

行政刷新会議ワーキングチーム 「事業仕分け」第1WG

日 時：平成21年11月12日（木）

事業番号：1-11

項目名：直轄国道の維持管理

内閣府 行政刷新会議事務局

○出席者

進行役：井澤進行役

評価者：寺田衆議院議員、津川衆議院議員、枝野衆議院議員、馬淵国土交通副大臣
青木評価者、安念評価者、石渡（進）評価者、内田評価者、川本評価者、辻評価者、福嶋評価者、政野評価者

説明者：国土交通省 金井道路局長、西脇道路局次長、内海道路局総務課長、深澤道路局国道・防災課長

財務省 井上主計局主計官

○井澤進行役 それでは、「直轄国道の維持管理」について、事業仕分けを始めさせていただきます。この事業につきましては、馬淵副大臣が評価者として参加されます。また、とりまとめ役としては枝野議員にやっていただきますので、御承知置きください。

それでは、説明をよろしくお願いたします。

○説明者(国土交通省) 道路局でございます。昨日に引き続きまして道路の関係でございますが、本日、直轄国道の維持管理ということでお願いをいたします。事業シートの方でごく簡単に御説明を申し上げます。

昨日も御説明をしましてとおり、高速国道から市町村道に至るまで管理をしているわけでございますけれども、特に直轄国道として管理をしておる区間でございますが、全体はその事業シートでございますとおり、約2万1千km強、この区間に特に直轄でございますので、橋梁とかトンネル、非常に大きな構造物がたくさんございます。

そのようなものを管理してございますが、特に日常でやっておりますのは維持工事、その下に書いてございますパトロールであるとか、清掃であるとか、そういったものに加えて、昨日も御議論いただいたとおりでございますが、修繕と書いてありまして、字句のイメージがよくないのでありますが、いわゆる更新時代に入っております、橋梁であるとかトンネルであるとかそろそろ耐用年数が来ているものがございます。そういったものをアセットマネジメントと言っておりますが、要するにどういう投資をしていけば今後一番コストが少なく最適に管理ができるかということも含めて、まだ試行錯誤の状態もございますが、いろいろ検討してやらせていただいております。

事業費につきましてはそこにありますとおり、大体2,300億円強。これで日常のいわゆる維持の部分と更新の部分をやらせていただいております。維持の部分については、昨日も御説明申し上げましたけれども、従来に比べて、例えば数年前に比べて3割ぐらい切っておりますが、できるだけ清掃その他の頻度を減らして、これは地元との協議が必要でございますけれども、できるだけ縮減に努めてきたというところでございます。

一方、いわゆる更新的経費につきましては、構造物が耐用年数に近づいておりますので、相当な割合で伸びざるを得ないというところでございまして、後ほど御説明しますが橋梁であるとかそういったものの点検、補修に相当な金が最近かかるようになってきた。これ

を今後長期的にどうやっていくかということが一番重要な課題であるかなと考えておるところでございます。

発注についてでございますが、例えば維持管理のところ、大半の部分は競争入札で民間に出しております。除草であるとか清掃であるとかそういう単純な業務については競争入札で民間に出しております。

一方、法面が安全かどうかとか、橋梁のクラックがこれ以上進展しないかとか、非常に技術的な業務につきましても、今までのところ企画競争、一部総合評価で出ささせていただいております。場合によっては私どもの方で所管をしております財団がとるケースもございます。全体で6%ぐらいが公益法人でとっておりますが、そういった技術的に重要な業務を企画競争ということで、技術の競争をして今のところとっているケースがございます。

これは政務三役の方からも価格の観点を更に入れることが重要だという御指摘をいただいておりますので、今後総合評価であるとか、そういった価格を重視した価格競争方式に移行すべく準備を整えておまして、来年度は基本的に総合評価でやるのかなと考えておるところでございます。

2ページ、これも昨日の説明と一部重複をいたしますが、直轄区間はそこに書いてありますとおり、2万1千km余につきましているいろいろな維持管理をしておりますが、例えばトレーラーですが特殊車両の許可であるとか、橋梁の補修みたいなものは非常に数が増えておまして、今後どうやって対応するか。特に管理もだんだんIT化の時代になりましたので、今まで出張所みたいなものを中心にやっておりましたけれども、できるだけIT技術を取り入れて出張所みたいなものも統合して、効率的にどうやって管理していくかということが今後一番中長期的に重要な課題と考えておりますので、そのようなところも抜かりなく検討を進めさせていただければと考えておるところでございます。

成果目標でございますが、維持管理全般について書いてございますが、特に舗装についていろいろ御指摘をいただいたこともございます。今までですと舗装が痛みますと全部はがして打ちかえておりましたけれども、一定の区間、例えばシール材を入れることによって若干数年間延命するということもできる状況になっておりますので、そういうことで全面的に打ち変えるほかに少しシール材みたいなものを使って延命措置を講じる。先ほどアセットマネジメントと申し上げましたけれども、どうやったら一番ライフサイクルとして価格が少なくてちゃんとしたサービスを提供できるかという観点からいろいろ検討させていただいております。

橋につきましても、長寿命化修繕計画と書いてございますけれども、どういう対策をしたらライフサイクルが一番いいサービスができて長持ちさせられるかということをいろいろ試行錯誤して検討中でございます。

以上、数字的にはそのような状況でございます。特に維持管理、コスト削減はまだ十分でないという御指摘をいただくこともございますし、先ほど申し上げましたとおり、アセ

ットマネジメント、更新の時代を向かえてどうやっていくかという課題もございます。できるだけコスト削減に取り組みながら、いいサービスを提供できるように考えていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

○井澤進行役 ありがとうございます。引き続きまして、主計局より論点と考え方をよろしく願いいたします。

○財務省 それでは、御説明をいたします。40 ページでございます。今、局長の方からも大分重複してお話ございましたが、何点か申し上げます。

1 点目でございます。直轄の国道の管理費、都内ですと例えば都道より高いといったような御指摘がございます。参考で小さい字書いてあるのは地方分権委員会に出された資料で、国道 20 号線と 246 号線、目黒通りとの年間維持管理費を比較した場合に、目黒通りの方が 2 割程度低いというような資料が出されておりました。勿論、道の構造も違いますし、一概に比較できるものではございませんけれども、こういった都道府県が管理するものと国が管理するものとでコストが随分違うという指摘はいろんなところであるわけがございます。

