

Enterprise Architectureについて

～ EAの策定・管理体制と評価～

平成16年1月19日

経済産業省 村上敬亮

EA導入の目的と背景

- II投資管理市場で起きている変化について。II投資管理の全体像について
- EAとは。EAのフレームワーク。EA成果物の全体像
- 参照モデル、EA導入手順、EAプロセス

EAの策定方法

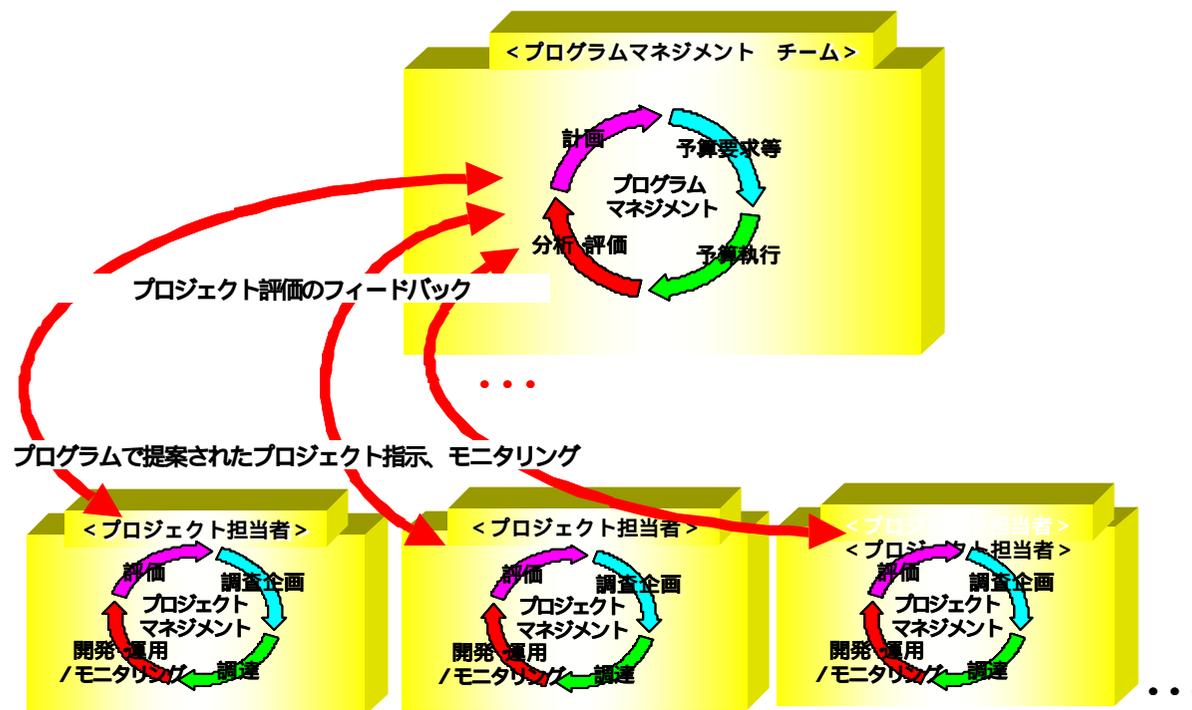
- 業務・システムの概要と最適化の方向性
- 各体系の成果物の作成方法
- 参照モデル、個別調達案件への反映方法

