

6月13日(2日目) 1コマ

「道路事業(補助・除雪)」

【説明者】 道路局環境安全・防災課長の荒瀬でございます。それでは、説明させていただきます。

まずはロジックモデルを御覧ください。上段に現状を記載しておりますが、この事業は、補助国道及び都道府県道のうち、積雪寒冷の度が特に甚だしい地域において、一定の交通量以上の路線やバス路線など、道路の交通の確保が特に必要である道路、いわゆる雪寒指定道路の除雪費について、実施主体である道府県、政令市に対し補助するもので、年度末に各地の降雪状況等に応じて配分してございます。また近年では、雪の少ない地域も含め、短期間の集中的な大雪が発生するとともに、除雪に従事する担い手不足や技術伝承が課題となっており、技術開発を進めているという状況がございます。こうした状況から、課題として、降雪傾向の変化、担い手不足や技術の伝承に対応した除雪の実施と設定し、ロジックモデルとしては、除雪費の配分により、道府県、政令市が実施する除雪を支援することで、地域における冬期間の安全な道路交通を確保し、ひいては地域における産業の振興と民生の安定を図るというモデルにしております。

それでは、説明資料の説明に入らせていただきます。

まず、1ページを御覧ください。当該予算の根拠をご説明いたします。国土交通省では、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法に基づき策定する五箇年計画で指定された一定の交通量以上の路線やバス路線などの道路において実施する除雪等において、右下の表の最上段にあるとおり、特例的に費用の3分の2を補助することとしております。

2ページを御覧ください。除雪支援の流れですけれども、除雪費については、雪の量や降り方によって必要額が大きく変動します。このため、まずは道府県、政令市の要望を踏まえ、年度当初に防災・安全交付金を配分してございます。また、1月から2月にかけて除雪費の執行状況等を聞き取った上で、各地域の状況に応じて、年度当初に執行を保留していた道路除雪費補助を年度末に配分してございます。さらに、積雪が著しい場合は予備費等を活用し、道路除雪費補助を追加で配分する場合があります。なお、道路除雪費補助の予算額については、追加配分を行った年度を除く全国の除雪費の執行額の実績から、交付税や防災・安全交付金の配分額を踏まえて計上してございます。

3 ページを御覧ください。これら国費ベースの額を整理したのが、この表になります。

4 ページを御覧ください。次に、一般的な除雪作業をご説明いたします。降雪当初は雪をどける新雪除雪を行いますが、堆雪が多くなると、車道の幅員を確保するために拡幅除雪を、さらに堆雪が進むと、雪捨場まで雪を運ぶ運搬排雪を行うこととなります。参考までに各作業の単価も記載しておりますが、短期間に集中的な降雪があった場合や、気温が低く、降雪後も雪が解けず残る場合などは単価の高い拡幅除雪や運搬排雪が必要となり、除雪費も多くかかります。このように除雪費は、雪の量だけではなく、降り方によって必要な作業や予算が大きく変わってきます。

5 ページを御覧ください。ここに示しておりますのは新潟県の例でございますが、交通量に応じて道路を区分し、除雪の目標を定めるなど、メリハリをつけて除雪を行っております。

6 ページを御覧ください。参考としまして、新潟県への支援状況を載せております。除雪費は降雪量、雪の降り方、気温等の様々な要因により変動し、累積降雪量とは必ずしも相関してございません。また、除雪費を支援している全ての道府県、政令市において、除雪費執行額は支援額を上回っております。

7 ページを御覧ください。こちらも参考ですが、積雪寒冷地の地方公共団体の道路除排雪体制に係る要望を載せております。

次に、除雪費に対する支援についてはこれまでご説明したとおりでございますけれども、道府県、政令市などの地方公共団体の除雪に対する国の支援体制は確保できているかについてご説明をいたします。

9 ページを御覧ください。除雪の体制については、道路管理者であります各地方公共団体が確保することが基本となります。昨年度は災害級の大雪となった札幌市をはじめとする5市1町に対し、他の災害と同様に、直轄国道の除雪機械とオペレーターを派遣して、地方の除雪作業を支援したところでございます。

10 ページを御覧ください。また、国土交通省では、車両滞留が発生した際に迅速に排雪作業を行うため、令和3年度補正予算において、地方整備局等に配備する小形除雪機等の増強を行ったところです。直轄国道において使用していないときには地域への無償貸出しなどを行うこととし、地方公共団体が管理する道路の除雪体制への支援の強化にもつながるものと考えております。

