

社会資本整備審議会道路分科会・第11回基本政策部会

平成15年9月2日(火)

【事務局】 それでは、定刻がまいりましたので、若干見えてない先生がおられますが、一応定足数に達しておりますので、ただいまから基本政策部会の第11回を開催させていただきます。

本日は、お忙しい中、ありがとうございました。

まず、本日の資料の確認でございますが、お手元に議事次第、委員名簿、座席図のほか、配布資料一覧がございますように、資料1から7までございます。ご確認いただければと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、開会に当たりまして、道路局長からごあいさつを申し上げます。

【事務局】 基本政策部会の先生方におかれましては、大変お忙しい中をこうしてお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

昨年の8月、中間答申取りまとめに当たりまして、大変多大なご尽力をいただきましたことに関しまして、改めて感謝申し上げたいと思います。

道路行政におきましては、答申を真摯に受けとめまして、成果主義の道路行政、こういうマネジメントを導入ということをはじめ、さまざまな改革に向けた取り組みを推進させていただいているところでございます。

さらに、これは中間答申いただいて以降でございましたが、省の中で、5カ年計画の関係、これは9本ございますが、これを一本化して、社会資本整備重点計画という形で策定しようということで、すぐる国会にお願い申し上げて通していただいたところでございます。

その中で、道路だけは、道路の整備の量、事業の量というものは財源との関係があるということで、別途、特定財源の確保に関する法律を出させていただいて、これも通させていただいたところでございます。

そうしたいろいろな改革を、省全体としましても、道路行政といたしましても、真剣に取りくんでおるという状態でございます。

本日の基本政策部会、この中間答申を受けまして、私どもがどう取りくんでいるか、さらには、社会資本整備重点計画という形で素案もP Iにかけさせていただいているという

状態でございますので、その辺のご報告も申し上げまして、忌憚のないご意見をお聞きしたいということでございます。先生方の、それこそ、これからの21世紀の道路行政、何でもいろいろな形で、今までと違ってといたしますか、今までの一層の改革を繰り返しながら、新しい21世紀にふさわしいような行政にしていこうという意気込みだけは私どもみんな持っておりますので、先生方のご指導をいただきながら、ぜひしっかりとした、さらなる道路行政の改革推進ということで、取り組んでまいりたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 本日は 委員が部会長にご就任いただいてから初めての開催ということでございますので、新部会長から一言ごあいさつをいただければと存じます。よろしくお願いいたします。

【 部会長】 先生がいろいろなご都合があって、交替せよということでしたので、仕方なしにこの席につかせていただきました。皆様、よろしくお願い致します。また、省の皆さんにもこれからよろしくお願いしたいと思います。その 先生と今まで2時間ほど、別の会議で、というのは例の青山レポートの美しい国土づくり政策大綱に基づく美しい国土づくり国民会議を、今日立ち上げました。 先生や 先生といった、10人ばかりのメンバーで今、第1回の会議を行ってきました。ちょっと途中で私は抜けてきたのですが、岩手県をモデルに、「美しい国土づくり」はどのような視点で、何をすべきかを具体的に提言していこう、そしてそれを国民全体に広げていこう、こんな話でした。

それはそれとして、1つだけ頭でお話ししておきたかったのは、最近の社会資本、つまりインフラストラクチャーという概念が少し広がってきまして、エッセンシャルファシリティという言葉が前回申し上げましたけれども、もっと広がってきた。これは、東大にいらした宇沢弘文さんの本をこの間読んでいたら、うまく書いてあったので、ご紹介しておきたかったんですが、社会共通資本という概念は、インフラストラクチャーを超えて大きいんだと。その社会共通資本は3つある。1つは、自然資本。これは環境論なんかも入っている。自然資本。2つ目が、今までのとおりの社会資本。つまりハード系。3つ目に制度資本というのが入ってくる。この制度資本というのは耳なれない言葉ですけども、教育とか医療とか芸術とか文化とか、行政も司法もここへ入ってくるんですが、すべての社会的なシステムも、社会共通資本の一部として考える。こういうふうに分けて分析をなさっている。つまり、今まで私ども、道路みたいなハードのインフラストラクチャーはどうすべきかということについて、いろいろな面で議論してきまして、今の成果主義もそうですけ

れども、つくるということからもっと広い概念として、2番目の社会資本を維持、守っていく、あるいはメンテナンスしていく、それらすべてを包含するような制度を資本として考えたときに、欠けてきたものがたくさんあるのじゃないかということだと思います。そこから、ソフト系の概念がぐーっと広がってきて、我々が今までこの部会でも、分科会でも目指してきた1つの考え方というのが、言葉上の整理でいうと、そんなことになるかと、頭の整理がつくのかなと思います。

昨年、ここで、1つの報告をまとめていただいた全体の概念も、制度というものをもう少し考えて、物をつくったり、物を直したり、物を壊したりしていこうというようなことだったと思いますけれども、そういう意味でのインフラストラクチャーにおける制度資本はいかにあるべきかということをお我々はこれから考えていかなきゃいけないだろうと。5日に向けて、社会資本整備と交通政策の総合委員会の中の計画部会が開かれまして、そこへも、道路からの情報発信をしていこうと思いますので、本日は、それに向けてのご考察も同時にいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【道路局総務課長】 ありがとうございます。

それでは、本日の議事につきまして、部会長、よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、議事に入らせていただきますが、本日は、昨年出しました中間答申を受けた道路行政における取り組み状況、それから、現在策定作業が進んでいる社会資本整備重点計画等についての審議を行って、先ほど申しましたように、5日の全体会議に向けての道路分科会としての意見集約も形としては行っておきたいと思っています。

初めに、議事の1から4までの分をまとめて事務局で説明をし、それから議論をしたいと思いますので、事務局、お願いします。

【前川室長】 道路経済調査室長の前川でございます。

まず、資料1でございますが、A3の横長の表をごらんいただければと思います。昨年8月にいただきました中間答申を道路行政にどのように反映させてきたか、また今後どのように、どう反映させていくのかを、15年度の取り組み、16年度の取り組みという形で整理をさせていただいたものでございます。個別の内容は資料2以下で詳しく説明いたしますので、ある意味では、総括表として、ご活用もいただければと存じますけれども、ごく簡単に概略をご説明申し上げます。

まず、一番左側に中間答申の大きな3項目がございますけれども、最初の「評価システムによる峻別と集中的重点整備」のアウトカム指標を導入した評価システムの確立の関

係でございます。これにつきまして、道路行政の改革の目玉として最も力を入れて取り組んでおりまして、15年度の欄にありますように、本年6月にマネジメント研究会の提言を受けまして、16年度予算からは成果買取型の業績予算ということに予算の組みかえも行いまして、そういう考え方の予算に展開していくというものでございます。

2つ目の集中的重点整備ということでございますが、先ほど部会長からも話がありましたけれども、9本に分かれていた5カ年計画を一本化して、社会資本整備重点計画というものを策定いたします。今週、5日に全体の計画部会が開催されて、審議が行われると聞いております。こちらの重点計画のほうも、成果主義の考え方で取りまとめられると聞いているところでございます。

の道路特定財源の活用でございます。DPFなどの環境分野でございますとか、都市交通分野へも用途を拡大するというので、暫定税率の延長も含めまして、ことしの3月の国会で関係法律が成立をしたところでございまして、16年度も引き続きということでございます。

大きな2つ目の「既存ストックの有効活用・効率化」の関係でございます。で使い方の工夫、で弾力的な料金施策ということを言っております。今年度でございますが、高速自動車国道の長距離割引、これは7月から実施をいたしました。それから、地方からの提案型の多様な料金施策の社会実験でございますが、全国から応募していただきまして、今、20件の応募がございまして、準備ができたものから逐次実験をスタートさせていくというふうを考えてございます。

それから、16年度の欄を見ていただきますと、ETCを活用した、いわゆるスマートインターと言っておりますけれども、例えばサービスエリアとかパーキングエリアから、一般道路への出入り口にETCゲートをつけると。それによりまして、簡単にインターを増やしたのと同じ効果になりまして、利用促進が図られるということを積極的にやっていきたいと考えております。

それから、中間答申の違法路上駐停車の排除でありますとか、効率的な道路交通管理の関係でございますが、違法路上駐停車の徹底排除につきましては、東京をはじめとする3大都市圏でモデル路線ということで、例えば交差点の周りをレッドゾーンとして集中的に取り締まるということを今年度始めました。来年度は、全国の都市に拡大をしていきたいと考えております。

