

官民競争入札等監理委員会
公物管理分科会
第6回議事録

内閣府官民競争入札等監理委員会事務局

第6回 公物管理分科会
議事次第

日時：平成19年10月30日（火）15:10～17:25

場所：永田町合同庁舎2階 第2共用会議室

1. 開会

2. 国土交通省からのヒアリング

- ・情報通信施設関係
- ・道路関係

<出席者>

（委員）

落合主査、逢見副主査、小澤専門委員、高崎専門委員

（国土交通省）

- ・電気通信施設関係

前川大臣官房技術調査課長、赤木大臣官房技術調査課電気通信室長、戸谷総合政策局事業総括調整官、松井大臣官房技術調査課電気通信室情報通信技術調整官、蘆屋大臣官房技術調査課電気通信室課長補佐

- ・道路関係

下保道路局国道・防災課長、内海道路局路政課長、伊勢田道路局国道・防災課保全企画室長

（事務局）

中藤事務局長、森山参事官

落合主査 それでは定刻になりましたので、第6回公物管理分科会を始めます。

本日は、橋本専門委員が所用により御欠席であります。

今回は、国土交通省の電気通信施設関係業務及び道路関係業務についてヒアリングを行うということであります。国土交通省大臣官房技術調査課の前川課長にお越しいただいておりますので、まず電気通信施設関係業務について御説明をいただき、質疑応答した後、次の道路関係という順序で行いたいと思います。

時間が限られている関係で、説明時間につきましては恐縮ですが20分程度でお願いしたいと思います。その御説明につきましても、本日の課題である官民競争入札等の導入に関する事項に関連してお願いしたいと思います。それでは、お願いいたします。

前川課長 国土交通省の大臣官房技術調査課長の前川でございます。昨年に引き続きまして、よろしくお願いいたします。

それでは、お手元に資料を用意させていただきましたので、ポイントだけ簡潔に御説明させていただきますと思います。

まず、概要ということで1ページに書かせていただいております。若干昨年とダブるところもございますけれども、復習の意味も兼ねて、また初めての専門委員の方もいらっしゃるということで、簡単に御説明させていただきます。

1ページ目でポツが3つございますが、昨年も言わせていただきましたが、3つ目のところがポイントだと思っています。電気通信関係の施設というのは、これは法律的には河川法の河川管理施設、それから道路法上の道路附属物ということで、公物管理法の適用を受けているところでございます。実際の中身といたしましても、河川や道路の直轄事業もしくはその管理として、事業の必要性、目的に応じて一体的に整備管理をしているということでございます。

それから、中身は、具体的な中身で、2ページ目にわかりやすいポンチ絵を付けさせていただきました。河川における電気通信関係業務ということで、絵にありますように、赤いものが光ファイバでネットワークができていまして、青いものが多重無線、そのほか、ここにありますようなテレメーターとかカメラとか、いろんな施設がありまして、これらの情報を収集し、必要に応じて国民の皆様提供をしているということでございます。

3ページ、道路も同様でございます。道路沿いに光ファイバを敷設しておりまして、情報の収集並びに提供を行っております。

4ページ目で、この間の7月の中越沖地震の例ということで、例えば真ん中の写真がございまして、これは国道8号に入っております、我々からすると幹線の光ファイバが被災を受けまして断絶をいたしました。そのために現地の情報が一部入らなくなったということもありまして、それでどうするかということですが、一番右の写真でございまして、これは現地支援センターということで、白と水色の車がございまして、私どもは移動式の衛星通信車を持っておりまして、これは現地支援センターに配属したものであります、実際の被災箇所にもこういった車を派遣いたしまして、現地の映像を撮って、それを新潟

県の本庁でありますとか、官邸の危機管理センター、それから内閣府等々に配信をして、現地の状況をつぶさに報告をさせていただいている、こういった業務も電気通信関係の業務として非常に重要な業務になってございます。

次に、5ページでございます。昨年と違いまして、今年は民間事業者からの提案が点検とか運転監視といった維持管理・運用の分野についての御提案をいただいているというふうに伺っております。そういったことで、維持管理・運用についての具体的な内容を少し触れさせていただきます。

5ページの最初のポツのところではありますが、これは昨年も御説明いたしましたけれども、国土交通省の電気通信施設の維持管理・運用、これは点検業務、それから運転監視業務ということで、既に大部分を民間に委託済みでございます。そういった意味では、もう市場化がなされているということかと思っておりますが、その点は昨年来、御理解をいただいているというふうに思っております。

