

資料 1

道路関係業務の執行のあり方改革本部

最終報告書

平成20年4月17日

目 次

決 意

I. 道路関係公益法人の改革について

《道路関係公益法人に対する支出・契約の現状》

《改革の方針について》

- (1) 道路関係公益法人に対する契約方式の適正化
- (2) 道路関係公益法人に対する支出の削減
- (3) 業務・組織形態の見直し
- (4) 役員数・総人件費の抑制等
- (5) 情報公開の徹底
- (6) 内部留保の適正化
- (7) 福利厚生費支出等の適正化

《今後の取組について》

II. 地方整備局等における支出の改革について

《支出の総点検の概要について》

《改革の方針について》

- (1) 広報広聴経費の適正化
- (2) 職員の福利厚生等のための経費の適正化
- (3) 車両・車両管理委託の見直し
- (4) 宿舍の計画的削減
- (5) 業務管理等の適正化
- (6) 上記以外の物品等の購入の適正化
- (7) 事務所等における支出手続の厳格化

結 び

平成20年4月17日

道路関係業務の執行のあり方改革本部 最終報告書

決 意

本最終報告書の取りまとめに当たって、冒頭に、国土交通大臣としての私の決意を申し上げます。

我が国の道路整備は、道路特定財源という安定的な財源を得たことにより、大きく進展し、経済社会を支える基盤として、社会経済の発展に大きく寄与してきたことは言うまでもありません。

それから半世紀が経過し、我が国をとりまく環境は大きく変化しつつあります。経済のグローバル化が進展する一方、我が国は少子高齢化が急速に進み、人口減少社会に突入しています。道路整備としても、国際競争力の強化や地域の自立・活性化の観点など、対応すべき課題は依然として山積しています。

こうした認識に立ち、国土交通省としては、人口減少や道路ストックの更新投資が本格化するまでの今後10年間を対象として、今後の具体的な道路整備の姿を分かり易く示した中期計画の案を作成し、その実施のために必要な財源として揮発油税等の暫定税率の維持と、特定財源制度の堅持等を内容とする関連法案を国会に提出し、一日も早い成立をお願いしているところです。

そうした中で、道路関係業務の執行に関する種々の支出に対して、国会、マスコミ等の場において数々の問題点が指摘され、国民の皆様の疑念や不快の念を招いたことについて、極めて遺憾であり、率直にお詫び申し上げます。道路整備に対する信頼を損ねたことは、誠に残念であり、早急に国民の皆様の信頼の回復に努めなければなりません。

道路特定財源は、自動車ユーザーの皆様に、道路整備のための負担を求めることについて、ご理解頂いた上で成り立っている制度です。負担をしていただく方々が、その用途について、十分に納得したものでなければ制度が成り立ちません。預かった税金を使う以上、当該支出は、道路整備事業を遂行するために必要不可欠なものであるのか、効果が十分に発揮されるものであるのか、また、支出額として適正なものであるのか、といったコスト意識を当然にもって執行すべきものですが、その点が不十分であったと反省せざるを得ません。国民目線からみれば、行き過ぎた支出や無駄があったと言わざるを得ないものが含まれていました。

私は、これまで国会等の場において、指摘された事項に対し、改めるべきと思うものは躊躇無く改めることとしますと述べてきました。2月22日設置したこの改革本部においても、平井副大臣を筆頭に、副大臣、政務官が中心となって国民目線に立った総点検、改革方針を検討すべく指示をしてきたところです。

また検討に際しては、内閣総理大臣からの指示を踏まえ、外部有識者のご意見をもとに、政治主導で精力的に検討を重ねてきたところです。去る3月7日には道路特定財源

の支出に関わる公益法人のうち、(財) 駐車場整備推進機構など4法人について先行的に改革の方針を決定したところです。

今般、更に検討を進め、以下の通り改革の方針を決定いたしました。国土交通省としては、今後、この方針に基づき業務のより一層の厳正な執行に全力をあげて取り組むことが課せられた使命です。私自身先頭に立って、副大臣、政務官と一致協力して、国民の不信を払拭し、信頼の回復が図られるよう努めてまいります。

1. 道路関係公益法人の改革について

《道路関係公益法人に対する支出・契約の現状》

<支出の現状>

1. 平成18年度において、道路整備特別会計（平成20年度からは社会資本整備事業特別会計道路整備勘定。以下「道路特会」という。）から一件当たり500万円以上の支出があった国土交通省所管の公益法人（道路関係公益法人：50法人）に対する平成18年度における道路特会からの支出の総額は、約673億円である。

業務の内容による内訳としては、

- ① 工事の監督補助など業務の補助を行うものが 約426億円（63.3%）、
 - ② 業務に関するデータの収集・管理等が 約54億円（8.0%）、
 - ③ 調査研究（現場業務と直接関わらないもの）が 約194億円（28.8%）
- などとなっている。

2. 国土交通省所管の公益法人に対しては、上記1.のほか、道路特定財源を活用して一般会計からも支出が行われている。

3. 平成18年度の道路関係公益法人に対する支出総額約673億円のうち、約635億円（対象法人数47：約94%）が特命随意契約による支出となっている。

<契約の適正化に向けたこれまでの取組>

公益法人に対する随意契約については、平成19年10月30日の内閣総理大臣からの指示を踏まえ、同年12月26日に、

- ① 実績要件の緩和等による応募要件の見直しや、要件設定における民間の参加可能者数の確認（特に建設弘済会関係業務は原則10社以上）など、民間参入の拡大を図るための見直し
- ② 従来の公募方式から、複数の者に企画書等の提出を求め、その内容を審査する企画競争などの競争性の高い契約方式への移行
- ③ 第三者機関の監視対象として従来の工事等に係る契約に加え、物品・役務に係る

契約についても対象とするとともに、特に1社しか応募のなかった契約に対する重点的な監視

等を内容とする改革措置をとりまとめ、平成20年1月より実施している。

《改革の方針について》

以下の方針は、平成18年度において道路特会から一件当たり500万円以上の支出があった50の国土交通省所管の公益法人（以下「道路関係公益法人」という。）についてのものである。

（1）道路関係公益法人に対する契約方式の適正化

現在、改革措置の実施状況について、契約方式、民間事業者の応募状況等に関するフォローアップ調査を行っているところである。この結果も踏まえ、平成20年度からは、これまで道路関係公益法人に随意契約で行われてきた業務について、原則として競争性の高い契約方式により実施するとともに、民間事業者との競争あるいは公益法人間も含めた競争が促されるような方策を講ずる。