それから、路上工事の関係でございますが、路上工事の7割から8割を占用企業者の工

事が占めておりまして、そういった占用企業者の工事を縮減するために、ここに書いてございますマネジメント改善委員会で議論していただいております、16年度から占用企業者に工事の期間とか時間とか、そういう縮減のインセンティブを働かせるような仕組みをぜひ導入して、さらなる縮減を図っていききたいということでございます。

それから、の地域に応じた柔軟な道路構造の採用ということで、いわゆるローカルルール関係でございます。ことし、乗用車専用道路と高速道路の追い越し区間つき二車線構造、これは、道路構造令を改正いたしまして、適用できるようになったところでございます。これに基づいて、効率的な道路整備をいろいろな工夫をしながらやっていきたいということでございます。

それから、中間答申の大きな3番目でございますが、新たなパートナーシップの確立ということでございます。いろいろなことが書いてございますが、例えばP Iなど、市民参画型の道路計画とか道路管理、さらには情報公開の充実というのをやっていきたいと思っておりますし、それから、沿道と一体となった道路景観の創出ということで、これは、委員会を設置して、今、ご議論いただいております。それから、その下にございますけれども、都市景観の向上に大きく寄与するような電線類の地中化といったものも一層取り組んでいきたいと思っております。

こういったことを、答申を受けまして、私どもとしては、一生懸命実現に努力しているという状況でございます。

簡単ですが、駆け足でご紹介させていただきました。

【 部会長】 ありがとうございます。

【説明員(徳山)】 続きまして、企画課の徳山でございます。今の資料1で、きょうのおよその論点のマップがイメージいただけたと思います。資料2-1で、重点化法のところにつきまして、もう少し詳しくご説明をいたします。

従来ですと、基本政策部会の答申をいただいて、道路整備5カ年計画を策定するという手順でございましたけれども、今回は、この資料2-1の一番上の行にありますように、社会資本整備重点化法というのを3月28日に成立させていただきまして、一本化した計画をつくらうとしております。左側に書いてありますように、道路交通安全等、9本の事業分野別の計画を今回は1本にして、社会資本整備重点計画という5カ年間の計画をつくれます。

特に目玉は、中ほどの計画事項の に書いてありますように、本部会の答申の方向と同

じでございまして、総事業費というよりは重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要をアウトカム目標を中心に記述する、こういうやり方になっております。プロセスが下
に書いてありますけれども、一般の方へのパブリックコメントを求めるとともに、地方公
共団体の意見を聴取して、計画案をつくる、こういうスケジュールできております。それ
が大詰めきたというわけでありまして、次の資料2 - 2にスケジュールがございまして、5
月6日に社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同審議会で審議を始めまして、6月か
ら8月にかけて、パブリックコメントと知事さんの意見を伺って、今週の金曜日、9月5
日に第2回の計画部会で計画の審議をします。今の予定としましては、今月末または10
月の初旬に閣議決定をして、完全にオーソライズされるという予定で考えてございまして、
大詰めを迎えているということでございます。

資料2 - 3が、53ページございましてちょっと分厚いものですが、パブリックコメン
トをかけたものでございまして、実際には、道路部分をかいつまんで、資料2 - 4でご説明
いたしますけれども、2 - 3の1ページだけごらんいただきたいと思いますが、全体の構
成は、前文がございまして、その後、第1章に大きな社会資本整備の重点的な方向につい
て8項目を指摘しております。次いで、第2章で、先ほどの9分野の事業について、完全
に横割りにして、暮らしと安全、環境、活力、こういう4つのテーマ、これをさらに細か
く15の重点目標に分けて、それらについて、主たる指標として、35個の指標を使って
説明をしている、こういう内容になっております。さらに第3章で、事業別に、道路整備
事業ですとか、こういう内容について、9つの分野についても、個別な各論としても、3
章がついているということでございます。

14ページだけお聞きいただきたいと思いますが、先ほど4つのテーマと15の重点目
標ということを申し上げました。その一覧がこれでございます。第2章に、これについ
て順次記述をしているわけですが、暮らしと安全、環境、活力という4つのテーマに対
しまして、例えば暮らしですと、1、2、3と分かれてございまして、少子・高齢社会に対
応したバリアフリー社会の形成等というのに始まりまして、こういった順番にテーマが設
定されております。こういう15の横割りの重点目標に対して、各分野それぞれに、ある
いは、一体となって、どのように取り組めるかという内容を書いた上で、それぞれに目標
となるアウトカム指標の5年後の目標値を表現したという内容になっております。

時間の関係もございまして、資料2 - 4の道路のところだけ、一体にしておいて、道
路のところだけというのも相矛盾するのですが、この部会の特にご担当いただく分野をざ

つとご説明いたしたいと思います。

1 ページ目が、先ほどの暮らしの中の、例えば でございます、バリアフリー社会の形成ということであります。実際の本文のほうには道路以外の目標も並んでおりまして、ここでは、道路だけ取り出しておりますけれども、特に、重点的に対応すべき旅客施設周辺等の道路のバリアフリー化の割合を17%を約5割にするとかですね。は、水とか緑豊かな都市生活空間等の形成となっております。これなどは、道路とか単独ではなくて、1人当たり12㎡、これは都市内の緑の空間、あるいは公園内の池も含めた水辺空間、水の空間、こういったものが1人当たり12㎡あるものを1人あたり13㎡にするという計画でございます。道路はこれの中の一部を関与してある、こういう内容の指標になっております。

順次、こういった形で、15の重点目標と指標が35並んであるというわけであります。

良好な居住環境につきましては、特に、道路関係では、無電柱化率ということで、14年度の7%を5年間で倍以上の15%まで持っていくという内容が入っております。

以後、はしょって恐縮ですが、2ページ目が安全ということで、重点目標が3つございます。水害については、道路については、指標は特に関係しているのとはございませんが、事業の概要としては関連しているものがございます。重要交通網等のライフラインの話等ございます。

それから、大規模地震関係では、災害時に救援ルートが確保されている都市の割合を66から76%にする。

それから、3番目は、交通事故対策、交通安全対策及び危機管理の強化ということで、特に、道路交通については、指標の事故率、億台キロ当たり118件あるものを5年間で1割削減しようという内容を含んでおります。

それから、3の環境でございます。地球温暖化の防止については全体的な中に含まれております。それから、都市の大気汚染、騒音等に関しましては、道路について、特に環境基準の達成率とか、夜間の騒音要請限度の達成率といったような内容を含めております。

それから、さらに次の4ページの活力というところでございますけれども、国際的な水準の交通サービスの確保云々ということでもありますけれども、空港・港湾への道路のアクセス率ということで、59%を68%まで高めるということでございます。国内の幹線交通のモビリティ向上についても、道路は、ETCはじめ、ここに挙げておりますような幾つかの項目が入っております。

それから、3番目の都市交通の快適性、利便性の向上については、道路渋滞による損失時間、これが年間38.1億人時間というのが14年1年間の数字でございますけれども、19年度では、これを1割削減しようということで、バイパスの整備ですとか、ボトルネックの踏み切りを半減しようとか、こういった内容を含んでおります。

それから、路上工事時間についても、新しい指標をつくりまして、1年間で、1キロ当たりのところで、235時間車線を制限するような工事をしておるというデータを今回調べまして、これを年々追っかけてまして、19年度には2割減らしていこうということでございます。

地域間交流については、空港・港湾アクセス率は最低でありますけれども、お隣の地域の中心都市間が改良済みの国道で連絡されているかどうか。これを77%にするという内容を含んでおります。

5ページ、6ページが、第3章の事業分野別の取り組みでございますけれども、例えば道路整備事業、各事業ごとに1ページずつで書くようになっております。ほとんどの指標については、前とも重複しておりますが、特に、道路独自のものとして、上から3分の1ぐらいのところにありますような、ETCの利用率、これは、現在5%使われておるのを70%まで高めようという内容。あるいは、下から10行目あたりでしょうか。舗装とか橋梁の構造物の保全に関するような指標。それから、一番下の行でありますけれども、道路についての利用者の満足度を昨年、3万4,000人の方にインターネットで調査をいたしまして、5点満点で2.6点である。もちろんこれは、渋滞の問題、事故の問題、景観の問題、いろいろな各論も聞いておりますが、総合点で2.6点となっておりますのを、せめて真ん中の3まで5年で戻していこうという内容等を含んでおります。

以下、交通安全を特に取り出した部分が次のページにございますし、さらに7ページ以降については、これらの指標についての細かい定義などもつけておりますけれども、説明については省略をさせていただきます。

このような形で、社会資本整備重点計画が間もなく決定されようというところまできておるということでございます。

続きまして、資料3でございますけれども、これと並行しまして、道路局として、平成16年度の重点施策というものを先日発表したところでございます。1枚はぐっていただきまして、2ページというページを打っておりますけれども、基本方針の2行目をごらんいただきます。成果主義の道路行政を目指すということを最大の眼目にいたしております