中身といたしまして、点検業務、これは通常、ものによって違いますが、6か月点検とか、1年点検とか、いろんな設備によって異なっておりますが、そういったものを事務所単位で発注をさせていただいておりますし、災害時の復旧支援とか、そういったことも中に盛り込んでいるところであります。

それから、もう一方で運転監視業務というのがございまして、これは基本的にはすべての事務所ではなくて、重要な施設、例えばトンネルだとか、ダムとか、堰とか、そういった重要な施設を持っているところに、運転監視員として常駐をいただいております。基本的には勤務時間中8時間の常駐が基本でございますが、台風が近づいていると24時間常駐をしてもらう。それから、トンネルなどは24時間、また365日常駐をいただくというようなことで、点検業務と運転監視業務は実際の業務の実施の仕方が、形態が異なっております。維持管理・運用に関する業務としては、この二つがございまして。

続きまして、6ページでございますが、そういった点検業務については、基本的には事務所単位で点検をいたしておりますが、一部例外的というか、本局点検、それから本省点検もやっております。本省は本省側にある設備だけをやっておりますけれども、本局につきましては、本局にある、災害対策室等にある設備の点検と、それから管内の通信ネットワーク全体の、正常に動いているかどうかという点検もやらせていただいております。それ以外は基本的に事務所が発注をし、実施をしているということでございます。

以上が基本的な、ある意味では去年のおさらいの部分でございまして、7ページ以降が具体的な問題提起に対しまして、私どもの考え方を整理させていただいております。

まず、点検業務を包括的に発注してはどうか、例えば整備局単位でまとめて発注してはどうかとか、それから、複数の事務所をまとめて発注してはどうかというお話かと理解しております。それに関しては、問題点として3点挙げさせていただいておりますが、やはり相当いろんな問題が生じるのではないかとということで、私どもとしては大変懸念をしておるということでございます。

まず1点目でございますが、平常時はもとよりでございますけれども、特に災害時に指示命令が多層化して迅速な対応が困難になる恐れがあるのではないかとこのことを大変懸念をしております。

具体的な内容は、8ページをご覧くださいと思います。現状を左に書かせていただいています、右側に包括化した場合ということで、模式図で書いておりますけれども、1つは、現状のところにもありますように、先ほど中越沖地震の話もいたしました、もし電気通信設備が被災を受けた場合には、左側のラインが電気通信設備の監督職員から民間の作業担当技術者への流れでございますが、光ファイバが途絶してカメラが動かなくなったという場合には、昔やっていたというか、人間のパトロールでもって補完する必要がございます、事務所長が同じ事務所長でございますので、その辺の状況を把握して、他の代替手段を直ちに取ることができるというのが現状でございます。

これを複数の事務所をまとめてやりますと右側のようになりまして、現地の確認をするのに、一回、例えば本局の監督職員に上げ、本局の監督職員から総合的な全体の業務をやっている管理者に指示が行き、そこからまたそれぞれの作業担当者に指示が行く。返ってくる内容もそういった流れを取りますし、多分、現地の状況がわからない、たくさんまとめるとわかりませんので、現地の確認のために何回かやりとりが往復をいたすということになりますと、現地の確認に手間取るということになります。

そういたしますと、代替手段である道路パトロールとか、そういったものを発動する時間も遅れるということ、例えば現地で道路が決壊して二次災害防止のための措置が速やかに行われないうことになりまして、私も管理責任を問われることになりまして、場合によっては警察にしょっぴかれるということにもなりますので、この辺は一刻一秒を争う仕事だと思っております。この辺が懸念の1つ目でございます。

続きまして9ページでございますが、2つ目の問題点ということで、発注事務が必ずしも軽減されないということを書かせていただきました。確かに件数はまとめれば少なくなるわけでございますが、それによって発注者側の事務が減る分と、逆に幾つかの事務所の分をまとめる作業が出てきますので、実際、本当に業務が減るのだろうかということでございます。

3つ目は、中小企業の受注の確保に関する法律ということで、これは官公需法というのがございまして、毎年、中小企業者の受注目標を国が定めて、それを達成することになってございます。現在、このような点検、運転監視業務はほとんどが地元の中小企業が受注をしております、これをもし一括をして発注をして中小企業ではない大企業の方が取られたとすれば、その分、この目標が達成できなくなるおそれがございます。

