

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会

第7回基本問題小委員会

平成19年4月23日

【深澤政策企画官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第7回基本問題小委員会を開催させていただきたいと思っております。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

議事次第、配付資料一覧、配席図のほか、本日は、資料1から9と、参考資料の1と2と資料を用意させていただいております。

本日は、おくれていらっしゃる委員もいらっしゃいますけれども、12名の皆様にご出席いただいております、委員の過半数に達して定足数を満たしている、有効に会議が成立しておりますことをご報告させていただきます。

委員のご紹介につきましては、委員名簿と配席図の配付をもってかえさせていただきたいと思っております。

まず、議事に先立ちまして、総合政策局長の宿利からあいさつを申し上げます。

【宿利総合政策局長】 おはようございます。

本日はお忙しい中、第7回基本問題小委員会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

さて、前回2月15日に第6回の小委員会を開催いたしましたけれども、その折には、今回の新しい重点計画に向けて、関係の分科会などで審議しております状況についてご報告して、いろいろご審議をいただいたところであります。また、3月22日には基本問題小委員会の懇談会というスタイルで、今、官邸を中心に議論されております、アジア・ゲートウェイ構想について状況の報告をし、また、皆様方にご議論をいただいたところであります。いずれも、先般いただきましたご意見を踏まえた検討を進めているところであります。

本日は、主に3つのテーマについてご審議いただきたいと思いますと思っております。

1つが、重点目標の議論が、この検討の1つの大きなポイントでありますけれども、その中で、次期計画におきまして新たに取り上げる必要があると考えている項目につきましてご議論いただきたいと思いますと考えております。

2点目が、指標の関係でありますけれども、指標をより国民が身近に変化、改善を感じることができるような指標にしていきたいと思っているわけでありましたが、この点についてご議論、ご審議を賜ればと思っております。

3点目でありますけれども、これは新しい法律の中で、事業を効果的かつ効率的に実施するための措置を定めることになっておりまして、この点につきまして、第3番目の審議事項としてご議論いただければと考えております。

いずれにいたしましても、6月のまとめに向けまして議論を加速させていきたいと思っておりますので、本日もまた、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【深澤政策企画官】 それでは、以降の議事につきましては、金本委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【金本委員長】 それでは、早速でございますが、始めさせていただきます。

報告及び質疑に、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲと3つございますが、まず、Ⅰの次期重点計画において新たに重点目標として取り上げる必要があると考えている事項というのをお願いいたします。①で今後の維持管理・更新の進め方について、②のICTの利活用によるイノベーションの推進と社会資本整備における対応というのがございます。説明をよろしくお願いいたします。

【石井政策課長】 政策課長の石井でございます。

それでは、まず、お手元の資料2という縦紙のペーパーをごらんください。今日、ご審議いただく点が多々ありますので、そのスコープをきちっと明確にしたいということでご準備いたしました。

第7回基本問題小委員会でご審議いただきたい点でございます。ただいま、宿利局長のほうからご説明申し上げましたが、Ⅰ、次期重点計画において新たに重点目標として取り上げる必要があると考えている事項、2点でございます。各事業別分野、あるいはその横断的なものについては、各分科会で議論しておりますが、それ以外ということで改めてお話をしたいと思います。

1つが、今後の維持管理・更新の進め方でございます。ご承知のように、相当整備水準

が上がってまいりましたので、むしろ、ストックをどういうふうに高度化していくかといった点が重要でございますが、これについて具体的な指標を設けていきたいということでございますが、これについてご意見をいただきたい。

2点目が、ICTの利活用によるイノベーションの推進と社会資本整備における対応でございます。イノベーション25という形で政府全体でも推進しておりますが、いわゆる鉄とコンクリートの社会資本について、ICT等を活用して、これを高度化していけないかというもので、これについても指標を何か設けられないかと。

大きな2番目の議論でございますが、Ⅱ．国民の身近になる指標への改善に向けて議論をいただきたいということでございます。

③と書いてございますが、1つは、地方ブロックの社会資本の重点方針の取り組みでございます。道州制等の議論がされておりますが、国土計画でも、広域地方計画に重点を置いて議論されるということで、地域の独自性がより発揮されるような地方ブロックの重点方針を策定していくこととしたい。具体的には、その際の区域割の議論がございますが、従来は私どもの下部機関の整備局単位ということでございましたが、広域地方計画の区域割との調和を図るといいますか、これを重視した形でやっていきたいということでございます。

それから、もう1点でございますが、その中身でございます。中身については、ブロックの将来像や目標・指標の見直しを進めていきたいと思っておりますが、これについてもご議論をいただければと思います。

それから、④でございますが、都市規模別に目標・指標を設けると身近になるのではないかと。これは特に金本委員長からのたつての、これをやるべきではないかというご指摘があったのでございますが、これをいろいろと調査しましたら、なかなか難しいという結論が出てまいりました。これについてもご意見をちょうだいしたいと思います。

次に、1ページくっていただいて、3本目の大きな議論でございますが、一番後ろに参考資料2というのがついております。横紙の絵が1枚上についておりまして、2枚くっていただくと、社会資本整備重点計画第1章抜粋と書いておりますが、実は、社会資本整備重点計画の中は、指標の問題と、それから第1章に書いてある社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施という大きな2つの枠組みがございます。ざっと見ていただくと、中ほどに、15%の総合コスト縮減率であるとか、その下の完了期間宣言とか、こういったことを盛り込んだりしておるのですが、ここの部分について、新しい計画ではどうい

ふうに取り組むかということでございます。

先ほどの審議していただきたい事項に戻っていただきますと、⑤でございますが、1つは単なるコスト縮減から、VFM、バリュー・フォー・マネーの略でございますが、お金を使った価値がちゃんとあることをどうやって位置づけるかを中心にしたということと、それから、「また、」と書いてある黒ポツでございますが、アカウントビリティ、説明責任の果たし方ということで、新たに構想段階における計画策定プロセスの明確化を重点計画に位置づけたい。

もう1点、最後でございますが、⑥と書いてございます。国土交通省におけるPFI事業の推進。これも入れておるのですが、今までは整備の問題でございましたが、2行目でございますが、適切な事業分野における既存の公的施設の運営・管理、これは今、指定管理者制度、その他、出てきておりますが、私どものいろいろな社会資本もアセットの資産の部分が非常に大きくなってきますと、つくこともさることながら、それをどういうふうに効率的に管理していくかという点が重要になってまいりますので、この分野にもPFIを位置づけられないかということでございます。

以上が全体でご議論いただきたいスコープを説明したものでございます。

各論で、私のほうから資料3と資料4、続いてご説明いたします。

資料3、横紙でございます、今後の維持管理・更新の進め方でございます。現状、左側の写真であるとか、右側の維持管理・更新費用の増大、これは全く伸びないとした場合、下のほうが維持管理費・更新費ですが、新設投資がどんどんなくなっていくということですが、実際はマイナス1%、あるいはマイナス3%ということになると、クロスするところが早くなってきますから、20年ないし25年ぐらいでクロスしてくることになります。

そうしますと、この下の部分をどうやっていくかということで、今後の取り組みの方向性として3つ、何か指標化を考えられないかと。1つは、維持管理・更新について、計画をきちっとつくっていくという計画的な維持管理・更新ということが1つでございます。2つ目としては、維持管理のコストをぜひとも下げること。3つ目が、どうしても今まで我々がつくるほうに技術開発等も重点が置かれていましたが、維持管理・更新のための技術開発に1つは視点を置きたいということです。

1枚くっつけていただいて、具体の例でご説明申し上げますと、道路の橋でございます。これは今、私どもで考えていることなんです、一番左に背景と書いてございます。一番下の2026というところを見ていただくと、50年以上たつ橋梁が約半分ぐらいになって

いくと。50年というのは、今まで陳腐化のこともあってどんどんかけかえてきていたわけです。ここまでくると、とても全部かけかえていられないことになります。

それで、②制度概要ですが、今まで、正直申しますと、私ども国土交通省は、新築のとき、それから道路をつくり直していく改築のときには大きな補助をしていきますが、その間の維持管理というのは、基本的には自治体にお任せしておりました。そこについて施策を打っていきたいというところで、中ほどでございますが、自治体のほうで黄色く塗ってある部分です、長寿命化修繕計画の策定ということで、個別の1個1個の橋について、コストを最小化する修繕計画をつくってくださいと。その計画策定費用、普通、あまり払わないんですが、これについては5年間の時限措置で支援しましょうと。

その下、施策3と書いてございますが、今後は、そういう計画に予防的な修繕とか計画的なかけかえをちゃんと掲げているもの以外は補助対象にしませんということを、セットしていきたいということでございます。こんな計画づくりをどんどん進めていきたい。

それから、もう1枚くっていただきますと、もう1つは技術の面でございます。この分野も、私ども、あまり技術開発に十分な力を注げてこなかったということで、例えば、上に河川用のゲート、水をとめたりするところでございますが、これは大変重い鉄板を上げたり下ろしたりします。そうすると、そこを動かすためのギアも、右側に写真が写っていますが、鉄の塊ではありますが、大変高いものでございます。こういうものは、ある程度、壊れてくると、このギア全体をずぼっと取りかえるやり方でやっておりました。これが、実は、ギアを更新すると、1つにつき800万円ぐらいかかる。これを劣化診断なんかの技術を相当うまく使っていくと、途中で修繕をしたりすることができる。そうすると、ギアの修繕費用でいけば200万円ぐらい下がっていくということで、こういう技術開発を積極的に進めていきたい。

いずれにしても、こういう一つ一つの維持・更新について、なかなか横断的な指標は難しいと思うんですが、少なくともいろいろな施設別であるとか、分野別に、何とか社会資本整備計画の中に入れていきたいということです。

続きまして、資料4をごらんください。ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションということで、単純に言いますと、先生方でもお買いになった方いらっしゃると思いますが、今度、民営鉄道、それから地下鉄でPASMOというものが導入されて、実は発行が間に合わないぐらい、消費者の方は乗りかえに不便を感じていた。乗りかえ時間が短くなるし、決済も簡単だと。我々がすごく大切だと思っていたけれども、す