て、既成の枠にとられない幅広でメリハリの効いた施策を展開するというのを基本的な考え方にしております。

その方向性として、どういうふうにメリハリが効いて、どういうふうに幅広かということですが、これも答申の中でいただいております、次の緑の四角の中でありますけれども、効率的につくるといふこととあわせて、既存のストックを有効に使うという施策。例えば料金割引ですとか、追加インターチェンジという問題、そういった既存ストックを使うということに光を当てた施策を今回並べております。

また、自動車交通の機能だけでなく、生活道路を人・自転車を優先にしていく施策、あるいは、交通だけにかかわらず、景観に関するような施策、こういうものを準備いたしました。

特にそういう施策をつくるに当たって、既存制度について見直しに踏み込んで、4公団民営化はもちろんでございますけれども、予算プロセスの改革等も含めたつもりでございます。

また、あわせて、成果がわかる開かれた道路行政に向けた施策を入れたということでございまして、3ページのようなラインナップにはなるわけですが、特に、丸の番号がついております14項目を新規として登録をしております。4ページ以降にざっと1枚ずつで書いておりますので、大急ぎでご説明いたします。何といたしても、去年のこの部会の答申の1丁目1番地が「成果主義」ということであつたと思ひます。4ページにまさに、成果主義によるマネジメントを導入するということでありまして、目的は、上に書いておりますように、道路行政を効率化することと透明性を向上するということでございます。先ほど来説明にありますように、左の下の枠にありますように、15年度、既に従来の予算執行とは違い、15年度の予算の執行に当たり、数値目標の宣言を行っております。7月末に業績計画書ということで、17の指標に対して、こういう目標値を私どもはことし実現させるように努力しますというものを掲げておりまして、1年たちましたら、達成度報告書という形で、まさに、道路が何メートルできたとか、幾らのお金がかかったということではなくて、利用者におわかりいただけるアウトカムのベースで宣言したものがどれだけ達成しておるかということをごいうふうに発表いたしました。年度ごとにこのような取り組みを公共事業としては初めて取り入れたということでございます。

右の四角にありますように、16年度はさらにそれを徹底していこうということで、じゃあ、予算がどういふふうに組まれているからその成果が期待できるのか。要するに、予

算の制度と成果をリンクできるように、要求段階から、下のほうにあります、イメージでいいますと、今までの予算の費目は、一般国道の改修費ですとか、地方道の改修費ですとか、街路の事業費とか、こういうふうに、いわばつくり手側の都合のいいのに分かれておりました。これに対して、今回は、予算費目を横割りに切りかえまして、交通円滑化の道路事業費、あるいは地域連携、沿道環境、交通安全、こういうアウトカムベースの、よく最近、欧米で、パフォーマンス・ベースド・バジェットと言っているスタイルにしております。これは、後ほど予算の説明をいたしますけれども、その中で、どのようにお金と指標をリンクさせておるかというのをご説明できると思います。

以下、大いにはしょってまいります。次の2番は、交付金制度。これの運用改善を実施しておりました。左の上の緑の中ほどに運用改善というのがありますが、これをさらに徹底して、右下の青い枠です。地方の裁量を非常に大きくしようと。複数の道路事業をパッケージで実施して、パッケージとしての効果の公表だけを行う。個別の事業までは、国が審査、指導をやらないと。ただし、逆に、成果重視のパッケージの評価をきちんとしようと。それによって予算を重点配分するという内容を含んでおります。

それから、3番目は、道路関係4公団の改革でございます。これは、中身は、後ほどまた説明があると思いますが、基本的に一番下にありますように、この16年の通常国会に関係法案を提出して、17年度中に民営化をするというスケジュールでございます。

それから、7番目が、既存ストックを生かすという意味での弾力的な料金政策でございます。今年度、既に長距離割引等をやっておると説明が既にございましたけれども、16年度に、右の中ほどの青い四角の中ですが、政策的要請に対応した多様で弾力的な料金施策についての社会実験を16年度さらに拡充実施をいたします。

これとあわせて、特に、渋滞の問題等あります都市高速において、現在、来年に向けて、出口ETCの整備を促進しております。来年のしかるべき時期には、すべて整備できるといような予算を措置しております。こういったものができると、利用に応じた料金設定。例えば特定区間の割引ですとか、乗り継ぎが可能になるとか、こういった柔軟なことができるというようなことも含めていきたいと思っております。

5番目は路上工事の縮減でございます。夜間の渋滞のうち、15%が工事渋滞でございます。しかも、工事の8割が、ガス、電気、水道などの占用企業者の工事でございます。右のポイントという、右の緑の枠にありますように、大きく占用企業者にそういう縮減のインセンティブが働くような施策、あるいは道路管理者みずからの使い切り予算の見

直しのような縮減の強化、それから、3番目に、利用者にそういう情報提供や、監視をしていただくような情報提供をしていく、こういった内容。さらに、場合によっては、年末などは、総量抑制とか、掘り返しの厳しい規制のかかるエリアとか、そういう強力な施策も入れていくという内容を含んでおります。

次の6番が、追加インターチェンジでございますが、ご承知のとおり、日本のインターチェンジ間隔は10キロでございます、右の上の青い四角にありますように、今後、ETC専用にすることで、管理費も節減しながら、インターを増やしていきたい。特に、16年度については、一番簡単に取り付けられるサービスエリア、パーキングエリアのスマートインターチェンジの社会実験を実施しようという内容を含んでおりまして、その他、負担手法とか、法改正等を進めていこうとしております。

7ページは、ITSサービスのさらなる拡大でございます。ETCも、おかげさまで130万台を超えて、この夏からはかなりなブレークと申しますか、順調な伸びになっておりまして、5年後には70%までという目標を掲げられるに至っております。

そういうわけで、カーナビ、ETCときておりますけれども、いよいよこれが一体型になったような車載器が販売され始めておりまして、来年、愛知の世界ITS会議に合わせまして、大規模な実験を行った上で、再来年にはそういったマルチな車載器といったものができるような措置を公的にも応援していこうということでございます。

8番目は、観光立国に絡めました、わかりやすい標識の整備、あるいは、観光用の案内標識の整備でございます。

9番目は、くらしのみちゾーンという、歩行者・自転車優先のゾーンを募集しましたところ、意欲の高い地区で、42地区が手を挙げてこられましたので、まず、これについては、5年以内に、どんなものになるのか、きちんと整備を、実現をしていこうということにしております。

次の10番、電線類地中化でございます、今年度、来年度から5カ年間の無電柱化計画を策定いたします。これについて、右の中ほどの青い四角の中ですが、特に幹線道路を今まで進めてまいりましたが、原則同時施工などによって、新たにコストを縮減して、長距離できるように、あるいは、特に今回からは、特別なところの非幹線道路、生活道路についても無電柱化ができるような施策を打っていくということでございます。

11番は、これから道路構造物の保全が問題になってまいります。そういうアセットマネジメントというような、トータルな資産管理システムを構築していく、こういう話でござ

ざいます。

12番は、道路景観の創出でございまして、右の緑の四角の中の1番に書いておりますように、現在、9月の中ごろまでの予定で、子供たちに残したい、あるいは残したくない道の景観というものを募集しております、これは、携帯電話でカメラつきのもので撮ってすぐ送っていただくようなやり方をしております。今、順次、集まっております。

こういうことの中から、残したい要素、残したくない要素を抽出して、例えば、上の例にありますような、白いガードレールが景観を阻害しているというようなものがあり得るだろうと思っております、こういった出てきたものを順次、見直し、改善をしていくということを考えておりますし、その他、ここに書いておりますような、空間づくりを進めるということでございます。

13番は、やや行政内部の話にも近いんですが、こういんだ成果主義の行政を進めていく上で、データに基づく行政運営というのが大事になってまいります。こういったきちんとデータをとれる仕組み、そしてそれを情報公開できる仕組みをつくっていくという内容でございます。

最後の14番ですが、NPOとか、地域の住民の方との協働、特に、左の下に写真にありますように、いろいろなボランティアの方やオープンカフェですとか、里親制度ですとか、いろいろなことが今までも取り組まれております。こういったものを一括して応援をしていくというスタイルをきちんと位置づけようという内容でございます。

以上、大変はしょった説明でございますが、資料の3まで説明させていただきました。続きまして、4をお願いします。

【説明員(青木)】 道路総務課の企画官をしております青木でございます。よろしくお願いいたします。

本日、お手元に資料4といたしまして、平成16年度道路関係予算概算要求というパンフレットを用意しておりますので、これに沿いましてご説明申し上げたいと思います。

予算の要求でございますが、8月29日ということで、財務省に現在要求をしたばかりということでありまして、これから年末に向けて、査定、編成といった作業に進んでいくということになっているわけでありまして。