それから、ここには書いてございせんが、これは杞憂かもしれませんが、結局、大企業が取っても、実際に現場で動く人間は、今、実際に点検とか運転監視をやっている地元の企業の方であって、それを下請に使うだけなのではないかなというふうに思っています、そうすると、大手企業が、ちょっと言葉は悪いですけども、ピンはねするだけなの

かなと、元請が優先的な地位を利用して下請に不利益な契約を押し付けるというのは建設業法でも禁止されていますので、そういう懸念が生じないようなやり方が必要なのではないかなと思っておるところでございます。

この包括的な業務の発注が一番ポイントでございますが、10 ページ目以降は要求水準による発注ということで、先ほど言ったような災害の対応がございまして、なかなか決めがたいというのが正直なところでございます。災害対策における影響度だとか、先ほど言ったようにパトロールで代替することができるかどうかとか、そういったいろんなことを考えて要求水準を個々に判断しているということでございます。

それから、下の方、2番ということで、点検基準についてでございますが、これも実は平成9年、平成17年に見直しをしております、その際は民間の製造業者の皆さんとか点検業者の皆さんの意見も聞いて、コスト縮減も考えて見直しを行っているところでございます。それで特段の支障がないということなので、維持管理水準は現状でおおむね適切なものというふうに考えてございます。

それから、11 ページからは運転監視業務でございますが、これも先ほどの点検業務と同様でございます。運転監視業務の場合は常駐をお願いしなくてはいけないということで、点検業務以上に包括的に実施するということが難しいのかなと思っております。11 ページから13 ページまでは先ほどと趣旨同様でございますので、省略をさせていただきます。

それから、14 ページでございます。電気通信施設の用途拡大ということで、私どもが持っている、いろんな電気通信施設を民間の方に活用していただくという施策も進めておりますが、基本は、2つ目のところに書いてございますように、我々自身のネットワークも民間のいろんな通信サービス会社のサービスを利用できるところは基本的に利用していますので、そういった意味では必要最小限の設備しか持っておりませんということでございます。

また、我々が持っています多重無線回線、これは国土交通省だけではなくて、先ほど官邸の危機管理室の話もさせていただきましたが、内閣府、消防庁、都道府県との間の防災用回線としても利用をされておるところでございます。

そういった状況の中で、15 ページでございますが、支障のない範囲で民間事業者へ開放をしております、その実績は、ここにありますように、開放延長、延べ利用延長、このようになってございます。ということで、必ずしも利用延長を伸ばすということを我々は目的にはしておりませんが、できるだけ御希望のある方には開放をしていくという姿勢でございます。

具体的ないろいろな条件は16 ページに書かせていただきましたが、ちょっと細かくなりますので省略をさせていただきます。

それから、17 ページでございますが、我々が持っている光ファイバを民間へ開放する手続そのものを民間の方に委託してはどうかということで、この表の中にある19年度のところの文章でございますが、説明会の開催とか、利用に当たっての相談、利用申請の受付な

ど、行政判断を伴わないものについて民間委託を実施いたしました。全国のこの業務を1社の方が、民間の方が請け負ってやっております。そういったことで、民間委託も実施をさせていただいているということでございます。

最後、まとめということで、18ページ、19ページに整理をさせていただきましたが、には、既に民間に委託済みであるということ、それから、で、包括的な発注については、先ほどのいろんな問題から困難ではないかと考えております。要求水準については、現在の水準、適宜見直しもしておりますので、適切なものではないかというふうに思っております。

それから、最後のページ、19ページでございますが、の契約手続でございます。実は私どもも今の方法が完全無欠でベストなものだと思っていないのですが、コスト縮減とか、競争性を高めるということで、今、学識経験者の方に入ってきていただいて検討をやっておりまして、例えばということで、施工とメンテナンスを一括発注したらどうかとか、それから、点検業務とか、そういったものも、毎年毎年単年度の業務ですと、請け負った業者の皆さんも、なかなかノウハウの蓄積だとか工夫の余地が少ないということで、複数年契約をやったらどうかとか、そういった御提案をいただいております。こういう入札契約制度については常に見直しを行っていくということが重要ですし、こういった見直しの際には民間事業者の意見も聞いてやっていきます。今も聞いてやっておりますけれども、これまでも民間の方の意見も聞きながらやっております、具体的なよい提案がありましたら、私どもは積極的に取り組んでいきたいと思っております。