今回、事務局に出させていただいた資料を拝見しましたが、例えば直轄国道の清掃回数を調べたものがございました。これは 41 ページの参考 1 に書いております。ここから直ちに無駄だ云々ということまで定量的に言うことは難しいわけですが、要すれば清掃回数 1 つを見ても、例えば山手通りが多いということはわかりますけれども、年間 72 回やっていますと。では大分はどうですかということ年間 6 回やっていますと、佐賀は年間 9 回、徳島の国道 11 号線はどうですかということ年間 1 回になっている。

少なくとも言えることは、こういった道の大きさとか場所とか混雑度合いに応じて、維持管理をどうやっていくのか、ないしは清掃をどうするのかということの基準が恐らく統一的でないということで、各国道事務所の裁量によるところが大きいのであろうと思いません。そういった形でコスト削減のインセンティブが働くのか働かないのかということであろうと思いません。

清掃回数であるとか修繕頻度、工法に関してももっと統一的な基準。工法も今ライフサイクルマネジメントという話がございますけれども、修繕ということになれば小規模の事業が多くなってくると思います。全体を全部アスファルトに塗り替えた方がいいのか、細かく小さいはがれているところだけ塗り替えた方がいいのか、コストは全然違うという御指摘をされる中小の事業者の方々もいらっしゃるわけです。そういった点、昨日もありましたけれども、安全性とかそういうことにやや過度にということお叱りを受けるかもしれませんが、重視をすると非常に高コストなものになってしまう。そこをどう考えるか。修繕は小規模なものが多いので、そういった中小の建設業者の方などの意見も耳を傾けるべきであろうと思いません。

2 も局長からお話ございましたが、維持管理業務について企画競争移行後も 1 者入札

などで従来から業務を実施している公益法人、建設弘済会、建設協会、道路保全技術センター等々に委託されているということが高コストの一因になっているという例がございます。

41 ページの参考 2 でございますが、この法人に対する契約実績 120 億に対して、企画競争だけれども、結果的に 1 者応募のケースがそのうちの 75% 弱を占めているといった事態があるわけがございます。企画競争といっても要は 1 者ということであれば非常にハードルが高いということでございますので、そういう場合であったとしても、原則としてこれからは価格による一般競争入札に移行していただくと、コスト縮減をより図っていただくということであろうかと思えます。道路関係法人、国会でもいろいろ御議論になりましたので、これはある法人の維持管理に限った数字ですけれども、まだまだ全体として建設を含めてこういった公益法人との取引はあると思えますので、そういった全体をよく検証していく必要があろうかと思えます。

3 でございますけれども、これは直接金目が大きいかどうかは別としまして、国道の空洞調査というものがございます。これは道路保全技術センターというところが受託しているわけですけれども、そこがずっと受託をしていた。これは随契の見直しに伴って、20 年度から民間企業に再委託、今まで再委託していたのをやめて自ら空洞調査を実施するようになった。言わば今まで委託をしていた民間業者がライバルになったわけでありまして。そうした結果、この法人がやった報告書の空洞箇所数に相当誤りが出てきたとか、要すればこの法人の実質的な調査能力が本当にあるのかと、これは国会でも問題になりましたし、雑誌等々にも出ております。割と有名な話でございます。

直接金額が大きいというわけではございませんが、こういった維持管理にいろんな法人等々がいろんなことをやっている。氷山の一角と申し上げると言い過ぎかもしれませんが、特にこの法人についてはいろんなところで問題になりましたので、この法人の受託能力についてあるのかなのか、どういう見直しがなされているのかということについてもこういった場で是非御検証いただければと思えます。

以上であります。

○井澤進行役 ありがとうございます。

それでは、事業選定の背景と論点につきまして、枝野議員からよろしくお願ひいたします。

○枝野衆議院議員 国道の維持管理をしなければならないということで、この事業が必要であることについてはどなたも御異論がないかと思えますが、やはりそのコストと、そのコストの背景になっている受注関係について中心的に御議論をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○井澤進行役 それでは、質疑に入りたいと思えます。

政野さん、どうぞ。

○政野評価者 道路維持管理の重要性はおっしゃっていたとおりなんですけど、できるだけ

道路施設が少なければ少ないほど維持管理もしやすいということだと思えるんですけども、まだまだ新規の道路をつくる体制になっているのではないかと思うんです。

今日は道路局長はいらっしゃっているんですけど。昨日出ていた新規の方を扱う企画課と今回の維持管理を行う国道・防災課と、人員を比べてみますと、新しくつくる方の企画課は 9,923 名もいらっしゃって、維持管理の方は 2,593 名なんです。約 3 倍以上が新しく道路をつくる方に配分されていて、国土交通白書に平成 17 年だったと思うんですけども、2020 年には新規がもうつくれないぐらいに予算が削減されていって、逆に維持管理すらもできなくなるというのが 2020 年だということが出ていたんです。

このデータが出た時点で 2020 年以降も維持、更新もできないかもしれないという数値が出たときに、この部局全体でどういうふうに人員を配置していくか、新規をどういうふうに抑制して維持管理コストというものを確保していくかというような調整、議論というのはなされたんでしょうか。

○井澤進行役 どうぞ。

○説明者(国土交通省) 詳細なデータはまた後ほど御説明をいたしますが、維持管理につきましては、最初に余り詳細に御説明を申し上げませんでした。出張所単位で管理しておりまして、出張所が全国内地で見れば 230 か所ございます。平均 65km ぐらい管理しておりますけれども、その定員がかなりこの部分の中に占めておりますが、現実には 1 出張所平均しますと職員 4 人しかおりません。

これはなぜかと申しますと、ずっと前から定員削減で切られてきてまして、100km に近い延長を 4 人で管理するというのは現実には不可能でありますので、これはなぜかといいますと、ほとんどアウトソーシングしている。だから、ほとんど業務は業界の方に契約をしてやっていただいて、私どもの出張所で現実にはやっているのは許認可で、本当に公の権限に関わるのところであるとか、そういうところだけをやらしていただいている。

ですから、これは私どもの言い分ですけども、この定員で維持管理をやるというのは本質的には無理で、そういうアウトソーシングをしながらやってきているということで御理解いただければと思います。