ごく利便性を高めるといったことが、実はICTを活用してさまざまあるんじゃないかというので、今、全体を通じて省内で検討しております。

その結果として、下のほうでございますが、私ども勉強していきましたら、ICTの基盤をソフト、ハードの分野でいろいろつくっていくことが、さまざまな国土交通分野のサービスをよくしていくと。例えば、地理空間の情報インフラということで、カーナビに代表されるようなデジタル地図を積極的にやっていく、それからICTタグとかセンサーを場所にひもつけしていく。それから、車載器ですけれども、車にこれをきちっと完備してもらおう。それから、人について言うと、ICカードでIDを車と同じように人にもふっていくといったことができる、さまざまなサービスの分野が大きく展開していくことでございます。

具体的に、例えばどんなことを考えていくかという、次のページでございます。1つは、地理空間情報のインフラ整備ということで、私ども国土地理院というところで2万5,000分の1の紙地図をどんどんつくってまいりました。都市計画の区域についても、法律上、都市計画区域ごとに2,500分の1の地図をつくっていただくように法律上、義務づけていますが、実はこういうものをデジタル化をしていきますと、非常に共通基盤としてさまざまな分野で情報が活用していけるということで、こういうのを一つは目標にしていきたい。

2つ目として、社会資本整備における場所と情報を結びつけるICTタグであるとかセンサー、今、国道に1キロごとにキロポストというのが入っておりますが、例えば、これをきちっとICTタグなんかでひもつけをしていきますと、そこにはタグだけですが、コンピューターにデータを入れると、さまざまな情報がその場所でとれることになってまいります。現在、こういうもののまちづくり版ということで、自律移動支援ということでお耳にされたことがあるかもしれませんが、携帯端末を持っていくと、その場所の情報が取れるといったもの。

あるいは、もっと簡単なQコードですと、スーパーマーケットでナスの生産・消費者がぱっとわかるといったものについて、2010年ぐらいまでに実用化をしていきたい。

それから、車の分野では、ここに書いてございますが、現状のところ、ETCの利用率もやっと7割近くまで来ました。これによって非常に渋滞等も減ってきておりますが、できれば、これをさらに進めたITS、インテリジェント・システムの車載器の運用を開始して、安全運転のシステム等をさらに進めていきたい。

4番目の例ですが、ネットワーク・インフラということで、国土交通省はN T Tに次ぐ光ファイバー網を3万3,000キロぐらい持っております。このうち、民間の方に利用していただいても構わない余裕のあるものが半分の1万5,000キロぐらいございますが、実際使っていただいているのは5,000キロぐらいということで、どうしても民間の光ファイバーネットワークなんかは、需要の多い都市部になりますが、私どもは田舎にも光ファイバーを引いていますので、例えば、田舎のICT化について、こういう共通インフラをもっと使えるようにしてもらえないかといったさまざまな視点、まだ、決めたわけではございませんが、こういうようなものについての指標化といったことも考えてまいりたいということでございます。

以上、今日ご審議いただきたいポイント、並びに最初のテーマの維持管理とICTの2つについてご説明をいたしました。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問ありましたら、よろしくお願いたします。何も出ないですか。

私のほうから。ご質問ですが、1つは、維持管理・更新について、こういう仕組みができるのはいいことですが、現場でいろいろな工夫をしてコストダウンするといったことが重要だと思うんですが、そういうインセンティブがうまく発揮できるような仕組みをどう考えるかと。計画をつくって、紙をどこかのコンサルを使ってつくればいいのかというふうなことにならない、担保はどこなのかというところをひとつお聞きしたい。

あと、細かいことですが、地理空間情報インフラで、最近あまり見ていないんですが、東京都あたりはされているんですが、都市計画図が地理情報化されていないところが非常に多いというようなことを聞いたんですが、この辺はどうなっているんでしょうか。

【前川技術調査課長】 ご指摘のように、地理空間情報に関しては、都市計画図で電子地図になっていないところがまだかなりございます。この辺は、自治体の財政とか技術的な課題もいろいろあると思いますが、今年から地理院で、3カ年計画ぐらいで、全国の市町村の都市計画図のデータをいただきまして、電子地図にして、先進的な自治体は、統合GISシステムとかいって、自治体のいろいろな行政を全部地図に落とし込んで、行政の効率を上げているような取り組みが行われておりますので、そういったものを国土交通省としてもバックアップする仕組みを早急にとっていきたいと思っています。

それから、現場の維持管理の効率化は、現場の施設がまちまちというか、いろいろな種

類のものがありますので、しかもそれが個々の担当者のいろいろな工夫によって行われているということで、必ずしもシステムチックになっていないと思います。その辺をきちんとフォローアップして、PDCAサイクルみたいな形でやっていくことが必要だと思っていますので、具体的にどういうやり方がいいのか、個々の施設ごとにいろいろな検討が必要だと思いますが、その辺の取組をこれからやっていきたいと思っております。

【石井政策課長】 インセンティブと言われて、大変難しいなど。整備コストもそうですが、維持管理についても工夫をして、例えば、住民の協力を得て道路照明を少し減らすということができた。それだけ維持管理費が安くなりますが、そうすると、今の会計システムですと、その分は予算を下げていくということになりますから、正直言って、なかなかインセンティブスキームにはなっていないような感じがいたします。

今のご指摘も踏まえて、この点については何かできないか、関係部局とも検討したいと思っております。

【金本委員長】 森地先生、どうぞ。

【森地委員】 すぐ必要かどうかはともかくとして、維持管理のほうが重要だというときに、3つのことを申し上げたんですが、1つは、国にしる自治体にしろ、予算の中で維持管理費というのが改築に入っていたり、いろいろなところに入っていたりして、我々から見るとよくわからない。よくわからないものを効率的にやるというのは、多分できないはずだから、予算上とか会計上、どういう区分にしたらいいのかが1つです。

2番目は、これもすぐということはないんですが、維持管理部門がだんだん膨らんできたとき、今の組織だて、特に現場とか自治体のところで、それでいいのかという問題があります。

3番目は、制度的な枠組みで、まさにここで言うておられることですが、一例だけ挙げますと、例えば舗装を考えますと、舗装の基準というのは、交通量だったり道路の区分によって決まっているわけですが、基準というのはどうしてもディスクリートに決まっています。こういう量だったらこれぐらいにしなさいと。ところが、最適解はそこにはないはずで、ディスクリートではなくて、連続的なはずで。

そういうときに、架空の話ですが、例えば舗装というのは10年ぐらいで打ち変えますから、それならば、ある会社に設計も監理も全部任せるというやり方をすると、その民間企業は、設計基準のディスクリートではなくて、理屈の上では中間的な最適解をとろうと努力するはずで。ただし、結果のアウトプットだけはこの水準にしなさいということだ

けを出せばいいはず、こんなことがあります。

イギリスで、もう随分昔に、照明とか舗装とか植栽とかを一括してやると、今の造園屋さんだ、電気屋さんだというのをやらなくて、効率的にできるということもあります。こういう制度的な枠組みを、場合によっては違うことがあるかもしれない、こんなことが思い浮かびます。まだ比率が非常に小さいときに、全部をがさがさ動かしていいかどうかというのは、時期の選択があるかも知れませんが、少なくともそんなことがあります。

最後に、自治体の場合には、こういう問題のエンジニア自身のキャリアパスがとれない、したがって、アウトソーシングしなきゃいけないということになっているんですけども、これも、必要なときだけチェックするための人を雇えるとか、あるいは共同で幾つかの自治体が人を雇えるかということをやっておけば、キャリアパスはとることができます。例えば、道州制に近い、各県が一人の専門家、あるいは防災の専門家でも舗装の専門家でも持てるはず。これも若干、架空の話かも知れませんが、そんなことも含めて、この問題をまじめに考えようと思うと随分いろいろなことがある、こんなことを思います。

以上です。

【金本委員長】 いろいろな課題があると思います。

今のスキームは、つくるときにということ考えられておりますので、維持管理が重要になるということになると、制度設計自体も考える必要があるでしょうし、つくっている最中も、これからつくるときは、維持管理を見越してトータルでということになりますので、その辺を見て、どういうのがいいのかということが必要かと思えます。

一部、どこかの県では、市町村に工事とかが固まったりしますので、県の技術者を派遣して、数年間行かせるみたいなことをされているようでありますので、そういったこと、ちょっと国の中ではないことなので扱いにくいかもしれませんが、いろいろお考えいただければと思います。何かございますでしょうか。

【石井政策課長】 いずれも、もし維持管理にほんとうに取り組んでいくとなると、予算の仕分けの問題、組織の問題、それから維持管理に携わる技術者のキャリアパスの問題、民間への問題まで踏み込んでいかないと非常に難しい問題だろうと思えます。重点計画そのものに入れ込めるかどうかは別にして、今のご指摘を受けとめて、調べられるものは調べてご返事をしたいと思います。

私の経験でも、イギリスの例を言われたんですが、たまたま短期間の博覧会の発注を手がけたことがあります、発注をして、後の全部解体・撤去、維持管理までを自前の技術

陣ではとてもできなかったものですから、つくって、植栽まで全部引き上げると。引き上げた後はどう活用してもいいよというところまで含めて、トータルな提案発注をもう20年以上前にやったことがあります。そろそろそういう新しい受発注の仕組みまで含めて議論しないと、維持管理も難しい時代に入ってきているのかもしれないと思います。

いずれにしても、今のご指摘をきちっと受けとめてやらせていただきたいと思います。

【金本委員長】 そのほか何か。

【藻谷委員】 両先生から、私が素人として非常に疑問に思っていたことをご指摘いただいたので、民間の企業に比べてどうしても修理に対して非常に甘くなるのは、システム上無理からぬと思いますので、1つ意見を言わせていただきたいんですが、両先生がおっしゃったことの繰り返しなんですけれども、投資額が幾らかというのとはもかく、修繕に実際に幾らお金がかかっているかということが全くわからないので、要するに、従前の何かと比較して改善するという道が立たないところに、多分、最大の問題があります。