そういった意味で、今回の市場化テストで民間の事業者の皆さんがどういう提案を具体的にされているか、私どもはよくわからないのですが、私どもの懸念にきちんと答えていただけるような具体的な提案があれば、十分考えたいと思っておりますし、そういう具体的な提案が現時点でないというのは大変残念だというふうに思っております。

簡単ですが、以上でございます。

落合主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明を踏まえまして、御意見、御質問等、委員の方からお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

逢見副主査 確認ですが、点検業務については、今は事務所単位で発注しているということですか、事務所というのは1つの県に大体何か所ぐらいですか。

前川課長 電気通信業務をやっている施設を持っているのは200ぐらいです。

赤木室長 全国200、1つの県で4か5とか、そんな感じですか。

逢見副主査 それから、民間にできるものは既に委託していると、これは一般競争入札で、単年度でやっているということですか。

前川課長 そうでございます。

逢見副主査 実際にはかなり一般競争入札で応募する業者がいて、その中で一番安値で落としたところが受注していると、そういうイメージでよろしいですか。

前川課長 一般競争入札ですから、参加者は場所によって違うと思います。田舎に行けば、やはり地元でそういう企業が余りなくて少ないし、都市部であれば数が多いというふうに思います。

落合主査 今の質問に関連して、實際上、落札した事業者が何社ぐらいいるのだろうかということで、地方によっては1社ぐらいしかなくて、競争入札といっても、事実上、競争ではないという状態があるのかないのかですね。それから、競争で落札した事業者が、結果的に数年というか、非常に長い間、単独の事業者が行っているというような状態なのか、それとも単年度ごとに行う事業者が交代するというか、そういう状況なのかどうかの実際の入札、落札の現状について、もし事実関係が把握できたら、それらの関係の資料も御用意していただいて、我々の方に出していただければ非常にありがたいと思いますので、よろしく願いいたします。

前川課長 ちょっとお時間いただければ大丈夫だと思います。

落合主査 結構です。

逢見副主査 それで、官公需については中小企業を優先していると、実際にこの一般競争入札でも中小企業に優先的に受注できるような配慮をしているのですか。

前川課長 通常、一般競争の場合でも、例えば事務所の管内に本店、または支店、または営業所があることとか、そういった一定の要件は付けさせていただいています。先ほど言ったように災害対応もあるということなので、やはり地元で、近くに技術者がいる企業でないと手を挙げられないということもございまして、結果的に言うと、80%が・・・。

赤木室長 金額比で90%ぐらい、件数比で80%ぐらいです。

前川課長 ・・そのぐらいが中小企業、いわゆる官公需法で言うところの中小企業が受注しているというのが実績でございます。

逢見副主査 発注は仕様発注で、事細かな点検の中身が指図されていると、そういう感じなのですか。

前川課長 はい。

赤木室長 特に中小向けに小さいロットにしてという、そこまでやっているわけではございませんけれども、基本的には事務所単位ということであります。発注の際の業者のランクといいますか、業務のランクと業者のランクというのがございますけれども、そこは中小の方が例えば上のランクでも入れるようにと、数が少ない場合だと逆もありませんけれども、そこはかなり競争性が高まるようにということで、事務所単位、地方整備局単位ではありますけれども、ランクを広げて競争性を高めるという形をとっております。

逢見副主査 一般に考えると、それが最もコストが安く上がっている姿なのかどうか。通常考えると、ロットが小さければ小さいほど非効率になって、ある程度規模を大きくした方がコストは安くなる。単年度よりは複数年の方が安くなる。あるいは仕様発注よりも民間に提案させてやらせた方が、性能発注といいますかね、そういう方がコストが安くなるということは言えるのだろうと思いますが、今のやり方でコストが最も安く上がって

るということはどういうふうにして説明するのですか。

前川課長 コストが一番安くなる方法は、おっしゃるように、まとめればまとめるほど安くなります。それは実際にかかる費用というよりは諸経費のところですね。通常で言うと一般管理費と言っていますけれども、そういった部分はまとめると率が下がっていきますので、数%安くなると思います。

ただ、先ほど来から申し上げているのは、コストの兼ね合いと、やはり品質、我々の言う品質というのは災害時の対応を含めて、例えば30分とか1時間とか、ものによりけりですけれども、駆けつけて、我々と一緒に現場の支援をできるのかといったようなこと、トラブルがあったときにすぐ駆けつけられるか、そういった品質も含めて価格と品質が両方兼ね備わって一番いい公共調達ができるかどうかというのが大事だと思っております。コストの面からだけ言えば、今おっしゃったとおりだと思います。