また、改築の方と厳密に分けているわけではございませんけれども、改築の方はやはり用地交渉であるとか、現実に現場監督であるとか官で直接やらなければいけない仕事が多岐に多い。管理の方は例えば先ほど申しました除雪であるとか、除草であるとか、そういったものはアウトソーシング可能でありますので、アウトソーシングとできるところはアウトソーシングしたということでございます。

なお、白書のデータはまた詳細に分析してお答えいたしますけれども、アメリカとかヨーロッパの例を見ますと、50 年構造物が過ぎてくると急速に維持更新の金が必要になってくるというデータがございます。それに基づいてつくられたものと考えておりますけれども、我が国もあと 10 年、20 年経ちますと、戦後かなり急激につくりました構造物が非常に増えてまいります。それらに対して維持更新をどうするかということはまだ学術上も議

論の残っているところでございますけれども、先ほど申し上げましたようなアセットマネジメントのようなものでどうやったらトータル安くできるかということをやりませんと大変なことになるかなということで、今その辺に技術力を集中してやらせていただいているところでございます。

○井澤進行役 ありがとうございます。

○政野評価者 確認していいですか。最初に言った4人、230か所というのは、結局こちらの企画課の方の人員に。

○説明者(国土交通省) 全部整備局の人員でございます。整備局に何百人かいます。その下に事務所、出張所という階層になっております。

○政野評価者 その人たちも維持管理をやっているということですね。新しいものをつくっているばかりの仕事をやっているだけではないんですね。

○説明者(国土交通省) そうではありません。

○政野評価者 わかりました。

○井澤進行役 内田さん、どうぞ。

○内田評価者 似たような質問なんですけど、維持管理ということで道路巡回、清掃、除雪等と書いてありますが、この部分で国道だけやる必要がありますか。

要するに、国道は全部都道府県がやっているわけですが、この部分は少なくとも素人が考えると普通の技術で特にハイレベルな技術が必要だと思われぬ。全部一括して地方がやってしまった方がはるかにコストも下がるのではないかとということが1つ。

もう一点、委託をしているということに関して言えば、再委託を禁止しているという条項はすべての委託にありますか。あるいはそういう規定を設けるということに関して、今後検討するというか決めるということは考えられますか。

以上2点です。

○説明者(国土交通省) 1点目でございますが、御指摘について一定のところはそのとおりだと思います。例えば本当の単純作業について都心部みたいなところで面で管理をできないのかというのはたびたび御指摘いただいております、その辺は今後受委託も含めて、東京都などで一部試行しておりますけれども、単純な作業を自治体に移行できないかと、それは可能性はあると思います。

ただし、先ほど申し上げましたとおり、本当に構造物の維持更新できちっと点検をしなければならぬ、法面を点検しなければならぬ、そういったことも含めて、安全・安心に関わる場所は直轄国道としての技術水準を維持する必要があると思いますので。

○内田評価者 その部分は修繕というカテゴリーに入っているわけですね。

○説明者(国土交通省) 一般的には修繕という名前であると思います。

○内田評価者 私が今、言っているのは、維持という部分で36ページの部分に対して可能かということです。

○説明者(国土交通省) 維持の中にも点検であるとか、本当の技術的なパトロールである

とかいろいろな部分がございますので、必ずしもそこに書いてある維持と修繕というカテゴリだけで分けることはできないと思いますけれども、御指摘で実現できるところはありますので、それは今後の課題であると思います。

○内田評価者 逆に言うと、維持の中にどう頑張っても修繕に該当するような近い部分と通常のものとの切り分けはできると考えてよろしいですね。

○説明者(国土交通省) 切り分けできるかというのは、理論的にはできると思います。具体的にどうするかというと今後の課題で。

○内田評価者 ただし、例えば地方に移管したからといって、地方に技術がないということは考えられないわけですね。当然彼らも地方道の維持管理をやっているわけですから、その部分に関して言えば同じ問題は出てくるのではないかと。

○説明者(国土交通省) 地方に技術がないというつもりは全くございません。

○内田評価者 でも、そう聞こえます。

○説明者(国土交通省) アセットマネジメントみたいなもので、結局あれは交通量に比例しますから、直轄で先にそういう現象がどうしても出てくる。そういうことで、今多分アセットで疲労の亀裂が見られる先生というのは全国で数人しかいません。そういうことで先端的に問題になるような技術的内容については当面直轄でこなさせていただいて、あと細かいところをどうするかというのはおっしゃるとおり今後の課題であるかなと思っています。

再委託でございますが、原則として3分の1程度以下ということで運用させていただいています。それは契約の中ではっきりさせていただいております。

○内田評価者 3分の1というのは、受託した業者が受託の全業務を100%として考えたときに30%以内ですよという意味ですね。

○説明者(国土交通省) 例えばデータ整理とか単純業務がありますので、それも再委託するなどは言っておりませんが、原則3分の1程度なんだろうなということで運用させていただいております。

○井澤進行役 ありがとうございます。

では、石渡さん、どうぞ。

○石渡評価者 具体的に外注の部分のことについてお話を伺いたいんですけども、基本的に先ほどのお話では全事業費の6%が公益法人に外注をされているという事実の前提は合っていますか。

○説明者(国土交通省) 今年はもっと下がると思います。

○石渡評価者 今年はというと、21年。

○説明者(国土交通省) だんだん下がってきております。民間の方で手を挙げるケースが増えてきておりますので、だんだん下がってくる傾向にはございます。昨年度の結果で6%程度だったかなということです。

○政野評価者 済みません、6%は件数なのか、金額の6%なのか。

○説明者(国土交通省) 金額です。

○石渡評価者 報道などでも話題になっている部分で先ほど財務省の方からも説明があったと思いますが、そのうち財団法人道路保全技術センターという財団法人があるようなんですけれども、ここが受託している金額について2008年と2009年について教えてください。

○説明者(国土交通省) 正確に覚えておりませんが、去年が40億円ぐらい。今年が多分30億円ぐらいで終わると思います。今のところ30億円ぐらい受注をしておるようでございます。去年は最終値で40億円。今までの見込みで今年は25億円ということでございます。