11 ページを御覧ください。次に、短期間の集中的な大雪などにおいても交通への影響

を最小限にするための事前対策は進んでいるかについてご説明いたします。

12ページを御覧ください。記載してございますのは、令和3年1月の北陸自動車道の事例ですが、資料中央部の丸岡インターチェンジと国道8号を接続する県管理道路部分、図上bで示している地点において大型車両のスタックが発生し、それが原因で、②の約600台、③の約300台の合計約900台の車両滞留に発展しました。道府県や政令市が管理する道路も含めて、冬期間の道路交通確保が重要となっております。

このような滞留事例も契機として、令和3年3月には、今後は人命を最優先に、大規模滞留を徹底的に回避することを基本的な考え方として、躊躇ない通行止めを行うとともに、ハード的対策としてリスク箇所のスポット対策等を推進すべきという提言を受けたところでございます。

14ページを御覧ください。令和3年度から、この提言を踏まえた取組や訓練を各地で進めており、結果として長期間にわたる大規模な車両滞留は発生してございませんでした。

15ページを御覧ください。最後に、除雪作業の省力化・効率化は図られているかについてご説明いたします。

16ページでございます。除雪作業については、オペレーターの不足や高齢化が課題となっており、国ではICTを活用した除雪機械の操作支援等が行えるよう、技術開発を推進中でございます。具体的には、作業の一部を自動制御し、少ない人数でも作業ができるよう現場実証等を行っております。

17ページを御覧ください。各除雪機械の自動制御のイメージを載せてございます。

以降は参考として、降雪状況等の資料を添付してございます。

説明は以上になります。

【大沼会計課長】 それでは、本事業に関して考えられる論点をもう一度、3つ提示させていただきます。

1点目でございますけれども、これはそもそも論でございますけど、地方自治体の除雪に対する国の支援体制はこの事業で確保できていると言えるのか。2つ目は、短期間の集中的な大雪時などにおいても交通への影響を最小限にするための事前対策は進んでいるのか。3点目は、1点目、2点目を踏まえてでございますけれども、除雪作業の省力化・効率化は図られていると言えるのか、以上3点を基本にご議論いただければと思います。

ここからは、取りまとめ役の長谷川先生に議論の進行をお願いしたいと思います。先生、よろしくお願いたします。

【長谷川委員】 よろしくお願ひいたします。取りまとめ役の長谷川です。

では、1つ目の事業に関して、今から大体40分ぐらい、先生方、ご質問、議論、意見等交換できればと思います。

それでは早速、ご質問、意見ある方、どなたかいらっしゃいますでしょうか。ウェブの先生は、ウェブの挙手ボタンを挙げていただければ、私のほうから指名したいと思います。よろしくお願ひします。どなたか先生方、よろしいですか。順番は特に決まっていますので。

それでは、加藤先生、よろしくお願ひします。

【加藤委員】 加藤と申します。幾つか教えていただきたくて、これは実際現場なんかを拝見すると、除雪の巧拙がはっきり出てきます。特に空港なんかをイメージしております。また、地域によって雪の質が全然違いますね。だからそれでお金がかかるというのはよく理解できます。そして、引き継ぐ人がいないというのも現場で聞いております。今のご説明では、これをICTとか機械で代替しようという説明に聞こえたのですが、それだけで技能の伝承はできるのか。他方、人に対する対応として、例えば上手な人を褒賞するとか、そういうことをしないと、技術というのは伝承できない気がしますが、いかがでしょうか。まずそういうことをやっておられるのかというのが1つです。

それから、海外の有料道路にもヒアリングに行きました。そこで、すごい技術だと自慢されていたのですが、日本ではとっくの昔にやっているものでした。たとえば、雪の中で自動車のサインを見えるようにしたとか、薬剤の量を機械で調節するとかです。そこで、今後、除雪技術が、ICTなどを入れることによって、ドラスチックに変わるものなのか。そうでないとすれば、異なる方策としてインセンティブをつけないと、なかなか効率化というのは難しいような気がします。その辺りは長期的な視点ですが、このあたりも教えていただければと思います。

【長谷川委員】 では、よろしくお願ひします。

【説明者】 まず、技術伝承でございます。資料の中でもご説明させていただいたとおり、準天頂衛星とかを使って、以前のGPSだとかなり誤差が大きかったんですけども、今「みちびき」を使うと、かなりの精度がありますので、それを使って実際に運転をしていって、以前は、オペレーターと、実際に運転する人間と、それを手伝う人間と3人体制とか、かなりの人数を使っていたので、それで省力化をしていくというところがございまして、あとは技術伝承でございますけれども、やはり私ども建設業界、非常に若手が入職