私は、まちづくりの関係で、人口が増えていないまちで市街地を拡大して、財政が破綻するということを、直観的に各地で見ているわけなんです。実は数字をとろうとすると、数字がありません。例えば、山口県に刑務所を誘致した美祢市という町がありますが、4万人の人口が、今、1万8,000人まで来ている。旧産炭地なんです。上空から見ると、ここ10年の間に、郊外に住宅団地がかなり造成されました。当然、そういうことをしていると自治体としては苦しいはずでありまして、だから刑務所なんかを誘致しているんですが、人口がどんどん減っているところで、どうして郊外に住宅団地がつくられるのか。そのときには、おそらく、実はつくるときに、投資額がどうやって調達されるかという議論があつて、うまく補助金を持ってくるとか何かしたと思うんですが、後々お金がかかるからやめたほうがいいんじゃないかという議論が地元では全くなかったと思います。つまり、具体的に、どこに道路を引くと後々幾ら金がかかるという数字がないために、政策決定の場合、それがのってこないということが、各地で財政破綻の原因になっているんですが、直接的には交付税を圧迫しているだけなので、こちらとしてはあまり考えなかったのかもしれませんが、交付税が圧迫されてくるということは非常に問題であります。

それで、本来は、簿価をきちんと出せとか、民間企業みたいに修繕計画を立てろとか言い出すんでしょうけれども、そういうハードルを高くすると、とても実行できないので、最低限ぜひやってほしいということは、これは難しいんでしょうが、実際、隣町では道路関係で年間に幾ら維持補修にかかっているか、市民1人当たり幾らで——それだと不公平な

ので、この町では道路1キロ当たり、あるいは面積当たり幾らになっていると。実際には、建設時期によって、後になればなるほど報酬がかさむわけで、まじめに昔、投資したところほどひどい数字になるんでしょうけれども、最低限、「あれ、隣の町に比べると、えらいおれの町はお金がかかっているじゃないか、何なんだこれは」という議論が巻き起こるような、ものすごい基本的な数字だけでも、項目別、あるいは総額でもいいんですが、各市ごとに、実績として去年幾らかかったという数字が横並びであるだけで、若干のインセンティブになると私は思います。

国が補助金を出していない以上、そうしないと補助金をつけないぞというインセンティブを変にやると、もっとお金が必要になるわけで、市民に、「何で隣に比べてうちはこうなんだ」「いや、うちは隣に比べて優秀じゃないか」と言わせることが、実はインセンティブではないのだろうか。これが私が言いたかったことであります。

ほかの同じことを、私は観光の面でも言ったことがあります。観光客が何人いるかという数字がない。なぜ旅館はちゃんと出さないかという話で、ごまかしているんですが、これも国が補助金を出すわけにはいかないの、ちゃんと「ない」と。それに対して、唯一できる策は、隣の何とか温泉に比べて、どうしてうち温泉地は客が少ないのかということ、逆に多いじゃないかということ自慢できるようにすると。要するに、ライバリーを刺激することによって、少し改善させるということが、残された最後の策じゃないかと思えます。

長々としゃべりまして、失礼しました。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

そのほか。磯部さん。

【磯部参考人】 維持管理・更新をしていくということと、それを長寿命化の修繕計画を立てるというのは、私も大変いいことだと思います。そのときに、現状を維持管理していくということだけではなくて、維持管理・更新をしていきながら、よくなるということを入れたほうがいいんじゃないかというのが私の意見でして、それは、構造物によって耐震性が不足しているとか、あるいは地球環境問題で、温暖化が、多分もう起きてしまいうだろうと思われるということがあって、それを長寿命化、修繕計画という中に入れていくのがいいのではないかということです。

私の分野である海岸で言うと、つまり、耐震化ができていない護岸などがまだあって、それを同じレベルで維持管理し更新してもあまり意味がないわけなので、そういうことを

やりながら耐震化ができるようにしたり、あるいは地球温暖化によって海面上昇が起こるのに対応するような更新の仕方をしていけば、自動的に一めぐり更新したところで海面上昇に対しても対応できているような姿になるとかいう意味で、この長寿命化、修繕計画というのをつくって、それを実行していくと、自然にそういった問題についても解決しているというような姿をつくれるようにしたらとてもいいかなと思いました。

【金本委員長】 いろいろな課題がございますが。

はい、どうぞ。

【黒田委員】 2点、少し考えていただきたいなと思うことがございます。

まず1点目は、先ほど磯部先生がご指摘されましたように、更新の中身は、単なるフィジカルなリプレースメントだけじゃなくて、機能更新という意味が入っているはずなんです。機能をさらに向上させることによって、社会的陳腐化を防ぐという面がありますから、これについて、例えば具体的な話で申し上げますと、港湾の中では、民間が持っている専用バースがございます。これを、最近、船が大きくなってきたので、岸壁の水深を上げたい、機能を増進させてフィジカルにつくり直したいというときには、それ単独では済まないんですね。全面の公共の航路を同時にあわせて更新しないとできないといったようなことが、具体的に港だけではなくて、たくさんあると思います。それを、例えば先ほど資料3の2ページで、自治体が維持管理、更新計画を立てている分だけは補助してあげるよという話だったら、民間の施設の維持管理というのは、どこへほうり込んでくればいいのかという話がございますので、その枠組みを少し考えておく必要があるんじゃないかということが1点です。

もう1つは、社会的なインフラの中にも、財産が、国有財産と地方公共団体財産、いろいろ入りまじって、例えば港湾なんかは特別そうなんです、直轄時代につくられている国有財産が、港湾管理法によって地方自治体に委託されている。自治体が持っている、管理している財産の中には、国有財産であり、自治体の財産であり、さらには公社とかいったような新しいシステムの財産であり、委託管理されている財産の中身は非常にややこしいと。これを一律に扱うのか扱わないのか、こういうことも少し工夫しておかないと、具体的な維持管理、更新ができなくなっちゃうなという点がございます。この点が2点目でございます。

以上でございます。

【金本委員長】 各分野、特徴がいろいろとあると思いますので、いろいろご検討いた

だきたいと思います。

じゃあ、黒川さん、どうぞ。

【黒川委員】 資料の4で、イノベーションで、3に、クルマと情報を結びつける社会インフラの構築がありますが、ETCのときも、私、ずっと言い続けているんですけども、こういうのは、ユーザーであるほうの選択でもっている、つけたりつけなかったりしていいということなんです、同じものをみんながちゃんとつけていけば、いろいろな対策が打てるようなもの。例えば、ETCは料金徴収ですけども、今、地球環境で、ああいうCO₂をどうにかして減らそうという対策をすると、全部の車両がつけていけば、いろいろな実験ができて、なるべく車を利用しないでいくような対策が打てると思うんです。こういういろいろなITSを活用した安全運転システムのようなのが、やっぱりユーザーの選択になるか強制的になるかというので、いろいろな対策が打てるかどうかが変わってきちゃうと思うんです。そこら辺をどうするかという議論を1回しておいたほうがいいんじゃないかなという意見です。

【金本委員長】 なかなか重い課題でございますが、よろしいですか。

上村さん、どうぞ。

【上村委員】 前のときにも同じことを言ったかもしれないんですが、私は、維持管理と更新というのは、一部重複するものもあるし、全く違うものもあると思います。というのは、我々が会社で考えますときに、維持管理って、ランニングコストになっています。損金計上できるものを維持管理費の中に科目分けするんですけども、更新となりますと、お話がありましたように、陳腐化している機能や、もっと新しい付加価値を加えるとか、単に部品を交換するというふうな更新にとどまらなくて、金額によっては、それはきちんと資本的支出として計上しなさいよ、資産管理しなさいよと言われるようなものが多分入りまじっているんだと思います。

ですから、維持管理と更新ともう少し分けて考える必要があつて、この資料3の表の中にもあるんですが、この2005年以降は公共投資自体がずっと横に来るわけなんですけれども、この中で、維持管理をしっかりとすることによって更新の費用がかなり抑えられたというものも、多分、この中には入りまじっているのだろうとは思いますが、維持管理費用というのは、更新という中には、新しい1つの社会資本投資というものとの区分けをしておきませんと、費用換算が難しいなと思います。

それからICTのほうは、ぜひこの中に、官の役割、民間の役割、かなり入りまじって

おりますし、また、優先順位がいろいろあって、機械でいろいろなことが便利にできるわけですけれども、やはり、利便性でありますとか、安全・安心でありますとか、いろいろ多機能があり過ぎて、あればいいけれども、なくてもいいんじゃないのというようなものまでくっついてきたりするのがICTの特徴でもありますので、ぜひ、優先順位を置いて、必要なものから進めていっていただきたいなと思います。

以上です。

【金本委員長】 ありがとうございます。

ちょっと、時間も大分超過していますのであれですが。今の更新と維持管理の話は、どちらかというと更新に焦点が当たっている、今の、ここでのご提案で、更新のためには維持管理の計画までちゃんとしろよという意味だと思います。

では、大分時間が超過をしておりますので、また後から、まとめてお時間をとらせていただきたいと思います。

次のⅡのところの、地方ブロックごとの整備方針の枠組みについてと、都市規模別の目標・指標について、ご説明をお願いいたします。

【中原政策調査官】 まず、資料5についてご説明したいと思います。資料5は、これで何をご議論いただきたいかというのは大きく2点ございまして、資料2に書いてございましたように、1点目は、今回も前回と同様、地方のブロックについての重点整備方針というものも社会資本整備重点計画の中で位置づけて、議論してつくっていききたいと、そういうことでよろしいかどうかということが1点目と、それから、その際の区域割りにつきまして、前回の社会資本整備重点計画をつくったときの区域割りから、今回はその後、国土形成計画の議論がございまして、広域地方計画のブロック割りというものについて新たな考えで処理しておりますので、それとの関係をどういうふうにしていくかということが大きい2点でございます。それでは、資料の5をちょっと見ていただきたいと思います。

1ページ目は、社会資本整備重点計画と国土形成計画の関係ということで、国土形成計画のほうも、別途、議論が進んでおりますけれども、その全国計画の中身で、今、議論されている主な内容と、社会資本整備重点計画との内容の比較。あと、地方の部分ですけれども、地方についても、国土形成計画の第3部のところで、広域地方計画の考え方みたいなことを、さわりのところ、入れておりますけれども、社会資本整備重点計画においても、国・地方の役割分担についてということで、地方のところのとっかかりの部分を入れていきたいと思っております。これは前回も同じようにやっております。