逢見副主査 そうすると、一般競争入札をするのを測れないのではないですか。品質という部分ですと。そこは別のところでチェックしているわけですか。

赤木室長 今、品質と申し上げましたのは、履行の度合いといいますか、例えば緊急に一括として駆けつけられるか。

逢見副主査 緊急に来られるかどうかとか、そういう部分。

赤木室長 そういう部分がございます。そういう部分が大きくすることによって、現地への到達時間が遅れるとか、そういうことが懸念される。今、品質と申しましたのは、そういうような内容の部分でございます。

よろしいですか、もう一つの性能的な発注という部分でありますけれども、正直申しまして、具体的にこういった方法がというところが、我々もいろいろ考えているのですけれども、なかなか思いつかないのですが、例えば通信施設の稼働率を何%以上に保つことといったような方法があるのかなと思います。あるいは障害時において1時間とか2時間以内に対応することと、そういった基準でもって発注するということが、例えば一つの方法としてあるのかなと思っているわけですが、そもそも災害時において機能させるということを目的にしておりますので、平均的な稼働率何%といったものが意味を持たないのではないかと。それから、駆けつけ時間等につきましても、職員の方はとにかく何があってもすぐということですが、先ほども前川が申しましたけれども、被害の状況により、あるいは代替手段の有無により、あるいはそのときの気象状況により、求められる水準が変わると思いますので、そういう水準を決めて、それでもって発注をするということは非常に困難であろうというふうに思っております。

落合主査 もうそうだとすると、現状でも入札して任せているわけですね。

赤木室長 任せていると申しますか・・・。

落合主査 つまり、特定の民間事業者に委託しているわけですね。その民間事業者が適切に行動するかどうかというのは、適切に行動するという約束で委託している。

赤木室長 そうですね。

落合主査 したがって、それは委託契約の内容によってコントロールしているということですね。質についても。

赤木室長 1つは、定期点検基準を定めておりますので、これが12か月に1回、6か月に1回というものでございます。更に設備単独の性能を見るという部分と、その設備の機能を中心に見るというやり方をしております。2種類の点検基準で、更に加えて、災害時においては臨時点検といったような名前で契約変更しつつ対応するわけですが、そのときの駆けつけ時間は確かに決めているわけではありませんので、30分なら二重丸で、2時間ならどうのこうのと、そういう形にはなりませんけれども、そういう意味ではある程度相手に任せている部分もあるわけですが、結果としては先ほどのように近場の会社の方が多くいますから、災害時の応援というのは非常に適切に行っていると思っています。

落合主査 だから、官、役所の方で自らすべてやっているというわけではなくて、現にお話の中でも民間委託という部分を事務所単位で相当進めて、ほとんど進めておられるということだとすると、結局は民間にある一定範囲で委託をしている、任せているという部分があるわけですね。任せているのが非常に狭い単位で任せているような場合と、もっと広くくりで任せていくというところで問題が生じますというのが、先ほどの前川課長のプレゼンテーションはそういう趣旨だったと思います。そういう意味では、委託をしているから十分な対応ができないという主張はそもそも成り立たないといえますか、現に委託をしているわけなので、だから問題は、広くしていった場合に、所期の委託目的というものを達成できないような状況が生じてくるのだろうかということですね。その辺りで非常に懸念を持っておられるということなのですね。

前川課長 メリットとデメリットを考えたときには、やはりデメリットの方があってはないかなと思っていますけれども、その辺の懸念を払拭していただけるような具体的な提案が新しくいただけるのならば、是非検討はしたいと思っています。

落合主査 その場合の懸念は、今、小さなくくりでやっている場合でも、任せているという面では懸念はあるわけなのですね。

前川課長 はい、懸念はあります。

落合主査 そうすると、その懸念を抑えるためには、任せるときの委託契約の内容において、どこまで役所の方で監督をしていくか、その監督のやり方をいかに効果的にしていくかということで、その懸念を除去する手だてを講じているから、今、民間に委託しても特段の問題が生じないという形で委託ができていますということですね。これが広げたら、同じように監督に関する定め方ということによって対応できなくなる懸念が非常に高いという辺りがちょっとまだ十分理解できないのですが、今の手法を大きくしていったら非常に困難が生じますということになるのだろうかというのがちょっとわからないなという感じで、逢見委員の御質問との関連で、ちょっと私、そういう疑問を持ったのです。逢見委員の問題も基本的にはそのような方向ですね。