また、今後、第三者機関のチェック等を受けながら、発注計画の事前公表、民間事業者への業務説明や要件設定等に関する意見招請の充実等、民間参入を一層促進するための環境整備を進めていくこととする。

さらに、契約方式、価格などの入札経過に関する情報や業務の具体的内容などの情報について、一覧性のある情報開示に努める。

（2）道路関係公益法人に対する支出の削減

（【 】内は平成18年度の実績額に当てはめた場合の削減額）

<道路特会からの支出の見直し>

1. 道路関係公益法人への支出については、道路特会から支出を行う必要性をゼロベースで見直した上で、できるものは平成20年度から、

- ① 業務の見直しによる一部公益法人への支出の取り止め 【約18億円】
- ② 調査研究業務、行政の補助業務等に関し、民間企業の参入可能となるものについては、分離発注するなど民間移行の促進

【約230億円】

③ 業務内容の徹底的な見直し等によるコスト削減 【約40億円】
を行う。 【合計 約288億円、約43%】

加えて、これまでの特命随意契約を、原則として企画競争方式など競争性の高い契約方式とし、かつ多数の民間企業が参加できるように発注計画の公表等の環境整備を行い、競争による民間企業の参入を促進することとすること（特命随意契約率94%→4%）により、平成22年度までに半減以上の大胆な削減を目指すものとする。

さらに、下記（３）の業務・組織形態の見直しにより道路関係公益法人が大幅に削減されることにより、道路関係公益法人への支出とされる額は、大幅な削減となる。

<発注の適正化のための取組>

2. 上記1. の措置の実施に際し、

1) 民間企業において実施可能な業務の分離発注のためのガイドラインの策定や、業務の品質確保のための審査体制の強化等の取組を推進する。

2) 平成20年度からは、

① 事前に、調達方式等について、第三者機関において確認するとともに、発注計画を公表することとする。事後には、業務成績評定を行い、それ以降の入札時の企業評価に反映する。

② また、特命随意契約によらざるを得ない場合においても、類似業務の諸経費調査等を踏まえ、その金額について徹底した精査を行う。

③ さらに、再委託率の上限を設定することとし、当該公益法人からの再委託の状況について厳格に確認することとする。

などの措置を講ずることとする。

<道路特会からの支出を受ける法人に対する措置>

3. また、当該公益法人（（3）1. ③により道路特会からの支出を取り止める法人を除く。）においても、受託業務の適正な実施を確保するため、弁護士等外部の専門家による業務監査などの外部チェックの仕組みを導入する。そのためのガイドラインを平成20年度に速やかに作成し、対象法人においてこれに沿って平成21年度から実施するよう要請する。

（3）業務・組織形態の見直し

1. 道路関係公益法人においては、上記（2）の考え方に基づき、道路特会からの支出の削減、効率化を図ることにより、自ずから公益法人自身において、道路特会への依存からの脱却が求められ、組織のあり方を含めた見直しが行われるものと考えられる。

一方で、公益法人については早急に改革すべしとの国民の声を踏まえ、3月7日に、（財）駐車場整備推進機構の平成21年度中の解散など先行的に4法人の改革方針を決定したところである。

さらに、今後は、技術開発、調査研究、行政補助、情報処理など各法人の業務内容を考慮しつつ、以下に掲げる方針の下、平成22年度中に、できるものは平成20年度から、組織形態の見直しを図ることを、関係法人に要請する。併せて、平成20年度中に本方針に沿った具体的なプログラムを策定することも要請する。

① 公益法人として行う必要性が低下した業務を実施する法人の解散【計3法人】

（財）駐車場整備推進機構（平成20年度に法人で方針を決定、平成21年度中

に清算完了)

(財) 道路開発振興センター(平成20年度に法人で方針を決定、平成21年度より新規事業を停止)

(財) 道路経済研究所(平成20年度に法人で方針を決定、平成21年度中に清算完了)

② 業務をスリム化した上で統合を行う法人【4法人→2法人】(平成20年度に各法人で方針を決定、平成21年度中に統合完了)

(財) 海洋架橋・橋梁調査会と(財) 道路保全技術センター

・海峡横断プロジェクト調査は実施しない 等

・(財) 道路保全技術センターの「MACHIシステム」のうちデータの収集・入力等を分離発注 等

(財) 道路環境研究所と(財) 道路空間高度化推進機構

③ 業務の見直しにより道路特会からの支出を取り止める法人【計15法人】(平成20年度から実施)

(社) 国際建設技術協会、(財) 河川情報センター、

(財) 自動車検査登録情報協会、(財) 全国建設研修センター、

(財) ツール・ド・北海道協会、(財) 都市緑化基金、(財) 日本不動産研究所、

(財) 北海道地域総合振興機構、(財) 民間都市開発推進機構、

(社) 国土政策研究会、(社) 道路緑化保全協会、(社) 日本道路建設業協会、

(社) 広島県トラック協会、(社) 北海道オートリゾートネットワーク協会、

(社) 街づくり区画整理協会

④ 株式会社化を視野に入れ非公益法人化する法人【計10法人】

建設弘済会(8法人)、(財) 公共用地補償機構、(社) 九州地方計画協会

これら10法人については、株式会社化も視野に入れて非公益法人化(一般法人化を含む。)することとし、平成20年度の各法人における総会等でその旨決定する。その後具体的検討・作業を進め、平成22年度中に移行を完了する。

なお、建設弘済会の行っている駐車場事業については、法人の組織の見直しに併せ、撤退する。

⑤ 一般法人化する法人【計4法人】(平成20年度に各法人で方針を決定、平成22年度中に移行を完了)

(財) 計量計画研究所、(財) 先端建設技術センター、(財) 道路管理センター、

(社) 交通工学研究会

2. 上記1. ①から⑤までの見直しにより、引き続き道路特会からの支出を受ける道路関係公益法人(50法人)は16法人となる。

なお、これら16法人の組織形態についても、本年12月から実施される公益法人改革の中で、公益認定基準等を勘案しつつ、検討されることになる。

(4) 役員数・総人件費の抑制等

道路特会からの支出のあり方に関する様々な指摘を踏まえ、道路関係公益法人((3)1. ③により道路特会からの支出を取り止める法人を除く。以下(5)から(7)までにおいて同じ。)について、以下に掲げる方針に沿って、平成21年度までに役員数及び役員給与の抑制等を図るよう要請する。