○石渡評価者 この道路保全技術センターに関しては、いろいろ新聞報道などでも話題になっていると思いますけれども、いわゆる穴ぼこ調査というものの不祥事が出ています。そもそも自分が下請けに出していたというところと、入札の制度変更があつて競合になった関係で、自分でやるもしくは違うところの下請けで出した結果、穴ぼこの発見ができなくなってしまったというような実態があつたということが報道されているんですが、これは事実なんですか。

○説明者(国土交通省) 保全センターの空洞調査については、今、専門家が入った委員会で検証をさせていただいております。今までの範囲で例えば指摘を受けて実際に掘ってみて、外の方から空洞があるのではないかとと言われて掘ってみて実際には空洞がなかった例もございまして、品川の方だつたと思いますけれども、1つか2つ、今までのところ問題だつたかなというケースは報告されております。

○石渡評価者 過去の調査報告の中で発見済みの写真を使っているとか、橋の上に穴があるという報告をなされているとか。

○説明者(国土交通省) それは多分指摘された方の間違いで、あれはGPSが河川区域ですと全部水があるように見えますので、そこで河川上の水があるところでやっているのではないかと。あれは指摘した方の間違いだと思います。

○石渡評価者 誤りがあるという部分はあるんですか、ないんですか。

○説明者(国土交通省) 最終的には検証いたしますけれども、先ほど申し上げたとおり、品川の例などを見ますと、若干問題があつたかなと。これは専門家の発言でございます。私どもがまだ判断しているわけではございません。

○石渡評価者 ちなみに今の空洞調査に関して言うと、ここが受託した後、外注をされているんですか。

○説明者(国土交通省) 今おっしゃっているのは20年度の業務ですね。

○石渡評価者 はい。

○説明者(国土交通省) 20年度の業務につきましては、再委託する場合はどこに委託するかという承諾の願いが出ております。そこについては一部作業について再委託した例を聞いております。

○石渡評価者 一部ですか。何割ぐらいですか。

○説明者(国土交通省) 実際には車を走らせてレーダーでそれを読み取り、それを解析するという事なんですけれども、詳細の数字は持ってございませんが、作業的な部分につきましては外注したと聞いております。

○石渡評価者 実際、2007年まではジオ・サーチという会社にそこが外注をしていたということは御存じですね。

○説明者(国土交通省) そういうことを聞いております。

○石渡評価者 ジオ・サーチの方では、この部分に関してかなりの部分をほぼ丸投げでやっていたと言っているようなんですけれども、その後、入札方法が変わって道路保全センターが自分で業務を行えるという能力があったとお考えですか。

○説明者(国土交通省) 実際に入札のときにはどういう体制でどういう技術者がやるかということで審査させていただきました。20年度の場合は、保全センターがとった業務、今おっしゃったジオ・サーチがとった業務両方ございます。御指摘あったように、今回見逃したのではないかとかいろんな御指摘があります。

例えば写真の貼り間違いとか、確かにございました。そこについては既に指摘をしているところでありますけれども、実際に穴があるのに穴がないということについては、先ほど局長が申しあげましたように、第三者の委員会を設けまして、すべてのデータを出してもらいながら検証をしているところです。

○石渡評価者 これはもともとそういう意味で言うと、空洞調査に関してはほとんど外注していたわけですから、調査能力がもともとなかったという部分に関して、その後、両者が競合した状態でどうして調査能力がない、技術がもともとないと思われるような団体が受注してしまうんですか。

○寺田衆議院議員 そもそもこの理事長はどなたで、出身はどちらなんですか。

○説明者(国土交通省) 理事長は国土交通省のOBでございます。

○寺田衆議院議員 職員数はどれぐらいで、その中に国交省の方はどれぐらいいらっしゃるんですか。

○説明者(国土交通省) 職員数は全体で168名でございます。役員が17名、職員数が168名でございます。

○石渡評価者 役員に占めるOBの割合は。

○説明者(国土交通省) 役員が17名のうち現在3名が国土交通省の関係のOBでございます。

○石渡評価者 ほかの官庁さんにも事業シートを出していただくときに、ここに役員の平均年収とかそういうのも全部出しているんですけれども、この件に関しては平均年収とか出てきていないんですがお幾らですか。

○説明者(国土交通省) シートを出させていただいていますが、役員の平均年収が1,633万7千円でございます。

○井澤進行役 どうぞ。

○津川衆議院議員 今日、こうやって事業仕分けをさせていただく中で1時間しかない。その中で我々は既に皆さんからヒアリングを1回受けております。全員ではなくて時間の都合が付く方でありましてけれども、この直轄国道の維持管理という御説明の中で、例えばこうやって写真を出していただいて維持、巡回、清掃、除草、それぞれに対して大体予算はこのぐらいですと、これぐらいの仕事の中の公益法人が受けている割合は大体このぐらいですと、それにつきましては今まとめておりますので後ほどお示しをいたしますと、紙にしていますという説明を受けたんです。

私どもが今回この維持管理の中でコストが高いのではないかという話をさせていただいているのは、例えば現場の皆さんは相当たかかれて安い中でやっているというのは知っています。その一方で、公益法人が間に入って、今の話は非常に典型的ですけれども、そこが入って実際に仕事をするところに丸投げをします。平たく言うとその間でピンはねをされている。そういう構造があるのではないかということ私どもは問題視をしているんです。だから、それを提出してくださいと申し上げたつもりですけれども、今日はそれがないんです。説明する気がないんですか。これは国会の委員会だったらストップですよ。

○説明者(国土交通省) 事務局の方に指定いただきました様式ですね。

○津川衆議院議員 そちらから今まとめておりますので説明をさせていただきますという話だったんです。

○説明者(国土交通省) ヒアリングのときに申し上げましたのは、事務局の方で指定の様式の1と2というのがありましたけれども、それでまとめておりますので、それでもまとめてお示ししますということで。

○津川衆議院議員 では、あそこで口頭でこれは何割が公益法人です、この部分は幾らですというのは、やりますと言ったけれども、事務局から来たペーパーには入っていなかったのを出していないという話ですか。そちらからいただけるという話を最初はいただいたんです。問題意識の一番重要なところでないですか。