それから1枚めくっていただきまして、区域割りの考え方でございますけれども、現行の社会資本整備重点計画のほうのブロック区域は、左下に書かれておりますような県の割り方で考えておりまして、これはおおむね、今の地方整備局の単位などを勘案して、前回はこのようにやったわけですが、今回、国土形成計画のほうの議論がございまして、そこでは、3枚目にあるような区割りでブロックを新たに決めました。別途、広域地方計画のほうの議論も、ブロックごとの協議会を置きまして、そこで議論を進めていくことになるわけですが、ほぼ、同じメンバーで、重点整備方針のほうのブロックについても議論するものですから、その区域が全く違うというのはいかがなものかという議論もございまして、2枚目の右下にございますように、次期のブロック区域の考え方としては、新たに策定される国土形成計画と調和を保つという観点から、広域地方計画で対象とする区域に対応した形で、今回は整備方針のほうも策定する方針でいかがでしょうかということも議論していただきたいと思っております。

ただ、3枚目にございますように、政令で対象となるブロックの県はくっきりと区割りしておりますけれども、広域地方計画のほうも、例えば東北でいうと新潟県が入っておりますけれども、これまで新潟というのは、従来の重点整備方針では北陸のほうに入れて議論してきました。そういう経緯もいろいろ踏まえて、単純に、赤い線でぱしっと切ってしまうということではなくて、歴史的な経緯とか、それから実際上のネットワークとしての関連性からいくと、むやみに県境で切ってしまうということでは、なかなか全体の議論ができないものですから、国土形成計画のほうでも、協議会の中に、隣接の県などもメンバーに正式に入って議論することになっておりますので、そういうことも踏まえた上で、広域地方計画の議論に対応した形で、重点整備方針のほうもつくっていきたいと思っております。

それから4枚目に、重点整備方針の作成の方向性について1枚書いておりますけれども、ここに書いてございますように、今回も、ブロックごとに目標とか指標等につきまして盛り込んで次期方針を策定していきたいと。その際、この下に青で書いておりますようなことを勘案してつくっていきたいと思っております。実際の目標とか指標、そういう内容につきましては、できましたら次回に詳しくご議論いただきたいと思っております。

以上でございます。

【深澤政策企画官】引き続きまして、都市規模別の目標・指標についてご説明したいと思っております。資料6をごらんいただきたいと思っております。

1 1月の本基本問題小委員会でも、今ご説明したブロック別、あと、都市規模別の目標・指標について検討と。これは目的といたしましては、施設別でなく施設横断的な目標なんかとあわせて、国民の方に、社会資本整備によるいろいろな変化、改善をよりよく感じていただける工夫が必要だろうということが背景にございました。検討の目的といたしましては、2のところがございますように、都市規模別に社会資本整備に対する要請度の高さと、整備水準との関係について検討して、目標・指標設定が検討できないかということをやったところがございます。

具体的には2ページ目をごらんいただきますと、そこに2つグラフがございます。例えば下のほうのグラフをごらんいただきますと、左端に公園の数というものがございます。これは左の青が大都市、右の灰色のところに行きますと町村ということで、都市規模別に、その整備に対する要請度というものを並べたものでございますけれども、例えばこういったもののように、階段状に、都市規模別に要請度が異なるといったもの。これは、その背景に、都市規模別に施設の整備水準の差異があるだろうという推測に立ちまして、つまり要請度が高いものについては整備水準が低い。あるいは要請度が低いものについては、現状においても整備水準が高いという相関がちゃんと確認できると。そういったものについて、都市規模別に指標を設定できるのではないかという前提のもとで作業をさせていただいたということがございます。

1ページに戻っていただきまして、国民に対する世論調査というのが、既に16年6月にごございました。それから自治体向けのアンケートを今回、ことしの2月に全国の市町村の行政の担当者に、整備に対するニーズ、必要性というものをアンケートさせていただいたところがございます。それらを都市規模別に要請度を把握したのが2枚目でございますけれども、その結果といたしましては、2ページ目の一番下をごらんいただきますと、施設別にいろいろな特徴がございましたが、今、ごらんいただきました公園の数のところのように、特に自治体の担当者によります要請度は、社会資本全般にわたりまして、大都市のほうが高く、小さい市町村になるほど低くなっていくという、少し偏った結果になったということがございます。これは、自治体の社会資本整備担当者の問題意識等も関係しているのかもしれませんが、我々の予想と少し違っていたところがございます。

今ご説明したような、人口規模別に社会資本に対する整備の要請度が異なるといったものにつきまして、それが実際の整備水準の高い、低いと関係するだろうと。そういう相関があるものについて、どういう指標が考えられるかということで検討したものが3ページ

目でございます。左下をごらんいただきたいと思いますが、こういった社会資本整備水準と要請度について、右下下がりになるような相関がうまく得られるのではないかと、仮定を前提に作業したところでございますけれども、分析結果のところでございますが、今回の段階では要請度と人口、あるいは面積当たりの整備水準なんかは必ずしもうまく相関しないという結果になったところでございます。これらにつきましては、今申し上げた自治体の担当者のお考えですとか、あるいは客観的な整備水準にとっても、やはり大都市と地方では違いまししょうし、近隣の市町村と比較しての整備水準ということで、必ずしも客観的な整備水準とうまく相関がとれなかったということが作業の実態でございました。

1枚おめくりいただきまして、4枚目をごらんいただきたいと思いますが、今申し上げましたように、都市規模別ということでスタートさせていただきましたけれども、その要請度と整備水準との関係に、明確な相関がうまく得られなかったということが分析の結果として得られました。

それからもう一つ、都市規模別に整備水準の差が大きいと。その代表例といたしまして、下水道事業についても、都市規模別の指標等が設定できないか検討を行ったところでございますけれども、下水道事業におきましては、もちろん整備水準の低い市町村には手厚い補助制度となつてございますけれども、例えば、水質の関係でございますれば閉鎖性水域における富栄養化防止等への重要性を踏まえた重点化ですとか、あるいは雨水の排除につきましても、地下街など、都市機能の集積した地区への重点化といったことで、必ずしも都市規模別だけではなく、地区の特性に応じた施策の重点化といったことが行われているということでございまして、下水道の検討会におかれましても、必ずしも都市規模別とすることが適切ではないという方向で議論が進められている実態がございまして、結論といたしましては、現時点での分析においては、都市規模別に着目した設定は困難ではないかと。これにつきましては、金本委員長からもおしかりを受けまして、単なる人口ということではなく、大都市と地方、同じ人口でも大都市と地方で違ふだろうし、あるいは都市の特性といったものに応じた分析等が必要ではないかということでございまして、今の段階では、国民が身近に変化を感じられるような工夫につきましては、先ほどご説明いたしましたブロック別の方針で、目標・指標を設定する方向で対応させていただきたいという報告でございます。

以上でございます。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見。

では、森地先生どうぞ。

【森地委員】 資料5のほうですが、ここでご提案の地域割り、あるいはブロックの重点計画と広域地方計画を整合させるということ。全く、それが重要だと、そういうふうに思います。

それで、追加的に2つのことを申し上げたいのですが、1つは社会資本重点整備計画、つまり社会資本整備をすること自体と、地域目標を一致させることが大変重要で、地域目標を一致させるというのはどういうことかという、各ブロック圏で、ほかの地域政策と整合させるという、そこが一番重要なことなのではないかと私自身は思っております。それが結論です。

関連して申し上げますと、そういうふう考えたときに、今の都市規模別の話は全然関係なくて、ブロック全体ですという話は多分違って、中山間地を一体どうするのかとか、その病院をどうするのか。あるいは、これぐらいの都市はやはり、富山のように公共交通をもうちょっと何とかしたいとか、環状道路をもうちょっと整備したいとか、具体的にはそんなことが、当然、常識としてありますから、何かさっきの、相関をとったら合わないから関係ありませんというのは、あまり論理的ではないかなという印象を持ちました。したがって地域で、ほんとうにそこで何をしなきゃいけないかというときに、それと今までの指標が合わないとする、それは指標のほうが変なのではないかなと、こんな気がしました。

それから2番目は、実は広域地方計画でブロック単位とか、あるいは市町村を越えた広域市町村でいろいろなことをしないと人口減少にもたないというのは、これはみんなそう理解しているんですが、現実のときに、各市町村長さんとか知事さんたちが、自分はこの譲るからと言われるかという、なかなかそうならないのではないかと想像されます。そういうときに、この重点計画、国の政策で何にどう投資をするかというところが、大変重要な調整手段になるのではないかと思います。ぜひ、領域配分、前半に申し上げた分野別の整合性とは別に、地域別に、間違っても県単位で同じようにお金を配分するなんていうことにならないかどうか、今回、広域地方計画と一緒にした大変重要な意味だろうと思いました。

以上でございます。

【金本委員長】 そのほか、何かございますでしょうか、よろしゅうございますか。

今、森地先生からも少しありましたけれども、私が都市規模別と申し上げたときに、全国横断の都市規模別で、もう1つ画一的な指標をつくれという意味で申し上げているわけではなくて、今、全国一本で指標ができていますけれども、これはどういう意味を持っているのかというのは、甚だわかりにくいというところで、地域の特性に応じてブレークダウンしたものが当然あるべきであろうという話であります。どうも、拝見していると、都市規模というのが市町村規模みたいになっていますが、市町村規模というのは都市規模ではありませんので、そういう初歩的なところから始まって、もう少し、きちんと見る必要があるのかなという気はいたします。

そのほか、何かございますでしょうか。

藻谷さん。

【藻谷委員】 すいません、先ほどから、腰巾着のように両先生と同じようなことを言っているようで恥ずかしいのですが、ちょっと今、委員長がおっしゃった点は疑問だったので、話をややこしくするかなと思って申し上げたかったのは、都市規模と市町村規模はちょっと違うんじゃないかということで、ほんとうはやはり都市圏規模ということでやらないといけないと思います。

