階において相当程度進展ありと御判断されておられますが、この測定の中身を見ますと、法令の改正云々等がありまして、コロナの影響もあったとはいえというようなことが書いてありますが、この辺の判断のプロセスをもう少しお伺いしたいんですけど。

【榎本政策評価官】 まず、施策の13番、津波・高潮等のところです。資料4-2の22ページの施策目標の個票ですけれども、達成度合いの測定結果のところを御説明しますと、まず、目標年度における目標を達成しなかったということで、下にぶら下がっている

指標2つがBになっているので目標を達成しなかったとしております。

もう一つ、2つの判断を組み合わせていまして、1つがまず、全ての業績指標を点検して、それがAかBかと。もう一つが、主要な業績指標が、達成率が70%以上かどうかという、その2番目のところで、この測定結果のところを見ますと、まず、目標年度における目標値は達成しなかったためBであったが、主要な業績指標が3つございまして、そのうち2つがおおむね目標に近い実績を示している。達成率計算をしますと57番が86.7%、58番の①が76.0%、58番の②が5.0%と、3項目中2項目が70%を超えているということで、過半数を超えているということで判定しております。

業績指標の129番についてA評価としたところの御説明ですが、ここは定性的な説明になります。資料4-2の353ページの下の課題の特定のところを御覧ください。法制度を充実させて、海事産業強化法をこの5月に制定しまして、その中で具体的に労務管理の適正化と、若年船員が確保できないという課題があり、そういった船員の働き方改革というようなことを今回、この法律の中に盛り込んでいます。まだこれは現時点で法律を制定したばかりですから、これから実際にはその効果が発現されるということを加味して、あるいはその法律をしっかりとつくった部分も含めてA評価としております。つまり、基盤づくりをしたということで、定性的にA評価というふうに評価した次第です。

【上山座長】 ちょっといいですか。横からですが、この目標1万というのが何かどうなのかという気がしますよね。切りのいい数字ではあるけど、科学的な解析に基づく数字がたまたま1万になったのならいいけど、何となく切りのいい数字だなという感じも若干あって、その辺りは原局と相談する要素がある。頑張ろうという意味では、それも否定するわけではないんだけど、どうかと。

【榎本政策評価官】 ここは目標年度が令和9年と長期的な目標で、確かに政策評価の基本計画だと大体5年ぐらいの目標というのが目安です。ここは今後、絶えず議論をしていくことが必要かと思います。

【岡本政策統括官】 各局からすると進展が大きいという評価は否定的な言葉だから嫌がる。相当程度進展なのか、一定程度進展かということまでしておく、みんなどっちでもいいかなと思うところを、進展が大きいって言われた瞬間に、自分たちの政策を拒否された感がある。ただ、129については、頑張っていることは事実なのでAをつけた。今までになかったことについて、取り組もうとしている気持ちはあるなと考えている。

各局とはしっかりと議論をして、そういったことも加味して判定をしているということ



であります。その他の指標についても、その都度その都度、原局とは2往復、3往復は必ずしています。

【白山委員】 分かりました。多分、③の相当程度進展ありと④の進展が大きくないの境目のところが結構大きなところなんだろうなと思って、そのプロセスをお聞きしたということです。今の御説明を聞いて、いろいろとやられていることは分かりました。

【榎本政策評価官】 担当局からすると、④というのはネガティブ表現であるということがあります。また、政策チェックアップについて、施策の適切性を判断する評価だと誤解されている部分があるが、あくまで実績評価なんです。別に施策が適切かどうかということは別次元の話で、目標の達成が進展していない場合にはしっかり改善策を書いてほしいとお願ひしているところです。

【白山委員】 分かりました。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 まずは、お疲れ様でした。国交省は今までの積み上げで、非常に真面目に、かつ、どんどん更新していくというのはすばらしいことだなというのは、改めて思いました。