をしないというところは、この除雪作業以外もかなりありまして、作業員の単価をしっかりと確保するだとか、あとは休みをしっかりと取る。休みを取るというのは、通常の工事現場だと4週8休とかできるんですけども、こういった作業の場合は、のべつという表現がいいのかどうか分からないですけども、待機をしなければならないとかいう状況がございますけれども、それもしっかりとローテーションで回していただくとか、そういったこともしていったら、若手の方がいかに入ってこられるようにするかと。これは多分、建設業界全体の話だと、この維持作業とか除雪の作業だけではなくて、そういうことになると思いますけれども、特に維持作業だとか、今回の除雪のようなものは、かなり待機をしなければならないというのが非常に大変で、その待機費用も私どもの方でしっかりと確保する、積算の中でもしっかりと見るということで、待機をしてもとか、あとは当然、機械の維持管理費もございますので、そういったものもしっかり積算上で見るという形をしていきたいというふうに考えてございます。

それから、ICTですけれども、先ほどお話ししましたように、準天頂衛星がかなり精度が上がってきているのと、あとは、いろいろな施設を、点群データとかを取って、これは将来の話になるかもしれませんが、どういったところにどういう支障物件がある、どういったところにマンホールがあるということが全部分かってくれば、それを事前に機械に入れていけば、除雪するグレーダーとか除雪車も、その瞬間だけ少し上げるとか、その瞬間にアラームが鳴って少し避けるとかというようなこともできていくのではないかと考えてございます。

ですから、ICTはまだ様々な可能性もあると思っていますので、あとは実際に大雪になったときに滞留する場合も、今、高速道路は中央分離帯を切れるようにしてしまっていて、反対側から脱出することができるような取組もしたりしてございますので、そういったところをいろいろ考えながら、今、実際に除雪作業、一昨年かなり大規模な滞留を発生させておりましたけれども、そういうものを踏まえて中間取りまとめの改定をしましたところ、様々なご意見が出て、しっかりタイムラインを使って、そういった訓練等もする中で、いろんな、こういったことができればいいなというのがあれば、そういったものもどんどん取り込んでいくというようなことになってくると思います。

といいながら、やはり天候の予測というのがかなり重要でございまして、雪の予測というのはかなり難しいというふうに聞いてございます。実際には、今の雪も線状降水帯のような形で、局所的にかなりの大雪が降る、それも短期間にとというのがございますので、そ

ういった予測技術の向上も、事前に除雪部隊をその地域に集めておくとか、そういったことも非常に重要なと考えておりますので、そういったことも踏まえてしっかり対応していきたいと考えてございます。

【加藤委員】 恐らく広報とか、今まであまり考えられたことないと思いますけど、地道にやって、悪いときばかりマスコミに出ます。やはり日常の広報も重要だと思います。優れた技術といったものを世間に説明していくという努力も必要かなと思います。ぜひご検討ください。

以上です。

【説明者】 今おっしゃったように、事前に行動抑制をしていただく、雪が降るときはということで、最近はまだ3日前ぐらいから、雪が降るので出控えをしてくださいという呼びかけをかなり大々的に、気象庁と一緒に国土交通省として呼びかけをしておりますし、各地方整備局でも、県含めて、气象台と一緒に呼びかけをして、出控えをしていただくようなお願いをしたり、タイヤのチェーンを必ず携行してくださいというような呼びかけはしておりますけれども、そのおかげなのかどうか分かりませんが、この冬は少しそういう大規模滞留がなかったというふうに認識してございますが、これも降り方によってはやっぱり変わってきますので、胸を張って、必ずできますという状況ではないものから、その辺はしっかり対応していきたいと考えてございます。

【加藤委員】 雪でこういうことをやっているということをもっと、大変なことなので、でもこんな優れた技術で対応しています、という広報をよろしく願いいたします。

以上です。

【長谷川委員】 ありがとうございます。

じゃあ順番に、西川先生、お願いいたします。

【西川委員】 西川でございます。質問なされたい方多いと思いますので、簡潔にお答えいただきたいと思うのですが、まず御覧いただきたいのが、頂いた資料のパワーポイントの18ページ目でございます。これを使って何をお聞きしたいのかといいますと、私が気になっておりますのが、当初予算78億円の事業に170億円、つまり約2.5倍ぐらいの予備費がついていると。当初予算の2.5倍の予備費で全事業が賄われるという構図が自然であるとは、私にはなかなか合点がいかないところがありまして、例えば、私がお聞きしたいのは、平成25年、平成28年がおよそ令和2年度と同じぐらいの積雪があったわけですが、この2年度の予備費が幾らだったのかをお聞かせ願いたいと思