① 定年制の導入

国家公務員出身の役員の在任は、65歳までとする。ただし、理事長その他これに相当する職にある者又は副理事長その他これに相当する職にある者については、70歳に達するまでとすることができることとする。

なお、当該役員の知識及び経験が法人の業務運営上特に必要であると大臣が認める場合には、この限りではないものとする。

② 役員の給与水準の抑制

60歳を超えて在任する場合の国家公務員出身の役員の給与については、各法人の事業規模、財政事情等を踏まえつつ、社会的な理解が得られるよう、3割～5割等の大幅な削減を行う。

③ 役員数の抑制

各法人の規模等も勘案しつつ、道路関係公益法人については、全体として常勤の理事数の総数を少なくとも2割削減するとともに、非常勤の理事を含めた総理事数を、原則として、財団法人では15名以内、社団法人では20名以内とする。ただし、法人の業務の性格上特段の事情がある場合等には、これによらないことができる。

これにより、道路関係公益法人全体として、総理事数を約3割削減する。

④ 役員の兼職の解消

道路関係公益法人間での国家公務員出身の役員の兼職は全て解消する。

(5) 情報公開の徹底

公益法人に関する情報公開については、従来より役員名簿や財務諸表等の公表を行ってきたところである。しかしながら、今後は、特に道路関係公益法人の役員報酬や退職金について、平成20年度に規程の策定・公表を行うとともに、上記(4)②の抑制措置による国家公務員出身の役員の本給についても理事長その他これに相当する職にある者が定め、公表を行うことにより透明性の向上を図り、社会的な理解を得るよう要請する。

(6) 内部留保の適正化

いわゆる内部留保に関しては、公益法人の設立許可及び指導監督基準の運用指針（平成8年12月19日公益法人等の指導監督等に関する関係閣僚会議幹事会申合せ）により「30%程度以下であることが望ましい」とされている。

道路関係公益法人については、30%の基準にこだわらず徹底的な見直しを行うこととし、必要以上の内部留保や基金については、必要に応じ定款等の変更を行い、国に寄付する等、真に公益的な目的に活用する。このため、速やかに内部留保について精査し、対象法人において平成21年度までに国への寄付等を実施するよう要請する。

(7) 福利厚生費支出等の適正化

公益法人の管理費に関しては、公益法人の設立許可及び指導監督基準（平成8年9月20日閣議決定）により、総支出に占める割合が「可能な限り2分の1以下とすること」とされている。道路関係公益法人においては全てがこの基準を満たしているが、一部の法人の福利厚生費支出（職員旅行への支出、職員の親睦団体への支出）に関して、社会的な常識に照らして不適切な事例が見られたことから、道路関係公益法人において、以下に掲げる方針に沿って、平成20年度に国への寄付等を実施するよう要請する。

① 今後の福利厚生費支出に関しては、

イ 職員旅行への支出は、旅行費用の5割以内で、かつ、年間1人1万円を限度とする。

ロ 職員の親睦団体への支出は取りやめる。

② 過去5年間（平成15年度から平成19年度まで）の職員旅行又は職員の親睦団体に係る費用のうち法人負担分が5割を超える額については、役員及び管理職が法人に自主的に返還する。

③ 上記②により法人に返還された額については、国への寄付等を実施し、真に公益的な目的に活用する。

また、道路関係公益法人において、業務の適正化を図るため、研修の実施など職員の倫理意識の向上のための取組や、不適切な業務執行に関する通報を受けて迅速に対応する仕組みの整備について、平成20年度に実施するよう要請する。

《今後の取組について》

今回は、限られた時間の中での検討であったため、50の道路関係公益法人を対象として支出の徹底的な検証、組織形態の見直し等を行ったものである。もとより道路関係公益法人以外の公益法人でも、例えば、道路特定財源を活用した一般会計からの支出対象となっているものもあり、これらの中で、道路関係公益法人と同様の課題を抱えている法人については今回示した改革の方向に沿った見直しが行われるべきものである。

具体的な措置については、今後実施される政府全体の集中点検の中で、あるいは当改革本部での継続課題として結論を得るものとする。

II. 地方整備局等における支出の改革について

《支出の総点検の概要について》

平成18年度において、道路特会から支出された各種経費を対象として、調査を実施した。その調査結果を踏まえ、特に、国会審議等を通じて指摘がなされた「広報広聴のための経費」、「職員の福利厚生等のための経費」、「車両の購入及び車両管理委託費」、「宿舍費」等の支出について、今後、無駄を一切省くとの観点から総点検を実施した。

今後、以下の改革の方針に従って、各経費において平成20年度より順次実施を図ることとする。

さらに、支出の適正化を図るため、支出関係担当職員について、研修の実施など職員の倫理意識の向上のための取組を進めるとともに、公益通報制度等を活用し、不適切な支出等についての情報を随時受け止め、是正改善を図っていくこととする。

《改革の方針について》

(1) 広報広聴経費の適正化

- 平成18年度の広報広聴経費の支出総額は、約98億円であり、その内訳は、
 - 道路事業・道路行政に関する広告啓発活動、事務所のホームページ・事業概要パンフレットの作成、開通式典など道路事業・道路行政に直接の関わりのあるもの 約69億円
 - シンポジウム等の開催、道路ふれあい月間に関連するイベントなど道路事業・道路行政との関わりを確認する必要があるもの 約25億円
 - ミュージカル、道の資料館など国民の目線から見て不適切なもの 約4億円である。
- また、広報広聴経費は、広報の内容等に応じて、事業費、道路調査費、工事諸費といった複数の費目に分かれて支出しており、全体としての支出がわかりにくい実態がある。

<広報広聴経費の削減>

- 広報広聴経費については、以下の方針の下に個々の支出の必要性を十分精査し、少なくとも半分は削減することを目指す。

【平成18年度実績に当てはめた場合、約49億円減】

- ミュージカル、道の資料館など国民の目線から見て不適切な広報広聴については、今後支出しない。
- その他の広報は、その内容の厳格なチェックを行った上で、それに要する費用も十分に精査し、高額とならないよう適正な金額で実施する。そのため、支出の

