

第56回国土交通省政策評価会

令和5年6月26日

【江川企画専門官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから、第56回国土交通省政策評価会を開催いたします。

私は、事務局を務めております、企画専門官の江川でございます。

開催に当たりまして、政策統括官の吉井から、一言、御挨拶させていただきます。

【吉井政策統括官】 皆様方、おはようございます。座長はじめ委員の皆様方には、御多忙なところ、第56回政策評価会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

日頃から国土交通省の政策評価に対しまして御助言を賜っておりますことに対しても、この場を借りて改めて感謝申し上げたいと思います。

本日は、今年度2回目となります、政策評価会ということでございます。本日の政策評価会では、令和4年度政策チェックアップ評価について、御審議をいただく予定としております。この政策チェックアップは、各府省において政策評価の基本となる評価方式とされており、政府の目標管理型政策評価ガイドラインに基づく評価方式としては、平成27年度の実施より、今回で5回目となるものでございます。本日の評価会では、国交省の全政策分野にわたる44施策目標と115の業績指標について、御審議を賜る予定でございます。一昨年、上山座長をはじめ委員の皆様方に御相談させていただきまして、令和4年度より、指標の数の絞り込み、カーボンニュートラルやDXといった新たな政策課題への対応を行う形で業績指標の見直しを行ったところでございますが、今回は新しい形での初めて評価となります。

それから、あらかじめ付言させていただきますと、今回の評価では、観光や旅客・貨物輸送モード関係等の指標において、新型コロナウイルス感染症の影響を受けたものが複数ございました。この後、今回の評価の結果・ポイントについて御説明申し上げますので、委員の皆様方の忌憚ない御意見を賜りたいと思います。

最後になりますが、今回も貴重な御議論を賜りますとともに、今後とも国土交通省政策評価制度の改善に御助言を賜りますことをお願い申し上げます。私からの挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

【江川企画専門官】 本日の政策評価会は、政策評価に関する情報の公表に関するガイド

ラインにのっとして、公開とさせていただきます。会議資料は、後日、国土交通省ホームページで公表させていただきます。また、議事録につきましても、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省ホームページで公開させていただきます。なお、議事の記録のため、この会議につきましては、Teamsを使いまして録画をしております。

次に、委員の出欠ですが、本日、白山委員が御都合により御欠席となっております。加藤委員、工藤委員、松田委員は、オンラインでの御参加となっております。なお、加藤委員は御都合により途中退席の予定となっております。

委員の皆様には、御発言の際に事務局よりマイクをお渡しさせていただきます。

それでは、議題に入らせていただきます。これより、議事進行を上山座長にお願いいたします。

【上山座長】 おはようございます。本日は、よろしくお願いいたします。

お手元に資料ありますけれども、今日の議題はチェックアップの評価書です。早速、事務局のほうから、御説明をお願いします。

【久保政策評価官】 それでは、御説明をさせていただきます。政策評価官をしております、久保でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1、政策チェックアップ評価書について、御覧いただきたいと思います。最初、(1)の政策チェックアップの概要の部分から入らせていただきますけれども、政府全体としては目標管理型評価と呼ばれるものの国交省版ということでございまして、今は、2年に1度、評価を行っているもの。今年度は、令和4年度施策を対象にいたしまして、政策目標44、業績指標115項目、細分類項目で188項目について、評価を実施しております。

(2)実施経緯です。平成25年度に政府共通のガイドラインが策定されまして、5段階区分の導入などが行われております。それと同時に、評価とモニタリングの周期についての効率化とメリハリが要請されたということで、平成27年度から2年ごとの周期に変更しているところです。最近の動きとしては、令和4年度事後評価実施計画によりまして業績指標を大幅に見直しております。指標数を絞り込むとともに、令和3年度に改定されました、住生活基本計画、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画の指標を反映させたところです。

(3)今回の評価スケジュールです。今回の評価につきましては、令和4年度末に令和5年度の事後評価実施計画として策定されております。評価書(案)につきましては、本日いただく委員からの御意見を踏まえまして必要な修正等を行い、8月末までに評価書を決定し、

公表する予定としてございます。

それでは、3ページ、2.評価方法と基準です。これは例年と同じでございますけれども、二段階評価を実施するという事で、第一段階として、業績指標115項目の実績評価、それから、第二段階目として、施策目標44分野についての5段階評価という形でやっています。

(2) 業績指標につきましては、A、B、Nの三つの区分で評価をしています。A評価の「目標達成に向けた成果を示している」というものは、達成率が100%以上を目安といたします。この達成率につきましては、4ページのグラフを見ていただければと思いますけれども、初期値と目標値を結ぶ直線上にある毎年度の目標値を計算いたしまして、その増分に対する実績値の比率として算定をしています。この達成率が、おおむね目標に近い実績ということで、これを70%程度と考えておりますが、これを上回っていて、100%に満たないものにつきましては、目標達成が見込まれると合理的に説明できる場合には、目標達成に向けた成果が出ているということで、A評価と判定しております。

4ページ、(3) 施策目標の評価基準です。施策目標の評価基準は、5段階評価の目安は全省庁統一のガイドラインを引用しております、目安の括弧書き部分が国交省独自の運用です。施策目標の評価に当たりますと、この表にある評価の目安を踏まえつつ、一時的な外部影響でありますとか、あと、指標改善に向けた取組の見直しについての合理的な説明が行われている場合には、それらを加味した評価を行っております。

個別の評価結果につきましては、資料2-1、2-2の業績指標別一覧表と施策目標別一覧表、この二つにまとめております。こちらの表の中身の詳細につきましては、本日は時間の関係で省略させていただきまして、本日は表の見方についての御説明にとどめさせていただきます。