その道路関係のポイントをまとめた資料がこのパンフレットであります。おめくりをいただきますと、1ページからであります。ただいま事務局からいろいろご説明をさせていただきました重点計画、それから、道路局の重点施策、こういったものを当然予算にも盛

り込みまして、要求をしたわけでありまして、基本方針といたしましては、繰り返しになりますけれども、何といたしても、成果主義の道路行政というものが大きな私どもの看板ということでありまして、既成の枠にとられない幅広でメリハリの効いた施策の展開ということでありまして、例えば、その中で留意すべき事項としては、道路行政マネジメントの導入、それから、既存制度の見直し、そして、効率的につくりつつ、有効に使うということを徹底するというところでございます。

要求の全体の数字の状況であります、2番の要求概要というところに表がございます。国費の欄をごらんいただきますと、計というところで、3兆5,407億という要求になっておりまして、国費ベースで申し上げますと、対前年度比1.10倍ということになってございます。実は、これは、1.10倍ということになっておりますが、概算要求段階というのが、事務的な話で恐縮ですが、概算要求のシーリングというのが設定されておりまして、公共事業費の場合は、対前年措置額、年末には3%減ということが決まっておりますが、要求はその1.2倍までしてよろしいというようなルールになっております関係上、道路関係もこういったような、1.10ということになっておりますけれども、その中で、メリハリのついた要求を私どもとしてはさせていただいて、そして、年末の編成に向けては、多分この数字は圧縮されることになると思いますけれども、メリハリのついた編成を目指していきたいと考えております。

例えば、この上で書いてございます、交通連携。これは空港・港湾へのアクセス道路とか、そういった交通結節点関係の予算でございます。こういったものについては、1.16倍ということで、高い伸びを確保をさせていただいている。

あるいは、その下の道路環境に関する事項につきましても、1.16倍ということで、要求の中におきましても、重点的にやる事項についてメリハリをつけて要求をしたという状況でございます。

それから、おめくりをいただきまして、2ページであります。2ページの上側に、道路の場合、特定財源との関係というのが概算要求の段階から議論されるわけでありましてけれども、まず、道路予算の左が国費と書いてございますが、こちらのほうであります、全体で3兆七千余ということになっておりますけれども、この数字には、一般会計の繰り入れと道路特会直入と申しまして、これは、揮発油税の4分の1が地方の交付金の充てられる事業であります、こういったものを含め、そして、昨年、いろいろな議論の中で、1つは、本四の債務処理、1.34兆切り離しをいたしまして、自從税で処理をするというこ

とになっておりますが、これを概算要求段階では2,343億見込んでおります。

それから、使途拡大の一環といたしまして、DPFの支援ということで、非公共のお金で道路特会を使うという制度を昨年、今年度から創設したわけでありましたが、これについても59億要求をいたしております。

左側が、そういった額の総額であります。そして、右側の道路特定財源の項目をごらんいただきますと、それぞれの税目に応じまして、収入が予測されておりました、3兆四千余ということでありまして、概算要求段階では、道路予算のほうが特定財源の収入を上回るというような姿になっておるということであります。

それから、その下が、重点事項別国費の状況ということでありまして、これは、下の注にも書いてございますが、経済財政諮問会議の基本方針2003、骨太2003と呼んでおりますが、こちらのほうで、各省庁が予算要求するに当たっては、この から にございますような新重点4分野に重点を置いて要求しなさいということになっておりました、道路局といたしましても、そういった方針に沿いまして、極力、施策を集中するという観点から要求をいたしております。

一番下の(A)/(B)というところが、重点4分野に占めます要求の割合ということでありまして、来年度の要求に向けては、83.5%ということでありまして、前年度の81.5%を上回る施策の集中ということをしたつもりであります。

それから、右側が、先ほどから議論がございます指標についてであります。道路局といたしましては、こちらに掲げておりますように、また後ほどご説明あるうかと思いますが、17項目の指標というものを基本に据えまして、予算につきましても、どういう予算でメリハリをつけていくか、また説明をしていくかということであります。

この指標の一番右に、参照ページというのがございます。例えば、道路渋滞による損失時間ということで申し上げますと、14ページのところをちょっとごらんいただきますと、1例でありますけれども、従来ですと、こういう事業をこういう予算をかけてやりますということが書いてあったわけなんです。が、関連指標ということで、指標 というところで、来年度、どれだけの目標を持つのか、19年度までにどれだけの目標を持つかというのが書いてございまして、これに連動する形で、各事業を説明するというスタイルでこれをつくったつもりでございますので、また後ほど、ほかの指標の項目につきましても、参照していただければありがたいと思います。

それから、次のページ、4ページであります。これは、先ほどからご説明があります

ので繰り返しません、今後5カ年間につきましては、重点計画を近々策定するというお話と、それから、道路特有のお話といたしまして、特定財源との関係がありますので、5カ年間の事業量38兆を閣議決定する予定ということが記載してございます。

それから、5ページは、6ページ以降にいろいろな各論的な事業の内容、要求の内容について掲げておりますものをざくっとポイントで整理したものでございます。ごらんいただきますと、先ほど徳山調整官からご説明申し上げました重点施策をメインにいたしまして、要求についてもメリハリをつけて要求するという形にいたしております。時間の関係上、個別には繰り返しません、それぞれの参照ページもまたございますので、先ほどの指標とあわせて、また後ほどごらんいただければありがたいと考えております。

以上でございます。

【説明員(上野)】 引き続きまして、4番目の議題であります、「『成果主義』の道路行政マネジメントの取り組みについて」ということをご説明いたします。企画課の道路事業分析評価室の上野でございます。よろしくお願いいたします。

資料5と右上に書いた横長の資料をごらんいただければと思います。先ほど来、いろいろ出てまいりますので、重複する部分はなるべく省略してご説明したいと思っております。

1ページめくっていただきますと、1ページ目ですが、昨年の8月にまとまりました道路分科会の中間答申、この中に主要項目として、成果を重視した道路行政へ転換するという方針が打ち出されておまして、それを踏まえて、具体的にどういうふうに取り組むかということで、検討を進めてまいりました。

1ページめくっていただきますと、2ページ目でございますが、これを検討する場として、ことしの3月に道路行政マネジメント研究会というものを設置いたしまして、そこで具体的なマネジメントの進め方について議論をしてまいりました。この研究会において、ことしの6月にとりあえず提言といったものがまとまっております。それから、もう1ページめくっていただいて3ページをごらんいただければと思いますが、ことしの6月13日に「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換～理論から実践へ～」ということで提言が出ております。

その骨子が3ページ目に書いてございますが、まず、上のほうに3つの柱ということで、目標を定めて、評価し、反映していくというマネジメントサイクルを確立するという。それから、利用者の方々へのわかりやすさと行政への実現性ということの仕組みをつくるということ。それから、目標や達成度について公開をしていく、また、国民の方々も参加

も図って、パートナーシップを確立する、これが3つの柱に掲げております。

1つの戦略として、目標と指標ごとにアウトカム指標を設定していく。効率的にデータを収集していく。目標や達成度を評価していく。その結果について、予算や人事の仕組みに反映していく。それから、アカウントビリティ評価の妥当性というようなことが5つの戦略として書かれております。

この提言そのものでございますが、右上に資料5 - 2と書いた縦長の資料がその後に、十数ページのものがついていると思っておりますが、それをお開きいただきたいと思っております。これが提言の本文でございます。順番に見ていただきますと、4ページ目に、今申しました3つの柱が書いてございまして、その右側の5ページ目、資料5 - 2の提言の5ページ目をお開きいただくと、簡単なポンチ絵がついております。真ん中から下の大きなサイクルのところを見ていただければと思っておりますが、まず左のところをごらんいただきたいと思っておりますが、毎年、アウトカム指標を使った目標設定と、それに対してどういうことをしていくかというプロセスの明確化をした業績計画書をつくる。それから、成果を意識した施策事業の実施、それから、1年後には、評価を実施して、業績測定をして、達成度報告書を取りまとめる。それをまた予算や人事の仕組みに反映して、また次の年の目標設定に反映していくというマネジメントのサイクルでございます。

その各段階において、国民の方々に必要な情報を提供し、またご意見を聞きながら進めるという形で、その下側に書いてございますように、透明性と効率性の向上を図っていくという趣旨でございます。