EAの策定・管理体制と評価

- プログラム管理とプロジェクト管理
- CEO、CIO、CIO補佐官、業務部門長それぞれの役割
- 政策評価、行政評価

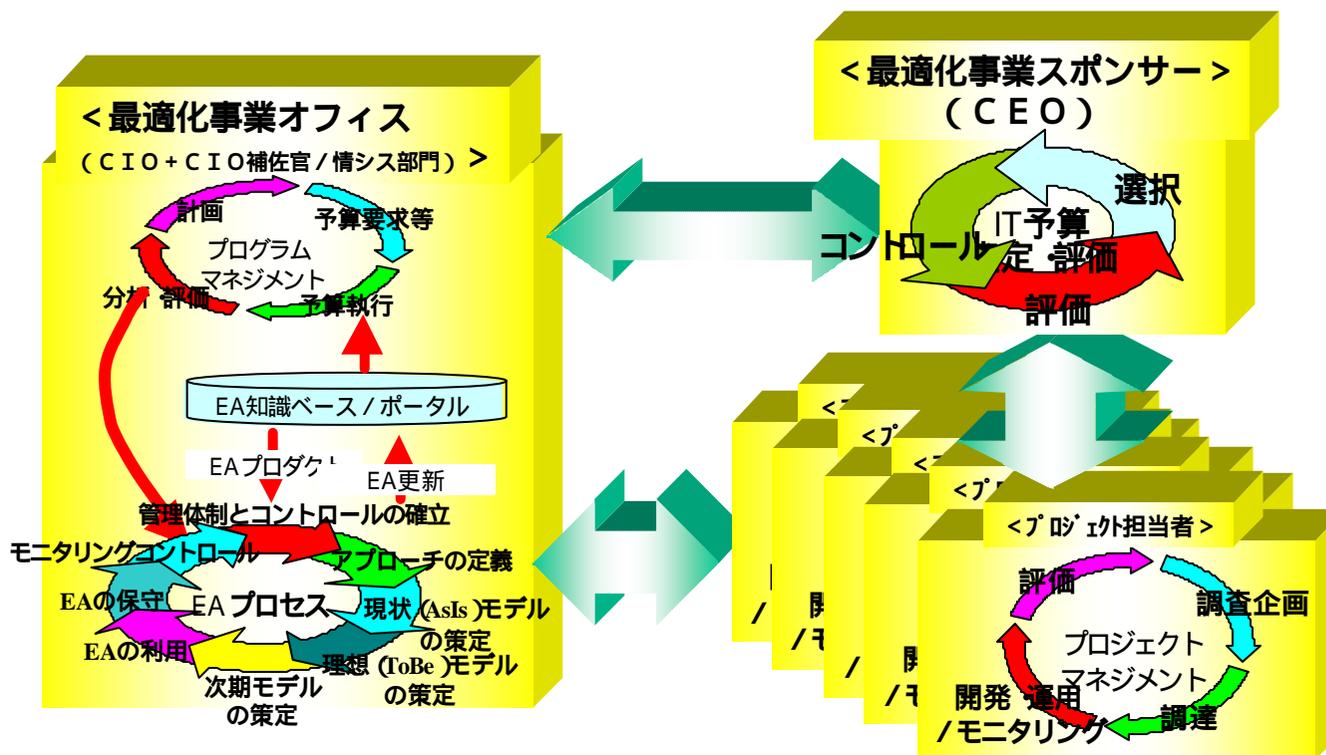
プロジェクト管理とプログラム管理

- EAに基づき組織全体で行う IT投資のプログラム管理と、それを踏まえて個別に進められるプロジェクト管理とが、明確に使い分けられなければならない。



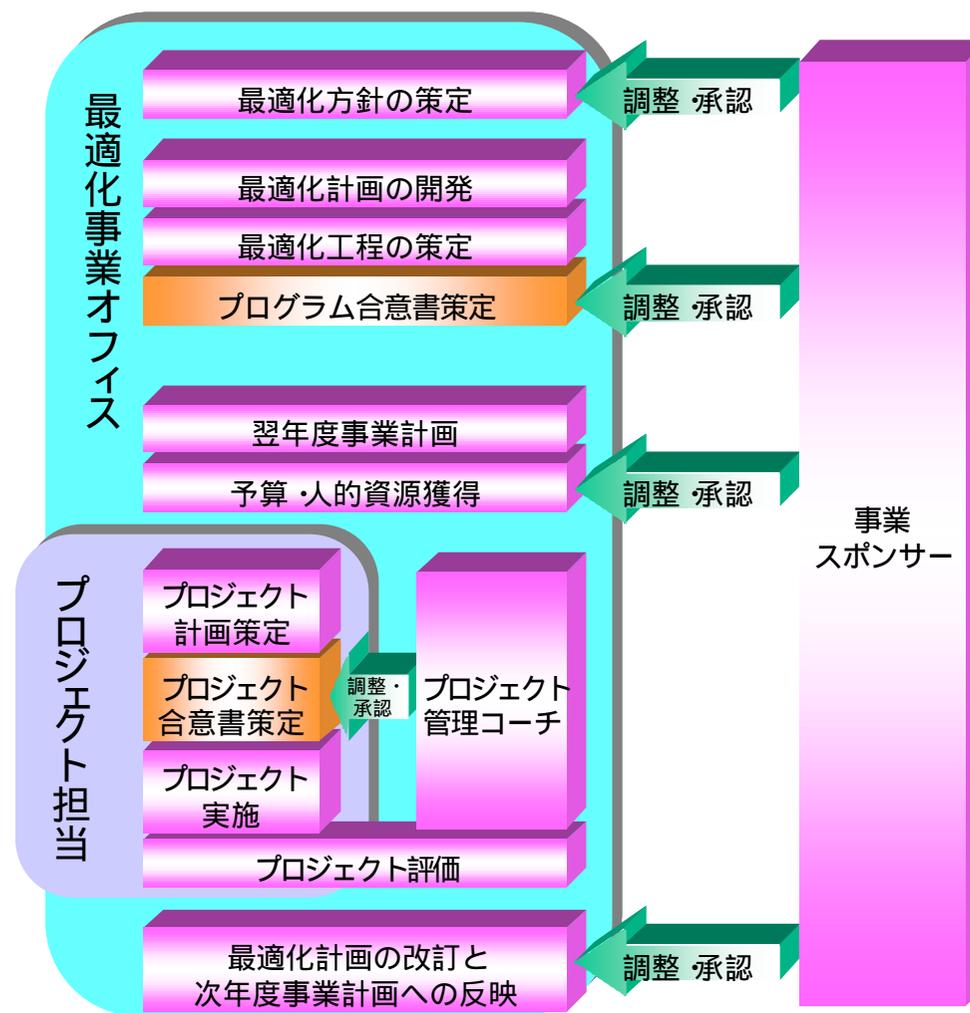
プロジェクト管理とプログラム管理

- CEOは予算等の査定と評価を、CIO以下CIO補佐官及び情報システム企画部門が全体のプログラム管理を、実際にシステムを導入する個別の現場がプロジェクト管理をそれぞれ担う