資料2-1を御覧ください。表の最上段の左端に、丸ポツということで、政策目標、施策目標、業績指標という、国交省の政策体系の三つの階層が縦に並んでおりまして、政策目標は、表の縦に黒枠の白抜きになっている部分です。1ページの一番上ですと、「少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進」ということです。施策目標は、その下の1の「居住の安定確保と暮らしやすい居住環境～」以下、これが44項目並んでいるということで、その下に並んでいますのが、業績指標ということです。こちらは115あります。業績指標のうち太字のものは社会資本整備重点計画の指標となっております、指標の中に、主要なもの、主要じゃないものとありますが、主要な業績指標にはアスタリスク(*)

を付しております。横の列ですけれども、真ん中に初期値、右隣りに直近の実績値、右端に目標値というのを記載しております、これらに基づいて赤枠のところがこの今回の評価結果になっています。

なお、今回の評価におきましては、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた業績指標・施策目標が複数あったということで、業績指標レベルで「コロナ影響あり」と個票のほうに記載のある指標につきましては、オレンジ色の着色をしています。それから、施策目標レベルでコロナ影響により前回評価時よりも評価が下がっているものにつきましては、評価の横に米印（ ）をつけています。例えば、1ページ目でありますと、施策目標3、「総合的なバリアフリー化を推進する」のところに「評価」とありますが、そこに がついている。これはコロナ影響で前回よりも下がったということを示しています。

それから、資料2-2ですけれども、こちらは施策目標別の評価結果と前回の評価結果との比較ということで記載しております。縦の44項目の施策目標ごとにそれぞれぶら下がっている業績指標の評価結果、A、B、Nの個数を計上いたしまして、赤枠に5段階評価結果を記載しています。右端は、前回評価時からの評定の上下の有無です。これは矢印で記載しています。なお、前回の評価結果よりも評価が下がったもので、先ほどと同じですけど、コロナ影響があったものにはオレンジの着色をしています。これが表の見方です。

それでは、元の資料に戻っていただきまして、7ページを御覧いただきたいと思えます。令和4年度の評価結果の概要です。業績指標の評価結果につきましては、(1)の集計表のとおり、細分類も含め188指標のうち、Aが55.3%、Bが39.4%、Nが5.3%となっています。

(2)は施策目標の評価結果ですが、の「目標超過達成」が1件、の「目標達成」が9件、の「相当程度進展あり」が14件、の「進展が大きくない」が19件、の「目標に向かっていない」が1件となっています。目標超過達成の1件は、施策目標35の「自動車運送業の市場環境整備を推進する」というものですが、こちらは、主要指標の業績指標101の貨物自動車運送事業安全運転優良事業所の認定率が令和4年度時点で目標年度の令和5年度の目標値を上回って達成率が175%ということになっておりますので、の評価としています。一方、「目標に向かっていない」の1件につきましては、施策目標36の海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図るというものです。こちらは、主要指標の業績指標102、我が国造船業の船舶建造量を含みます全2指標の実績値が初期値よりも下落しているということに伴う評価としています。

この評価結果について、8ページで分析をしています。今回の評価に際しまして業績指標の見直しを行ってございますので、令和2年度と単純な比較というのは難しいと思っておりますが、前回評価と比べますと、業績指標では、A、Bともに若干減少という状況です。施策目標につきましては、の「目標超過達成」の事例も出ておりますけれども、全体としては評価が下振れしているという状況です。

評価が下振れとした施策の例として三つほど挙げさせていただいておりますが、まず一つは、新型コロナの影響かと思っております。感染症の影響で、令和2年度以降、観光、国際物流、旅客輸送等の関係で指標の実績値が下落ということが言われています。直近では回復基調にある指標もありますし、施策の取組としては実施をしてきているところではありますが、今後、この回復見込みを定量的に予測するところまでは難しいということで、評価基準どおりの評価をしたものです。この例といたしましては、施策目標20の「観光立国を推進する」、施策目標24の「航空交通ネットワークを強化する」、施策目標37の「総合的な国土形成を推進する」といったものがございます。

二つ目の例ですが、令和2年度は当該年度が目標年度だったという目標がかなりあったと思えますけれども、そこで目標をもう一回設定し直したのがあるということで、今回は目標年度前の評価でありまして、インフラ整備なんかはまだ事業遂行途上であるということ踏まえまして、業績指標自体はAとしておりますが、「目標達成」とせず、「相当程度進展あり」と、抑制的に評価したものです。これが施策目標44の「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する」というものでございます。

それからもう一つは、N評価の影響を受けたものです。統計の策定周期の関係で、今回の評価では実績値が取れなくてN評価となったものが10ございます。前回評価でAだった主要業績指標が今回はNになりまして、今回から新しく設定した業績指標がBになったといったようなこともあって、施策目標の評価全体が下落したものです。これは、施策目標32の「建設市場の整備を推進する」が該当いたします。

続きまして、9ページです。4.新型コロナウイルス感染症の影響を受けた業績指標・施策目標についての評価の考え方です。これは、基本的に評価基準を踏まえて、業績指標については達成率を基準に判定をしていくという方法を取っております。達成率が100%未満でも、目標年度における目標達成が相当程度見込まれることが定量的に合理的に説明できているだろうという場合はA評価にしようということで臨んだところです。施策目標につきましても同様に、評価基準の目安といたしまして、感染症流行前の指標の動向ですとか、

