

第3回基本政策部会における議論のポイント (テーマ:「経済活力を高める」)

【波頭委員提案のポイント】

最大のポイント

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

1. 現在の道路行政に対する認識

(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」をベースとした量的拡大重視

(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」
- ・20年遅れの高度経済成長意識の終焉

2. 道路と経済

(1) 道路が持つ経済への貢献

- ・「人・物の移動 / 輸送への貢献」が道路の持つ経済貢献として第一義的。
- ・道路建設事業自体の経済効果は副次的効果であり、これが目的化することにより経済的非効率が発生

(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に対して、経済効果の高い事業を重点的、選択的に行う
- ・B / C 概念の導入

3. 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
- ・アウトカム指標の設定

(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
- ・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

【クー委員提案のポイント】

「今なぜ公共事業なのか 今なぜ道路整備なのか」

第一部：マクロ経済の実態

不況の病名

- ・ 日本経済がこの10年間に低迷した理由は、家計部門が昔と同じように貯蓄をしているのに、その貯蓄をこれまでずっと借りて投資をしてきた企業部門がゼロ金利でも一切借りなくなっただころか、借金返済にまわったことにある（バランスシート不況）。
- ・ なぜ企業が借金返済にまわったかと言うと、90年代に始まった全国的な資産価格の大暴落で、企業にはそれらの資産を購入するために借りた借金だけが残し、彼らは債務超過のような状態に置かれてしまったからである。そこで彼らはまだ元気な本業からの収益で借金返済を進め、バランスシートの健全化を目指しているのである。

正しい処方箋

- ・ 企業が正しい行動（借金返済）をとっており、政府も彼らに対し「借金返済を止めろ」と言えない現状では、政府が支出を拡大して景気（＝企業収益）を維持し、彼らのバランスシート修復を支援するのは、日本経済がこの特殊な不況から脱却する最も効率的な手法であると言える。

バランスシート不況下の「良い財政赤字」

- ・ 民間の投資をクラウディング・アウトしてしまうような財政赤字は、中長期的な経済の成長率を下げることになるが、バランスシート不況に陥って、需要が絶対的に不足しかねない経済での財政赤字は、中長期的な経済の成長率を（財政を出動させなかった場合に比べ）上げることになり、「良い財政赤字」と言える。

バランスシート不況下の財政支出は将来の負担を下げる

- ・ 市場がこの低金利で我々に問いかけているのは、まだこの国に公共事業やることが残っているならそれは今やって下さいということである。それは、バランスシート不況解消に役立つだけでなく、将来世代の金利負担も軽減することになる。

減税より公共投資のほうが効果的

- ・ マクロの視点で見れば、減税を行なった場合、多くの企業や個人は減税で浮いた資金を借金返済や貯蓄に回してしまうため、公共事業と同様の効果を発揮させるには、公共事業以上の財政赤字を覚悟しなければならない。
- ・ 今の日本は公共事業をやる、まさに歴史的チャンスと言えるにも拘らず、国民がこれだけ大きな拒否反応を示していることは、政策担当側に大いに反省すべき点があることを示しており、当局はこの拒否反応を解消する手だてを早急に打ち出す必要がある。

第二部：ミクロから見た道路整備

今なぜ道路か

- ・ ブラザ合意以降、企業は生存をかけて海外へ生産拠点を移すことになったが、そこで、国内では時間とコストのかかる許認可手続きや陸上輸送のコスト（渋滞、高速料金）が、海外では国内の数分の一から数十分の一の時間とコストで済むことに気付いてしまった。

- ・ バランスシート問題で、国内では全くお金も借りず設備投資も控えているような企業が、海外では結構設備投資をやっているのである。これは本当に恐ろしいことであり、国内の体制・行政を根底から見直す必要があることを示している。