目安となる基準を作成する。

【支出の目安となる基準の考え方】

- イ 道路事業・道路行政との関わりを確認する必要があるものについては、広報内容を厳格にチェックし、道路事業等との関係が薄いものについては支出しない。
- ロ 事務所のHPや事業概要の作成、開通式典などの各事務所に共通する定型的な広報に要する費用については、内容を精査するとともに、平均的なコストを勘案し、一定の上限額を設定することなどにより、経費全体を3割削減する。
- ハ 広告・啓発活動に要する経費については、パンフレットの制作・購入部数や広告媒体の活用が過大と考えられることから、効果と費用を精査し、経費全体として半減するなどの削減率を設定する。

<広報広聴経費の透明性を高めるため取組>

- 4. 広報広聴に係る支出については、以下の取組により支出内容の透明化を図る。
 - ① 広報の目的や内容に相応しい予算費目の中で支出をするよう、関係省庁と調整の上、共通の基準を作成する。
 - ② 支出したものについては、決算と併せて、契約名、広報の具体的内容及び支出費目をHPで公表し、広報広聴のための支出がどの予算費目からいくら支出されたのか、一覧性をもって明らかにする。

(2) 職員の福利厚生等のための経費の適正化

- 1. 平成18年度の職員の福利厚生等のための支出は、健康診断及び永年勤続等表彰のための支出を除き、総額約3,136万円であった。
- 2. 平成17年3月28日に、レクリエーション用具の購入については、一部又は特定の職員のためのものや、マッサージチェアなど国民の批判を招くようなものは購入しないこととしており、それに該当する支出はみられなかった。
- 3. 平成18年度の支出の内訳は、
 - ① 日常的に必要な掃除機等の生活用品的なもの 約1,885万円、
 - ② 救急時などに必要な医薬品類 約861万円、
 - ③ 執務環境を整えるための加湿器等 約290万円、
 - ④ レクリエーション用具等の経費 約15万円などであった。
- 4. 今般、道路特会からは、レクリエーション経費及び運動・健康器具の購入について

は、一切支出しないことを既に方針として決定しているが、平成18年度において、それに該当するものは、約15万円であった（運動・健康器具の購入は無し）。

5. 支出内容は、概ね妥当なものであったが、コーヒーマーカーやコーヒーマーカー用カップのように、業務上の必要性からは、公費で購入するよりも職員が私費で共同して購入すればよいと考えられるもの（約5万円）が含まれていた。

このような職員が私費で共同して購入すべきようなものについては、今後支出をしないこととする。

(3) 車両・車両管理委託の見直し

1. 連絡用車両（いわゆる3, 5, 7ナンバーのセダン又はステーションワゴンタイプ）の台数（1,426台）は、管理延長、事業費及び利用状況（走行距離）を比較衡量の上、効率的な運行を行うとの観点から、今後3年間で約2割（連絡用約300台）を削減し、仕様は小型自動車（2,000cc以下）とする。また、マイクロバス（85台）は全廃する。
2. 上記1.による車両台数の削減、仕様の小型化等に伴い、車両管理委託費は削減される。さらに、今後、代替交通機関の活用や職員による運転範囲の拡大等を進め、車両管理委託費（82億円。巡回パトロール車、災害対策車704台を含む。）のさらなる削減を検討する。

(4) 宿舎の計画的削減

1. 平成20年1月24日現在、道路特会において現に保有する宿舎は、7,941戸であるが、既定の移転・再配置計画により、計1,119戸を平成27年度までに計画的に廃止することとしている（平成19年6月決定）。
2. 宿舎については、広域的な人事異動への対応、災害・事故等における早期参集の必要性等を考慮し、一定戸数が必要であるが、宿舎の利用状況等を踏まえ、既に廃止対象となっている1,119戸を含む約1,600戸（現有宿舎の約2割）について、早急に関係機関と調整を行い、今後5年間で可能なものから順次廃止及び売却を進める。
3. 宿舎の建設については、平成20年2月以降、新規着工を凍結しているところであるが、今後、宿舎の戸数増につながる新たな宿舎の建設は行わない。また、老朽化した宿舎等の建て替えについては、関係機関と調整し、未入居率の改善、保有宿舎の縮減を図りつつ、その他の宿舎への集約・統合化を進めた上で、真に必要なものに限定する。

(5) 業務管理等の適正化

1. 地方整備局においては、一部に長時間の時間外勤務が恒常化し、それに伴い深夜帰宅のために連日タクシー使用をしている実態がみられるところであり、公費の効率的な使用のあり方、職員の業務管理のあり方、健康管理のあり方からの問題点が指摘されているところである。

また、タクシー乗車券の使用基準については、全国的に統一化されていないため、関係書類の保存期間などについてもバラツキがみられている。

<適正な勤務時間管理の徹底>

2. 職員に対する業務管理のあり方、健康管理のあり方、さらには公費の効率的な使用のあり方の観点も踏まえ、超過勤務の縮減をはじめ適正な勤務時間管理を徹底するための統一的な運用方針を定めることとする。

具体的には、管理職員による事前・事後の時間外勤務の把握を徹底するとともに、超過勤務時間が一定の基準を上回る場合には勤務状況や健康状況等の確認を徹底するなど、超過勤務の抑制に資する統一的なルールを作成する。

<タクシー使用の適正化>

3. タクシー使用について、公費の効率的な使用の観点から、適正化を図るため、タクシー乗車券の使用基準の統一化、管理の適正化、関係書類の保存期間を明定し、各地方整備局等宛てに通知した。(平成20年3月28日)

今後、深夜勤務に伴うタクシー使用等の適正化を図るため、超過勤務の縮減と併せて、新たな使用基準に基づき運用の徹底を図る。

(6) 上記以外の物品等の購入の適正化

1. 平成18年度において、広報広聴経費、職員の福利厚生等のための経費、及び一般的に業務に使用すると考えられる机、いす等を除き、書籍、物品等の購入に対する総点検の結果は以下のとおりである。

<公益法人等からの書籍等の購入の適正化>

2. 公益法人等が発行又は編集する書籍等の購入実績は、約1億6千万円であり、その内訳は、

- ① 書籍が約7,409万円(265種類)であり、主たるものは、道路工事、道路管理等の執務参考書であった。
- ② パンフレット、ポスター、グッズ等は、広報目的で購入しているものであり、総額約6,779万円であった。その内容は、
イ 道路事業・道路行政に直接関係するもの(例:特殊車両通行に関するパンフレット、道路事業PRポスター等) 約2,589万円