直近の回復基調等を勘案して、定量的に説明ができるといったものがあれば、それは総合的に判断しようということで対応いたしました。

この結果、評価に当たって感染症の影響を考慮したものは、業績指標44の事業用自動車による人身事故件数のみとなっております。44につきましては、基準年度が令和2年度ということで、令和2年は感染症の影響で事業用自動車全体の走行距離が減少いたしました。事業用自動車の人身事故件数も特異的に減少した年ということになっています。令和3年は令和2年に比べると事故件数は増加したということではあるのですが、直近5年間を見ても目標が達成できると見込まれるペースでございますので、こちらはAとしたところです。

次に、10ページでございますけれども、評価に際して総合的な考慮を加えた、コロナ以外のものというものです。こちらコロナと同様の判定のやり方ということにはなりませんけれども、業績指標につきましては、目標年度に目標達成が相当程度見込まれると合理的に説明できる場合はAとしたものがございます。

こちらは二つのケースがございますけれども、まず一つ目のケースでございます。これは、インフラ整備など最終年度でまだ工事が完了していないために、達成率としてはこの時点では100%未満ということではあるのですが、事業としては目標年度の目標達成に向けて順調に進捗していると言えるケースです。例えば、10ページの表の一番上の施策目標6の業績指標16ですが、水源地域整備計画に基づく社会基盤整備事業の完了割合は、令和4年度の達成率は71.4%です。ただ、令和5年度に完成予定のダムが三つあるということで、これを踏まえると令和5年度には実績値が86%、その後の事業予定を勘案すると令和8年度には約90%の目標値に到達するということが見込まれますので、こちらはA評価としているということです。ここの表にありますのは、同様の事例ばかりですので、説明を省略させていただきます。

それ以外のケース、ということで、12ページでございますが、12ページ、13ページは、目標達成が相当程度見込まれるという合理的な理由は個別に違うというものでして、これをまとめたものです。例えば、表の一番上の施策目標9の業績指標23ですが、省エネ基準に適合する住宅ストックの割合ということで、これは最終年度での達成率は81.4%ということになっているのですが、改正建築物省エネ法が令和4年6月に公布されておりまして、これが施行されるのが3年以内ということになってございますが、これによりまして全ての新築住宅に対して省エネ基準適合の義務づけといったような措置が取られ

ていくことになっております。このような施策によりまして目標達成が見込まれるということで、A評価としております。一つの例として、御紹介させていただきました。

続きまして、施策目標について総合的な考慮を加えたパターンでございますが、14ページを御覧ください。業績指標は全てAですけれども、一つの業績指標について、先ほど業績指標の例で御説明いたしましたが、インフラ整備のケースが該当するものということで、事業遂行途上で、今は達成率100%未満だけれどもA評価としたものが入ってくるということです。評価の一番上の施策目標6のところですが、これは先ほどと同じ事例を使わせていただきますが、業績指標は15、16の二つで、業績指標15については達成率183.3%で、これは文句なくAということです。業績指標16につきましては、先ほど御説明した理由から、Aということでございます。業績指標16は事業遂行途上で達成率100%未満ですので、総合的には、「目標達成」とまでは言わず、「相当程度進展あり」と、抑制的に評価したというものです。

それから、2ケース目でございます。16ページに飛んでいただきまして、表の施策目標5を御覧いただきたいと思っております。これも1ケースしかございませんので具体例で御説明いたしますけれども、業績指標は13と14の二つです。いずれも主要業績指標となっております。このうち、業績指標13は達成率53.1%、業績指標14は71.4%となっておりますが、このように業績指標は全てBで、二つの主要業績指標のうち、一つの達成率が70%未満というものは、通常、の「進展が大きくない」ということになります。ただ、業績指標13につきましては、令和4年度に実施した市区町村への調査によりまして、令和7年度までに計画を策定する予定としている市区町村が相当数あるということが分かっています。今年度予定されているガイドラインの改定、それから、地方公共団体への働きかけの強化等によりまして、目標年度にはおおむね目標に近い実績を示すことが見込まれるということで、の「相当程度進展あり」としてあります。

次、17ページに進んでいただきまして、こちら1ケースですので、施策目標26を御覧いただきたいと思っております。施策目標26は、業績指標は83の一つのみとなっております。令和4年度の実績値は令和元年の初期値を下回っているということで、あと、今後は相互直通運転の路線延長増の予定がないということもありますので、通常ですとの「目標に向かっていない」となるというふうに思っております。ただ、本件につきましては、当初想定していました神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)の開業に伴って行われる相互直通運転の路線延長増は予定どおり実施されたところでございます。しかしながら、外部要因とい

たしまして、当初想定していなかった京王線・高尾線、これは都営新宿線の直通ですが、こちらの相互直通運転区間短縮を、それから、小田急多摩線(千代田線直通)の取りやめがあったということで、目標未達となってしまったということです。外部要因によりまして実績値は初期値を下回ったのですが、当初想定していた進捗が施策の実施により達成されたことを確認できることから、の「進展が大きくない」としております。