次のページ以降に、先ほどの5つの戦略について具体的に書いてございますが、説明は省略したいと思います。

また、横長の資料5に戻っていただきたいと思っておりますが、4ページ目に、サイクルのイメージということで、平成15年を例にとということでございますが、今年の7月に業績計画書というのを、6月に提言が出まして、引き続き今年度分の業績計画書を既に策定して、公表しております。1年後には、それらについての達成度の報告書をつくって、大体4月から6月ぐらいに公表したいと思っておりますが、16年度の目標値の設定や実施にも反映していくということを考えております。

それで、今年度、7月に策定しました業績計画書でございますが、それにどういったことが書いてあるかというのが、1ページめくっていただいて、5ページ目に基本的な概要が書いてございます。この業績計画書そのものは、お配りした資料の中に、黄色い表紙の

本をお配りしていると思いますので、そちらのほうもあわせてごらんいただければと思います。

先ほど来、概算要求の資料にも出てまいりましたが、17の指標について目標を定めております。資料の5ページ目をごらんいただければと思いますが、これは、交通安全の道路交通における死傷事故率を例にとって書いてございますが、まず、指標の現況値と数値目標を定めております。この場合は、死傷事故率についてグラフが書いてありますが、平成14年と書いておりますのが現況値でございます。ずっと右のほうにいきますと、平成19年、5年後の目標。さらには、その中間になりますけれども、平成15年、ことし1年間でどれだけ改善するかという目標を、定量的な目標として設定しているということでございます。

それから、その業績計画書につきましては、現状と問題点ということで、それぞれの指標に関する施策につきまして、現在どういう問題点があるということになるべくデータを使って解説をしております。その後、課題と講じる施策がどういうことかというのをつけてございます。

それから、右のほうをごらんいただければと思いますが、それぞれの指標に関するバックデータをなるべく豊富に盛り込むという工夫をしておりますして、都道府県別の指標値など、いろいろ指標に関連するデータを入れておりますし、また、実際、これを運営するに当たっては、箇所ごとに、どういった状況になるかという詳細なデータを導き出しまして、緊急性の高いところから取り組んでいくという取り組みをしております。

この黄色い表紙のほうの業績計画書をちょっとごらんいただければと思いますが、1枚めくっていただいたところに、概要がついております。今大体ご説明したものと同じ中身でございますが。さらにもう1ページめくっていただきますと、目次となっております。3章の構成になっておりまして、第1章に意義と目的、第2章に道路行政の概要がございまして、第3章が17の指標について、先ほど申しましたように、数値目標と現状と問題点、施策、バックデータといったことを盛り込んでいるということでございます。

それで、具体的な指標につきましては、資料5のほうに戻っていただいて、最後の紙に、17指標の数値目標をつけてございます。指標そのものにつきましては、先ほど説明がありました社会資本整備重点計画に盛り込もうとしているものとかかなりなものはオーバーラップしたものがございまして、現段階で、なるべく生活者の視点に合ったもの、道路行政の中で重要と考えているものについて、とりあえず17、選んでございます。14の実績

と15の見込みということで書いてございまして、一番右側に19年の目標が書いてございます。さらには、概算要求に対しまして、16年の概算要求の金額に応じてどれだけの改善をするかというような算出もしておりますので、この資料には16年の目標まで掲げて書いてございます。

今後の予定でございますが、今年度は、初年度ということで、とりあえずやっとな績計画書を取りまとめたという段階でございまして、幾つか課題もございます。例えば、定量的な評価をしていくために、バックデータの収集、管理がいかに効率的にできるかというのが課題としてございます。それから、今年度は、予算を成立してからこれをつくったという形になっておりますが、来年度以降、なるべく予算と連動していく、概算要求の段階から結びつけて、さらには、業績測定をした結果をどういうふうに反映させるかというところの仕組みづくりをしていきたいと思っております。

それから、また、今回、業績計画書の公表はしておりますが、作成段階から国民の方々に参画するというプロセスまではまだできておりませんで、そういった参画をしていただくというプロセスについても今後の課題というふうに思っております。

また、都道府県ごとの計画というものもつくろうとしておりまして、なるべく各地域ごとのニーズに合った地域版の計画の策定ということにもしていきたいと思っておりますし、また内部的なことではございますが、こういった成果主義といったことが私どもの組織の末端に至るまでなるべく浸透するようという取り組みをしていきたいと思っております。

以上、資料5についてご説明をさせていただきました。

【 部会長】 ご苦労さまでした。たまに開くところなるといういい例ですけどね。局長室でどういう打ち合わせがあったか大体想像がつきますけれども。

委員の皆さん、それぞれのお聞き取りでいいかと思いますが、きょうお集まり願ったのは、これらを包含して、重点化計画そのもののありよう論を道路行政からどのように見るかといったことに、ご意見をいただければと思います。

皆さん、ご質問の準備をしていただく間に、あるいはご意見をまとめていただく間に、ご欠席の委員のご意見をヒアリングしてあるそうですので、参考にそれを聞きながら、先へいきたいと思っております。

【前川室長】 では、事務局から、ご欠席の3人の委員の方、先週、木曜日、金曜日にご説明をさせていただきますので、ご意見をお伺いしてまいりました。

まず、 委員から3点ご意見がございました。まず社会資本整備重点計画についてで

すが、一本化をしたことによって何となく総花的に見えるということで、各分野ごとに細部に神経が行き渡るように、各分野ごとにちゃんと考える必要があるんじゃないのというようなご意見が1点目です。

それから、2点目でございますが、重点施策についてでございますけれども、行政の都合だけで重点施策をつくっても、国民は関心を持たない。やっぱり国民は自分に何かかわり合いがあるということでないに関心を持たないということで、例えば、良好な景観の話についても、国民の皆様に応分の負担と住民みんなで維持していくというか、そういう認識を持ってもらわないといけないのではないのでしょうかというご意見。

それから、3つ目は、路上工事についてでございます。工事のマナーは昔に比べるとよくなっているけれども、依然として、例えば女性が工事現場のわきを通るときには足早に通り過ぎようとする。そんな雰囲気があるということで、やはり工事現場のイメージアップとか、それから、工事をする人たちの誇りもつながるといことなんですけれども、そういう意識を持ってやるのが大事で、意外にそういう工事現場というのは、国民感情の改善に効果があるんじゃないのかというご意見です。その3点でございました。

それから、委員でございますが、3点意見をいただいています。まず、全般的には、全体的にはこの方向でどんどん進めるべきだというご意見。それから、個別でございますが、16年度のETC専用のスマートインターでございますが、ぼつぼつやってもあんまり意味がないということで、どこかの地域でまとめてやれないか。まとめてやったほうがインパクトがあるのではないかというご意見。それから、3点目でございますが、景観について、見苦しいのは道路構造物だけではなくて、建物のほうがやっぱり見苦しいと。景観を考えるときには、道路の外側も一緒に考える必要があるというご意見です。

それから、委員でございますが、いろいろな話ございましたが、3点ほどご紹介したいと思います。まず、渋滞対策とか違法駐車対策でございますが、依然として取り組みが不十分。例えば、道路の幅員構成をちょっとした工夫で改善すれば、随分渋滞がなくなるというようなところがあるのに、なかなか改善がされない。ちゃんとフォローをすべきではないかということでございます。2つ目は、住民意見の反映というのがあちこち書いてありますが、これは、委員は部会でも言っておりましたが、あんまり住民意見を重視して、地域独裁主義にならないように留意すべきだと。特に幹線道路というのは、地域の人だけで決めてはいけない部分があるということをちゃんと意識してやるべきだというのが2つ目の意見です。それから、3つ目は、公共投資にかかわる話なんです、低金

利の今は、マーケットが公共投資をやれという意思表示をしているんだということで、これも持論だと思いますが、ただし、従来のようなやり方では効果がないので、例えば、1年とか2年で集中投資で、完成させるプロジェクトというのが道路事業にはないのかねと。例えば中央環状の新宿線というのはもっと早く完成できないのかというようなご意見などがありました。

簡単ですが、以上です。

【 部会長 】 ありがとうございます。

残り時間が、きょうは1時間半パターンなものですから、時間がございませんので、早速ご意見をいただきたいと思います。どちらからでも、どの項目からでも結構です。できるだけ皆様のご意向を私から反映させていただくという趣旨ですので、どうぞ自由に。5日用の資料の一番最初に前文と書いてアンダーラインが引いたまま空白になっています。これは、今、総合施策局が苦渋の選択をしている。書けないのです、ここが。重点化事業というのは、一体どういう精神でやるかということが実に難しいようであります。5日にどんなものが出てくるか、私は楽しみにしているのです。どうぞ。