○説明者(国土交通省) こういう形で全国の契約を集計いたしまして、指定の様式で御提出させていただいております。

○津川衆議院議員 何割と出ているんですか。

○説明者(国土交通省) それを全部集計すると6%になります。

○津川衆議院議員 だから、全部集計して6%ではなくて、どの事業に関して何%なのかというのを説明していただくという話だったんです。ですから、その部分が高コストですねという話であれば、見直しをすることができるのではないのでしょうかという議論ができるわけです。全体で6%では議論できないではないですか。

○説明者(国土交通省) それでは、個々に御説明をさせていただきます。よろしいですか。

○津川衆議院議員 はい。

○説明者(国土交通省) お手元に維持管理の写真の参考資料があるかと思いますが、

これで申し上げさせていただいてよろしいでしょうか。

例えば巡回というのがございますけれども、これは契約金額が平成20年度の場合44億円でございます。このうち、95%が公益法人が受注しております。同様に、清掃、除草等について言いますと、除雪、防雪、清掃、除草につきましては、すべて民間と契約しております。金額も申しますか。

○津川衆議院議員 お願いします。

○説明者(国土交通省) 金額につきましては、例えば除雪、防雪につきましては135億円、清掃につきましては548億円、除草につきましては47億円、これらはすべて民間に発注させていただいております。

修繕の方にまいりますけれども、空洞調査につきましては、金額が3億5千万円です。うち、公益法人が3億円ということで88%でございます。

点検につきましては、金額が148億円ですが、うち公益法人が9.5億円、約6%でございます。

右の方にいきまして、維持補修とありますけれども、契約金額が1,269億円で、このうち公益法人は35億円、約3%となっております。

その他の管理にまいりますけれども、道路管理補助ということで実際にいろいろな占用の申請の立会の補助とかしていただいておりますが、これにつきましては契約金額が64億円、うち公益法人が40億円で62%でございます。それ以外にここの絵にはございませんけれども、提出様式の中でシステムの関連への業務は全体で13億円ありますが、うち4億円が公益法人。各種調査ということで54億円ございますが、このうち公益法人は10億円の27%等々ということで、全体を足しますと、契約金額が2,454億円のうち、公益法人が148億円で、これが6%となります。

先ほど、私は数字を言い間違えました。除草につきましては47億円と申し上げましたが、67億円でございます。大変失礼いたしました。

○井澤進行役 どうぞ。

○福島評価者 今の話の関連で、民間が受注されているということですね。その民間に国土交通省のOBが行かれている割合というのはあるのではないですか。ゼロですか。

○説明者(国土交通省) あるかもしれませんが。調べてございません。

○福島評価者 それもちゃんと出してもらわないといけないと思います。

先ほどの石渡さんの話と関連しているんですが、保全センターの問題を第三者委員会で調査をされているということですね。その第三者委員会のメンバーというのはどういう構成ですか。

○説明者(国土交通省) 第三者委員会につきましては、舗装の関係の専門の先生あるいは道路の構造物の専門の先生、レーダーの波形といいますか、その辺の技術の関係の先生方等々全部で6名か7名、大学の先生や研究者の方をお願いしております。

○福島評価者 全員研究者ですか。大学の先生全員ですか。

- 説明者(国土交通省) 済みません、7名おります。大学の先生が4名、実際にそういう業務をやっているところの民間の方が1名、研究所の人間が2名でございます。
- 福島評価者 研究所というのは。
- 説明者(国土交通省) 国土交通省に土木研究所というものがございまして、舗装とか構造物とかそういうものを専門に研究している人間2名を入れております。
- 内田評価者 結論はいつ出るんですか。
- 説明者(国土交通省) 報告のですか。
- 内田評価者 勿論。
- 説明者(国土交通省) これにつきましては、4回ほど会議を開いていただいて、実際に現地で穴を掘って検証したりいたしまして、8月の末に中間報告ということで今後の調査の。
- 内田評価者 中間報告が出て最終報告はいつ出るかです。
- 説明者(国土交通省) その中で検証については、過去のデータであるとかいろいろなものを含めて見ていくべきだということがございまして、現在過去のデータとかその辺のデータを含め、保全センターのやった業務につきまして検証しているところであります。
- 内田評価者 結論はいつ出て、報告書はいつ出るかと聞いているんです。
- 説明者(国土交通省) 中間報告書は8月に出ました。
- 内田評価者 だから、最終報告。
- 説明者(国土交通省) 最終報告書は今、検証していますので、その結果を踏まえて出したいと思います。
- 内田評価者 いつ出るかというのがわからないで調査研究会をやっても仕方がないではないですか。逆に言えば中間報告でどういう結論が出たのですか。
- 説明者(国土交通省) 中間報告では、路面空洞の調査といっても上からレーダーで測ることは勿論必要ですし、それと併せて過去の工事の履歴であるとか、その年だけのレーダーだけではなくて、過去のデータ等も踏まえてその成長の度合いをはかったりとか、実際に穴を掘るだけではなくて、たわみの試験をやって、それで本当に危ないところを掘るべきであるとか、今までのやり方が我々の委託として、とにかく穴があれば報告してくださいだったのですけれども、そうではなくて、全体を見てこの中でここをこういう形で判断してやるべきであるとか。
- 内田評価者 今の話は途中までですが、申し訳ないですが、これはここの道路保全技術センターの報告書に対しての調査ですか。今、話しているのは、穴がどうなっているかということの研究調査会であって、おっしゃっていることと実際にやっていることと違うではないですか。
- 説明者(国土交通省) 調査研究は2つ目的がありまして。
- 福島評価者 済みません、途中だったので。委員会のメンバーで国土交通省の方は2人ということですか。

○説明者(国土交通省)　そうです。

○福島評価者　OBの方はゼロですか。

○説明者(国土交通省)　おりません。

○福島評価者　学者の方は、ほかの国土交通省関係のいろんな委員をされている方の割合はどのくらいですか。

○説明者(国土交通省)　そこはわかりません。されている方もいらっしゃるし、多分されていない方もいらっしゃると思います。

○福島評価者　最初その前の質問の確認ですが、民間にという中に国土交通省のOBの方がどのぐらい民間の会社におられるのか、それは全く資料はないんですか。今は出せないという話ですか。

○説明者(国土交通省)　実際をお願いしておりますのは、建設業者の方とかそういう方が多いですので、全受注者の方を特定しないと今おっしゃるようなデータというのは出ないのではないのでしょうか。