ロ 道路事業・道路行政との関係を確認する必要があるもの（例：道の日イベント等の関連グッズ等） 約4,190万円

であった。

3. これらのうち、書籍等の中には、「道路時刻表」、「道路手帳」等のように、執務上必ずしも必要不可欠とまでは言えないものもあり、これについては今後購入しないこととする。

他の書籍等については、その種類に応じ必要性を精査し、必要とされる部数を厳正に判断して購入することとする。

4. 広報目的で購入しているパンフレット等については、広報広聴経費の支出の目安の基準に従うこととする。

<物品等の購入>

5. 物品等の購入の支出総額は約158億円であった。その内訳は、

- ① 物品（備品・消耗品） 約99億円、
- ② レンタル・リース関係 約59億円

であり、概ね妥当な支出であったが、今後は、物品及びレンタル・リース関係の支出について一層の効率化を図るとともに、透明性を高めるため、決算の時期に併せて、本省、各地方整備局等及び各事務所等において、物品等の名称、契約日、支出金額及び支出費目を明らかにした書類を閲覧に供することとする。

(7) 事務所等における支出手続の厳格化

1. 現在、事務所長等は、役務の委託、物品の購入等について、予定価格が1,600万円以上の工所用機械・車両等の購入などを除き、金額の制限なく、契約できるとなっている。このような支出手続の適正化を図るため、平成20年5月1日を目途に、以下の措置を講ずる。

<事務所長等の決裁権限の見直し>

2. 今後、契約実態、受注事業者の負担等を勘案しながら、それぞれの契約類型ごとに事務所長等の決裁権限の上限を設定する。

- ① 広報広聴関係を含む役務に係る契約 1,700万円未満に限定
- ② 車両管理に係る契約 1億円未満に限定
- ③ 物品購入に係る契約 1,000万円未満に限定

<地方整備局本局等の関与の強化>

3. 事務所長等に契約権限が残る役務の委託及び物品の購入に係る契約のうち、次のも

のについては、地方整備局本局等の承認を得ることとする。また、これらの契約については、決算時期と合わせて、契約名、支出の具体的内容及び支出費目をHPで公表し、支出内容の透明化を図る。

- ① 広報広聴関係に係る契約のうち、予定価格が500万円以上のもの並びに道路事業及び道路行政との関係を確認する必要がある広報広聴に分類されるもの
- ② 連絡用車両の購入及び車両管理業務（法定点検等における修繕を除く。）に係る契約

結 び

今回の報告書は、今国会における審議等を踏まえ、道路関係業務の執行のあり方に関する改革の方針をとりまとめたものである。もとより、今回の報告書によって、道路関係業務の改革が終わるものではない。

今後、今回の報告書の内容が着実かつ迅速に実行に移され、また、不断のフォローアップが必要であることは当然である。さらには、今後新しく提起される諸問題についても、的確に対応していくことが必要である。

このため、本改革本部は存置するとともに、本改革について、監察官による特別監察等の対象とすることとし、その結果を本改革本部に報告する等により、道路関係業務の執行について不断の監視を継続していくこととする。

平成20年4月17日

道路関係業務の改革方針について (改革本部最終報告書の概要)

I 道路関係公益法人の改革について

道路関係公益法人：平成18年度において、道路整備特別会計から一件当たり500万円以上の支出があった国土交通省所管の公益法人（50法人）

1 道路関係公益法人に対する契約方式の適正化

昨年の総理指示を踏まえ、平成20年度からは、随意契約で行われてきた業務は、より競争性の高い契約方式により実施。【特命随意契約率94%→4%】

今後、第三者機関のチェック等を受け、発注計画の事前公表など民間参入を一層促進するための環境を整備。

2 道路関係公益法人に対する支出の削減【平成18年度 約673億円】

(1) 道路特会から道路関係公益法人への支出を、次の方針によりゼロベースで見直し。

① 業務の見直しによる公益法人への支出の取り止め

・海峡横断プロジェクト調査は実施しない等 【▲約18億円】

② 民間企業の参入可能な業務を分離発注するなどの民間移行の促進

・(財)道路保全技術センターの「MICHISYSTEM」のうちデータの収集・入力等を分離発注等 【▲約230億円】

③ コスト縮減 【▲約40億円】

・業務内容の徹底的な見直し等

④ 上記措置【合計▲約288億円、約43%】に加え、これまでの特命随意契約を企画競争など競争性の高い契約方式とし、かつ多数の民間企業が参加可能となる環境整備等により民間企業の参入を促進。

⇒ 平成20年度から実施し、平成22年度までに半減以上の大胆な削減を目指す。

⇒ また、後述3の道路関係公益法人の業務・組織形態の見直しにより、道路関係公益法人が大幅に削減されることにより、道路関係公益法人への支出額は、さらに大幅な削減。

(2) 公益法人に対する発注については、残る特命随意契約に係る徹底した精査、再委託率の上限の設定などによる厳格な確認等。(平成20年度から実施)

- (3) 公益法人においても、受託業務について外部専門家によるチェックの仕組みを平成21年度から導入するよう要請。(平成20年度速やかに外部チェックのガイドラインを作成)

3 道路関係公益法人の業務・組織形態の見直し

道路特会からの支出の削減により、公益法人自らにおいて組織を見直し。各法人の業務内容を考慮しつつ、以下に掲げる方針の下、平成20年度から実施し、平成22年度中に業務・組織形態の見直しを完了することを、公益法人に要請。

併せて、平成20年度中に本方針に沿った具体的なプログラムを策定することを各公益法人に要請。

- | | |
|---------------------------------|----------------|
| ① 公益法人として行う必要性が低下した業務を実施する法人の解散 | 【計3法人】 |
| ② 業務をスリム化した上で統合を行う法人 | 【4法人→2法人 残2法人】 |
| ③ 業務の見直しにより道路特会から支出を取り止める法人 | 【計15法人】 |
| ④ 株式会社化を視野に入れ非公益法人化する法人 | 【計10法人】 |
| ⑤ 一般法人化する法人 | 【計4法人】 |