説明は、以上でございます。どうぞ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。

それでは、御質問、御意見、どなたからでもどうぞ。

どうぞ、佐藤さん。

【佐藤委員】 ざっと見て、何点かなんですけども、例えば、施策目標の3(業績指標3)ですね。3と言っていいのかな? 1の居住の安定確保と暮らしやすい居住環境、資料2-1を見ながら言っているんですけども、その1の3の高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合というところなんですけど、単に65歳以上人口で割っているだけなので、指標としてこれでいいのかなというのは一つあるんです。ただ、今、介護保険の分野でもこの課題があって、特に介護を要する高齢者が、いわゆる「終(つい)の住みか」といいますか、なかなか賃貸の住宅とかを借りることができないという問題がありまして、今住んでいるうちはいいんですけど、新規契約とかになったときに追い出される可能性もありますし。特に介護関係の方々、要介護の人に関しては、住宅確保というのは喫緊の課題になっている。実は厚労省の介護保険部会で何度も取り上げられていることなので、これはもうちょっとターゲットを絞って考えてみる必要はあるのかなと。いずれにしろB評価なので、この分野はもう少しこ入れしなきゃいけないのかなというふうに思ったのと、これはむしろ質問なんですけども、施策目標の7番目ですかね。良好で緑豊かな都市空間の形成の17のところの1人当たり都市公園等面積ですが、これは全然増えてない。都市公園だけを整備するということは多分ないので、街の再開発とか、いろんな住宅地の開発とか、それと併せてやっていくものなのかなと思うんですけども、これは別の自治体で聞いたことがあるのですが、周りに山がありますから、緑は十分あるけど、それは都市公園じゃないのでカウントされませんと。別に無理やり都市公園を造らなくても、グリーンはある。何をもちて緑豊かと考えるか次第ではあるんですけども、これも何か、緑豊かなところって都市公園じゃなきゃいけないの? これは指標の話で、ちなみに国立市は、うちの大学は都市公園になっているみたいです。彼らの中では公園扱いになっているらしいんですね。でも、我々は、公園じゃないと、

はっきり言っている。でも、こういうのもカウントしていいんじゃないというのは、多分、うちとか、東大とか、いろんなところが言いたくなるんじゃないかということもあると思います。

今のは指標の話だったんですけど、もうちょっとシリアスなのは、2ページの安全のところの施策目標13の津波・高潮のところの業績指標41ですかね、これはずっと言われていることですよ。つまり、95市区町村を目標としていますけど、今のところ、それでも20まで来たので悪くはないような気はするのですが、状況は分かるんですけど、これはどうやって自治体に働きかけていくのか。2ページの業績指標41ですね。これ、B評価というのは分かったのですが、これは、以前、政策レビューでも議論されていたと思うのですが、津波特別警戒区域の設定の話とかと絡めて、具体的にどうやって自治体に今後働きかけていくのかということ。単に、情報提供であるとか、お願いベースでやっても、なかなかちが明かないなあと思うので、ここは何か具体的な、PDCAサイクルだと思うので、Cはやったのでチェックはしていますが、いわゆるアクションとしてどういう対応があり得るのかなということ、何か知見があれば教えていただきたい。

同じような問題は、次の3ページの施策目標8の「都市・地域交通等の快適性」云々のところの施策目標27ですね。その業績指標85になりますけれども、地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数、これもなかなか伸びてないよね。これも、一応、コロナの影響だということもあるのかもしれないのですが、ただ、地方で今、公共交通の整備計画というのはなかなか進んでいない。公共交通を見直す、そういう再編計画等もなかなか進んでいないので、この辺り、どういうふうにてこ入れしていくのかということは考えなきゃいけない。ちなみに、業績指標84もそうですね。地域公共交通計画の策定件数もB評価になっていますので、この辺りはどうなんだろうと。つまり、今申し上げたのは、さっきの津波特別警戒区域もそうですし、地域公共交通もそうですけれども、自治体に対してどういうてこ入れをやっていくのかということについて、何らかの対応策が要る。今までどおりやっても、なかなか進捗しないだろうなあと思ったということ。

最後に、実は内閣府でも同じ議論しているのは、横断的な政策課題、4ページの施策目標39ですね。「離島等の振興を図る」なんですけど、一応、人口を維持することを目標というか、ある程度、人口維持を目標とされているんだというのは分かるのですが、かなり厳しいかなというところで、日本も人口はこれから全体的に減っていくので、単に人口を維持するだけが目標なるかどうかという。これは、交流人口とか、観光客の数とか、もうちょっと

幅広に考えてもいいんじゃないという議論はあるかもしれないし、それから、ここでは奄美大島と小笠原諸島ですけど、離島によってもいろんな状況が違うので、例えば、活性化に即する離島と、申し訳ないけど、これから戦略的な撤退を考えていく。無人島にするのはまずいというのだったら、国有化するなり、自衛隊の駐屯基地にするなりすればいいということになると思うので、この辺りの離島についてもかなり政策的な見直しが必要んじゃないかなという気がします。これもたしか、以前、行政事業レビューの公開プロセスでも1回議論があったと思うのですが、取りあえず、私が気づいたところは以上です。

【上山座長】 ほかの方から、一旦、全員出させていただきます。もしすぐ出ないのだったら、若干のQ & Aで回答をお願いしたいと思います。

オンラインの方、どうですか。

【加藤委員】 加藤です。おはようございます。よろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 ありがとうございます。二つあります。

一つは、多分、多くの方はそう思われたんじゃないか。コロナの影響を判断されたという話があったと思うのですが、どういうふうに判断したのかがちょっと分かりにくいところがあるように感じました。最初に例として挙げていただいたのは、資料2 - 1の1ページ目にあったバリアフリーの話だったかと思います。業績指標10番ですかね。車両等のバリアフリー化というところで、黄色い色がついているやつはコロナを考慮したということを書いておられた気がしたのですが、よく分からなかったのは、例えば、これだと から は黄色なんですけど、 と は黄色がついてないのですね。何なのかなと見ると、旅客船と航空機のバリアフリー化はコロナの影響を受けてないと判断しているということなんですけど、どうしてそう判断されたのかというところの違いとかをもう少し合理的に説明いただけたりするのかな。影響を受けているような気もしないでもないで、その辺り、どういう考え方が判断されたのかが知りたいというのが一つ目です。