います。

以上でございます。

【説明者】 すみません、ちょっと確認します。しばらくお待ちください。

それぞれの年度は、予備費は入れてございません。

【西川委員】 ありがとうございます。ということは、積雪量が令和2年度と同じ大きさがありながら、その年に予備費が出ていないと、その一方で、令和2年度の積雪が多かったから予備費がついたというご説明は成立しない気がしますけれども、この点についてはどのようにお考えでしょうか。

【説明者】 雪の量が多いか少ないか、積雪量の大小で実際にはそこまで反応するものではなくて、実際の降り方によって除雪の仕方が変わりますので。

【西川委員】 分かりました。その説明は先ほどいただいておりますので、理解いたしました。それでは、逆に平成24年度、平成22年度はどの程度でしょうか。明らかにこれは令和2年度よりも多いのですが。すみません、古い時代のものをお聞きしてしまいました。

【説明者】 予備費は入れておりませんが、ほかの予算から流用するというような手続はやってございます。ですから、予備費を必ずしも全て充てているわけではなくて、当初予算で別に確保している予算を流用して充てるということはやってございます。

【西川委員】 そのときの金額は、170億円といった大きな金額だったのですか。

【説明者】 24年度が45億です。

【西川委員】 一方の年度だけなのですね。ひとまず結構でございます。雪の降り方次第で金額が、累積的に上がるときもある、集中的に降ったときに上がるというご説明は最初に賜っておりましたので、それ自体は私なりに理解できているつもりでいますが、明らかに積雪が多いときに、170億円のときもあれば、45億円のときもあるというご説明だとすると、雪が降ったから予備費をつけた、雪が降ったからこれに対応するために今回170億円が必要であったということを肯定するのを第三者が合理的に理解するのは非常に難しいと思います。

私からの質問はこれで以上です。お答えいただかなくて結構です。ありがとうございます。

【長谷川委員】 補足的な説明は大丈夫でしょうか。

それでは、上山先生、よろしく申し上げます。

【上山委員】 論点の2に関係するところなのですが、パワーポイントの説明で、大雪のときの道路交通確保に対する考え方の転換というのがあって、これまでの考え方は、できるだけ通行止めにしないこと等だったのが、今後は人命を最優先にということで変わったというふうにご説明をいただいているのですが、人命を最優先にして、これは、要は躊躇なく通行止めにしてしまえという話になるんですかね、今までと違って、車両滞留を避けるということで。それはそういうことでいいのでしょうか。

【説明者】 お答えいたします。実際に滞留が発生してしまって、大規模な滞留が発生した場合には人命が損なわれるおそれがございますので、事前にそういう状況を察知すれば、しっかり通行止めをして、集中的に除雪をして、できるだけ早く道路を開けていくというような方針に現在は進めてございます。

【上山委員】 そうすると、人命はもちろん最優先ということで、一方で、道路が通行止めになってしまうと物流というのは止まってしまうわけですよ。そこら辺の面での、論点の2で言うところの交通への影響を最小限にするというのは、従前と比べると、現状はどういった形で。人命を最優先にする一方で、通行止めにして、そこから出てくる影響を最小にするというのは、どういったことをされていらっしゃるのでしょうか。

【説明者】 社会経済活動と、そういう人命というのは少し差があるように見えますけれども、実際に大規模滞留を起こしてしまうと、その車を排除するのに相当時間がかかります。結果的に2日間、2晩も道路が止まってしまうという状況になりますので、できるだけ早めに止めて、止めた中で、車がない中でその除雪を素早くして、できるだけ早く開けるということで、社会経済活動にも影響が最小限になるような取組を現在してございます。

【上山委員】 そうすると、人命を最優先にといっても、別に、従前のこと——従前というか、その他の部分を損なっているというわけではなくて、結果的には物流のほうも、そのほうがよくなる、スムーズになるというような感じなんですかね。

【説明者】 基本的な考え方は、そういうふうにご考えていただいて結構だと思います。できるだけそういう交通にも影響がないようにということで、しっかり対応していくということで考えてございますので、結果的には物流、社会経済活動への影響もそれで最小限化できるというふうにご考えてございます。

【上山委員】 分かりました。取りあえずそれで結構です。

【長谷川委員】 ウェブの先生方、質問が終わられたら、挙手のマークは、もう一回押

して、消していただければと思います。

その他の先生、いかがでしょうか。

では、石井先生、お願いします。

【石井委員】 ご説明ありがとうございます。二つ、三つあるんですけども、1つはちょっと重複してしまうのですが、先ほど予備費の充当のところがあったと思うのですが、今回のご説明資料の中の2ページですかね、ここで、どのタイミングでどういう配分が行われたというところがあったところで、当初予算については、道府県、政令市の要望を踏まえ配分というのが4月に行われていると。この配分というものが当初予算ですので、約80億円がここで配分されていると。その後、1、2月というのは、もう雪も降っていて、そういう時期を迎えて、要望に応じてさらに追加の配分を年度末にしていると。この年度末にしているものが予備費が充当されているという理解でよろしいでしょうか。