⇒ ①～⑤までの見直しにより、引き続き道路特会から支出を受ける道路関係公益法人(50法人)は16法人となる。

なお、これら16法人については、本年12月から実施される公益法人改革の中で、公益認定基準等を勘案しつつ、組織形態の検討を実施。

4 役員数・総人件費の抑制等

今回整理した道路関係公益法人については、以下に掲げる方針に沿って、平成21年度までに役員数及び役員給与の抑制等を図るよう要請。

- ① 国家公務員出身の役員の在任は、65歳まで。(理事長等については70歳まで延長可)
- ② 60歳を超えて在任する場合の国家公務員出身の役員の給与は、各法人の事業規模、財政事情等を踏まえつつ、社会的な理解が得られるよう、3割～5割等の大幅な削減。
- ③ 全体として常勤の理事数の総数を少なくとも2割削減するとともに、非常勤を含めた総理事数は原則として財団15名以内、社団20名以内とし、道路関係公益法人全体として総理事数を約3割削減。
- ④ 道路関係公益法人間での国家公務員出身の役員の兼職は全て解消。

5 情報公開の徹底

4②の社会的理解が得られるよう、役員報酬や退職金について規程の策定・公表を行うとともに、国家公務員出身の役員の本給についても理事長が定め公表を行うよう要請。(平成20年度より実施)

6 内部留保の適正化

内部留保は、30%の基準にこだわらず徹底的な見直しを行い、必要以上の内部留保や基金は、平成21年度までに国への寄付等を実施するよう要請。(平成20年度速やかに内部留保を精査)

7 福利厚生費支出等の適正化

職員旅行への支出は、旅行費用の5割以内で、かつ、年間1人1万円を限度とし、親睦団体への支出は取り止めるよう要請。

過去5年間の職員旅行又は親睦団体に係る費用のうち法人負担分が5割を超える額については役員及び管理職が法人に自主的に返還。返還金は、平成20年度に国への寄付等を実施するよう要請。

II 地方整備局等における支出の改革について

業務上の必要性を徹底的に検証し、無駄を一切省くとの視点から総点検。以下の措置については、平成20年度より順次実施。

1 広報広聴経費の適正化【平成18年度支出総額 約98億円】

広報広聴経費については、以下の方針の下に平成20年度から半減することを目指す。また、広報広聴のための支出については、決算期に支出内容等をHPで公表するなど透明性向上。

- ① ミュージカル、道の資料館など国民の目線から見て不適切なものは今後支出せず。
- ② その他広報活動については、必要性を厳格にチェックし、その費用を十分に精査し、高額とならないよう適正な金額で実施。そのための基準を作成。
 - ・ ホームページの作成や開通式典など定型的な広報に要する経費は、3割削減。
 - ・ 広告・啓発活動に要する経費については、半減。

2 職員の福利厚生等のための経費の適正化

レクリエーション経費(平成18年度 約15万円)及びマッサージチェア

など運動・健康器具の購入（平成18年度 実績なし）には、道路特会から今後一切支出せず。

3 車両・宿舍の計画的削減

- (1) 車両運行の効率性を高めるため、道路特会が保有する連絡用車両（平成18年度末1,426台）の台数を、今後3年間で約2割（▲約300台）削減。その結果、車両管理委託費（平成18年度約82億円）を削減。
- (2) 道路特会の宿舍（平成20年1月24日現在 7,941戸）は、災害時等の早期参集の必要性等を考慮した上で、利用状況等を踏まえ、今後5年間で現有宿舍の約2割（約1,600戸）について、廃止及び売却を進める。また、今後、戸数増につながる新たな宿舍の建設は行わず。

4 業務管理等の適正化

タクシー使用について、公費の効率的使用の観点から、適正化を図るため、平成20年4月1日より、タクシー乗車券の使用基準を統一化。今後、深夜勤務に伴うタクシー使用等の適正化を図るため、時間外勤務の縮減と併せて、運用を徹底。

5 事務所等における支出手続の厳格化

- (1) 事務所長等の決裁権限について、契約実態、受注事業者の負担等を勘案し、契約類型ごとに上限額を設定。（平成20年5月1日より実施）
 - ① 広報広聴関係を含む役務に係る契約 1,700万円未満に限定
 - ② 車両管理に係る契約 1億円未満に限定
 - ③ 物品購入に係る契約 1,000万円未満に限定
- (2) 事務所長等に契約権限が残るものについても、以下の契約については、地方整備局本局等の承認を得ることとし、決算期に支出内容等についてHPで公表。
 - ① 広報広聴関係に係る契約のうち、予定価格が500万円以上のもの等
 - ② 連絡用車両の購入及び車両管理業務に係る契約

結 び

今後、不断のフォローアップと新しく提起される諸問題について、的確に対応していくため、本改革本部は存置するとともに、本改革について、監察官による特別監察等の対象とする。その結果を本改革本部に報告する等により、道路関係業務の執行について不断の監視を継続していくこととする。

道路関係公益法人(50法人)に対する支出の削減

【支出合計 673億円】

I 支出の削減

- ①. 支出のとりやめ……▲18億円
- ②. 分離発注や民間企業等を想定した発注条件等の変更によるもの……▲230億円
- ③. コスト縮減……………▲40億円