○福島評価者　可能性はあるということですね。

○説明者(国土交通省)　多分行かれている方もいらっしゃるのではないかと思いますけれども、今はわかりません。

○福島評価者　新しい民間に移ったといっても、天下りという言葉かどうかわかりませんが、国土交通省OBの方がおられる可能性はあるということですね。

○説明者(国土交通省)　いらっしゃるのではないかと思いますけれども、わかりません。

○井澤進行役　石渡さん、どうぞ。

○石渡評価者　基本的に今回の報告なり何なりにおかしいところがあったかなかったかという問題に関して審査の体制自体に不備があるのではないですかとか、おかしいのではないですかという疑問が今呈されていると思うんですが、まずそれ以前の問題として、そもそも空洞調査に関して先ほども申し上げましたけれども、この道路保全センターが受任していた部分のほぼほとんどを丸投げして外注していましたという状況がある中で、入札方法が変わりましたといった後に、実際の業務を中心的にやっていなかったところが受託して外注先の方が外れている、新しいところがやっています。

その結果、こういう疑念がいろいろ呈せられていますという現状があるわけです。現状そういうことが指摘されているわけですね。こういう意味でいうと、実際の業務を担当していなかったところがなぜ引き続きそういうふうな入札を続けているのかということ自体が、まず入札方法の問題として大きな問題がありますねということをおっしゃって仕方がないと思うんです。しかもそれが一般の会社ならばまだしも、問題視されているような公益法人です。そこは受注金額が高いですと言われていた。

もともと事前にあったのもほとんど丸投げをしていたということをおっしゃれば、ただ単に道路保全センターというのはその中抜けをしている会社ではないですか。そういうところが実際に先ほどお話を伺ったら、平成20年度で40億も受注していますと。そうすると、

これも似たような中抜きみたいな構造のことが行われているとすれば、ここに何もしないのにただスルーしているだけで、何億もお金が落ちているという可能性が実際あるわけです。

そうすると、その部分がこうやって維持管理費として、年間幾らという予算が計上されて無駄遣いされているという可能性があるわけではないですか。実際にそういうところに関する審査をしっかりとやって、こういう問題を起こしたような公益法人が二度と入札に参加できないとか、何年かは入札参加停止だとか、そういったような措置というのを国交省の方でやってきたことがあるんですか。

○説明者(国土交通省) 今の空洞で申し上げますと、保全センター、実際には何人かの技術者の方々が従来から主任技術者としてこの業務に参画をしておられますので、主任技術者としての経歴、能力について我々は勿論発注のとき審査するわけでありましてけれども、それ自体に問題があったとは思っておりません。

ただ、業務執行上、いろいろ御指摘をいただいておりますので、先日保全センターの方から今後空洞の業務については一切参加しないという意思表示がされたところでもありますので、そのように運用されるものと思っております。

○石渡評価者 ではもう一点だけ御質問させていただきたいんですけども、今年から道路保全センターが新たに道路情報管理業務に関して受託を始めたという話を聞いたことがあるんですが、それは本当ですか。

○説明者(国土交通省) 今年からというか、去年もやって。

○石渡評価者 従前からですか。

○説明者(国土交通省) はい。

○石渡評価者 金額は幾らですか。

○説明者(国土交通省) 少し待ってください。調べます。平成 20 年度 15 億 7,千万円でございます。

○石渡評価者 道路情報管理業務ですか。

○説明者(国土交通省) はい。

○石渡評価者 この部分で外注はどれぐらい行われているんですか。

○説明者(国土交通省) 済みません、今データがないので調べてまた御報告させていただきます。

○石渡評価者 大体把握していないんですか。

○説明者(国土交通省) 道路情報管理業務というのは御存じだと思いますけれども、実際に事務所等でテレビカメラを見ながら、あるいは苦情対応とかそういうものの補助をお願いしております。すべてそこの職員なのか、今おっしゃっているように外注の方で来てもらっているのかということなんですけれども、多分トータルでの再委託でのお金というのがこのシートであるんですが、この部分でどうかというのは今データがございませんので。

○石渡評価者 そうすると、道路保全センターで今年 25 億円ぐらいなりそうだという中

で、実際に外注で使っているお金というのは幾らなんですか。

○説明者(国土交通省) 20年度の数字がここにございますけれども、今40億円とおっしゃいました。

○石渡評価者 受注が40億円ですね。そこから下請けに出している金額は幾らなんですかということを伺っているんです。

○説明者(国土交通省) ここにある数字は国からの分、先ほどのものは地方公共団体からの受注もありますので、足すと50億円になっています。

そのトータルとして再委託の費用が8億2千万円でございます。

○井澤進行役 そろそろ時間も来ていますので、シートの方には書きながらお願いします。

枝野議員、どうぞ。

○枝野衆議院議員 2つお伺いしたい。1つは、いまだに管理業務の基準を統一的に定めていないんですか。

○説明者(国土交通省) 基準といいますか、例えば清掃であるとかそういったものについては地元と御相談しないといけません。

○枝野衆議院議員 待ってください。その答えが出てくると思ったんですが、地元と御相談しなければならないようなことだったら地方でやらせたらいいんです。国でわざわざ中央集権で一括してやっているのは、国の高い基準でやらないといけないから国がやるのではないですか。その理屈は地方に渡さないという話と矛盾をするんです。これは国でやるべきです。国で統一的に基準を定めるから国がやらなければならないのではないですか。国で御意見を聞いてもいいです。だけれども、道路事務所ごとにやる必要は全然ない。道路事務所ごとにやるのだったら都道府県に移管をすべきです。違いますか。

○説明者(国土交通省) 1点だけ聞いていただきたいのは、先ほど申し上げましたような新しい更新であるとか、高度な判断が必要なものについてはきちっとアセットマネジメントであるとか基準をつくってやっております。

○枝野衆議院議員 では、逆に言えば、それ以外の管理業務を地方に渡せばいいではないですか。それこそ今問題になっているような巡回だという話は、地方に委ねればいいではないですか。

○説明者(国土交通省) 巡回は路面とか法面に異常があるかどうかの判断を伴いますので、かなり高度な業務だと思っている。ただ今試行させていただいているのは、樹木の剪定であるとか、単純な清掃であるとか、そういったものは地方でできるかと思います。