【説明者】 年度当初に配分するのは防災・安全交付金ですので、今般の道路除雪費補助ではございません。地域の状況に応じて何でも使えるというような防災・安全交付金、社会資本整備総合交付金がございますので、各地域でやはり除雪も事前にしっかり金を確保しておかなければいけないということで、御要望があったら、それをパッケージという形で配分させていただいています。ですから、当初予算の80億につきましては、当初予算成立した段階では、ここにありますとおり、「(保留)」と書いておりますけれども、全額保留をして、1月、2月に執行状況調査をしたものを受けて配分させていただくと。それに、さらに著しい場合に追加調査をして、この②と③を同時に配分するパターンもございますけれども、3年度はこれを同時に配分させていただいております。ですから、当初予算の保留していたものの配分と、予備費等を活用した追加配分を同時に、執行状況を踏まえて配分させていただいたところでございます。

【石井委員】 なるほど、分かりました。ありがとうございます。ということは、執行状況というのは、道府県、政令市がどのぐらい除雪の費用が発生したかとか、今後の見込みを含めてこのぐらい必要であるということ踏まえて、当初予算で足りなければ予備費も充当する、そういう理解ですね。

【説明者】 そのとおりでございます。3月末までの見込みを全て聞き取りますので、それを踏まえて、配分をするときに足りなければ予備費等について財務当局とやり取りをして、その分を確保するというところでございます。

【石井委員】 分かりました。ありがとうございます。

ちょっとまた違う質問なのですが、論点の3に関連しますけれども、除雪作業の省力化・効率化は図られているのかという論点出しがあり、それに対して技術のところではいろいろお話をいただき、なるほどなと思っているところですが、この自動化の取組とか、自動化するためにはそういう機械がパワーアップしなければいけないとか、それはあると思いますけれども、そのお金というのは、また別の事業の話になるのですか。

【説明者】 今、自動化の実証実験につきましては、北海道、それから東北、北陸の、雪が降る整備局で実証実験をしてございますけれども、それはこの予算とは別の予算で対応してございます。

【石井委員】 別の予算。

【説明者】 ですから、雪が降ったところに対して、実際にそれがうまくいくのかどうかも含めてやってございます。それは当然、整備局だけではなくて、高速会社もそういう取組をやってございます。

【石井委員】 ありがとうございます。

最後なんですけれども、何と申しますか、雪がたくさん降って、除雪にどうしても、降り方がとか気温とか、いろんな要因でいろんなお金がかかってしまうと。除雪自体も、新雪除雪とか、4ページのスライドとかで、こういう除雪をするとすごくコストがかかってしまうと。一方で、道路を可及的速やかにという形だと思いますけれども、ちょっと乱暴な質問なのですが、より効果的、効率的にできているかということに対して、例えば5年前よりもこういうことができるようになったから、同じ何かをするのでこれだけ効率的にできるようになったはずだとか、そういったことの測定とか評価とかされているのでしょうか。されているとしたら、どんなふうにされているか、その辺りを教えていただきたいです。

【説明者】 実際には除雪をする前に、事前対策として消雪パイプとか、そういったものを設置してやってございますので、そういったところには当然除雪が必要ないということにはなるんですけれども、当然維持費がかかりますので、そういったものとの兼ね合いが出てくると思います。それから、先ほど申しましたとおり、躊躇なく通行止めを、それも高速道路と並行する直轄国道、それに合わせて都道府県の道路も全て通行止めをして、並行して止めていますけれども、それについては、まだなかなかそこまでの実証ができていないのが現実的だというふうに考えてございますし、実際に自動運転を使ってどれぐらい単価が下がるのか、そこまでまだちょっとできておりませんので、そういったものは引

き続きしっかり検証して、この除雪費に対する効果をしっかり外向けにもアピールできるようにしていきたいというふうに考えてございます。

【石井委員】 ありがとうございます。一旦、以上です。

【長谷川委員】 それでは、私からも1点、よろしく申し上げます。この行政事業レビューシートの中で、1ページ目の下から2段目ですけど、単位当たりコストという欄がありますけども、こちらがバーで、空欄になっているということですけども、こちらが今こういう記載になっている、その考え方というか、理由みたいなものがあれば、教えていただければと思います。