それから、二つ目は、これは資料1のほうなんですかね。7ページ目で全体的な傾向をお示しいただきました。特に、施策目標の評価結果を拝見すると、先ほどもちらっとお話があったとおり、「進展が大きくない」の割合が全体としては増えていて、評価がちょっと下がっている傾向にあるというお話だったように私は理解したのですが、これの理由が何なのかということについて、あまりまだコメントがされていない印象を持ちました。コロナについては十分考慮した上でこの結果が得られているのだとしたら、原因はコロナと呼んでい

いのか、何らかコロナが影響しているということなのか、少しこの辺りの評価結果の全体的な動きに対する理解というのを教えていただけるとありがたいです。

以上、二つです。

【上山座長】 今のは、回答をいただきましょうかね。特にコロナの扱いはもうちょっと書いたほうがいいと私も思うんですけど、どうでしょう。

【久保政策評価官】 例えば、バリアフリーのところの と がオレンジになっていないのはなぜかというところですが、こちらは個票を出してくる各局との調整の中でということにはなるのですけれども、下振れをしているものについては、理由はコロナということが出てくるのですが、この と についてはA評価ということで、改めてコロナの影響がどれほどあったのかというところまでの議論というのもしなくても、A評価で成績はいいということだったのでというところが一つあったかなというふうに思っているところです。

それから、資料1の7ページの下振れの原因ということでございますけれども、これ、コロナの影響につきましては、1件だけ救済をした事例というのを先ほど御紹介いたしました。その他につきましては、コロナの影響で下振れしたけれども、いろんな施策を打っているといったようなことが分かっているものであっても、今後の回復基調の見込みというのがはっきりしていないというところで、基本的には評価基準どおりの評価をしているということです。ですので、コロナについては、大きく救済をしたということでないという理解をしています。ただ、その結果、コロナの影響で数値がぐっと下がってしまっているものというのは多くあったかなというふうに思いまして、先ほど三つほど施策を紹介させていただきましたけれども、それ以外にもコロナの影響で下振れしたものが全体としては多かったというふうに考えてございます。そのほかにも、N評価になったものですか、差し替えた指標の成績がなかなか伸びていないといったものももちろん含まれてはいるのですが、大きな一つのトレンドとしては、やはりコロナによって実績値が下がっているところが下振れの原因の大きな一つになっているというふうに考えてございます。

コロナにつきましては、以上でございます。

【上山座長】 資料1の8ページ、9ページにコロナの話は書いているのだけど、個々の指標がコロナでどうなったのかというのだけ書いてあるんですね。多分、7ページの下側が非常に重要で、7ページの下半分を見ると、 と が結構多くなっているわけです。これは個々の指標について見るとコロナのせいでも悪くなった結果ということなんだけど、そういう総括的な分析が8ページに無いのですよね。8ページは、個々の施策目標の指標の推移だ

けについてコメントしていて、トータルの分析のところではコロナに言及してないんですね。だから、多分、8ページの(3)の上の総論みたいなのところに、結局、コロナは何だとかというのをもうちょっと書き足したほうがいいですね。

【久保政策評価官】 ありがとうございます。今の御指摘を踏まえまして、こちらのコロナにつきましての、下振れの原因の大きな部分であったところの分析を少し書き足したいというふうに思います。

【上山座長】 それから、さっきのオレンジをつける・つけない問題は、論理的に言うと、資料2-1はやっぱり問題があって、Aだけどコロナの影響を受けているものもあるので、これは、Bのうちコロナの影響があると思われるものとか何か、正確に言うとかそういうことなんですね。

【久保政策評価官】 そのとおりでございます。その辺、ちょっと整理をいたしまして、着色、もう一度確認をさせていただきたいと思います。

【上山座長】 コロナ関連で私もコメントがあるので、ここで入れちゃいますけど、この分厚い資料3について、この評価の作業の全体は個票の積み上げなので、個票でコロナをどう扱っているのかというのが非常に重要だと思う。指標102は非常に重要な指標で、というのは、さっきの施策の36番、海事産業活性化のところですけど、唯一、「目標に向かっていない」というふうになってしまったものですね。であると。しかも、それを構成する要素の一つの業績指標102がBであるということです。そして、資料3-1の292ページの真ん中辺りの記述、指標の動向というのがあります。それから、下のほうに課題の特定と今後の取組みの方向性があるが、この指標自体、初期値から右肩下がり下がっている。指標の動向の分析のところでは、コロナのせいでこうなっちゃいましたという書き方になっているけれども、一番下のところを見ると、我が国の造船業はそもそも規模が小さくとか、構造的な要因がありますみたいなことを書いている。なので、この指標がずっと下がっているのは、コロナの影響も若干あるけど、もともと右肩下がりじゃないかという感じがする。なので、コロナのウエートが何%かということをやわざわざ言う必要もないけど、指標の動向をコロナ中心で言うという書き方はおかしい。コロナがなくなっても、これは右肩下がりであり続ける可能性はかなりあり得ると思う。なので、目の前のコロナの話プラス、あと、言っているのは撤退事業者と人材不足の話ですけど、これも非常に構造的な問題なわけで、この辺も一回、トータルで見てどうだったのかという総括を個票のレベルでやっておいていただきたい。が唯一出てしまっている部分なので、個票は丁寧に精査しておいたほうが