○枝野衆議院議員 その理屈も通らないと思うのは、通行量が多いところから経年による劣化が起こってそういうところは直轄国道の方が早そうだから、そういうところは特に高い技術を持って修繕していかなければならないのはわかるけれども、どこにひびが入っていて危なくなっているかなどという話は、経年変化以外の理由もたくさんあるわけだから、直轄国道であろうが地方道であろうが、道路利用者としては同じ水準で見つけてもらわなければ困ります。

経年変化によるひびとか何とかというのは直轄国道の方が多いかもしれない。それに対する対応は特に高い技術が要るかもしれないけれども、危険を発見するのは同じ水準でやってもらわなければ困るのではないですか。

○説明者(国土交通省) 例えばひび割れみたいなものはすべて構造物の疲労とっておりますけれども、累積の荷重で生じます。御承知のとおり、直轄国道と高速自動車国道で全体の大型車は6割以上負担をしております。

したがいまして、今まで施工不良は別ですけれども、疲労クラックであるとか、そういったものが出ているのはほとんど直轄国道で出ております。したがいまして、先生がおっしゃるとおり、全部そろえなければいけないというのはおっしゃるとおりでございますけれども、まだ技術として立ち上げの時期でありますので、まず最初に直轄の交通量の多いところからチェックをさせていただいている。技術力もそこに集中投資をさせていただいている。それが現状ではございます。ただ、将来的にやらなければいけないとおっしゃるのはそのとおりだと思います。

○枝野衆議院議員 そうすると、経年変化によるひびとかはともかくとしても、例えば不良工事とかによるリスクというのは、直轄国道だったら見つけてくれるかもしれないけれども、それ以外の道路だったら見つけてくれないかもしれないという覚悟で道路を使った方がいいという御説明ですね。

○説明者(国土交通省) 済みません。それは表現が行き過ぎだと思います。

○枝野衆議院議員 それは結果的に国の方が高い技術力の人を雇って、高い水準でできるかもしれない。なおかつそれが直轄国道のところに集中的になされる。そのこと自体否定しません。だからといって、こういう最低水準ではやってくださいということについては、それは統一的にあってもおかしくないのではないですか。

○説明者(国土交通省) ですから例えば先ほどのアセットマネジメントであれば、昨年度から補助をする。もう一つ、直轄の人間が出て行って指導する制度をつくりました。それでできるだけ今自治体に点検をしてくださいというお願いをしておりますけれども、残念ながらまだ自治体でカバーできているのは現時点では4分の1くらい、直轄は100%カバーしていますけれども、技術力であるとか人も少ないわけにありますから、そういったものでできるだけ地域もカバーしていただくのが重要なことと思っております。

○枝野衆議院議員 論点が元に戻りますけれども、百歩譲ってわかりました、その部分のところは国の高い技術が必要でしょう。それ以外のところは地方に移せますね。

○説明者(国土交通省) 移せませうというか。

○枝野衆議院議員 どちらかにしてください。今の国でないとできない話を百歩譲って国でなければできない、直轄道路だけ危険が小さいんだというのはわかりました。それはやむを得ないと百歩譲ったとしても、それについて以外も国で統一的にやらなければいけないのならば、地方の道路事務所でやっていることについても中央で、本省でちゃんと基準をつくってください。そうでないならば、それ以外の業務については地方に委ねてくださ

い。どちらかではないと矛盾しませんか。

○説明者(国土交通省) 先生が御指摘のとおり、基準はつくります。もう一つ、やはり直轄国道で先ほど申し上げましたとおり、広域の物流であるとか、非常に重い交通を担っております。そういったところは今後も直轄の技術力を使ってやる必要はあると思います。

それ以外のところで例えば移管できるところがあるのではないかというのは、地方分権委員会。

○枝野衆議院議員 私は移管論ではないです。直轄道路については直轄で国が責任で地方になどは押し付けない方がいいと個人的には思っているんだけど、だとしたら国が直轄でやっていることについては、北海道だろうか沖縄だろうが全国どこの工事事務所でも同じ基準で、全国共通の基準に基づいてその清掃とか何とかもやるようにしてくださいと、その基準をちゃんと国でつくってください。これはやるということでもいいですね。

○説明者(国土交通省) わかりました。

○枝野衆議院議員 もう一点だけ。今の公益法人以外の株式会社もありますという福嶋さんの御指摘は全く同感なんですけど、1者入札はどれぐらい残っているんですか。

○説明者(国土交通省) 1者入札は業務によって違いますけれども、7割程度残っている場合がございます。それは例えばパトロールみたいな技術力が要るもので、民間がすぐ入ろうと思っても、24時間体制ですから最低限8人ならば8人の資格がある人をちゃんと用意しなければいけない。それは民間の方にいろいろ聞いてみましたが、即用意するのは無理だということで、当初入札に民間の方が参加されなかったという事例は確かにございます。

ただ、こういうやり方をオープンにしておりますし、入札のやり方も最初は企画競争みたいないわゆる技術提案を主なものでやりましたけれども、今後総合評価みたいな価格重視のことでやりますので、今後民間の入札というのは確実に増えてくると思いますし、民間の資格がある方がきちっと業務をやられるということは増えると当然思っております。

○枝野衆議院議員 国土交通省には、言葉が違うかもしれないけれども、建設関連の民間企業を保護育成する責任もありますね。

○説明者(国土交通省) あります。

○枝野衆議院議員 そういう意味からは1者入札を何年までにやめるとかという目標を立てる予定はないですか。

○説明者(国土交通省) 実際目標で100%できるかどうかわかりませんが、今、申し上げましたとおり、整備局で民間との懇談会のようなところで要件も緩和しているし資格も緩和したし、確かに技術者の人数をそろえるのは大変だけれども、ちゃんと参加してくださいということはいろんな場面をお願いをして、1者入札はだんだん減ってきたと思います。今後ともそういう努力をしていきたいと思っています。

○枝野衆議院議員 いろんなことに計画立てて、10年後、20年後と計画を立てるのがお好きなんですから、1者入札が疑われるんですから、1者入札を3年でやめるとか、5年