【説明者】 除雪については、雪がどのぐらい降ったからどのぐらいかかるのかとか、実際に各地域で雪の降り方、それから周辺の道路の状況とか踏まえて、それぞれのまちの中では大体このぐらいかかるとかというのも一概になかなか算出できないものだというふうに認識してございますし、雪がどのぐらい降ったら、たちまち幾らかかるのかというのもなかなか出しづらい状況。それから、雪が降っても気温が高くてすぐ溶けてしまえば、当然除雪の費用は要らないんですけども、それがずっと堆雪していくことによって拡幅除雪なり運搬排雪に移行していくと、かなりまた単価が上がってきますので、その付近がなかなか出しづらいというところにはなっております。ですから便宜上、延長単位で除雪費を割るということは計算できますけれども、それはあくまでも便宜上だと私たちが認識してございまして、雪の降り方で、年度でそれはかなりばらつきしておりますので、ここはあえて横バーにさせていただいているところでございます。

【長谷川委員】 分かりました。

その追加でですが、裏面に、事業の効率性のところで「単位当たりコスト等の水準は妥当か」と書いてあり、丸がしてあって、精査しているのも大丈夫ですとありますけど、一概なものを出せないとしても、何を基準値として、各都道府県、政令市等の予算の単位当たりコストが妥当かどうかというのは、具体的に何で判断されているのでしょうか。

【説明者】 各地域によって、多分その辺の単価が違うと思います。ですから、歴年でずっと執行状況調査をしておりますので、そのときに降った雪の量と実際にかかった費用をしっかりと確認しながら、近年の降雪量、それから除雪費の執行状況、そういったものを踏まえて、都道府県でどのぐらいかかっているのか、実際にどのぐらいの延長やっているのかということも踏まえて、それを算出することによって。ほかの道府県から要望があった執行状況、それも確認をして、飛び抜けていないかどうかというところは確認をござい

いますので、そこでしっかりチェックをしているという認識でございます。

【長谷川委員】 これは少し私の意見も入るのですが、予算自体の効率性をしっかりマネジメントしているのかというのを、こうやって対外的に公表して示しているという意味では、一概には出せないから出さないとはいえ、やっぱりこの予算自体は、基本的には降雪量掛ける単価だと思いますけど、固定費、変動費、当然ありますけど、降雪量はどうしてもコントロールできませんので、単価のマネジメントをいかにやっていくかというのが。

先ほどのICTの活用とか、担い手とのバランスも取りながら、その単価のマネジメントをどうやっていくのかというのが、まさにこの予算の効率性のマネジメントで一番大事なのかなと私は思うので、少なくとも、都道府県によって違いますと、雪の降り方、単価も3種類ぐらい資料を出していただいていたけれども、やはりある程度、自分たちがマネジメントする指標みたいなものは。予算額の多い都道府県上位3つでもいいですし、何らか公表する形で、やっぱり単価のマネジメントをしっかりやっているんだというのは何か見せていっていただきたいなというふうに、私個人的には思います。

【説明者】 今おっしゃったように、それぞれの道府県がどのぐらい配分しているのかというのは、もう既に、実際に配分するとき道府県ごとの額は公表してございますので、それぞれの雪寒道路延長で割ることによってその辺の単価は出ますので、また今後はそのあたりも考えていきたいというふうに考えてございます。

【長谷川委員】 では、上山先生、もう一度ということでもよろしいでしょうか。よろしくをお願いします。

【上山委員】 今の単価の話に関連してなんですけど、同じ除雪をする際、直轄国道の単価と、こちらの地公体が管理する国道の単価というのは、比較はされていらっしゃるのですか。

【説明者】 基本的には、それほど差がないと思ってございます。一方で、直轄国道の場合は、路肩もかなり広く取っているところだとか、車線数も多い状況もございまして、比較的、新雪除雪という対応で何とかなっているところはあるのかなと思いつつも、しっかりかかなければいけないという状況になった場合には、その分単価がやっぱりかかってくるという状況にはなると思います。しっかり比較は、今のところはまだできておりませんが、そのあたりもやっていきたいというふうに考えてございます。

【上山委員】 そうですね、やっていらっしゃらないんだしたら、比べていただいて、

違いがあるとしたら、その違いの原因のところは、解決できないものであれば仕方ないですけれど、解決できるものであれば解決して、効率化を図るという意味ではやっていただいたほうがいいのかなどというふうに。そうしたことまでやった上での単価が適正かどうかという話になってくるのかなと思いますので、今後よろしくをお願いします。