特に従来、市町村合併が進捗する前は、小さい規模というのは圧倒的に田舎の自治体であったということで処理してよかったと思うんですが、ご存じのとおり、市町村が4割ぐらい減りまして、これは主として田舎で減ったものですから、他方、大都市圏ではあまり合併が進捗しておらないわけでございます。その結果、人口5万人とか6万人といっても、実は地方の田舎町もあるのですが、東京周辺、名古屋周辺、大阪周辺のベッドタウンがものすごくありまして、プレゼンスとしては総体的に高くなっています。それで、6万人の地方都市の下水道整備と、例えば、もうあるのかもしれませんが、稲城みたいなところの下水道整備というのは、やはり、自然に与える影響が全然違うところがありまして、単純に人口というのはどうかなと。ほんとうは都市圏単位ぐらいで見ないといけないのかなと思ったんです。ただ、仕事が大きくなるかもしれませんが、おそらく、ニーズが全然違うのかなということでございます。

ただ、その一方で、おそらく、したがって、都市別というよりは、県域別みたいな話として課題が出てくる。そうすると、このブロック単位の話と同じじゃないかということなんですが、ちょっと、ブロック単位の場合、例えば東京都市圏ですとか、宇都宮都市圏という話より大分大きくなってしまっているので、その中間みたいな、市ではより大きくて、その

ブロックより小さい単位が実はあるんだということを一応、大変なんですけれども、ご指摘したいと思います。

もう1点。ブロックの分け方なんですけれども、これは、どう分けても、必ず境界部分で非常に不整合なことが起きると思います。福井県とか新潟県の扱いが典型で、だれが考えても、どこに入れても変でありまして、これは、境界領域では絶対に起きることです。ありとあらゆるブロック単位ですっぱり分けられて、だれも疑問を呈していない。例えば、関門海峡にしても、国交省さん上は、関門海峡を2つのブロックに分けると大変不都合が発生することは多々あるでしょうし、ずっとマイナーなんですけれども、紀伊半島の熊野地域が三重県と和歌山に分かれているわけですが、これなんぞは、実は、どっちからでも端っこだからいいのですけれども、熊野のいろんなことを一定期間にやろうとすると、絶対あそこで切れているのはうまくいかない。伊賀地域も典型ですね、三重県と……。

ということで、何か中間的な地域について、原則は原則でちゃんとやるとして、ここに書いてありますけれども、ブロック間の調整事みたいなことを円滑にやるような仕組みを、面倒そうですが、別途つくらないと、おそらくどういう枠組みでいっても必ず不満の声があがると思います。

特に、最も典型的な新潟県民に「おまえはどこに入りたいか」と聞くと、おそらく私は多数派は「関東に入れてくれ」と言うと思います。そして、関東地方の残りの人たちに「新潟は関東か」と言うと、ほぼ全員が「新潟は関東ではない」と。山口と九州も同じことがあるのですが、そういうところがありますので、何か調整的なやり方をしないと無理のかなと思います。

失礼いたしました。

【金本委員長】 どうも。そのほか、何かございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

では、次のトピックに移らせていただきます。Ⅲでございますが、ご説明をお願いいたします。

【前川技術調査課長】 社会資本整備の効率的、効果的な実施に関する取り組みといたしまして、資料7-1で、「公共事業におけるVFMの最大化に向けて」。続けて、資料7-2、「国民の理解と協力、信頼の確保」についてご説明申し上げます。

まず、資料7-1をごらんいただきたいと思います。

最初に、VFM（バリュー・フォー・マネー）でございますが、表題の下に小さく書い

でございます。定義といたしましては、支払いに対して最も価値の高いサービスを供給することでございます。イギリスから始まって既に欧米では一般的になっていると思いますし、日本でもPFIの制度のときにバリュー・フォー・マネーの概念が入ってきたと思っています。従来から効率的、効果的な事業実施、選択と集中とかいろいろなことを言われておりますが、共通する哲学はバリュー・フォー・マネーの考え方だと思います。

このページの下に①、②、③と書いてございます。①の事業評価の実施、②のコスト削減もバリュー・フォー・マネーを高める手法でありますけれども、それに加えて③、個々の公共調達のレベルでも、平成17年4月に公共工事の品質確保に関する法律ができて、価格競争だけでなく、価格と品質の両方で競争する総合評価落札方式もできたところでございます。

そういった意味では、個々のプロジェクトの単位から個々の公共調達の単位まで、すべての段階でバリュー・フォー・マネーを最大化するためのツールがそろったということでございます。

次期社会資本整備重点計画の期間内においては、これらの各段階の取り組みを全面的に展開して、さらにそれをPDCAサイクルで不断の見直しを行って、価値の高い社会資本を効率的に提供する取り組みを推進したいということでございます。

ページをはぐっていただきまして、2ページ目から各論でございます。

まず、1つ目の事業評価の厳格な実施ということで、これは既に現計画でも新規採択時評価、真ん中にあります再評価、完了後の事後評価ということで、それを回しながらやってくるということに取り組んでおります。

その結果としてこのページの右側の真ん中あたりに点線で囲っておりますが、368事業、総事業費約7兆円の中止もしておりますし、右下にありますように、評価結果を事業評価カルテということでB/Cの値からその他の定性的な評価も含めて一括して見られるように公表をしておるところでございます。

それから、左下にありますように、それぞれ事業評価監視委員会ということで学識経験者の皆さんからいろいろなご意見を聞いて、手法の見直しとか、事業の見直しについて検討しているところでございます。

ただ、残念ながら、整備局単位のいろいろな事業評価監視委員会での指摘をいただいたもののうち、共通的に検討すべき事項のフォローアップが必ずしも適切に行われていないという反省がございます。また、最新のいろいろな科学的知見を十分取り入れるという

ことに対しても、不十分な点があったのではないかということで、今後は、公共事業評価指標について、本省のいろいろな研究会と整備局の監視委員会の連携を密にして、共通課題を速やかに検討して、また反映させていくという形にしていきたいと思っています。

具体的には、3ページの下にありますように、今、ちょっと議論させていただいておりますのは、CO₂の環境関係の原単位をどう設定するかとか、それから、支払意思額を算定するCVMの手法みたいなものをきちんと統一的にやっていきたい。

2つ目の丸でございますけれども、事後評価の蓄積がまだ不十分なのですが、事後評価の蓄積を踏まえて、これからいっぱい出てくると思っていますので、それをうまく評価手法の高度化、予算の効率的な運用といったものにつなげていきたいということでございます。

4ページでございます。2つ目のコスト構造改革の一層の推進ということでございまして、これも現計画の中で一番下にありますように、数値目標を掲げて取り組んでまいりました。平成9年から平成14年で13.6%、15年から平成19年に15%の目標を掲げまして、17年度までで9.9%の達成をしたところでございまして、一応、順調にしております。

新たな取り組みのときに、単純な工事のコストではなくて、もう少し広くとらえる必要があるということで、上の表の内容というところをちょっと見ていただきますと、全体で34施策がありますが、例えば、事業のスピードアップによって効果の早期発現といったものをカウントしていこうとか。単なる工事ではなくて、例えば、計画段階のローカルルール適用だとか、管理段階のいろいろなアセットマネジメントといったものも取り入れようというのを始めたところでございます。

そういったことを始めておりますが、その辺をさらに強化していきたいということで、次の5ページでございます。次期重点計画の期間では、総合的なコスト縮減をさらに進めまして、バリュー・フォー・マネーを最大化するような計画に転換していきたいということで、新たな取り組みといたしまして、幾つか例を書いてございます。総合的なコスト縮減に向けた取り組みの充実、コスト換算が難しい施策もわかりやすく明確化していきたい、指標化していきたいということも入れて、計画をさらにレベルアップしていきたいということでございます。

6ページでございますが、公共調達改革でございます。これまでもいろいろな不祥事、いろいろなことを契機にして、例えば、一般競争の拡大、入札契約制度の改革を進めてきたところでございます。

今後の取り組みとして7ページでございますけれども、新しい建設生産システムへの転換ということでございます。国も地方もそうでございますが、急激に一般競争入札が拡大しております。それとあわせて、先ほどの公共工事の品質確保法案によりまして、総合評価落札方式の拡充が進んでおります。そういった中で、一般競争で間口を広くとるのでございますけれども、競争は単なる価格の競争ではなく技術提案を求めて、品質とあわせた競争をしていただく。よい仕事をした人が、例えば、ここでいうと工事施工、評価ということで、よい仕事をした人が工事成績のいい点がついて、それがまた入札参加要件とか企業の格付けにフィードバックされて、よい仕事をした人が報われるような循環を早急に構築していきたい。こういうシステムに転換していきたいということでございます。

その中心を担うのが、総合評価落札方式でございますが、その関係の資料を8ページからつけておりますけれども、8ページ、9ページは、総合評価落札方式の説明ですので、省略をさせていただきます。

ただ、10ページをちょっとごらんいただければと思います。国土交通省では、昨年度、全国で7,000件ぐらいの総合評価落札方式をやりました。きちんとアンケートをしたわけではないのですが、受注者、発注者ともにいろいろご意見を聞くと、①から④にありますようないろいろな効果が出始めていると聞いておりますし、右下にありますように、単なる価格競争のものよりも、総合評価落札方式でやったものが工事の成績もいいという結果も出ております。

11ページでございますように、単なる価格競争ではございませんので、都市内の交差点の立体化の事例でありますけれども、評価項目の中で通行規制日数の短縮を入れまして、それで競ってもらったということであります。その結果、価格はもちろんかなり安かったのでございますけれども、社会的コストの縮減も図られるような最適な調達を図られたという一例でございます。

12ページでございますが、多様な発注方式の採用ということでございます。これまで設計はコンサルに、コンサルの成果でもって発注者が細かい仕様を決めて工事を発注するというやり方しておったのですが、価格競争だけだとそういうやり方しかできないのですが、もう少し民間の方のいろいろな提案を生かしていくための性能発注みたいな形の方を目指していきたいということでありまして、今後というところに、詳細設計つきの工事発注でありますとか、設計施工一括発注、デザインビルドといわれているようなもの、それから、さらにはCMということで、コンストラクション・マネジメント方式というこ

とで、民間のいろいろなノウハウだとか、技術力が一層活用できるような方向を施行していきたい。そのときには、当然、総合評価落札方式で価格、品質、技術提案を総合的に見てやっていきたいということでございます。