【 委員 】 ご質問なんですけど、よろしいでしょうか。貴重な資料とご説明ありがとうございました。

この成果主義における数値目標が17項目、非常に興味深く拝見したんですけれども、これは、路線ごとにこれを採用されるとなると、地域によって、どの数値目標といたしますか、どの目標が顕著な課題になっているのかというのは違うと思うんですけれども、これを実際具体的な路線に当てはめていく場合は、例えば、岩手の道路だったら、どれが重要課題だから、ウエートづけをしていくのか、それとも、一律なのかということと、これは、単年度で達成できるものと時間がかかるものがあるような気がするんですけれども、これが毎年、成果を見ていくことに果たしてなじむのかどうか、そこを少しご説明いただきたいと思います。

また、参考資料5-2のところ、ベンチマーキングの採用というところ、9ページに書いていただいているんですけれども、確かに、こうした指標を用いながら、業績を評価して、これを人事に応用していくということは、なじむ分野とそうじゃないところがあると思うんですね。例えば、うまくいかなかったとしても、これは、すべて職員の責任に帰結するのかというと、例えば、パブリックインボルブメントの段階で、偏った意見が出て、それに左右されてしまったとか、工事のやり方が悪かったとか、いろいろな要因がある中

で、下手にベンチマーキングをやってしまうと、思い切ったことができなくなっていくような風潮をつくっていくおそれもあると思うんですね。評価システムというのは諸刃の刃で、うまくいけば職員のモチベーションの向上になると思いますが、これを下手に活用して、ベンチマーキングを採用することによって、ウエートづけを先ほどの評価項目の中でするのであれば、より達成しやすい目標にウエートを置くようなことも出てきてしまうんですが、そこについてどのようにお考えでしょうか。2点お願いできればと思います。

【説明員(上野)】 3点ご質問いただいたかと思いますが、最初の地域性の問題は非常に重要な点とっております。きょうお配りしたのは全国版の計画でございますが、この下に各地域ごとに都道府県ごとの計画というものをつくろうとしております。さらには、即地的に、それぞれ路線ごとにどうしていくかというマネジメントをしていくということになるかと思いますが。全国版で作りました17の指標というのを、各地域版においてすべてこれを用いるという形でやっているわけではございませんで、まず県版の段階で、地域の自主性をかなり入れておりまして、今、できてきております計画を見ても、例えば、先生は岩手県の例をおっしゃいましたけれども、岩手の計画とかを見ますと、雪寒地ならではの指標というものが新たに入っているとか、そういった工夫がされておりますし、実際、路線ごとに見ていくというときも、地域ごとの状況なりニーズに応じたということができるだけ反映できるようにという取り組みはしていきたいと思っております。

それから、2点目の、時期によって毎年毎年、管理できるかという問題もあったかと思っておりますけど、確かに大規模な事業が終わったときに、まとまって渋滞解消が進むとか、そういったことがあろうかと思っておりますので、1年度ごとにきれいに管理できるかどうかというところも大きな問題点があろうかと思っておりますけど、そのところはむしろ達成度の評価をした後、その要因分析をすることになっていきますので、そういったときに、今年は成果が出なかったけれども、何年か継続した事業が何年か後にまとまって発揮される見込みとか、そういったような形で、要因分析をするときに十分配慮をしたいと思っております。

それから、ベンチマーキングのところでは先生のご指摘があった点は、このマネジメントの委員会で提言をまとめるときに、先生方が非常に熱心に、指摘が出たところでございまして、むしろ今、先生がおっしゃったように、業績、成果による評価を人的、ダイレクトに直結するのは非常に危険だということで、皆さん注意喚起を受けております。そのところは十分承知した上で、評価、あるいは要因分析をしたときに、それがどこに原因があるのかという部分を十分認識した上で、いろいろな役所の仕組み、それは予算とか、人

事とか、全体のところに、しかるべきところに反映をさせていこうということで、成果主義の精神というようなことから、予算と人事と両方書かれておりますけれども、先生がおっしゃいましたように、個別の指標の数値がいいかどうかは個人の業績にダイレクトになるというのが必ずしもそういうものではないということは十分注意した上で運用していきたいと思っております。

【 部会長】 多年度継続事業の成果主義というのは、きちんとシステム化しておかないといけない。その都度、適当にやっても、次に譲るような逃げ道を残すから気をつけなきゃいけないことはいけないのです。そういうご懸念かと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

【 委員】 大変な作業をご苦労さまでした。全体の方向についてはまさにこの通りでよろしいんじゃないかと思えます。一点だけ確認させて頂きたいことがありまして、それは私が一番気にしていましたアウトカム指標の扱いです。B / Cという言葉も検討のときに出たと思えますが、その観点で言うと、一番代表的なもの 渋滞の緩和ということに関して、単年度の目標は2 . 5 % ぐらいの低下を図るという設定になっていますけれども、この水準がB / Cの観点から言って妥当なのかどうか。もっとドラスチックに下げられるんじゃないかとも考えられます。要するに限界利益ベースの考え方であれば、かなりのコストをかけたとしても、そこから出てくる渋滞の解消のメリットが結果としてB / Cでプラスになるところまでやれば、この2 . 5 % 以上の水準までターゲットにおけるのではないか、という気がします。もちろんこれは私の単なる素人の誤解なのかも知れませんが、とは言え、1年で2 . 5 %、あるいは19年までやってやっと渋滞が1割減るというレベルの目標設定では少タイムパクトに欠ける感じがします。これが私が気になった最大のポイントです。

それと同じような意味で、 委員が常々指摘なさっていた路上駐車の問題のような生活実感からの指摘をさせて頂くとすれば、私は、大幅な改善が必要だと思うのは道路工事についてです。工事を短期化するという方向は正しいと思うんですけれども、今の工事の実態をみていると、占有してほったらかしの時間が大変に長い。ジェット機でも鉄の溶鉱炉でもそうですが、加速や過熱にかかる準備時間と減速にかかる時間が長いと効率が悪い。例えばコンコルドが飛ぶときに、フルスピードでどれだけ長い時間飛べるかでトータルの効率が決まるわけですが、今の都市部の道路工事を見ると、準備や後片付けにばかり時間がとられて工事をしていない時間が毎日かなり長く、だらだらずっと何年も工事を続けて

いる。あれは、場合によっては何日間か、完全に交通を通行止めにしてでもやれば、数日間の不自由のかわりに何ヶ月もの工事期間の短縮ができるんじゃないかと感じています。

さっきの渋滞の解消と同じように、どれくらいコストをかけてこれくらいのメリットが得られますという、定量的な判断をもとに工事期間の設定が行えるようになると良いと思います。

【 部会長】 確かにご懸念のそのB / Cのところ、非常に臆病な数字になっているというのは、私も思いましたけれども、慎重にならざるを得ないでしょうから、下に見積もった数字かどうか、その辺はどうですか。

【前川室長】 渋滞の関係で申し上げますと、確かにこの14実績から、19目標が1割しか削減になっていないんですが、実際には全体の交通量は、毎年2%ぐらいは増えていますので、5年間で1割増えているとすれば、本来1割増えると、渋滞も1割か2割、それ以上増えるわけです。それを現状よりは1割下げるということで、実際の道路整備をやった場合とやらない場合の渋滞損失量の差というのは1割ではなくて、多分2割以上あるんだと思います。そこはおっしゃいますように、B / Cみたいな形でちょっと計算していないので、そこは少し裏づけたに検証はしておきたいと思っておりますが、1割の効果ではないということをご理解いただきたいと思えます。

【 委員】 分かりました。ただそれにしても、非常に感覚的な目標設定になっている気がします。従って、目標値の妥当性に説得力を持たせるためには、私はグラフか方程式があると良いと思います。あと、感覚的かどうかをさておいても、ドラスチックな目標設定を行ってもよい項目じゃないかなというのが私の意見です。

【説明員(徳山)】 おっしゃるとおり、行く行くそうやろうと思うんですが、決して2%というのは小さい数字じゃなくて、今の渋滞の38億時間というのは、労働単価約2,000円を掛けると12兆円ぐらいです。1年で2%下げられれば2,500億円ぐらいですから、よく公共事業の投資というのは40年間にわたって継続するような計算を仮にすると、2%減らせれば10兆円以上の経済効果である。B / Cの計算なんかでいうと大体そのぐらいの計算ができますから、先ほど言いましたように、道路の今の事業費が年間7兆円ありますので、B / Cでいうと、渋滞損失の解消だけでもしほんとうに2%下げられれば、1.34ぐらいの効果はある。決して小さい数字ではないと思います。ただ.....