【大沼会計課長】 質疑時間があと10分ほどになりましたので、コメント、まだお済みでない先生方、記入をお願いいたします。

【長谷川委員】 では、石井先生、お願いします。

【石井委員】 すみません、ちょっと先ほどと同じようなことで、頂いた資料の14ページですけど、ここで、やはりこういう取組があつてということだと思えますね。車両滞留の事例等というので、事前対策実施区間の例ということで国道17号、新潟県湯沢町で消雪パイプを設置したら立ち往生がなくなりましたという話だと思えますね。すごく評価できることだなというふうに思っていますけれども、この消雪パイプを設置する事業費というものは別のところから出ていると思うのですが、まず、そういう理解でよいですね。

【説明者】 実際には除雪費とは別の予算でやっておりますので、それは別の予算になってくると思いますが、トータルでそちらがどう利いてくるのかというのは当然ありますし、消雪パイプであると、水の確保だとか、そういったものも必要ですし、維持費、パイプの管理とか、その付近も必要なので、トータルで十分比較した上でやらなければいけないと。消雪パイプは、この地域含めて、人家連担部でなかなか除雪が難しいような、そういったところについてはこういう消雪パイプで対応している事例が多いように認識してございます。

【石井委員】 ありがとうございます。そういう意味で、なかなか簡単にはできないと思えますけれども、やはり、今ありましたように全体としてどうなのと、予報から始まってだと思えますね。予報の精度といったところは、先ほど気象庁さんと連携してというお話があったと思えますけれども、そういう話があつたり、実際降ったとしても、積もらないように事前に仕掛けをしておくのか、積もってからきっちりやるのかだとか、そういったところはそんな簡単に即答できないと思えますけれども、全体としてどういう方向という中で、どうしても省力化、効率化といったところの取組というのがなかなか見えないと。いろんな工夫等されているのかなと思いますけれど、ちょっと見えない気がしております、いろんな施策の中で、ほかの事業ですけれども、そういう施策が行われているので、いざ除雪と

いったところではこういう効率化ができていますと、そういったところまでいくと、説明ができるかよいかかなと思っております。最後は全部感想です。

以上です。

【長谷川委員】 アトキンソン先生、ご質問よろしいですか。大丈夫ですか。

【アトキンソン委員】 特にないです。

【長谷川委員】 分かりました。そのほかの先生は。

では、加藤先生、どうぞ。

【加藤委員】 1点だけ、事実を教えてくださいんですけど、結局、防災・安全交付金が都道府県に行く。都道府県のほうでどういう項目で使っているとか、あるいは箇所づけは全部都道府県のなかで決めており、自由度が高いということになりますね。特会がなくなってから、道路はデータが取れなくなったものですから、柔軟性ということと、透明性というのは相反するものなのかと感じてしまうところがあります。そのあたりはどのように感じておられるでしょうか。

【説明者】 防災・安全交付金とか社会資本整備総合交付金で、パッケージで支援させていただくということで、パッケージの中には、どういったことをやるかというのは少し書いてありますし、実施に関する計画を提出していただいた後に、それぞれ配分は各都道府県で決められますけれども、要素事業を張りつけたと、実施に関する計画を上げていただきますので、最後は、そこで執行状況、その箇所にどれだけのお金がついているというのは分かるようになってございます。ですから除雪で、防災・安全交付金でもし出てきた場合には、大体除雪全体でパッケージを組むことが多いですから、多分それは全部除雪に行っているのだろうと、除排雪に行っているのだろうとというのはありますけれども、その中に防雪、先ほどの消雪パイプとか、そういったものを設置したりする場合もございますので、そのあたりはしっかり要素で見ていくしかないのかなと。

その辺はやはり都道府県がしっかり対応していただいているものだとということでございますけど、昨今の様々な交付金の関係の動きを見てみると、私どもがやはり計画的、集中的に実施しなければいけないような事業、例えば通学路の関係なんかは、4年度、八街の通学路の事故を受けて、個別事業化しましたので、そういった動きも少し。以前で言えばメンテナンスの関係とか、お任せしているとメンテに金が回っていかないので、メンテもしっかりやっていただきたいということで、個別事業化して、そういう対応をさせていただいていると。ですから、この除雪費補助も、除雪ということでしっかり使っていた

かなければいけないので、それは除雪にしっかり使ってくださいねということで個別補助ということがあるというふうに考えてございます。

【加藤委員】　　じゃあ、そこはモニターできているんですね。

【長谷川委員】　　そのほか先生方、よろしいでしょうか。コメントの提出のほうもよろしく願います。すみません、じゃあ、ちょっとこの間に私のほうから。レビューシートに書いてあって、よく分からなかった点があるので。