逢見副主査　そうです。10ページのところに「災害時の適切な対応が目的であり、要求水準により発注することは困難である」ということで、今は民間に委託していて、一般競争入札でやっていて、事前に要求水準を定められないと、これは今も一緒ではないか。ただ、結局は、どういう契約になっているか知らないけれども、とにかく何かあったら駆けつける、復旧しろということを要求しているわけでしょう。

赤木室長　駆けつけまではいいと思うのですが、その先、今、主査がおっしゃったように、どこまで任せているかという話になるのです。災害時におけるオペレーションそのものはすべて官側でやらなければならないと思っておりますので、とりあえず、まず事務所に参集をする、あるいは被災地に直接出向くという場合はありますけれども、こちらの方から指示をした内容だけをやることになっていきますので、その動き方について、それを含めてすべて、あなたにお任せしますから適切に行動してくださいという、そういった形での発注はあり得ないと思っております。あくまで災害時等における活動について、こういう業務をやってくださいという部分での委託にしかなり得ないと思っておりますので、お願いできるとしても、判断以前の部分かなというふうに見ております。

逢見副主査　市場化テストも、別にお任せしますという発注ではないのです。要件が全部あって、こういうことをやってくださいということを、水準を示すわけですね。今のようなのは示せるのではないか。

赤木室長　すごい要件がいっぱい出てくるのかなという気がします。

前川課長　平常時の場合はあらかじめ示すことができると思うのですが、災害も、大災害のときと小規模の災害のとき、先ほどのような何年に一遍の地震のときのような対応をすべてあらかじめ、いろんな災害を全部網羅的に想定して、その水準を示すというのはあり得ない、極めて困難だと思っております。

小澤専門委員　今の点について、点検業務を発注されるときに、平常時の点検の話と災害時、非常時の話が一括でまとめて契約されているんですか。

前川課長　基本的には平常時の業務を発注していて、災害時のときは監督員の指示に従ってちゃんとやれと書いてあるだけで、実際は災害が起こらない年もありますから、起きたときは、実際にかかった費用を変更で見るという形です。

小澤専門委員　災害時には特殊な対応ということで、契約の中に一文書かれているだけというのが現状だという理解でいいですか。

前川課長　すべてがそうなっているかどうかは分かりませんが。

蘆屋課長補佐　そういう趣旨のことが書いてあるということです。

赤木室長　書きぶりはそうですが、実際の活躍の度合いという意味では、変更の金額、回数も多いですし、やってもらっている内容も、かなりやってもらっていると思っておりますので、圧倒的に定期点検で、臨時点検がごくわずかというわけではないと思います。

小澤専門委員　平常時の点検業務の話と、今のような非常時、あるいは災害時の業務というのは一緒をお願いした方が、やっていただく方にとっても皆さんにとっても都合がい

いというふうに考えてそういうふうにされているということなのですか。

前川課長 災害時に対応していただくためには、平常時から、どこにどういう施設があってということは頭の中に入っていないと、それは無理だろうと思います。

落合主査 だから、平常時と対応時を分けて対応しなければいけないというのはよくわかるのですが、現状であっても、非常時が起きた場合に具体的にどういうことをしろということは事前には決められないわけですね。どういう災害になるかわからないということもあって。したがって、臨時点検ですか、そういうような形で、非常に簡単な臨時点検に応じなければいけないという形で義務を課している。だから、具体的に非常時が生じた場合に、どういう行動をしていくかについては、勿論これは官の方で、こうこうことをしろ、こうこうことをしろと指示するのではないのですか。

前川課長 それはします。

落合主査 そうですね。ですから、その指示にちゃんと応えられるような体制になっていけば足りるはずであって、民間に出した場合に、その指示に耐えられないような状態になるかどうかの問題なのであって、そうすると、今は現に民間に出して、その民間は非常時についても、指示を出した場合に十分な対応をしてくれますという状態になるという御主張ですね。では、くくりを大きくして大きな業者にゆだねた場合に、点検、非常時の場合の官の方の指示について十分応えられない状態が生ずるかどうかは、どうも生ずるから問題があるという御議論のように伺っていたので、本当にそうなのだろうか。小さな事業者が対応できていることが、大きな事業者の場合には対応が困難になるという論理がちょっと理解できない。