【 委員】 もっと大きいと思います。どういうことかという、投資にもプラスの

乗数効果があるように、渋滞による無駄な時間のネガティブな乗数効果があります。渋滞で誰かが遅れるとその人を待っている会議が始められないとか、その人との商談相手の時間が無駄になったり、その商談が流れてしまったりとか。このマイナスの乗数効果を考慮して判断するならば多分さっき言った10兆円が倍くらいの計算になると思います。そうすると、この倍まで投資しても十分ペイするということになる。こう考えればもっとドラシックに減らしていく計画というものの妥当性というのは成立すると思います。

【説明員(徳山)】　そういうデータがこれから集まってくることによって、交通安全も、渋滞もどんどん精度が上がり、控え目でない予測ができるならば、なおそれもありがたいと思って努力をしたいと思います。

【　部会長】　それから、今、委員が言われた全ども工事の提案は、平成2～3年ごろ首都高の6号で、かなり反論があった中で強引にやったのが大成功して、今や全どもは当たり前なのですが、一般道における全ども工事のテストというのは、びくびくしないで、やってみる価値があるかもしれません。むしろ全どもしちゃうということで、最初から迂回させることで、その局部的渋滞は事前に利用者が解消させるわけです、初めからわかっているわけだから。そういう意味のテストをやってもいいかもしれませんね。ご検討をお願いします。

【道路局長】　十四、五年前に、当時の警察庁と一緒に、一般道路でも全どもをやるという打ち合わせをしたのですが、その後やってみたことはないんじゃないかな。

やらなきゃいけませんね。そう思います、私は。

【　部会長】　今回の重点化でも、警察庁は入っているわけだから、ちょうどいいチャンスかもしれません。

ほかにいかがでしょうか。

さっき　委員も言われたけれども、おもねるのではなくというところはとても大事で、わかりやすい対策事業を打ち出すことで、国民の理解を得られるというところは、わかりにくい事業に対する理解も得られるきっかけになるわけで、そのところは発想をきちんと。変に卑屈にならないほうがいいですね。

パブリックインボルブメント、パブリックコメントと来ましたが、もう一つ、最後に欲しいのはパブリックサポートなのです。パブリックサポートを実は皆さん求めているらっしゃるんでしょうけれども、そのサポートを得るためには、わかりやすく実感のあるところにいい手を差し伸べて、さっきの渋滞対策をやるというようなことがサポートの

きっかけになって、もっと難しいテーマもサポートしてもらえるとという論理だろうと思うのです。ですから、パブリックサポートはどうしたら得られるかということをもう1回突き詰めてみると、いいレベルに行くのではないかという感じがします。

【 委員】 私は計画部会の委員をさせていただいていますので、実はきょう、素案を初めて拝見しまして、あさって事務局からレクチャーをいただくということになっておりまして、きょう初めて全容が大体わかりました。ありがとうございました。

計画部会での話は別としまして、せっかく部会長からもありましたので、少し違ったことで伺いたいんですが、実は、私は資料3の「道路局重点施策について」をきょう一番興味深く見ておりました。中間答申をつくっているときに、それが具体的にどういうふうになるのかなというイメージが、私個人としてはかなり想像できた部分と、どうなるかわからなかったというか、趣旨はわかるんですけど、それが具体的に施策にあらわれるとどういうふうになるのかというのがいまイメージをつかめなかったものがございます。その中で、きょう初めて、例えば の「地方の裁量のもと成果のあがる新たな交付金制度への改革」を見ますと、当時、こういう形になるというのはイメージがつかめませんで、今こういう形の展開をとっているんだとか、いろいろ。私個人としては、この資料が一番興味深かったという感じがいたしました。

そこで、部会長からの話とはちょっとずれしまうかもしれませんが、昨年行った中間答申というのがこういう形で実を結んでいるということは、メンバーの一人して大変うれしく思っておりますが、名前が中間となっていますので、事務局のお考えとしては、こういう具体のいろいろな展開を含めて、最終答申ということで近々におさめるのか、あるいはこれは中間ということで1回終わっているということで、もう少し中期的に見て、またそのときに基本政策部会を再開するのか、久しぶりに開かれたというお話もありましたので、今後、どういうふうになるのかなというのが、事務局としてのお考えをせっかくの機会にありますから、もし腹案でもありましたらお聞かせ願いたいというのが一つあります。これが1点です。

それから、もう1点は、実は素朴な感想でございまして、行政の方々はある程度仕組みというか、枠ができますと、皆さん大変熱心で優秀な方ですから、次々に、こういう形で着々と業績計画書とか、こういうのが出てきました。我々大学もこんなふうにも書類をつくれと言われると、到底無理だなというのが、いろいろ考えているんですが、世の中はだんだんこういう成果主義とかになってきたんです。

これはこれで大変重要なことなんですけど、一方、本来素朴に、この道路を整備することによって、この地域の経済なり、あるいは街並みなり、交通の流れとかがこういうふうになったんですと、もう1回、原点に戻るような評価といたしますか、それは定量的にも、定性的な部分も相当いろいろあると思うんです。今回、美しさとか景観とか随分出てきました。これはかなり感性の部分も出てくると思います。ですから、私自身の実家がある横浜で言いますと、環状2号線という幹線道路が30年か40年、工事してまして、やっと抜けた瞬間に、私自身は横浜の磯子区にありますが、新横浜までともかく車で行けるようになりました。ですから、随分横浜の郊外部は変わったと思います。

それから、湾岸道路も今、一応、横横道路に接続しまして、これも初めてダブルで本来の横浜市内を貫通する部分と湾岸を通る部分の2つできたということで、随分流れを劇的に変えておりまして、ですから、そういう意味での道路の整備と、それによって何が変わったのかというのは、翌年とか、年ごとではわからないんです。ただ、5年ぐらいするとかなり出てくると思いますので、そういうものを投資に対するこれだけの地域に対してインパクトを与えているということは、国の道路局中心じゃないとできないと思いますので、例えば横浜の地域の道路について、横浜市自身がそこまでアピールできるのかとなると、多分そこまでは無理だと思いますので、ぜひそういうことの、素朴な点の一種の道路施策の評価ということになるかもしれませんが、そういうことも、一方では対国民に対する、あるいは地域の方々に対するアピールとか、また、そもそもそれは道路のこの路線の意味が何だったのかという点検評価になると思いますので、そういうことも少し、決して難しい話じゃないと思うんですが、あわせて取り組んでいただくといいのかなと。

以上、1点、質問と、1点、意見でございます。

【前川室長】 昨年8月に中間答申をまとめていただいたときに、中間答申という形にさせていただいたんですけれども、あのときには、まだ社会資本整備重点計画がどういうものになるか、海のものとも山のものとも、どうも様子がわからないので、場合によっては、もう1回、ご議論いただくことがあるのかなということで、ある程度安全を見込んで、中間答申というようなこともあったんですが、今のところ、そんなに違う方向でもないの、今のところは特に必要はないのかなと思っています。ただ、もちろん世の中はどんどん動いていますから、必要があれば委員の皆様のご意見も踏まえて、テーマを決めてやっていくということもあり得ると思っております。今の段階では、その意味では、事務局は白紙でございます。

【 委員】 ちょっと補足で……。

【 委員】 表の1でこんなふうにならっていくのかなというのは、委員と同じように、私も。大体想像したとおりだったんですが、ちょっと私の考えとは全く反対の考えが一つだけありますので、それは違法路上駐車 of 徹底排除です。これは中間答申における記載は、既存ストックの有効活用・効率化なわけですが、であるならば、路上駐車、これは効率的に駐車させるようにしなきゃいけないので、徹底排除というのは絶対おかしな考え方であって、中間答申と外れる考え方であると私は思います。むしろお金をとって駐車をさせると。オンロードのパーキングの市場化ということを考えるべきであって、徹底排除をすべきではないという点です。

それから、成果主義に関しては、これは委員がおっしゃったこととかかわるんですけども、目標をどうやってつくるのというのは、こういう場合にはなかなか難しいだろうなと思います。その目標の目標値をどうするかということ波頭さんはおっしゃったんですが、私はそれとあわせて、目標そのもの、つまり渋滞を減らすという目標はだれが決めるのということです。その部分について、どうやって議論をしていくのかという部分は、どこでだれがやるんだろうか。会社であるならば取締役会で決めるわけですけども、どういう目標を立てるかということ自体についての部分が重要になってくるのかなと思います。

それから、同時に、それをきちんと外部から評価してくれるところがないと、つまりいろんな条件があってできなかったということがあるわけで、できなかった場合に、あるいはほんとはさぼってできなかったかもしれないわけですから、その点を外部からきちんと評価をするという組織が必要なわけですが、私は、これがかなり難しいなと思います。専門家でなければなかなか評価ができない部分があるかだと思います。そういうのはどうやって設定するのかという点は検討課題ではないかだと思います。