以上が資料7-1でございます。

続きまして、資料7-2によりまして、国民の理解と協力、信頼の確保ということでご説明を申し上げます。

取り組みの背景のところに書いてございますように、国土交通行政、国民の理解、信頼が不可欠なのは当然でございますが、そういう取り組みをこれまでもやってきたつもりなのですが、一方でということで、なかなかアンケートをすると非常にネガティブな評価しかいただけない、そういうのが大きくなっていると。

国土交通省の取り組みについて、必ずしも十分な評価を得られていないということでございます。そういったことで、あらゆる段階でアカウンタビリティを果たしていくということとあわせて、1ページの下から4行目、下から2つ目のポツでございますが、特に企業の構想段階、計画をつくっていく段階で、一層の透明性、客観性を確保したいということでございます。

具体的には、次の2ページをごらんいただけたらと思います。計画策定プロセスの一層の改善ということで、計画が全部固まってから意見を聞くのではなくて、ここでは構想段階、真ん中のあたりに構想段階と書いてありまして、事業の公益性、必要性を検討する、当該事業により整備する施設のおおむねの位置、配置、規模といった事業をやるときの最初の基本的な諸元を決めるような段階、したがって、まだ複数案があるような、フレキシブルな段階できちっと計画プロセスを定めて、必要に応じて住民の皆さんの意見を聞いて、それを反映させるという仕組みを入れていきたいと思います。この段階では、必ず複数案を提示して、その中には整備しない案、いわゆるゼロオプションと言われているようなものも入れながらやっていきたいと思っています。

今後の取り組みのところの真ん中あたりに書いてございます、実は、先月、環境省が戦略的環境アセスメントのガイドラインというのを3月に発表いたしましたけれども、我々国土交通省としては、これを踏まえつつも、単なる環境だけではなくて、社会面、経済面も含めて総合的な観点から複数案を評価して、より国民の皆さんに理解が得られる計画づくりをやっていきたいということでございます。

3ページでございます。アカウンタビリティをさらに強化する方法としまして、これも

3月に「社会資本整備のアカウントビリティ向上行動指針」というのをつくりました。仕様の中身は下半分に例示させていただいていますが、こういったものを職員一人一人に理解させていただいて実践をしていただくことが非常に重要ですので、この行動指針を研修、いろいろな職員向けの説明会で浸透させていきたい。これによりまして、国土交通省は全部で6万3,000人の職員がいるわけですが、一人一人の意識改革も含めて取り組んでまいりたいと思っております。

説明は以上です。

【長崎政策企画官】 続きまして、資料の8をごらんいただけますでしょうか。社会資本整備の効率的実施、効果的实施にPFIをどのように活用していけるだろうかという問題意識でございます。

その背景でございますのは、冒頭のテーマとも関係いたしますが、これから、維持管理や更新が増えてくる中で、管理者は財政的にも、あるいはマンパワーの面でも十分な対応ができないおそれがあると。そういった中で、民間の活力を生かせるものはできるだけ生かしていけるのではないかとという問題意識がございます。

資料の1枚目は、これまでの国土交通省の取り組みを示しております。左上にグラフがございますが、現在、国土交通省所管のPFI事業は18年度末で60件になっております。中身を見ますと、庁舎、公営住宅が多いのですが、下のイラストにありますように、羽田の国際線の地区、ターミナル関連施設などを設備するといったことにも活用されております。

このPFI事業の改良ということで、これまでにどういうことをしてきたのかというのが1枚目の右に四角で囲んでございます。1つ目は、民間事業者の適正な評価・選定、事業機会の創出ということで、例えばクロポツの2つ目にありますように、行政財産の利用ということに今までいろいろな制限があったのを、17年度の法改正で緩和しておりますし、その次の競争環境の平等化ということでは、補助金の問題、あるいは税の問題で民間事業者がやる場合のハンデを減らす取り組みをしております。さらには、次の丸で事業者側の負担軽減ということで、例えば事業者を選ぶときの選び方についてもできるだけ簡略化していこうと。こういった取り組みをこれまでもしてきました。

そして、2枚目をごらんいただけますでしょうか。今後の課題と取り組み方針でございます。4つ丸がございますが、最初の2つは今まで進めきたことをさらに進めていこうとということでございます。財政支援の一層の充実、あるいは税の問題がございます。さらに

は、発注にかかる負担の軽減もございます。そして、新しいのは3番目でございますが、既存の施設においてもPFIを活用できないだろうか。既存の公的建設の運営管理を実施するための手法として適切な事業分野、おそらく民間活力を使うとなると、何らかの収入のある事業でないと難しいのかなとか、あるいは社会資本を活用して民間が別の収益事業をできるとか、何かそういった条件が必要ではないかということ直感的に思うわけですが、そういった分野においてPFIの活用を検討していきたいと思っております。

例えばどういうことが考えられるかといいますと、2つ例を挙げておりますが、1つは既存の施設ですので、契約後に何か欠陥が見つかる場合がございます。その欠陥が発見されたときに修繕なりそういったことをどちらの負担でやるのかといったことのルール化があらうかと思っております。それから、最初の議論の中で金本委員長からご指摘ありましたけれども、例えば民間が頑張って維持管理コストを下げたときに、それを全部公共が吸収したのでは、民間側のやる気をそぐことにもなりますので、そういったコストダウンのインセンティブになるような仕組みといったことも必要だろうと思っております。

あるいは、例の2つ目ですが、既存施設の運営、管理。場合によっては、その先の更新といったことについても一括して、長期間PFIでゆだねるといった方式を検討することも必要ではないかと思っております。やはり、民間事業としてやる場合、長期安定ということが1つのポイントとならうかと思っておりますので、例えば指定管理者で3年とかでは、やはり短いのではないかと。もっと長期の事業を委託することが必要ではないかとか、あるいは、維持管理だけでは、どうしても、おそらく事業としてはうまみがないと思っております。その先の更新といったことも視野に入れる必要があるのではないかと考えております。こういったことで既存施設におけるPFIの活用ということも今後検討していくべきではないかと思っております。

そして、最後の丸は各種情報提供の強化。特に地方の中小の自治体に行きますと、PFIと言っても全然ピンときておりません。そういったところも含めて今後情報を提供して、意識を高めていくことが必要ではないかと考えとおります。こういったことにつきましてご示唆をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見がありましたら、どうぞ。

【水山委員】 資料7-1の関連で、事業評価の厳格な実施は非常に重要で、ぜひお願いしたいところですが、河川など、特に防災関係のものをつくってプラスを生み出すもの

でない、マイナスをゼロに戻してなんぼという世界のときに、この事業評価は、道路と同じような方法をとると、ちょっとまずくなるんじゃないかと。結局、現状の資産を守るような格好になるので、どうしても後追的になってきます。

ほんとうなら、もっと中長期のお金もなくなっていくことを考えると、土地利用の誘導というのは非常に難しいわけですから、安全な場所をさらに安全にして、そこに結果的に誘導するようなやり方をしたいなど。逆にそういうこともできるような時代になっているんじゃないかなという気がしますので、マイナスをゼロにしてなんぼという部分の事業評価の方法をぜひもう一工夫お願いしたい。横並びでやってしまうと、プラスになるほうが、絶対そっちのほうに金を使えということになるわけですが、ぜひお願いしたい。

同じように、コストの縮減も非常に大事なんですけども、どうしても今のやり方としますと、従来やってきた方法の中でのコスト縮減は非常に考えやすいわけですが、そうじゃなくて、もっと思い切って方法を変えることによって、コストが変わっていく。もう少し大きな枠組みの中で、技術開発を伴って、コストの縮減というのを私なんかは期待するのですが、どうもそういう方向に動いていないんじゃないか、非常に小手先のところでの動きが多いんじゃないかという気がしますので、ちょっと大きい話をいたしました、よろしくをお願いします。

【金本委員長】 はい、何か。

【前川技術調査課長】 ご指摘のとおりだと思います。整備局の事業評価の中でも、そういう防災関係をどう評価するかという点についてもご意見をいただいていますので、その辺もよく検討していきたいと思っています。それから、コスト縮減も、今の延長線上では、ご指摘のように、ある程度なかなかいい知恵が出てこないということもありますので、先ほどちょっと説明したかと思いますが、今、総合評価の中で、受注者の方からいろいろな提案が出てきていますので、民間のそういう知恵みたいなものもうまく反映できるようなやり方で、役所だけではなくて、民間のいろいろな知恵も活用するようなシステムがきたらいいなと思っています。

【金本委員長】 最初の点については、まだリスクの評価、あるいはリスク削減の評価というところは、課題が随分残っているようでありまして、かなり乱暴に、大きな便益が出るような推計手法を提唱される人もいるんですが、この辺は、もう少しちゃんとやる必要があるのかなと思います。

リスク自体についてというのと、もう1つは評価値自体、B/C自体、100%正しい

ものではあり得ないので、これのリスクもあるということで、そういったもののリスク評価については、どうも先々週でしたか、森地先生のところで国際会議がございましたけれども、国によってばらついてはおりますが、大分進んでいるようであります。イギリスがどうも一番よく進んでいるようですけれども、大きなプロジェクトについては、そういったいろいろなものの個別のリスクについての、ある種、確率分布を設定して、それをあわせて、モンテカルロ分析でリスクのばらつきの程度をあらわすといったことまでやっているようであります。もう少し勉強が必要かなという気がいたします。

2番目の点についても非常に重要で、私もこのコスト削減の委員会に入っているのですが、VFMのところを入れて拡充というのも1つあるのかなと思います。一番難しいのは、VFMを入れて、これだけバリューが上がったから、これだけのプラスなんだということ言うと信じてもらえるかというところがあって、この仕組み自体、外部監査がない仕組みだと私は理解していますので、国土交通省が自分で調べて出しているだけという数字です。この辺のところをどこまでどういうぐあいにやっていくか。公認会計士監査を入れるとかいうのは、また大げさな話になりますので、次のステップ、難しいところだと思いますが、ご検討いただければと思います。