I. 合計288億円
(43%減)

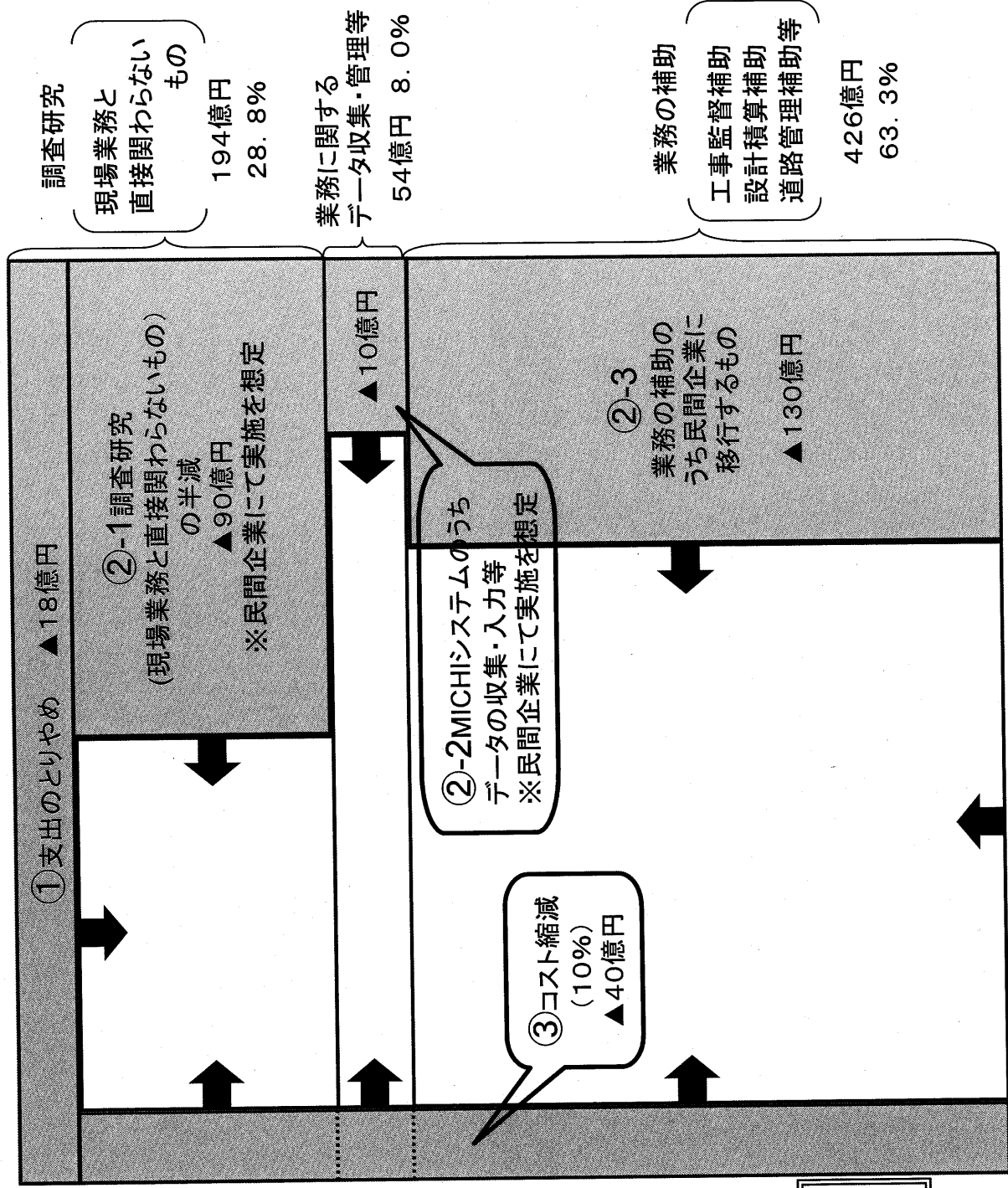
II 民間企業との競争による縮減

……▲α億円

(概ね3年(H22年度)以内)

I. II 合計
半減以上の大幅な削減を目指す

III 業務・組織形態の見直しによる道路関係公益法人の大幅な削減により、更に大幅な削減となる。



※国土交通省所管法人に対して、道路整備特別会計より1件あたり500万円以上を支出したものを整理(H18ベース)

道路関係公益法人（50法人）の業務・組織形態の見直し

検討中の業務・組織形態	道路関係公益法人（50法人）
①公益法人として行う必要性が低下した業務を実施する法人の解散・廃止【3法人】	(財) 駐車場整備推進機構、(財) 道路経済研究所 (H20年度に各法人で方針を決定、H21年度中に清算完了) (財) 道路開発振興センター (H20年度に法人で方針を決定、H21年度より新規事業を停止)
②業務をスリム化した上で統合を行う法人【4法人→2法人】	(財) 道路保全技術センター + (財) 海洋架橋・橋梁調査会 (H20年度に各法人で方針を決定、H21年度中に統合完了) (財) 道路空間高度化推進機構 + (財) 道路環境研究所
③業務の見直しにより道路特会から支出を取り止める法人【15法人】	(財) 河川情報センター (財) 自動車検査登録情報協会 (財) 全国建設研修センター (財) ツル・ド・北海道協会 (財) 都市緑化基金研究所 (財) 日本不動産地域総合推進機構 (財) 北海道都市開発推進機構 (財) 民間補償機構 (財) 公共用地建設協会 (社) 東北建設弘済会 (社) 関東建設弘済会 (社) 北陸建設弘済会 (社) 中部建設弘済会 (財) 計量計画研究所 (財) 先端建設技術センター
④株式会社化も視野に入れ非公益法人化する法人【10法人】	(社) 近畿建設協会 (社) 中国建設弘済会 (社) 四国建設弘済会 (社) 九州建設弘済会 (社) 九州地方計画協会 (H20年度の各法人における総会等で決定し、H22年度中に移行を完了)
⑤一般法人化する法人【4法人】	(財) 道路管理センター (社) 交通工学研究会 (H20年度に各法人で方針を決定、H22年度中に移行を完了)
①～⑤	50 → 16 法人
存続【16法人】	(財) 経済調査会 (財) 建設物価調査会 (財) 土木研究センター (財) 日本気象協会 (財) 日本建設情報総合センター (財) 海洋架橋・橋梁調査会 (財) 道路空間高度化推進機構 + (財) 道路環境研究所 ②と重複 (社) 建設電気技術協会 (社) 日本建設機械化協会 (社) 日本交通計画協会 (社) 雪センター (社) 建設情報センター

「道路関係業務の執行のあり方改革本部」 外部有識者の意見概要

外部有識者の意見	改革本部最終報告書
<p>【随意契約の見直しの徹底】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年確実に随意契約で仕事が取れるということがおかしい。他の民間と競争させるべき。 ・その際、入札条件が重要であり、第三者委員会の監視が必要。 ・入札の透明性・競争性の向上を図る結果として、公益法人数の半減が出てくる。 <p>【民間参入の環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間への説明会の開催や民間での人材育成など、民間参入のための環境整備が必要。競争に当たっては、質の確保が重要。 <p>【入札契約における情報開示】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・問題は、情報開示やアクセスの容易性、一覽性が不十分なところにあるのではないか。 <p>【随意契約のチェック】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・随意契約については、第三者委員会のチェックを受けるべき。 	<p><u>I. 道路関係公益法人の改革について</u></p> <p>(1) 道路関係公益法人に対する契約方式の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・随意契約の改革措置を平成 20 年 1 月より実施 ・第三者機関のチェック等を受けながら、発注計画の事前公表、業務説明や要件設定等に関する意見招請の充実等、民間参入を一層促進するための環境整備を推進 <p>・契約方式などの入札経過に関する情報や業務の具体的内容などの情報について、一覽性のある情報開示に努力</p>
	<p>(2) 道路関係公益法人に対する支出の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前に調達方式等について第三者機関にて確認 ・特命随意契約によらざるを得ない場合においても、類似業務の諸経費調査等を踏まえ、その金額について徹底した精査