それから、パブリックコメントなんですけれども、どう使うのかというのはものすごく難しいだろうと思います。前に一度、このパブリックコメントを最初に道路でやろうと、

先生なんかと一緒にやったことがあります。作業ばかり大変で、出てきたものは一体何に使っていいのか、何もわからなかった。それぞれみんな勝手なことを言いますので、それをどのように使うのか、聞いたのはいいけれども、どう使うのか。しかも言っていることは、決して正しいことを皆さん言っているわけじゃないわけです。それをどういうふう判断して。ですから、そういう意味では、同時に、いろいろと情報を提供して、

理解をしてもらおうというところの作業のほうが実は非常に大事である。パブリックインボルブメントの役割というのは、私は一番そこにあると思うんです。外環に関しても、外環がいかに重要であるかということをお互いの人もちゃんとわかってもらう。きっちりと議論をしてわかってもらうという部分が必要なんです、そういう努力というのはものすごく時間がかかると思います。それも今後の検討課題かと思っています。

それから、最後に、プロジェクトの優先順位というのを考えていかなきゃいけないだろうなと思います。これはほかの社会資本との間の優先順位という問題も当然あります。と同時に、道路の中での優先順位ということがあって、その中に時間管理の考え方をいれないと難しいだろうと。これは事業評価監視委員をやらせていただいている経験で思っています。それも成果主義の中に入れていくということが重要なことだと思います。

以上です。

【 部会長】 特にお答えがなければ、今のはすべてごもっともなご意見ですので、承っていただきたいとします。都市環状の早急整備は、委員の意見がこここのところへ来てぐっと実行に移されているという意味ではご同慶なのですが、外部監査制度の問題はどこかへちょっと触れておいたほうがいいかもしれませんね。こうやるんだ、成果主義だと言って、セルフマネジメントをどんどんこれだけ打ち上げた。それでいいのかという、ちょっと後ろ盾が要るだろうと思いますので、ちょっと工夫していただいたほうがいいかなと。文言上、間に合わなければ、精神上でもいいですが、ちょっとそんな気がいたします。

もう一つだけ道路公団の説明がありますので、とりあえずそれだけ聞いて、5時までになるべく終わらせたいと思いますけれども、短目に。

【前川室長】 それでは、資料6と資料7でございますが、近年から今年、ずっといろいろ新聞・雑誌で、場合によってはおもしろおかしく取り上げられておまして、正しい理解をしていただくために資料をつくったものでございます。時間の関係もございまして、資料6は頭の目次だけ見ていただいて、スタートは一昨年の12月の特殊法人の整理合理化計画で、そこで民営化するというと第三者機関をつくるということが決まらして、その第三者機関が2番にございます民営化推進委員会でおまして、昨年の12月に意見書が出された。意見書の提出に当たっては、5人の方が多数決で押し切って、委員長が辞任するという混乱の中で意見書が出されたわけでございます。

その取り扱いをめくりまして、12月12日に政府・与党申し合わせが行われ、それが

ら12月17日に閣議決定が行われまして、基本的に尊重ということで、ただしというか、審議経過とか意見の内容を十分精査をして、必要に応じ与党とも協議しながら、所要の検討・立案をするということで、具体的な検討・立案については、総理のほうから、国土交通大臣に具体的検討を責任を持ってやるようにという指示があったところでございます。

4番のスケジュールをまた政府・与党協議会で決めていただいて、5番目に今までやってきたことが書いてございます。15年度の予算に関連いたしまして、本四の債務処理と高速への直轄方式の導入を関係法令を通していただいて、予算で処置いたしました。

それから、直ちに取り組む事項ということで、(3)でございますが、コスト削減計画、これは建設費が2割、管理費3割と。

それから、関連法人の抜本の見直しというところで、例えば公団のOBが社長になっている方に対して退任を要請するとか、発注の参入障壁を撤廃するとか、そんなことございます。

の民間経営ノウハウにつきましては、各公団が民間企業経営者に顧問とか、参与とかになっていただいて、お知恵をかりながらやっているということでございます。

それから、6月には、民間企業になるということで、財務状況がどうなるんだということで、初めてでございますが、民間企業並みに財務諸表というのを作成して公表したということでございます。これについても、幻の財務諸表があったとか、なかったとか、いろいろな話題になっているのはご存じのとおりでございます。そういったことで、こういったことをやりながら、先ほどありましたが、今度の通常国会に関係民営化法案を出していくというような形で進めておるところでございます。

それから、資料7でございますが、先ほど中条委員からも、優先順位が大事だというお話がありましたが、高速道路の優先順位とか、新しい直轄方式ができましたので、新会社と新直轄との区分けのための振り分けの基準、そういったものを森地先生にお願いして、委員会で検討しております。それのご紹介でございます。

3ページ以降に、民営化推進委員会で中村先生が提案された判断基準のイメージがございまして、基本的にはこのイメージどおりに進めようと考えております。STEP1からSTEP6まででございます。ただし、これはイメージで、きちんと基準になっていないところがございまして、特にSTEP4でございますが、総合評価につきまして、森地委員会で議論をいたしまして、おおむね成案を得たところでございます。現在、重みづけとか、具体の指標の計算とか、そういったことをやっております、早くやります、でき

上げればデータをすべて公開したいと思っております。中身の説明は、時間の関係で省略をさせていただきます。

【 部会長】 民営化のほうはもう既報のとおりですので、特にご質問はないと思いますが、いいですか。

私が5時から、政策課長が5日の打ち合わせで待っているの、時間どおり終わらせていただきたい。特にご質問、追加がなければ、今、委員のほうから例の中間報告のところをきょうで締めたらどうかというご提案もあるのですが、そちらはそれで、きょう決断できるなら、この場で締めの合意をいただき、もしだめなら、後ほど持ち回りでいいですが、特に審議の中は残っていないようですが、どうでしょうか。どう局長？ 上げていいんじゃないの。中間報告を最終答申に名称だけ切りかえるということは簡単にはできませんか。

【道路局長】 中間報告を最終報告？

【 部会長】 それはちょっと乱暴かな。

【道路局長】 今までどうでしたか。

【前川室長】 今まで有料部会はずっと中間、中間。

【 部会長】 それで終わっていたのだね。中間でほったらかしてあるね、あれ。

【道路局長】 中間の次にまた中間をやっているんだ、ずっと、有料は。

【 部会長】 だから、そんなことをするなら、これを機械的にでもいいから、最終答申と、あるいは中間をとって、答申としちゃう手はありますね。委員の皆さんいかがですか。事務方は悩んでいますけれども、それでよろしいかどうかということだけちょっとご意向を伺っておきますけれども、それでもよろしいですか。

【 委員】 1回締めたほうが……。

【 部会長】 では、部会の意向はそういうことですから、事務方はそれなりの判断をしていただきたいということでございます。

【道路局長】 わかりました。その方向で。はい。ありがとうございます。

【 部会長】 それから、今までのずっと議論と報告を伺っておりまして、この部会の委員のそれぞれの細かいご意見は、きょうの報告の中でほとんど全部拾われていました。その意味では、当局の熱意と配慮に私は敬意を表します。大変よくまとまっていると思います。細かいところは幾つかございますが、次なる総合計画の見直しが始まって、6全総にはもちろんなりませんし、全く違う名前の国土編成計画とか、国土づくり計画と

かという名前になるのかもしれませんが、それらに対してどう道路行政がコミットしていくかという視点をこれからのすべての作業で持っていただかないと、道路が国土をつくるんだという高い認識があって全然いけないわけではありませんから、国土全体計画へのどういうコミットがあるのかを常に念頭に置いて、この部屋にいらっしゃる皆さん、物を考えておいていただきたいというのがお願いです。

それから、もう一つ、DPFはまた59億円ついて大変結構なんですけど、最近、高速道路における大型トラックの事故が極めて大きい。これも警察庁との関係がありますが、ペナルティーをとれないかと。つまり補助をするかわり、事故を起こした会社にはやらないよ、というようなことが何らかの形でできないか。あまりにトラック業者の事故が野放図で、もちろんバスの酔っぱらい運転なんていう言語道断もありますけれども、道路行政側から何かチェックできないかということで、せっかくの補助金をいい意味でのペナルティー制度に転用する知恵がないかどうか、警察庁との関係ですが、局長マターでもいいけれども、ぜひこれも考えてみられてはどうかと思います。

【道路局長】 そうですね。はい。

【 部会長】 いろいろ思うことはありますが、時間を自分で切った手前、これで終わらせていただきますが、よろしいでしょうか。

それでは、事務局、どうぞ。

【道路局総務課長】 それでは、ありがとうございました。

以上をもちまして、会議を終了させていただきます。長い間、大変ありがとうございました。

了