その上で、今日の目標値の問題が出たので4点、どれという細かい話ではなくて、ざっと見た感じなんですけれども、目標値が著しく、何でしょう、積み上げというよりは、どちらかというと政治的に決められているのかなと思われるものが幾つかあると。特に観光関係ですよね。これみんなももとの数字から見て、桁違いのものが、しかも切りのいい数字で出てきていて、恐らくは割とこう、えいやと決めてしまわれているものというのがあります。この辺は過去のデータが、もしかすると、そもそもインバウンドを始めたときには想像もつかなかったのかもしれないんですけれども、過去のデータがかなり出てきているので、目標値というのを現実的な中で、かつ、頑張ろうというような数字にしていく努力というのは今後必要なのかなと思いますので、この辺りは検討が必要かなと思いました。

あと、そういう形で言えば、先ほど御指摘のあった海運関係なんですけど、実は海運は交通審議会で、私は船舶安全関係をやっているんで、この話はいろいろ聞いてはおるところなんですけれども、これだけ10年という目標値にするのがいいかどうかというのは、期間の問題は議論する必要があるのかなと思います。簡単にすぐ結果が出ないから、長い期間を取りたいという気持ちも分からないでもない分野なんですけれども、あまりにも期間が違うものが同居していると、政策評価のシステム上もなかなかやりにくくなるので、その辺りは例えば10年間の目標は一応つくるんだけど、それをブレイクダウンして5年にしたら

どうなるのかという辺りも考えていく必要があるのかなというのが2点目です。

3点目は、今日、冒頭で何人かの委員が座長も含めておっしゃっていた点で、かなりこの間に指標の質であるとかバランス感というのはよくなってきてはいるんですが、とはいえ施策に対して1個しか指標がないもの、この辺りは少し精査が今後必要のかなと思いました。一方で、今日も議論になっていますが、国交省が頑張ることができることと、必ずしもそうでない、第三者の力が非常に影響しているものというのが、まだ混在しているので、その辺りを分ける必要があるのかなということと、一方で、マーケットが勝手に頑張って、成績がよかったから、これはどうなんだという話もあると思うんですが、これについて、私はざっくり、そこまで厳密に考えることはないのかなと思っていて、つまり、因果関係がしっかり分かって、国交省の頑張りを評価しているわけではなくて、アウトカムを評価しているので、結果的に市民に対してサービスがよくなったとか、頑張ろうと思っていた指標が上がったら、それは素直に評価していいのではないかなと思いました。

最後に、とはいえ、細かく見ていきますと、国交省として、どこまでできるかという話と、必ずしも国交省だけでない、特にこれがアクターの問題ではなくて、例えば自然環境の問題、特に最近ですと天候の激甚化とか、それによる気候変動で自然災害の激甚化とか、そちらのほうの問題については、現状を踏まえて少し実態を理解した上で、目標値や内容を精査していく必要があるのかなというものがあります。

これは実は災害関係は非常に分かりやすいんですが、災害に関係しないように一見、見えるけれども、実際にはかなり影響するものというのはいっぱいありまして、例えば防災性であるとか自然災害、この安全に直結するもの以外のところでも、いま一度、見直す必要があるのかなというのが幾つかあるので、その辺の分析というのも同時にしていく必要があるのかなと思いました。

ざっくりした全体的な話で恐縮ですけれども、以上です。

【上山座長】 最後のものは、例えばどんな感じの分野ですか。

【工藤委員】 例えばですけども、1つ言えるのは、安全系はいいんですけども、3-1で言いますと、2番の良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリーのうち、後半の6番、水資源の確保、水源地域活性化等を促進するということの都市用水の供給安定であるとか、あと、その後、出てくる8番ですね。

【上山座長】 今の都市用水は、指標で言うと20番ですよ。

【工藤委員】 そうです。とか、8番の良好な水環境・水辺空間。これも実は評価の指標

でいうと25とか27などは、結構実は影響があるので、ちょっと工夫していく。この辺は頑張っているところなのでいいと思うんですけども。

【上山座長】　　そうですね。そういう意味では公共交通のところ、かなり指標の質が良くないですね。そこは全面見直ししないと。地域公共交通、指標で言うと105番から113番、これが何ていいますか、例えば113番のLRTとかデマンド交通とか、こういうものはたしかにあればいいけど、そんなに主要ではない。一方で、例えば歩いて10分以内にバス停があるところに住んでいる人の比率とか、自治体がよく使っている住民に直結した指標が上がっていない。バスロケーションシステムとオンデマンドとか、きらきら系がたくさん並んでいて、そういうところで点数を稼いじゃっている。だから、ここはちょっと違和感があります。一方で交通計画とかも、さっきの理由でそんなに進んでいない。アウトカム指標もないし、交通計画も進んでいない。この分野は社会的に見ても、みんながとても気にしている分野です。こんな感じの指標のリストで果たしていいのか、見直しの余地大だと思う。