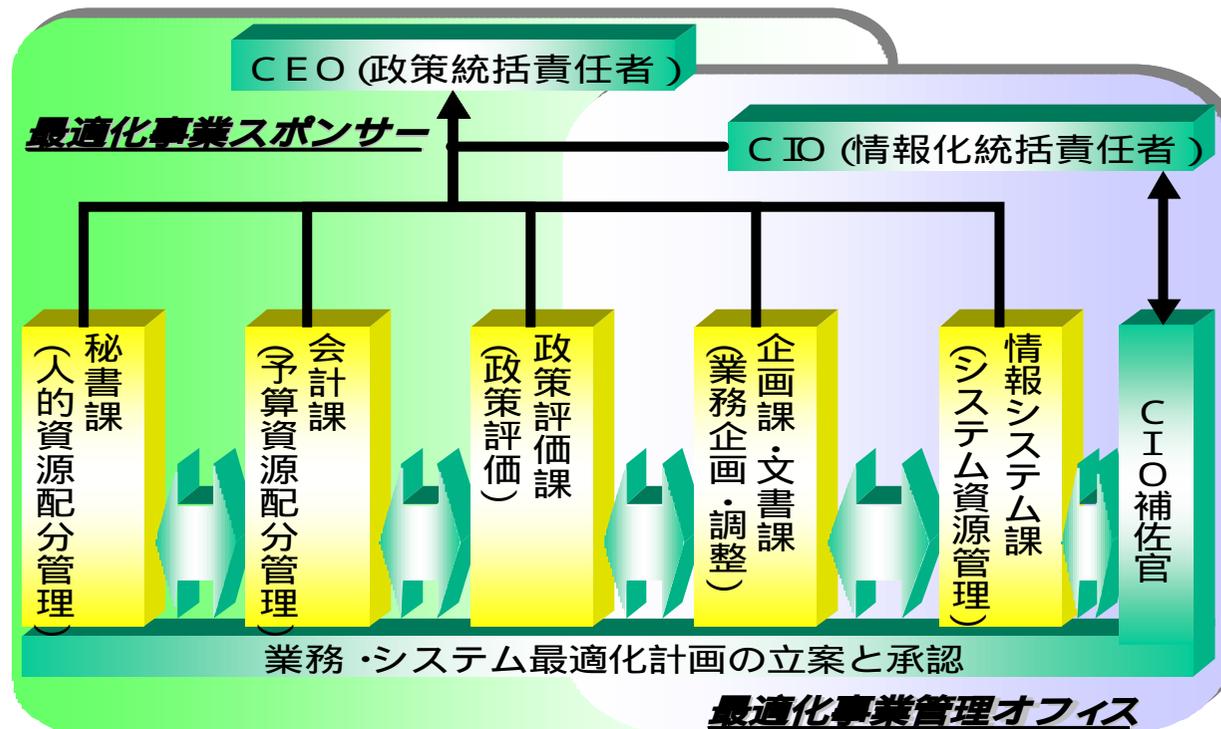
プロジェクト管理とプログラム管理 の実際

- **事業スポンサー (IT投資管理)**は、最適化事業管理オフィスに対して、資源配分を事実上決定する節目となる段階で、調整・承認を行う
- **最適化事業管理オフィス「プログラム管理」**は、スポンサーから承認された資源と計画の範囲内で、個別に実行するプロジェクトを選定し、必要な資源を配分する。
- **プロジェクト担当「プロジェクト管理」**は、最適化事業管理オフィスのコーチの下、具体的な個別システムの開発を行う