でやめるとか、勿論コンマ%みたいなレベルで偶然残ることはあり得るかもしれないけれども、そういう目標を立てるべきではないですか。

○説明者(国土交通省) 御趣旨はよくわかりましたので、検討させていただきます。

○井澤進行役 時間も 20 分ほど過ぎていきますので。

川本さん、どうぞ。

○川本評価者 いただいた資料の 38 ページと 39 ページを拝見すると、道路の修繕とかストックとかと書いてあって、国民としては昨日の道路の整備の事業とどう違うのかなとごく素朴に思うと思うんです。実際局長も更新の時代を迎えてとか、昨日の説明と重複しますがとかとおっしゃっておられます。

シートを拝見すると、今日の維持修繕というのが項目であるんですが、昨日のシートにも国道の新設、改築はありますけれども、維持修繕もあるんです。この辺というのはきちんと分けておられるのでしょうか。明確な区分があるのでしょうか。道路局の懐の中で適当に差配しているのではないかという疑念が生じるんですけれども、これについてはいかがでしょうか。

○説明者(国土交通省) 予算費目上はきちっと分かれておりまして、財務省とも御相談をして中身を決めさせていただいているところでございます。

○川本評価者 では改修との違いはどうですか。

○説明者(国土交通省) 新設、改築というのは基本的に改築という名前は微妙かもしれませんが、新しいバイパスをつくる、現道がある場合に新しいバイパスをつくるのを改築とっております。更新といいますのは、現実にある実際の構造物を直すとか、現にあるものの更新をするかどうか、そこで分けさせていただいております。

○井澤進行役 津川議員さん、先にどうぞ。

○津川衆議院議員 違う視点なんですけど、これも実はヒアリングのときに指摘をさせていただいて資料を出していただければ話は早かったんですけども、今回直轄国道は国が管理をするべきという発想の中で、地方の負担分も仮置きとして国の負担の予算の中に入れていただいているということだと思っておりますが、その仕切りの中で言うのであるならば、まさに国が直轄で管理するべき道路と地方にお任せするべき道路の仕切りの部分についても、もう一度しっかりと厳密にやる必要があるのではないかということを指摘させていただきまして、その中で今の改築の話でありますけど、バイパスをつくりましたと。最初有料だったけれども、無料開放しましたと。その段階で現道につきましては都道府県道にお渡しをするという流れになっていったかと思うんですが、ここ数年それがとまっているという事例がたくさんあります。

これは皆さん御存じだと思いますが、そういった部分についてはまさに国の部分は国でしっかり見ますという話をされるのであるならば、残っている部分については地方にお渡しをした方がよろしいのではないのでしょうか。国土交通省の道路局の範囲の中で言っても、例えばその分は国が直轄で管理すべき部分の建設費に回しますという方がまだよほど話が

わかりやすいんですが、その部分はいかがでしょうか。

○説明者(国土交通省) 私どもとしてバイパスの旧道みたいなところ、それだけにとどまらずその交通機能としてローカルな機能が主になった道路、そういったものを地方の自治体にお渡しするのは当然であると思っております。

ここ2～3年とまっておりますのは財源の問題と承っております。いわゆる財源と一緒に渡してくださいというもののルールづくり方で、まだいろいろ議論があるかなと承っております。

○井澤進行役 財源であれば主計局の方からコメントがあれば。

○財務省 先ほどの川本先生の件で、局長がおっしゃったように予算の費目は分かれております。ただ、1か所1か所、これは修繕ですね、建設ですねという確認をしているわけではありません。

以上です。

○井澤進行役 ありがとうございます。

では、最後に政野さん、どうぞ。

○政野評価者 放置すべき問題ではないところだけ言わせていただきます。

○井澤進行役 短めをお願いします。

○政野評価者 穴ぼこ調査ですけれども、これは調査結果と現場に行ってみればいかがわしいことだったかどうかというのはすぐわかるわけですから、今言ったような中間報告があつてその最終報告はまだだというのはあり得ないので、まずそういう調査を仕組んだとか、そういう指示をした人をまず処分していただきたいのが1点と、直ちに穴ぼこ調査と現場を見て、それが詐欺行為だったということがわかれば、当然この道路保全技術センターに損害賠償すべきだという点を指摘させていただきたいと思います。

そのような懲罰的行為をとらなければ、いかにこんないいかげんなことをやっても大丈夫なんだということで、結局いいかげんな仕事に地方よりも2割高ということをやっているというのはとても許されるべきことではないと思います。

6%だけ技術が高いものは国がやるんだということであれば、枝野さんとかがおっしゃったように、その部分はもう基準だけを国がつくって後は民間に。どうせアウトソースをしているということなので、民間がそれをやればいいだけの話ですから、発注者が国であろうが自治体であろうが変わりませんから、自治体がやっていらっしゃる良心的な価格でやっていただければそれでいいのではないかと。それだけ指摘します。

○井澤進行役 いいですか。それでは、最後に馬淵副大臣から一言をお願いします。

○馬淵副大臣 ありがとうございます。今日の御議論の中では財団法人道路保全技術センターのみのお話となっておりますが、独法の全面見直しを昨日からスタートし、この公益法人に関しては当然ながら政権として抜本的な見直し、これは全省かけて取組みます。それだけ申し上げておきます。

○井澤進行役 ありがとうございます。時間も来ましたので、シートの記入をお願いい

たします。

○井澤進行役 お待たせしました。票決結果及びコメントにつきましては、枝野議員から発表させていただきます。

○枝野衆議院議員 票決の結果、廃止はありません。自治体、民間の判断に委ねる、自治体と思われませんが、1名。予算計上見送りはありません。要求どおりもありません。予算要求の縮減でございますが、20%縮減が1名、10%程度の縮減が2名、その他で40～60が1名、30が1名、20以上が2名、それ以外の書き方、文字で書いていらっしゃる方が3名ということでございます。

これについては、発注、入札の在り方、公益法人の問題、水準、基準の設定などのところをしっかりとやっていただければ要求額を縮減できるという結論でございます。数字のばらつきが若干ございますが、少なくとも10～20%程度の縮減はできるというのがこのワーキンググループとしての結論とさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

○井澤進行役 どうもありがとうございました。それでは、「直轄国道の維持管理」につきましては、これで終了させていただきます。

なお、申し訳ありません。30分ほど時間が超過しておりますので、1時45分再開でよろしいでしょうか。15分、済みませんけれども、よろしくお願いたします。