そのほか、何かございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【黒川委員】 コスト縮減で、5年間で15%という中で、資料7-1の5ページに書いてありますけれども、私は、この地籍調査をもっと促進していくことが、多分、重要なことではないかと思っております。それからもう1個、7-2のほうで、構想段階からの評価の仕方というのがほんとうに出てきたときには、今の計画の反対やなんかから見たときに、かなりのアカウンタビリティというか、正当性がちゃんと言えた場合には、私は土地の強制収用で少し事業を早めるという努力をもう少ししたほうがいいのではないかと。そうでないと、今、実際、事業監視の評価をさせてもらっているんですけども、いろいろな事業で、結局土地を取得するところが非常に時間がかかって、それだけで、結果的に10年かかっていますというところ、もう少し早い段階で土地収用をかけることについて、もう少し大胆にやったほうがいいのではないかと。どちらかという、国交省なんかを見ていると、何でここで収用しなければいけないかというロジックが非常に慎重過ぎて、国交省の中の収用の監視のところがありますね。あそこを通すのに2年も3年もかかったりするという実態があるので、もう少し早くやるという努力も必要なのではないかと思います。

ます。

以上です。

【金本委員長】 なかなか難しい課題のようではありますが、何か。

じゃあ、川本審議官。

【川本総合政策局審議官】 収用の点なんですけれども、平成12年でしたか、収用法の改正もやって、もともとできるだけ使えるようにという方向になっているんですが、先生のご指摘のとおり、なかなか使いたがらないというのが現実です。

おそらく何点か理由はあるんですが、1つには公共団体なんかで言うと、現場でのトラブルを非常に恐れて、収用の話を前に出した途端に、地権者の関係の話し合いがうまくいかないんで、できるだけ後ろへ持っていきたくい。これは国もそうなんですけれども、したがって、これまでの収用のやり方を見ますと、例えば道路でいきましたも、ずっと任意買収を続けてきて、最後、どうしても何軒か残ってしまった場合、そのときだけ収用手続きに入ると。事業認定の手続をそこから始めるんで、非常に遅くなるというようなことがあります。この点については、私どもの収用担当のところと用地全体の取得を担当している部局と、特に長物で、道路が一番大きいものですから、道路局と事業工程全体を見て、早い時期に長物で事業認定をとってしまうというようなことを、そろそろ始めております。

といいますのは、実は圏央道1つを見ても、残件のところの区間だけ事業認定をとるときに、その公益性の説明はえらい難しくて、2キロだけの公益性の説明といっても、それはもう全線を見ないと公益性なんか出てこないということもあって、そこをいろいろ工夫するようにしております。

もう1つは、収容に対する住民の抵抗感のところだと思うんです。その点については、さっき申し上げたように、早い段階で事業認定をかけようと思えば、そもそもこういう手続きで全体が進みますよというのを、さっきアカウンタビリティの話もありましたように、それを早い段階で住民に説明してもらおうということをしないと、早い時期に事業認定をとった途端に、また全部とまってしまうことになりかねないので、そこは全体の事業の進め方の説明というところについて、もう一工夫が要るのではないかなと思っております。道具立てはかなりあるものですから、やり方の問題かなと思っております。

【金本委員長】 はい、そのほか。

じゃあ、浅子先生どうぞ。

【浅子委員】 今日のお話全体を聞いておまして、バリュー・フォー・マネーの最大

化とか、原理といいますか、方針としてはわかるんですけども、社会資本整備、あるいは公共財の提供に関してこういうことを、すべての段階を通じて、バリュー・フォー・マネーが最大化になるような取り組みにしなければいけないと断定するのが、ほんとうに望ましいのかという疑問を多少感じまして、公共財、あるいは社会資本整備という意味でもう少し、ある種のマーケットメカニズムに近いような原理を100%導入するというのではない部分が残るべきではないかと思ひまして、国としては、こういう方針を掲げるのは、それなりに望ましいというふうに分でもなっているんですけども、そのバランス上、残った地方には、こういう原理でないような仕組みによる社会資本整備の決定、そういう余地を残すといいますか、方向としては国の方針に地方も少しずつ学習していくような方向をとるべきだとは思ひますけれども、最初からこういう原理で地方も同調しなさいという方針ではないほうがいいのではないかと思ひています。そういうことでちょっと感想を述べたかったので。

【金本委員長】 バリュー・フォー・マネーはいつでも解釈できるので、このバリューに何を入れるかというのは、これ自体には何も入っていないんですね。ですから、浅子先生も言われたようなことを全面的にバリューに入れるというのがいいことかどうかわかりませんが、そういうのもここに含まれているという逆のリスクがあるということもござひます。この辺は、今からやっていくプロセスでいろいろ詰めていくといった感じではないかなと思ひます。では、上村先生どうぞ。

【上村委員】 ちょっと具体的な話なんですけれども、入札制度について、2点ほど申し上げたいと思ひます。

入札監視の委員会というのは、各整備局単位で行われておりますけれども、大体全部事後チェックになるわけなんですけど、半年以上前に済んでしまっているようなことの監査になるわけなので、何かもう少しチェック機能が働きやすい監査制度にもうちょっとつくりかえていかないといけないんじゃないかなと思ひます。私も監視委員なんですけれども、そこで出ますのは、個別のことについてどうのこうのと言っても済んでいますので、やはり制度の話になるんですけど、しかし、整備局の単位で制度のことをいろいろ言ひていても、これは本省に言わないことには制度は変わらないんだというところで毎回毎回終わっておひまして、なかなか、前のときも同じようなことを言ひていましたねというふうなことばかりになってしまうんです。

例えば2つ目で、私がいつも入札の中で予定価格の出し方がちょっと違うのではないか

と思うことがありまして、官の積算の方式があるんですが、かなり具体的になるんですが、特に高額工事における一般管理費の積算というか、一般管理費は高額の場合にはある一定までの線にいくと横スライドですと並ぶんですけども、これはどうも私には、自分の会社が見積もりを出すときに絶対こうはならないぞとっておきまして、例えばそういうことを1つずつ挙げていっても、予定価格の出し方がどうも高い。今は一般指名競争入札が多いのでむしろ逆に予定価格よりうんと低くて、むしろ基準価格より低くて成立しないという場合も地方においてはあつたりもするんですが、もう一度、この入札制度というものを、現場の整備局、あるいは地方の入札の中で何が問題になっているのかをくみ上げながら変えていかなければいけないんじゃないかと思います。

それから、PFIについてなんですが、ぜひPFIだけでなく、最近もっと新しいいろいろな金融手法が出ています。公共の財産に対して、例えばREITでありますとか、証券化ですとか、さらに新しい金融手法を、多分、PFIという言葉の中にそういったものも包含して出していращやるのかもしれないんですけども、さらに世界にはもっといろいろなやり方があるようですので、工夫して導入していただきたいと思えます。

【金本委員長】 予定価格の積算がなかなか大変な話であります、入札の仕組み自体、いろいろな改善をしていく必要があるというのは、どうですか。

【前川技術調査課長】 ちょっと補足させていただきますけれども、ここ1、2年で入札契約制度が国、地方、大変大きく変わってしまっていて、従来はほとんど指名競争だったのが、急激に一般競争に変わっていますので、そういう制度が変わるときというのは、いろいろ発注者も不慣れなところがあるんですが、受注者の皆さんも不慣れなところがあつて、いろいろ迷ったりトラブルがあつたりとかしますし、予定価の問題なんかもいろいろあると聞いていますので、その辺の少し過渡的な状況がここ1、2年続いている状況もあるんだと思っておりますけれども、いろいろな問題点を速やかに吸い上げて、早く一般競争を前提とした、先ほど、いい循環ということを申し上げましたが、そういう新しいシステムに早く落ち着けていきたいなど、そのための努力を整備局、それから地方自治体、いろいろなところとよく意見を聞きながらやっていきたいというふうに思っています。

ご指摘の点、ごもっともですので、よく検討していきたいと思っております。

【金本委員長】 そのほか何かございますでしょうか。

私は、VFM最大化というのを掲げられることは大賛成なんですが、現場にずっとおり

ていくときに、これがきちっとしているのかというところはまだまだ努力の必要があるのかなという気がいたします。

総合評価になっていろいろな提案の価値を点数をつけて評価をしますが、この点数って、どれだけの金銭的価値を持つかというのは評価公式から出てくるんですが、これを認識せずに配点をしているといったことが少しあるのかなと。この1点が、何千万円、何億円に相当することがありますので、これをきちっと考えているのかといったところが、ちょっと不安だなと。いろいろの細かい方式を見ていると、そこについて説明責任が果たされているかという、若干疑問かなという気がいたしますので、この辺、実はやるとすごく難しいんですね。これが何億円の価値かというのを一々細かく全部について出すというのは甚だ難しいということがございますが、それはやらないとなかなか納得していただけないということがあるかと思えます。

もう1つは、ちょっと細かい話になりますが、総合評価をこれから全面展開ということになりますので、日本の総合評価については、2つ違うものが入り込まざるを得ないというところをご理解をいただきたいと思えます。

1つは、技術提案してもらって、その提案を評価するということがあります。その提案について、こういう提案はどれだけの価値があるというのを点数をつけるというのがあります。

もう1つ重要なのは、それではないものが、実は工事規模が小さくなっていくと大半になるはずだと。それは別に違うものをつくるわけではないわけで、スタンダードなものをスタンダードにつくったというものについて、そういう提案で評価するというのは、ほとんど意味がない。何で評価するかというと、基本的には過去の工事成績なり、実績でしか評価できないというところがあります。アメリカの連邦ですと、90年ぐらいの入札改革で、自分たちの過去の成績を評価の25%以上のシェアをつけなければいけないといったことになっておりますけれども、そういった類のものがどうしても必要なんですね。こちら後者については、提案のメリットを貨幣換算というのと違う側面になりますので、これをどういう考え方でどういう設定をするか整理をする必要があるんだろうと思えます。この辺は、きちっと細かい価値評価というのは難しく、アメリカみたいに25%ぱっさりといったふうなことしかないのかなと、私個人的には思っておりますが、この辺を少し整理して、国民の皆様にご説明できるようにしておいたほうがいいのかという気がいたします。