いいと思います。

ほかの方、いかがですか。

【工藤委員】 オンライン参加の工藤ですが、関連して、よろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 今回のコロナに関する、加藤委員から最初に御指摘のあった点なんですが、やはりコロナということだけでいろいろと理由にするのは難しい点もあるのかなと思いました。ロジックとしては、コロナによって、例えば、社会的な、あるいは経済的な状況が変わったのか、それによって何が起こったのかというふうに、2段階に分けて考えないと、コロナの時期に何か達成できなかったけど、コロナのせいにしてしまうと、ロジックとして弱い点が幾つかあるかなと思いました。

ちょっと細かい話になってしまうので、今日はそういったこと一つ一つの指摘というよりは全体的な指摘かと思しますので、それにとどめさせていただきますが、具体的に申し上げますと、コロナといっても、いろいろな影響が様々な形で現れていますので、それぞれの要素について、何に影響を与えたことが結果的にコロナのせいで達成できなかったのかという形で分析していく必要があるかと思えます。といいますのも、外部要因という点では、例えば、国交省の今までのいろいろな政策評価の中で出てくるものとして、自然災害であるとか、自然環境による影響というのが割と外部環境の影響ということであるかと思えますが、その場合にも、例えば自然災害の程度や範囲によって影響は異なりますし、実際にそれが直接影響を与えたケースと間接的に何らかの形でその事業に影響を与えたケースでは分析手法は違っているのかなと思えます。確かに、コロナは時期が非常に長かったことと、全体的な影響が強いという意味では、最初の御説明、理解はできるのですけれども、物によってかなり、影響が直接だったのか、間接だったのか。また、どの程度、コロナによる影響が実際の指標達成に影響しているのか。性質がかなり違うものが混在しておりますので、そういうところの説明をやや詳しくする必要はあるかなというふうに感じました。ちょっと補足的な、先ほどの加藤委員の、ここの部分に付随する意見として、コメントさせていただきます。

私からは、以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございました。

ありますか、コメント。

【松田委員】 松田ですけれども、よろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【松田委員】 今の話の繰り返しになってしまって申し訳ないのですが、コロナについては私も非常に気になりまして、この先、コロナによる影響があったと言われているもの、コロナの時期に一時的に何か落ち込んで、これから戻るぞというような指標と、コロナによって状況が変わってしまったので、もう戻らないぞ、これはパーマネントに続く傾向なんだぞというようなものがあると思うんですね。ですので、指標について精査をしたほうがいいのではないかというのが1点です。

もう1点は、先ほど加藤先生もおっしゃられていたのですが、の「進展が大きくない」というのが増えているのは私も非常に気になりまして、そこはなぜなのか、そして、これからどうするのかというところは、もう少し掘り起こさないといけないのかなと思っております。

繰り返しになってしまうので、簡単ですが、以上です。

【上山座長】 じゃ、ちょっと事務局のほうから。

【久保政策評価官】 御指摘、ありがとうございます。先ほど座長から御指摘あったとおりの部分で、コロナだけの影響ではないんじゃないかという部分と、それから、それにコロナが合わさってしまっていて、ちょっと判然としないといいますが、両方の影響があるなというところは、船舶建造量の具体例で御指摘いただきましたけれども、確かに御指摘のとおりだなと思っております。特に、がついている施策につきましては、過去からの指標の推移ですとか、どれくらいコロナが影響したと言えるのかといったような点をもう少し書き加えていくということをやりたいと思っております。

それから、今回、評価が下振れしたもので、コロナ影響ということで書かせていただいたものにつきましては、割と直接的な影響が多いかなというふうには思っております。観光のようにコロナで外国人観光客がぱっといなくなってしまって、その結果、ドーンと指標が下がってしまっていると。指標自体が、外国人の観光客の数だとか、そういったものが入っているということになってきますと、それは直接影響しているといったようなものが割と多いかなと。あとは、間接的といいますか、バリアフリーなんかですと、事業者がコロナの影響を受けて非常に経営が苦しくなってしまったので、投資余力がなくなってしまって、整備がなかなか追いつかないと。間接だけれども、今の投資余力のなさの原因はコロナであるといったようなものもあったということではありますが、割と直接的に指標自体がコロナの影響をそのまま表すような指標になっているなというものも割とあったかなというふうには思

っております。でも、これも先ほどと同じで、どの程度影響したのか、コロナだけとは言えないんじゃないかというようなものももちろん入ってきているということでございますので、その辺、もう少し具体的に書き分けられる、整理できるところをやっていきたいというふうに思います。

それから、コロナが過ぎ去ってというか、最初、どーんと影響が来たけれども、元に戻るもの、戻らないものというのがあるだろうと考えておりますが、今、まさに回復途上の中でどこまで影響が出るかというところもまだ見極め切れてないところがいずれの施策においても見受けられると思っております。これはもう戻らないぞということになれば、一般的には指標の精査をしていくということが必要になるかと思えますし、その辺りは、それぞれの事情に合わせて判断していかなければいけない部分はどうしても出てきますので、原局ともよく話をしていきたいと思えます。

以上でございます。

【上山座長】 ほかの方はいかがでしょう。

田辺さん、どうぞ。

【田辺委員】 何点が、コメントでございます。一つは、政策レベルを見ると結果は割とはっきりしてしまっていて、「活力」のところは、活力なくなっちゃったというので、もう駄目よと。「暮らし・環境」のところは、できているものもあるけど、影響を受けたものもあって、中間的な状態で、にもかかわらず、「安全」のところは、いろいろあったけど、確実にやり遂げたという評価であって、個別の評価で見える全体像というのは、そうだなという感じは、個人的にはいたします。

