

2002年4月9日
担当：波頭 亮

基本政策部会 第3回部会
検討テーマ『経済活力を高める』

・背景 認識

- (1) これまでの基本政策方針：シビルミニマム / 全国一律の“均衡ある発展”
量的拡大重視
- (2) 現在の道路行政認識：「一定の量的ストックは満たされた」
cf. 従来型の政策に対する批判
「事業費や事業量を確保することが目的となっているので
はないか」
…… 20年遅れの高度経済成長意識の終焉

・道路と経済

- (1) 道路の持つ経済への貢献： 人・物の移動 / 輸送への貢献
道路建設事業自体の経済効果：公共事業としての貢献
- ・道路の持つ経済貢献として一義的なのは。 は副次的効果と考えるべき
 - ・ の目的化によって経済的非効率が発生し、国家財政の悪化により批判が集中
- (2) これからの道路行政の基本方針：人・物の輸送効率を高めるという目的 対して、経済効果の高い事業を重点的、選択的に行う
…… B / C 概念の採用
- cf1. 「経済効果が高い」とは投入コストよりも創出される効果（価値）が大きいこと
……道路が整備されることによって、人・物の輸送がより早くなる、大量になる、（安全・快適になる）ことが中心価値
- cf2. 具体的効果のタイプとしては、 新しい輸送需要が大量に実現すること
ex. 東名高速道、圏央道
渋滞が解消すること
ex. 外環、新大宮バイパス

・政策化に向けての重要課題

(1) B / C の評価基準となる指標の設定 :

投入コストの算定

cf. TCO (Total Cost of Ownership)

アウトカム指標の設定

ex. キロ・トン、 キロ・人、 時間及び 移動・輸送コスト

cf. 何を “ 指標 ” に設定するかによって結果は大きく違ってくる

(2) 事業実施の決定・実施プロセスの見直し :

企画・決定・実施それぞれの主体者 / 責任者の見直し

cf. ・企画者、決定者、実施者は誰であるべきか

・企画者と決定者と実施者は同一であるべきか

企画・決定・実施に関する手続き・関係法整備

評価・監督機能のビルトインのしくみ作り

cf. 評価結果の組織とオペレーションに対するフィードバック

最大のポイントは、

1. B / C によって、判断 / 決定すると謳うこと
2. そのためのツールとして、アウトカム指標を正式に導入すること