渋滞解消と高コスト・高料金は正こそ急務

- ・ 日本の道路の問題は、それがすぐ渋滞するという問題と使用料が高すぎるという二つの問題に集約されると言えよう。

巨額の血税をかけて造った道路が機能していない

- ・ 道路行政が反省すべき点は、ユーザーコストの削減と、渋滞を最小限に抑える努力が国民の期待を下回ってしまったということにつきる。
- ・ 新しい道路の建設だけではなく、既存の道路がもっと有効・効率的に使われるようにする努力も不可欠である。むしろ、既存道路の有効利用を徹底的に追及した上で新しい道路の話をするべき。

行政の自殺行為

- ・ 画一的な歩道の整備や並木・花園の設置で、道路の機能改善が妨げられてしまっは元も子もなく、今ある道路や今建設中の道路を早急に見直して、少しの調整や工夫でもっと有効に道路を使えるようにならないか検討すべきである。サービス精神、フレキシビリティを行政側は是非持ってほしい。

レッドゾーン設定の勧め

- ・ 米国などで見られる停車禁止を意味するレッドゾーンを設け、違法駐車
のなかでも特に渋滞を引き起こすものは、徹底的に排除すべき。
- ・ レッドゾーンは公平であり必要最小限ということをやらないと、その意味が薄れてしまい、現状と同様に違法駐車があふれているということになりかねない。

首都高は、一定時間内は出入り自由に

- ・ 首都高を含む高速道路に関しては、一定時間以内は出入り自由とすれば、下の道を有効に使って、本当に高速で走れるところで再び首都高に乗るという行動が選択肢のなかに入ってくる。
- ・ 特に休日などは下の道は空いているのに高速は渋滞しているというケースが多く、これらの多くは下の道とうまく合わせて走行させれば、渋滞の一部を解消する手だてになると思われる。

建設工事のスピードアップと効率化

- ・ 今の国民は、道路を含む大半の公共事業は、民間の競争原理を導入したらもっと安価でできたのではないかという疑問を持っている。これらの疑惑に対し、行政側は改善すべきところは早急に改善し、なぜコスト高になっているかをもっと公に説明すべき。

民間感情を逆なでするような行動は禁止せよ

- ・ 業者と行政が一丸となって国民が待ち望んでいるものをどうすれば早く造れるかに全力投球すべき。
- ・ これだけ財政赤字が厳しいと言われているなか、誰が見ても税金の無駄使いと思えるような行動や事業は即刻禁止、廃止すべきである。民間が今これだけ厳しいリストラに追われているのに、日本の工事現場は何十年前と全く変わっていないことは早急に是正しなければならないのである。

【主な意見】

B / C (B (便益) の算定の考え方)

- ・ B (便益) の範囲を、自専道、幹線道路、生活道路という道路の種類によって変えるという考え方はよい。例えば、自専道、幹線道路については、物流や移動性の観点を重視するなど。
- ・ 道路事業は、最も B / C を一生懸命やってきたが、非市場的な価値をどうやって計測するかが課題。また、結果が開示されていないことが問題。
- ・ 道路の種類によって、それぞれのパフォーマンスを考えるのは重要。重みを変えて B (便益) を算定。
- ・ 公共投資の効果は確かにある。ただし財政の枠を考えるべきであり、どこかにオプティマムポイントがあると思う。このオプティマムポイントを探すためのツールとして B / C を使うべき。

進め方

- ・ 大規模な事業は何年も前から計画するので、社会状況の変化等により当初計画通りいかない場合もあり、シナリオをいくつか設定するしかない。また、なるべく早くやること、決めたことについて柔軟に見直しを行うことも重要。
- ・ 公共事業が変わったというシンボリックなものがあれば、気運が変わると思う。PR も含めて考えてもらうことが必要。

その他

- ・ 今の公共事業に対するアレルギーは地方優先に原因があるのではないかな。今の地方は結構いい暮らしをしていると思う。他の先進国と比較して遅れているのは、都市部の住居と道路である。