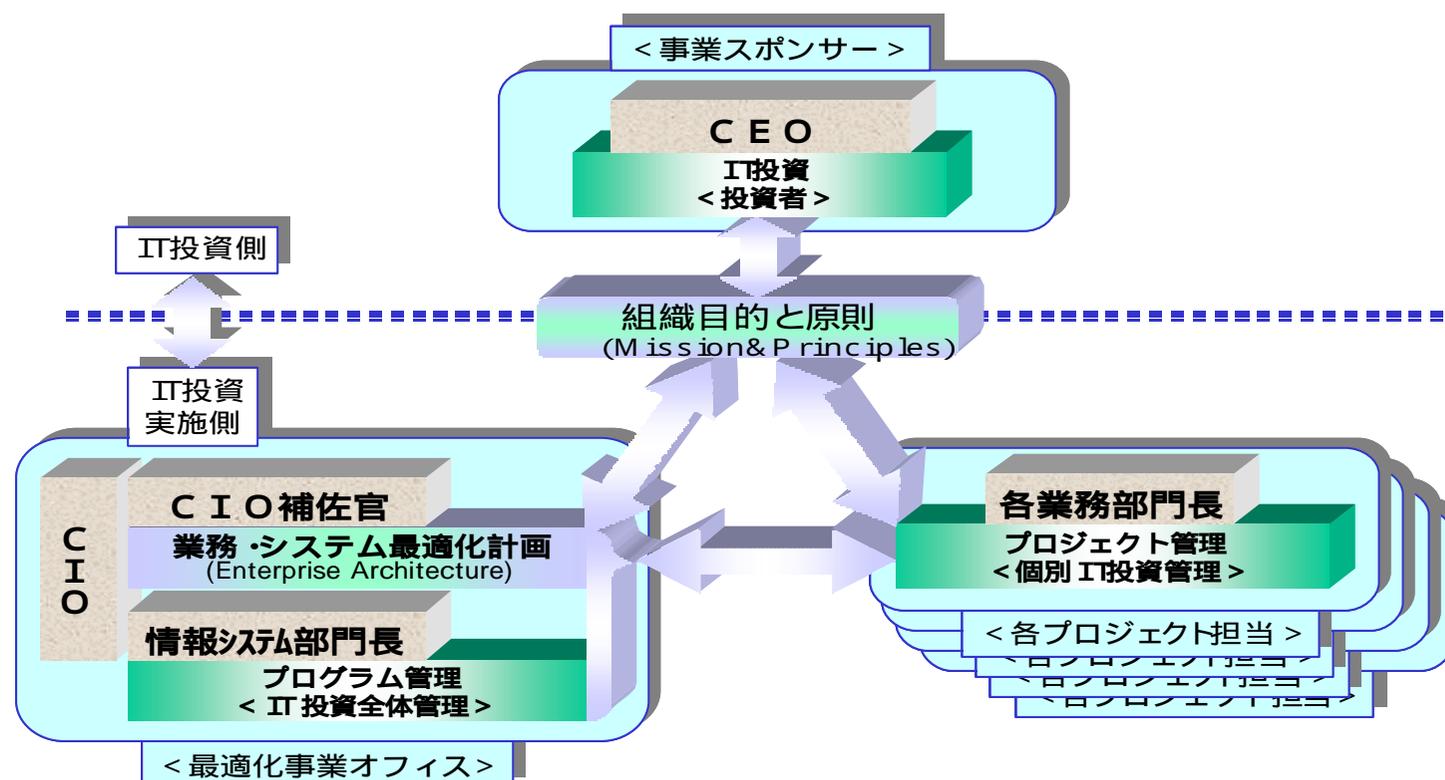
プログラム管理側の体制

- CEO側 (最適化スポンサー) の体制と、プログラム管理側 (最適化事業管理オフィス) の体制は、明確に区分しに↓ことが多く、各府省で体制に工夫が必要である。