今日はこの見直しが主題ではないんですけども、今後に向けた課題がいろいろこうやって出てくる。

加藤さん、田辺さん、いかがですか。

【加藤委員】　　今回も非常に大量のデータを丁寧に分析していただき、事務局の努力に厚く感謝いたします。少し気になったのが、資料2の7ページ目において、ほかの省との比較がされているところです。これを見て一般の方々から、国土交通省は真摯にやっていてよいと見られるか、全然頑張っていないと見られるかどちらだろうか、という点が気になります。

すでに目標値の妥当性について議論すべきという指摘がありましたが、この点に関して、国土交通省は政策評価の歴史が他の省よりも長い分だけ過去の評価を振り返ることができるので、例えば目標値がこれまでどのように変更されてきたのかという経緯をレビューしてもいいのではないかと思います。ただし、何か評価の評価をするように仕事を増やすことになるので、少しまいちなアイデアかもしれません。でも、そういうアプローチもあるのではないかとことを1つ申し上げたいと思います。

もう一つは、今回の結果を改めて見たところ、数値で表現しやすいものだけが評価されているという印象を拭き切れませんでした。数値では表現しづらいことが何だったのかということ、関係部局にいま一度きちんと確認してもらう必要があるのではないのでしょうか。例えば、データがなくて困っている場合にはデータを新たに取得したり、何か別の評価方法

がないのかを検討したりしてもらえよう促していかないと、安易にデータがあるものだけで評価をして、いい結果を見せるという方向に向かっているのではないかという懸念があります。今回の結果を見ると、かなり完成度が高まってきているので、余計に心配を感じているというのが私の率直な印象です。

以上です。

【上山座長】 田辺先生はいかがですか。

【田辺委員】 3点ほどコメントでございます。今回の評価の中身に関しましては、説明を聞きましても説得されていますので、非常によく行われているなという感じはしているという感じはいたします。

コメントは、1つは客観性というのが必要であることは確かなんですけども、それを評価の担当部局がコミュニケーションを通じて確認しているということが、この国交省の最大の強みなんだろうと思われれます。要するに、出してきたがっちゃんこやっている省庁は結構ありますので、それに対して数回往復するという非常に真摯なコミュニケーションのスタンスというのが、この客観性プラスアルファの部分というのを国交省において受入れさせているのではないのかなと思ったというのが1番目のポイントです。

2番目は、数字を見ると、国交省は明らかにコロナの痛みが評価の中では出てこないなという感じはしております。例えば医療とか介護とかいう世界を見ると、数字が20%とか30%がんと減っていて、その痛みのところをどうすると。これを例外として扱うのか、それとも、そうじゃない形で処理するのかみたいなものはかなり大きいんですけども、この指標体系の中でインフラが非常に強くて、逆に言うと経営みたいところの指標の数字というのは、そんなにもしかしたら多くない。それが痛みとして表現されていない可能性はあるなと思います。

指標体系が別に、瞬間的な痛みに対して感受性を持つべきかどうかというのは分かりませんが、ただ、やはり少ないというか、コロナの痛みは一体どこに行ってしまったんだろうと、国交省の全体の評価を見ると思ったという素直な感想であります。

ラストは3番目ですけども、指標を見て、それでできました、できませんというのは、この実績評価の主要な部分ではあると思うんですけども、ただ、次どうするのというメッセージのところは、数字で見ると出てきませんが、各原課とのコミュニケーションをやっている間にその部分というのは出てきますので、一番厚いやつを見ないとそこが分からないという部分もあるのですけれども、もう少し何か、うまくないかなと思ったという