ただ、分からないのは「活力」のところ、例えば観光は分かるわけです。そもそも、来るなということをやっちゃったので。あと、動くなということをやったので。問題は、国交省の中で扱っている市場の動きというのが、いま一つ分からないところです。例えば、住宅であるとか、不動産もそうですし、それから、自動車運送業みたいなものを見ると、動いているものもあれば、かなりしぼんじったものもあると。これ、国交省のマトーじゃないところを見ると、市場というのは、この時期、影響を全然受けてない、結構うまくいっているというものもあって、そこの分析というのは若干必要ではないかなあと思ったというのが1点目でございます。住宅は、賃貸とか、例えば都市の真ん中みたいなものを見ると、大分、撤退しちゃって戻ってこないみたいなのは分かるのですが、2020年と2021年は明らかにそういう需要がなかったのはそうなんだろうと思うのですが、2022年の段階

でそれがまだまだ影響を受けているというところは、住宅市場ってそういうものなのと言われれば、そういうものかもしれませんが、もう少し分析が欲しいなあと思った次第でございます。ただ、全体を見ると、個別の指標の設定というのは全体像を崩すようなものではなく、よくできているなあという感じがしたというところはございます。

2点目は、これはほかの省との比較の問題なんですけど、ほかの省はDXというのを前面に出しているのです。これって、ありていに言うと、いろんなものがこけたけど、DXが進んで代替されたみたいなのところの像をちょいちょいと見せているようなところがあるのですが、国交省の施策レベルになると11のところのICTだけになっちゃってありまして、ここは「目標達成」なので進んだのかなという感じはするのですが、他方、各施策以下のところのチェックアップの業績指標の全115とか、あと、こっちの中身みたいなを見ると、結構書いているわけですよ。施策の中で、ICTとかいう大きな、横断的なくくりじゃなくて、こういう施策の中でこういうものを入れてうまくいきましたという情報が結構出ているのですが、これを施策レベルに持っていったら、その情報が全く見えないというか、消えちゃっているなあという感じがありまして、それは若干もったいないという感じがあります。別出しが何かで、こういう形で国交省はコロナ禍においてDXを進めましたみたいなところというのを、そこまで作業をお願いするのは若干はばかれるかもしれませんが、ちょっと見せておいたほうがいいのかなあという感じがしないでもなかったということでございます。

以上、2点でございます。

【上山座長】 大串さん。

【大串委員】 ありがとうございます。私がちょっと思ったのは、黄色い網かけをしてあるところの説明として、部局が多分、自分たちで申請してきたということですかね。これはコロナな影響でこういう状態になっていますということで申請してきたものであって、こちらの部局で何らか、ここはあったのかなというふうな判断をやったものではなくて、申請されたものに基づいて仕分をされているという理解でよろしいでしょうかね。

【久保政策評価官】 最初は個票の中で各部局が自分たちの施策を分析して、何が原因でどうなったのかということを書いてきていますので、スタートとしてはそうだということではございますけれども、我々のほうで個票を見て、これは違うんじゃないかとか、ここはコロナの影響はなかったというようなことはやり取りをさせていただいて、ある程度、議論をしながら進めているといったことはございます。

【大串委員】 そうすると、ここの黄色の枠の説明の中は、部局が書いてきたから、それを載っけていますみたいなんですね。「コロナウイルス感染症の影響を受けたと記載のある指標」と書いてあるので、こちらでは判断しなくて、部局のほうから言ってきたので、それを記載しているのかなというふうに思ってしまうので、お互いのやり取りの中でということであれば、そこら辺りは少しそこが分かるようにしていただけたらいいかなというふうに思います。

実際に、資料2-1の1ページ目の施策目標8の業績指標20の水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体になった取組を実施した市町村の数とかは、コロナの影響を受けて進んでなかったんじゃないかな、いろんな取組が実施できなかったんじゃないかな、この期間ではできなかったんじゃないかなというようなものは網かけしてないというのがあるので、部局が申請してきたものだけを載せてあるというのだったら、向こうが申請してこなかったからそういうふうにしてあるのかなと最初は思ったんですけど、やり取りの中で一応精査をしていますと言われると、どうなのかなと思ったのでちょっと聞いてみたというのが一つあります。なので、お互いに議論をした中での判断ということで、こちらから持ちかけたもの、向こうは言ってきたけど、違うだろうというものは押し返しましたというのはあると思うんですけど、逆にこちらから、そうじゃないかというものに対してお聞きしたことがあったのかというのをお聞きしたいというのが1点。

あと、先ほど問題になった資料1の7ページのところで、単純にこれはどれくらい目標達成したかというような表が から で書かれて、そのパーセンテージが書かれてあるのですけれども、この中で、コロナの影響で評価が下がってしまったんじゃないかと思われるものも併記してもらえると分かりやすいかなと思いました。これは何も書いてなくて、そのまま評価で、次のページのところに一応詳しくは書いてあるのですけれども、字づらで書いてあると何個くらいどうだったのかというのがよく分からないので、表の一覧の中に埋め込んでいただくと、「進展が大きくない」の中にコロナの影響を受けたのは多分10くらいあったんだなと。そうすると、今回、格段に悪いものではないのだなというふうな判断ができるとか、そういう一覧性といいましょうか、見やすさというのも、ぜひお願いできればなと思いました。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。

ほかの方はありますか。

大体よろしいですかね。

いろんな御意見、ありがとうございました。お聞きした意見を総括すると、コロナの影響の扱いを、色分けとかだけじゃなくて、文章である程度記述したほうがいいと思いますね。というのは、今回はトータルで言うと前回より悪くなっているわけで、それはなぜなのかというところで、個票を見れば分かるというのは分かるのですが、結構、影響が出ている分野は出ているので、それを、総括的な形でいいから、例えば観光とか運輸量は減りましたとか、もうちょっと具体的に書く。コロナの影響は四つのパターンがあって、そのせいでのこのこうのと、あんまり言い訳がましくならない形で、客観的に分かる程度の具体性を持って書いていただく。