前川課長 例えば、今は事務所管内のいろんな施設を、民間の方は多分、管理技術者という、建設業で選任義務がございますので、管理技術者がその仕事を一括して受けて、実際の仕事は作業員にやらせているということだと思います。今、委員長がおっしゃったように、災害時の対応をきちっとしようと思うと、包括的に契約をしても、それぞれの事務所ごとに従来の管理技術者と同等の判断ができる人がいれば、それは可能だと思います。そうしますと、契約上は、管理技術者1人ではなくて、包括的にやった場合もそれぞれの事務所単位にサブ管理技術者みたいなものをきちんと配置しなさいよ、その人がきちんと判断、こちらの官側の指示をちゃんと受け入れるように現地も熟知していなさいよということを決めることになると思います。そうすると、先ほどコストの縮減というお話がありましたけれども、それを義務づけた途端に、その分の人件費を積算で見るということになると、結局、コストの縮減にはならないのではないかなと思います。

落合主査 今、現状、事務所というのは何人ぐらいいるのですか。

前川課長 役所の人間ですか。

落合主査 はい。つまり、今、事務所単位でやっている。事務所を束ねて局にした場合に、事務所の人員を減らすことが可能性として出てきたときに、どの程度減らすかという問題があります。いわば事務所が従来発注していた場合に、事務所はゼロになっているわ

けではないわけですね。小さいくくりで発注に出している場合に、そういう発注に出せば、事務所は今、ゼロになっていますという状態ではないわけですね。

前川課長 ゼロというのは。

落合主査 つまり、事務所というものの中に、いわば公務員の身分を持った方が存在している、あるいは公務員の身分を持たない、嘱託か何か知りませんが、何らかの人員が、民間に委託するということをやっている、事務所単位でそれぞれ何人かいるのではないのでしょうか。もしそうだとすると、大きなくくりで民間事業者にくくり出した場合に、その事務所の人員が一般的には減るだろうとは思いますが、どの程度減るのか。つまり、今、事務所というのはどのくらいの人員が配置されているのですか。

前川課長 道路の事務所、幹線の事務所、両方やっている事務所ございますが、数十人から100人を超えている事務所もございます。そのうち電気通信分野の仕事をやっているのは数人。

赤木室長 数人ですね。

落合主査 そうすると、具体的な業務について民間に委託していたとしても、その数人の方は依然として存在するわけですね。そして、非常時、あるいは一般時において適切な指示を委託した事業者に出している、そういう状態がある。それで、今度はもっと大きなくくりで出したような場合に、事務所単位の、今、数人いる人たちが数人そのまま残るのか、あるいは縮小されるのか、これは大きなくくりで出したときの業務量がどの程度変動するのということに応じて違ってくるので、事務所にいる人員があまり変わらないとすると、それほど対応が困難になると、事務所がゼロになってしまうということになれば、指示を、あるいは事務所ごとの業務をウォッチしている人がいなくなってしまうということになると、局の方で全部対応しなければいけなくなって大変だということになるかもしれないですけども、事務所が数人いるうちの数人がそのまま残る、あるいは多少減少するというような事態だったら、非常時が起きたって、そこを通じて指示は把握可能な状態がまだ維持されていて、必ずしも機敏な対応が困難になるということでもないのではないかなという感じがちょっとしたのですが、どこかおかしい点がありますか。

赤木室長 まず、事務所の職員ですけども、9ページにも書きましたけれども、事務所単位の発注を包括的な発注にすることによって、事務所の発注事務等々が減るかといえば、それはほとんど変わらないと思います。契約そのものは確かに1本になりますけれども、もともとは事務所単位での仕事でございますので、局でまとめた場合であっても、例えば検査のための書類でありますとか、予算はそれぞれの事務所で払うことになりますので、そういう部分が結局はまた書類が事務所から、局から戻ってくる。あるいは変更契約につきましても、結局は事務所からしないといけないということで、そこは変わらないと思います。

問題なのは、要求水準による発注と、それから包括化を一緒にするのか、それとも別々なのかなんですけれども、まず、包括的な発注にしてしまうと、1つの事務所単位ではな

くて、局全体で発注ということになりますと、きめ細かさに欠ける。それは発注者側ではなくて、受注者サイドの方に、やはり現地を十分御存じでない方が管理技術者といったような格好で存在することになるのではないかなと思います。

落合主査 そこは、受注した業者がどのような人員配置をしているとか、あるいはどういう拠点を持っているかによって違ってきますね。ですから、拡張すれば、事業者側の方で対応が困難な事態が生じてくるかどうかは、受注者、事業者の対応がどうなっているかということによって依存してくるわけで、当然に非常に難しいことになるとは限らないわけです。