ことでございます。

以上の3点ほど、感想でありますので、別にお答えは必要ございませんけれども、申し上げた次第です。

【上山座長】 加藤さんのさっきのコメント、過去の目標値をどのように変更させてきたかというのは、確かに要検討。次の目標値の設定のときに、各分野ごとに癖があると思うのでその辺は見ていったほうがいい。

それから、今回の分厚いほうの資料も、本当はもっと前のデータがある。2000年ぐらゐからのデータがあって、それをグラフにすると、かなり着実にじわじわよくなっているのが分かる。そういう経過も頭に入れた上で、意欲的な目標だと言えるのか、それとも、これは多分、無理じゃないかといったような、過去の歴史に学ぶ部分が意外と今後の目標値とか指標の選び方というところでは、使える時期に入ってきている。この冊子自体は、この数年のデータしか出てこないんだけど、その前とつないでみたら私はかなり成績がいいと思う。

多分、国交省だけじゃなくて、各省庁、だんだんじわじわよくなっている。全部足して日本がどうなのかは、また別の問題なんだけど、個別のことについていろいろな改善があちこちでされているんだろうと思う。だから、その経過を見ながら、さっきの1万というのは、えいやじゃないかとかいう意見もあったけれども、でも、そう言うから実際そうなるという現実もあるんです。何か行動経済学みたいな話になってくるのかもしれないけど、その辺も見極めながら各局とさらに深いコミュニケーションをして、数値の設定をやっていただければと思います。

【佐藤委員】 2点ほど短めのコメントで、もうやられているのかもしれませんが、せっかく今お話があったように2000年からデータがあるなら、ぜひデータベース化して、むしろ外からの知見ってあると思うんですよね。いろいろな切り口というのは外から求めることができますので、こういうのってぜひデータベース化して、外部の研究者も利用できるようにされるとよろしいのではないかというのは、もしやられていなければぜひということと、実は言うと最近、財審とかでも話題になっているのが、立地適正化計画なんかで居住誘導区域のところは実は危ないところだという話で、浸水リスクが高いとかで、実はこれ、縦割りで、ここで言うと都市再生、地域再生という政策7と、恐らく防災関係がつながっていないんじゃないかということで、安全のところですよ。政策4番の水害等災害による被害の軽減です。なので、実はこれもある意味、横串を刺した評価って必要になってくるということで、もともと似たような話で前から言われたのは、立地適正化計画と地域公共交通計

画でつながっていないので、コンパクト・アンド・ネットワークと言っている割には、コンパクト、立地のところとネットワークの公共交通でつながっていないじゃんという話もあったりしていたので、ここに来てそういう政策と政策の間のリンク、横串を刺した評価というのはやらないと、思いがけないことが起きるといえるか、それぞれが自分たちで最適化していったら、みんな危ないところに住んじゃってましたなんていう話だったらしゃれにならないので、そこは御検討いただければと思います。

【上山座長】 横断的な政策課題というのは、実は資料3-1の最後のページの下半分が一応そうになっている。しかしこれは実はあまり横断的じゃなくて、「その他」みたいな感じですね。今、佐藤さんがおっしゃったような辺りは、この辺で考えていくのもいいかもしれませんが。縦と横の問題というのは、国交省の場合、非常に悩ましいですよ。横が北海道みたいに縦だったりするので簡単ではないですけど、この横断的というところは次の目標設定のときに、うまく使ったらすっきりする。

あと、今日の議事次第の資料の7ページの他省庁との比較の部分です。確かに、「進展が大きい」というのがうちは多いんだと自信を持って主張しているが、各省庁の政策評価の実態をよく知らない方を見ると、国交省は出来が悪いんだと誤解をされかねない。他の表現にしたほうがいいかもしれないです。このデータに関しては申し訳ありませんでしたというのがまずあって、それからということになる。表現の仕方は工夫したほうがいい。

あと、ありますか。よろしいですかね。それでは、一連の審議はここまでということにしたいと思います。

【内田課長補佐】 貴重な御意見、いろいろとありがとうございました。本日いただきました御意見も踏まえまして、各局に必要な応じて事実確認をします。また、今後、公表に向けてデータ等を踏まえて、必要な応じて評価書の修正などは事務局のほうで行っていきたいと思っております。

それでは、以上をもちまして、第51回国土交通省政策評価会を終了します。

以上