それから、私は資料2 - 2がちょっと気になる。毎回、このフォーマットだと思うのですが、今回特に、さっき佐藤さんがおっしゃった離島振興なんかもそうなんですけど、施策目標39の離島振興、「進展が大きくない」という文章が書いてある。それから、さっきの造船も、「造船の量が減った」ということが書いてなくて、海事産業を、国交省が、市場環境整備、活性化、人材の確保なんかをいろいろ頑張ったのに、「目標に向かっていない」と。この字づらだけを読むと、国交省が言われたことをやってないというふうになってしまう。指標にアウトカム指標のかなりマクロなものを使うから離島も造船もこういうことになってしまう。この紙だけ見ると、あたかも役所は何もやってないみたいに見えるという問題がある。この種の要約物の紙というものは、載せるかどうかも含めて扱いをよく考える。この評価書トータルとして、コロナのインパクトだとか、あるいは、役所はやっているけど、マクロの流れが激しいんだというのが分かるような注釈がある程度あったほうがいい。悪くなっているということはどういうことなんだという分析が必要なので、分析した結果、若干言い訳に聞こえるようなことも含めて、これについてはこう受け止めていますというのを書く必要がある。それを個票レベルでいろいろ書き出すと本当の言い訳になるので、総論のところであまり拾って、さっきの田辺先生のコメントなども非常に参考になると思うのですが、若干、総論的な記述量を今回は増やしたほうがいい。

あと、そもそも論ですけど、日本の造船の生産量とか、離島に住んでいる人の数とか、こういうものを、今後、機械的に評価に直結する指標として入れるのかどうかという、根本的な疑問を感じました。明らかに右肩下がりとか、明らかにトレンドがこうなっている中で頑張る人をサポートするというのが政策の役割で、全てを逆転させるみたいな設定は、多分難しい。そこら辺、表現の在り方にとどまらず、指標の選択というところも、次回以降、踏み

込んでもいい。いわゆる参考指標に落とすとかですね。造船はたしか、前は日本の国際シェアだったんですね。そのほうがはるかにいいと、私は思う。いろんな事情で生産量に変わっちゃったんですけど、そうすると右肩下がりが続いてしまうという矛盾が生じる。だったら、この指標をそもそも参考指標的なものに落とすとか、幾つか、そういう扱いをしたほうがいいものがある気がします。

そういう意味で、最後に1個気になったのが、資料2-2の施策目標14番、「公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する」となっているのですが、ここも「進展が大きくない」となっている。でも、データを見ると、明らかに実態は進展している。立てた目標ほどには行ってないという話なんだけど、これは意欲的に目標を立てた人が損をするというパターンになっちゃっている。特に、これは安全なので、何も知らない方がこれを読むと、日本は大丈夫なのか、日本の劣化が始まっているという誤解にもつながりかねない。資料2-2の扱いは、誤解を招かないように配慮がいてると思いました。

ほかの方、いかがですか。

じゃ、評価官のほうから、今後について、お願いします。

【久保政策評価官】 まず、コロナの扱いについて文章である程度記述をするというところでございます。こちらは、今、先生方の御指摘をいただいておりますので、私ども、もう少し詳しく分析をするということが必要かと考えておりますので、全体として言い訳がましにならない形で、分かる程度に具体的にというところに気をつけながら、分析をしていきたいというふうに思います。

それから、資料2-2の扱いということでございます。御指摘いただきまして、御指摘のとおりだなというふうに思いますので、個別の部分につきまして誤解が出ないようにということと、この表の扱い自体も、評価書の中に含めていくのかどうかということも含めて、検討させていただきたいと思います。

それから、下振れしたものににつきまして、コロナはコロナであるわけですが、全く何もやっていなかったわけではないというところ、きちんとやっていたけれども数字として出なかったというところを、これは、個別の指標にということではないですが、全体的に総括をするような形で、なぜ下振れしたのか、その間、適切にやっていることはやっていたといったようなことが書ければよりいいのかなと思っていますけれども、そういったことを総論としてまとめていくというところをやりたいと思います。

それから、指標で、下がっていくことが想定されやすいようなものを一つだけ主要指標にして、それだけで施策を評価するといったようなことになると全体が影響を受けるというのは、私も今回分析をして思っていたところでございます、そういったものは、現局とも相談をいたしまして、今後、指標のバランスの取り方といたしますか、やっていることが成果に出てくるような指標の考え方を工夫して参りたいと思っております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

委員の方、ほかに何か、追加の意見ありますか。

よろしいですか。

それでは、この議題については、以上ということにしたいと思います。

あとは事務局のほうで……。

【江川企画専門官】 上山座長、ありがとうございます。

本日いただいた御意見を踏まえまして、また、各局への事実確認や、今後公表されるデータなども踏まえまして、評価書や資料の修正を進めてまいります。

最後に、事務局から連絡がございます。本日の議事録につきましては、冒頭、御説明させていただきましておおり、後日、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省ホームページで公開させていただきますので、委員の皆様には御確認をお願いいたします。

また、本日配付の資料について、郵送を希望される委員の方につきましては、そのまま机上に置いておいていただければと思います。後日、事務局のほうから郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして、第56回国土交通省政策評価会を終了いたします。本日は、お忙しい中、御出席いただきまして、ありがとうございました。

傍聴の方々におかれましては、これにて退室のほど、お願いいたします。

評価委員の皆様におかれましては、引き続き、懇談会への参加をお願いいたします。