<p>【成果物のチェック】</p> <ul style="list-style-type: none"> 税金を使って調査したものの成果物については公表することが必要。それが事後のチェックにつながる。 <p>【外部チェックの導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公益法人の業務執行について、外部チェックの仕組みを導入すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 事後には業務成績評定を行い、以降の入札時の企業評価に反映 受託業務の適正な実施を確保するため、弁護士等外部の専門家による業務監査などの外部チェックの仕組みを導入
<p>【道路関係公益法人の業務・組織形態の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> 合併や統合により、数は減っても組織や会計の実態は変わらないのであれば、改革とはいえない。 役目を終えた法人もあれば、民間との競争で今後も生き残っていける法人もある。そのあたりの整理が必要。 国からの支出の適正化により法人が淘汰されるのが合理的。 	<p>(3) 業務・組織形態の見直し (意見を踏まえて、今後検討作業を実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場整備推進機構に加え、道路開発振興センター、道路経済研究所は解散 建設弘済会等 10 法人について、株式会社化も視野に入られて非公益法人化 道路特会からの支出の削減、効率化により、自ずから公益法人自身において、組織の見直し
<p>【駐車場整備推進機構】</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間への売却を考えると、採算が悪い駐車場は買い手が無い。 民間企業は事業リスクを見て割引率を高く設定しているので、評価が低くなる。 	<p>(意見を踏まえて、今後検討作業を実施)</p>
<p>【道路保全技術センター】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路保全技術センターについては業務を半減させるだけで意味がない。組織自体をいかに縮小させるのが課題。 	<p>(意見を踏まえて、今後検討作業を実施)</p>
<p>【株式会社化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一括営業譲渡できる会社が見つかるか。円滑にいくのは一般社団法人 	<p>(意見を踏まえて、今後検討作業を実施)</p>

<p>化。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・株式会社化に当たっては、将来の収支予測が必要。 ・利益優先であれば株式会社化、公益事業も行うのであれば一般法人化、どちらがよいとは言いにくい。 	<p>(4) 役員数・総人件費の抑制等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国家公務員出身の役員の在任は65歳まで ・60歳を超えて在任する場合の国家公務員出身の役員の給与は、3割～5割等の大幅な削減
<p>【役員の年齢】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間で70歳、80歳になっても役員をやっているのは創業者くらい。年齢制限、任期制限を設けるべき。 <p>【役員報酬の引き下げ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・役員報酬が高いことは問題。 ・50代は現給を保証するが、60歳以降下げっていくという考え方は、民間の常識としてはおかしくない。 ・適正に働いているなら支払うべき。単純に下げればいいというものではない。 <p>【役員数の削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理事長の責任は重大で、非常勤は考えられない。 ・非常勤理事として各法人の理事を兼務していることは、民間では考えられない。常勤理事数自体は多くない。 ・事業規模に比べて理事の数が多すぎる。兼務が多いのも気になる。 	<p>(5) 情報公開の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路関係公益法人間での国家公務員出身の役員の兼職は全て解消 ・全体として常勤の理事数の総数を少なくとも2割削減 ・非常勤の理事を含めた総理事数を、原則として、財団は15名以内、社団は20名以内。総理事数を約3割削減
<p>【給与水準の比較】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・給与水準・退職金は民間の実態と比較する必要がある。 ・民間では退職金を廃止する傾向にあり、比較には注意が必要。 	<p>(5) 情報公開の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・役員報酬や退職金の規程を策定・公表

<p>【職員旅行への支出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法人負担が5割未満で、3万円程度か。一定の上限を設ける必要がある。 ・公益法人において、福利厚生費の支出の基準、考え方を整理する必要がある。 ・遡って返還させるのは、私的流用ならともかく、いかななものか。 <p>【公益法人における倫理意識の向上や通報窓口の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公益法人においても、倫理の向上、通報窓口の設置が必要 	<p>(7) 福利厚生費支出等の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員旅行への支出は、旅行費用の5割以内で、かつ年間1人1万円以内を限度 ・親睦団体への支出は取りやめ ・法人負担分の超過額は役員及び管理職が法人に自主的に返還 <p>・職員の倫理意識向上のための取組や不適切な業務執行に関する通報を受けて迅速に対応する仕組みの整備</p>
<p>【倫理意識の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・抜本的に見直すなら倫理の向上が必要 <p>【通報窓口の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内部の不適切な事例が上がってくる通報窓口の設置が必要。外部にも窓口が必要。 <p>【広報広聴経費】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本当に半額にすることが可能か。 <p>【事務所長の権限】</p>	<p>II. 地方整備局等における支出の改革について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支出の適正化を図るため、研修の実施など職員の倫理意識の向上のための取組を推進 ・公益通報制度等を活用し、不適切な支出等の情報を随時受け止め、是正改善 <p>(1) 広報広聴経費の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミュージカル等国民の目線から見ても不適切な広報については今後支出せず ・その他については、内容の厳格なチェックを行った上で、費用も十分に精査し、適正な金額で実施 ・支出の目安となる基準の作成 ・これらを通じて、広報広聴経費は、少なくとも半分は削減することを目指す <p>(8) 事務所等における支出手続の厳格化</p>

・金額の設定が高すぎる気がする。

・事務所長等の決裁権限について、広報は1700万円、車両管理は1億円、物品購入は1000万円の上限設定
・事務所長等に決裁権限が残るものについても、一定のものについて地方整備局本局等の承認を得る

配付資料の訂正等

- 本日（4月17日）開催された「第3回道路関係業務の執行のあり方改革本部」において配布した資料中、「(財)道路空間高度化推進機構」とあるのは「(財)道路空間高度化機構」の誤りです。