【森地委員】 今日、ご説明のあったことについては、みんな賛成です。追加的にこういうことを思っていますということを申し上げたいのですが、こういうことをやる時に発注者の能力が問われるのは、みんなそう言うわけですが、日本の技術者の技術力評価は受注者だけに向かっている、発注者については何ら資格を問わないというふうになっています。そのことが、ひいてはお役所の人がどこかに行ったらすべていかがわしい天下りだということになるので、本来はちゃんと能力があって、能力どおり行くべきものはずとっております。

我田引水ですが、私が会長をやるまでずっと、土木学会で資格制度をつくった1つの理由は、発注者もちゃんと資格を持って、能力があることを示すべきだと、その検定をするべきだというのが1つの目的でした。先ほども言いましたけれども、地方自治体で能力がないとすると、それはそういう人たちがやらなくて、そういうこと自身をアウトソーシングしたほうがいいのかもわからないし、もう少しまとめて仕組みをつくったほうがいいのかもしれない。こんなことを思って追加しました。

【金本委員長】 その点については、もう少しいろいろなことがあると思います。能力というと技術的能力だけしか、あまり念頭にないんですが、調達は技術的能力というよりは、もっとトータルな経営判断になることが多くて、そちらの能力と、個々の技術を知っていることは全然違うということで、その辺がうまく切り分けられてない。

技術的な能力については、いろいろな技術者の方、大学の先生もいらっしゃると思いますが、そういう方々にコンサルタントとしてお願いすればいい話で、日本の場合はそういう時間を使ってちゃんとコンサルティングにフィーを払っていないというのがありますので、あまりうまくいかない。海外の土木関係の方から聞きますと、海外の事業ですと、10日ぐらい缶詰にして、かなり高額の謝礼を払っていろいろなことをやっていただく。

研究者の方が行くのは、当然、それぞれについているコンサルタントの方々がいろいろな提案をしてきていろいろな評価をするのですが、そこで意見の相違があって決着がつかないとか、それぞれについてどう評価するかという評価をしてもらうといったことのようなのです。そういうことについても、日本だと数時間の会議でやっているんですが、もう少しきちっと時間を使って見ていただかないとできないことが多いのかなという気がいたします。この辺はなかなかすぐには変わらないところですが、ご検討いただければと思います。

そのほか何かございますでしょうか。

【藻谷委員】 全然違う話で、PFIの件について一言。件数が増えているんですけれ

ども、こんな件数なのかということもあると思います。ほんとうにつまらないことを申し上げます。本質に関係ないのですが、やはり、その横文字が何なのか全くわからないということが現場では横行していて、VFMだ、PFIだ、PDC Aだといっても、全く何のことかわかりません。プライベート・ファイナンシャル・イニシアティブであることを知っている人は、実は関係の人でも知らないのではないのでしょうか。私もPDC Aとは正確に何なのか、プラン・ドゥー・チェック・アクションなのかなと思うのですが、実は間違っているかもしれないんです。もともと民活という言葉があって、PFIは直訳すると民間資金活用ということですから、したがって民活なのですが、それがリゾートだとか湾岸開発みたいなイメージになってしまって、手あかがついたためにPFIと言っているんだと思うんですが、ものすごく誤解を招いていて、その結果、普及していないという面があると思うので、何かいい日本語訳（PFI）という方法にした方が、現場への普及には重要ではないかと。とてもつまらないようなんですが、PDC Aも、やっぱり何とか何とか（PDC A）と書かないと現実にはわからないのではないのでしょうか。

案を出せと言われれば仕方がないので、新世代型公共投資（PFI）とか、くだらないんですけど、とにかく何か漢字で必要なんじゃないのでしょうか。終わります。

【金本委員長】 民間のものですと、カンバンとかポカよけとか英語で流通している日本語がたくさんあるんですが、公共関係だと全部横文字だというのはなかなか寂しい話で、日本発が世界に売れるようなものをつくっていただきたいなと思っておりますが、それに関しては、いろいろほかの国では日本の民間企業がつくり上げてきた調達システムを勉強して入れていくと。1つは、トヨタでやっている主査制度ですね。プロジェクトについて、1人責任者を決めて、準備段階から最後まで、車ですと4年サイクルですから、4年以上の期間、全部面倒を見させる、最後まで責任を持たせるという仕組みをやっているんですが、これをイギリスの軍で導入して、いろいろ広がっているといったことがございます。日本の防衛庁もどうも検討しているようですが、公共事業についても2年で交代というのは、汚職等を避ける理由もあるのですが、それと最後の維持管理まで見たときのトータルのパフォーマンスがないのかなという気もいたしますので、そういうことも含めて、いろいろな課題があると思います。

【黒田委員】 ちょっとよろしいですか。

総合評価方式で中身は委員長が申されましたように大きく分けると2種類あるんですけども、後半の施工法とか、実績とか、主任技術者とかいう項目で点数をつけるような、

ある意味では事業費そのものがあまり大きくないような、特に地方の事業で、実際に点数をつけさせてもほとんど意味がない。私もやらされていますけれども。ほとんど横並びですし、何も書かない業者がほとんどですから、これが総合評価方式だというふうにやりますと、技術提案型のほんとうにいいところが、ああいうくだらないものはやめておけという話になりかねないので、実績だけとかそういうことだけで評価するやつは、ちょっと総合評価方式とは外したほうがいいんじゃないかなと。いいほうが腐って見えてしまうからというふうに私は、今、実際にやらされていてそう思っているんです。

もう1点は、技術提案型もいいんですが、予定価格と標準点100点の対応というのは、いつも見直される仕組みができていいのかどうかということをお聞きしたかったんですね。例えば、資料の7-1の9ページに価格と技術評価点のグラフが書いてございます。この100点標準点というのは、標準設計、標準施工を前提にしたことで、多分それが積算根拠と対応していると思うんですね。この予定価格というやつと標準点100点というやつが、あらゆる業種でいつも見直されるような仕組みができていいのかどうかということをお聞きしたかったのです。

【前川技術調査課長】　　ちょっとここには書いてございませんけれども、総合評価も100億円の工事の総合評価と、何千万の工事の総合評価が同じであるわけがありませんで、大きくは3つの種類にわけています。高度技術提案型と、標準型と、簡易型。簡易型というのは、先ほど金本先生がおっしゃったように、後半の部分、過去の成績とか実績を重視して評価する部分。標準型と高度型が技術提案を重視する部分です。その中で、さらに高度型は単なる技術提案だけでなく、デザインビルドみたいなどころなので、予定価格も新しい施工方法とか新しい設計方法で予定価格も変えていいですよと、必要に応じて官側がつくった予定価格と受注者が提案する予定価格とネゴシエーション、交渉方式で予定価格をまたつくり直すというようなやり方も入れていまして、いろいろなレベルに応じたやり方をやっておるところでございます。

高度技術提案型というのは、これまでまだ十数件ぐらいしかやっておりませんので、いろいろな議論がありますけれども、そういった実績も踏まえて、提案型の予定価格みたいなことも取り入れていきたいなと思っています。

【金本委員長】　　よろしゅうございますか。

一般論として、総合評価のもとでの予定価格制度というのは難しい面がございまして、予定価格は金額でしか設定されていないので、非常にいいものについての予定価格はどう

いうものかというところが問題だと思うんですが、それはかなり会計法予決令の大きな世界になりますので、もうしばらく実績が出てこないと大きな変化は難しいのかなという気はいたします。

【黒田委員】 簡易型も総合評価方式という言い方の中に含んで入れているわけですね。簡易型の中身が実はねらっているほどの効果が出てきていないわけですね。だからそれを総合評価型、今、3つ新型を説明されたんですが、上の2つのいいところが簡易型のために印象として消されてしまう。

【前川技術調査課長】 そうならないように不断の見直しをしたいと思います。おっしゃるように、市町村だと工事成績すらつけていない市町村が結構ありまして、実績を評価しようにも成績がついていない業者もいるので、なかなか難しいんですけども、そういう成績だとか実績をきちんと評価するようなデータベースを1つ構築していくことも大事だと思っていますし、それから先ほどこよつと言いましたが、ちゃんとよい仕事をした人が次の仕事もとやすくなるというようなシステムを組み込んでいかないと、うまくいかないんじゃないかなと思っています。そういったことも含めた簡易型であるべきだと思います。

【金本委員長】 しばらくたつと一般競争になりますと、だれが来るかわからないという世界になりますので、うまくやっていないところはババをつかむといった事例が多分出てくると思いますので、それで慌てて皆さんちゃんと対応をとることになるのではないかなという気がいたします。みんなそこそこちゃんとやっているときに、実績評価をしてもあまり意味がないということもありますので、もう少したつと大分さま変わりするかなという気もいたします。

そのほか何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。

ちょうど時間でございますので、とりあえず、今日はここまでにさせていただきたいと思います。本日のご指摘やご意見を踏まえて、次回以降も今後の検討をさせていただきたいと思います。

最後に今後の予定についてお願いいたします。

【深澤政策企画官】 恐れ入ります。最後の資料9をごらんいただきたいと思います。

今日は4月でございますけれども、5月21日、次回の基本問題小委員会で中間とりまとめの素案をご議論いただきたいと思います。それから、6月21日でございますけれども、計画部会と基本問題小委員会の合同会議と、メンバーの方が重なっていらっしゃるま

すので合同会議という形で中間とりまとめをさせていただきたいと思います。時間はあまりございませんので、個別の説明にお伺いしたりとか、ご意見をいただいたりということ、精力的にとりまとめをさせていただきたいと思っております。6月に中間とりまとめをいただきましたら、7月12日でございますけれども、社会資本整備審議会と交通政策審議会の本審議会の同会議、7月の日程につきましては、大変申しわけございませんが、両審議会の会長のご都合、非常にお忙しいトヨタの張会長とキャノンの御手洗会長のお二方の都合で決めさせていただいておりますけれども、合同会議という形で計画部会の中間とりまとめを金本委員長からご報告をさせていただくということで、次期社会資本整備計画に向けた中間とりまとめを締めくくらせていただきたいと思います。その後、事務的でございますけれども、来年度の概算要求に向けて次の計画策定ということで進んでいきたいと考えておりますので、いろいろとお時間をいただく場面があろうかと思います、よろしく願いをしたいと思います。

以上でございます。

【金本委員長】 それでは、お忙しい中ありがとうございました。これで閉会いたします。

— 了 —