CEO、CIOと各業務部門長

- CEOは業務、システム双方の最終オーナーとして、CIOはシステムの側面から業務を設計・管理する責任者として、業務部門長はそれぞれのプロジェクトの責任者として、3者がEA導入の前提となる組織目的と原則を共有して全体の改善に取り組む。
- CIO補佐官は、その改善の道しるべとなるEAの策定と管理に責任を持つ。



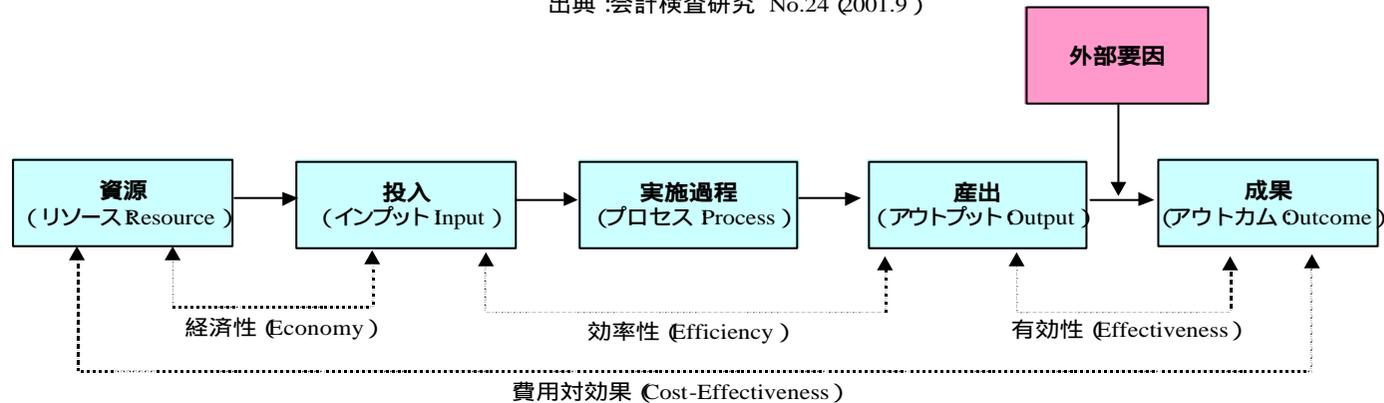
CIO補佐官の役割と能力、採用方法

- CIO補佐官は、EAの策定・利用の事実上のリーダーであると同時に、情報システム部門長を補佐して、現場のプロジェクト管理の支援も含めたプログラム管理を実践する役割を担う。情報システムの調達管理の専門家となる。
- こうした業務を実践するため、CIO補佐官候補者には、以下のような能力が求められる。
 - ITの技術はもとより、業務自体の改革や合理化にも通じている。
 - 情報システムに落とした際に技術的に生じる課題を的確に予測できる能力を持つ
 - 政府が推奨する共通の方法論を修得している
- CIO補佐官の採用方法には、
 - 出身企業を辞め、若しくは、官民交流法などにより公務員として就任する場合
 - 所属企業の身分を絶たずに、出向の形で就任する場合
 - 所属企業における身分を切らずに役務提供契約に基づいて担当する場合
- 後2者の方法によりCIO補佐官となる場合には、所属企業に対して、一部受注制限がかかる場合もあるので注意が必要である。

政策評価、行政評価

- IT投資効果は、IT単独だけで評価することは出来ない。業績測定参照モデルが用意する政策評価指標から適切なモノを選びつつ、EAの理想 (ToBe) モデルで内生化された行政手続に従って、業績効果そのものを測定することが必要である。
- 一般的には、次のような考え方で評価が行われる。

出典 : 会計検査研究 No.24 (2001.9)



(注)

インプット : 行政サービスを生み出すために資源を投入すること (建設国債・道路特定財源を財源とする予算の執行など)

プロセス : 行政活動 (新道路整備五ヵ年計画の策定、用地買収交渉、予算要求、道路整備請負契約の締結、道路の位置指定など)

アウトプット : 行政活動によって生み出される行政サービス (国道の拡幅、高速道路の延長、都道府県道の新設など)

アウトカム : 行政サービスが国民生活及び社会経済にもたらす効果 (渋滞の解消による平均走行速度の増大、交通事故死者数の減少、騒音の低下など)

外部要因 : アウトカムに影響を及ぼすアウトプット以外の要因 (鉄道・空港施設建設に伴う道路利用者の減少 (プラス要因)、マイカーの普及に伴う道路利用者の増加(マイナス要因))

()は道路行政における例