備考欄のところに財務省の予算執行調査結果が書いてあると思いますけど、その指摘事項の中で「市町村において近年の降雪量を踏まえた適切な自己財源等の確保がなされていることなどを前提に」と書いてありますが、この「適切な自己財源の確保がなされている」というのは、具体的にどういう意味、交付金のことを言っているということなんでしょうか。

【説明者】　　地方交付税の関係で、普通交付税と、最後、雪が降ったときに特別交付税もありますので、そういったものも踏まえて。あとは当然、単費もございますので、そういった地方の自主財源も含めてということで、交付税も含めてでございます。

【長谷川委員】　　ということだと、市町村からすると、まず普通交付税があり、降雪地域の場合は、また特別な算定式があつて手当てをされていて、その上に先ほどの防災・安全交付金で除雪の部分があつて、さらに補助があるというような、そういう構造なんでしょうか。

【説明者】　　すみません、市町村と書いていますけど、都道府県でも同じように算定式がありまして、都道府県の場合は、先ほどおっしゃったように、まず普通交付税の算定式の部分がありまして、さらに総務省で特別交付税が年度末に、プラス我々の防災・安全交付金で、当初で見る自治体もありますし、あとはこの除雪費補助で配分しているという、大きく4つの予算、プラス単独費を入れているケースもゼロではありませんので、その5つぐらいの予算を組み合わせで除雪をしているというような状況だと思います。

【長谷川委員】　　これは書き方なのかもしれませんが、市町村のほうで、もはや自己財源でやっていけるので、そんなに国からの補助は要らないんじゃないですかというふうに読めたのですが。これ、どういう真意なのかなと思ったのですが。

【説明者】　　市町村も基本的には同じなんですけど、市町村の場合、除雪費補助が基本的にありませんので、基本的には普通交付税と、年度末の特別交付税に、保留してある防災・安全交付金が少し。確保している防災・安全交付金が多少ありますので、それを活用して

というところですが、道府県と比べて、路線もいっぱいあるものですから、大半がこちら側に回って、交付税で対応している路線のほうが圧倒的に多いような感じだと思います。我々はあくまでも雪寒指定道路のみ補助できるようなことになっていますので、その書きぶりが、すみません、そういう意味で言うと、ちょっとおかしいところがありますが、そういう実態になってございます。

【長谷川委員】 承知しました。

取りまとめのほうはいかがでしょう。

【大沼会計課長】 全ての先生のコメントが出そろいましたので、今まとめておりますので、まとめ次第、先生にお届けします。少々お待ちください。

【長谷川委員】 それでは、取りまとめコメントが上がってきましたので、説明させていただきます。

本事業に関する評価結果としましては、現状通りが1名、事業内容の一部改善が5名となっております。主なコメントを御紹介させていただきますと、1つ目は、コストを要する事業の説明責任という観点からも、除雪作業自体の理解を広めるための広報に努力が必要ではないか。2つ目は、官民連携により、現場の魅力をさらに上げるため、人の確保に知恵を出してほしい。3つ目は、単位当たりコストはしっかりマネジメントを行っていることをレビューシートでも表現していくべき。4つ目は、都道府県別のキロメートル単価を公表するなど、ベンチマークによる牽制機能も発揮されたい。5つ目は、当初予算に対して予備費が非常に大きい。「予備費を充当すればよい」という発想ではないと思うものの、そのように見えることは問題ではないか。6つ目は、全体としてどのように「省力化」「効率化」が図られているのかが見えず、評価が困難なため、上記を適切に説明するがある。7つ目は、積雪予想と当初予算（積雪関連）との関係性および、実際の積雪と追加予算（実施された場合）の関係性が不透明で慎重かつ丁寧な説明が必要、といった意見がございました。

これらのご意見を踏まえまして、本プロセスの評価結果及び取りまとめとしましては、事業内容の一部改善ということで、官民連携により、現場の魅力をさらに上げるため、人の確保に知恵を出してほしい。単位当たりコストはしっかりマネジメントして、具体的に意識をしていく必要がある。当初予算に対する予備費が非常に大きいなど、予備費を充当すればよいと見えるのは問題。また、積雪と追加予算との関係が不透明。全体としてどのように「省力化」「効率化」が図られているのかが見えず、評価が困難なため、上記を適切

に説明する必要がある。とさせていただきたいと思いますが、先生方、ご意見等はいかが
でございますでしょうか。ウェブの先生方も大丈夫でしょうか。

ありがとうございます。それでは、この取りまとめ案のとおりとさせていただきたいと
思います。ありがとうございます。