赤木室長 我々の懸念としては、実際には地元の会社にそこから下請といった形が取られるのではないのかなと、あるいはもし自分でやれるとすれば、それは非常に大きな会社だと思しますので、先ほどの中小企業への受注の確保といったような点から、そこまでロットを大きくしてしまって、一般競争とはいえ、本当に地元の会社が参入し得るかどうかといったようなことでの懸念があるということでございます。

落合主査 公共サービスをいかに改革していくかという目標、つまり、効率的で質の高いサービスが公共サービスについて行われるようにしようという公共サービス改革法が目指している政策と、中小企業を保護しようという政策、これはある意味で効率性とは矛盾する政策なのですね。ですから、そこは国の施策がある意味でバッティングするような状況が生じているわけです。したがって、これは政府が一体どちらの政策を優先するのかという政策判断に基づくものではないか。したがって、我々としては公共サービス改革法に基づいて問題を見ておりますので、その点は効率性というものを重視していかなければいけないというスタンスに我々としては立たざるを得ない。

それから、元請が引き受けて下請に回すのであれば、下請の部分の仕事は必ずしも減るわけではないという点では、仕事はそれなりに確保されるという点は満たされるだろう。下請についても、独禁法上、下請保護法というような規制もあって、その下請が元請から不当な優越的地位が乱用されないようなことを抑えるべき法律も用意しておって、もしそういうことをやれば、違法なことをやったということなので、本来、そういう事業者が受託をしていくということ自体がそもそもおかしくて、そういうものを防止するようなことは当然図られるという前提で、公共サービスの開放というか、市場化テストを当てはめていくということを考えるにあたっては、一応、適法に行われることを前提にしないと、なかなか難しいかなと思います。

前川課長 おっしゃるとおりだと思います。お立場もよくわかりますが、我々はそれだけではなくて、やはり官公需法という政策目的も達成する必要がございますして、そういう意味ではどの辺でバランスがあるかということを考えなくてはいけないと思っています。

落合主査 ほかに。どうぞ、高崎委員。

高崎専門委員 いただいた資料でもあったのかもしれないですけども、2ページから6ページの各やっておられる業務ですね、このかなりの部分はもう外注というか、委託さ

れておられる。これは件数的にも金額的にも今後も相当増えていく予定ですか。ある程度限界に来ているのでしょうか。

赤木室長 維持管理業務という部分についてでしょうか。基本的には、設備そのものの、例えば構造物が増えていくということになれば、その部分が増えるということになりますけれども、実際問題としては、今、全体の事業費がそんなに伸びていくわけではございませんので、点検に要する維持管理費がそんなにどんどん増えていくことはないと思っております。

高崎専門委員 この契約は、金額的には民間発注になっているのですね。

赤木室長 はい。

高崎専門委員 8ページに載っているような今の組織体制、管理体制、あるいは意思決定機構でもいいのですが、これをそのままにした状態で委託できるものはどんどん出していくのか、それとも、もう限界に達してきているのですか。

それと、今後、もっと効率化が望まれる、あるいは高いサービスがもっと望まれるとなってくると、何があと残っていますか。最後の方に、今後の工夫としては委託に出すという、業務というよりもむしろ契約期間を長くするとか、あるいは施工とメンテナンスを一緒にして出すとか、そういう組み合わせとか何か、そういう方法で工夫していこうというお考えも書いてあったみたいですがけれども、やはりそういう方向になっていくのでしょうか。業務だけで見ると、もう出すものがなくなってきてしまったのか。

前川課長 法律的にということと、サービスをできるだけ、民間事業者の方にも力をつけていただくという意味では、毎年度ぶつ切れの発注よりは複数年契約の方がいいのだらうとは思っています。それと、維持管理費も、公共事業全体が非常に削減されている中で、維持管理費の増大を抑えるという意味でも、私ども、何回か維持管理の点検基準も見直して、コストができるだけ安くなるような、支障が生じないような点検基準ということでやっていますので、維持管理費そのものは今後ともそんなに増えていかないし、増えていかないような必要な見直しもやっていきたいとは思っております。

高崎専門委員 今、実際、事務所単位で電気通信関係を担当しておられるのは2～3人というお話だった。

赤木室長 数人。

高崎専門委員 数人ですね。こういう方たちはある程度、特殊な技術を持っておられるのですか。今後そういう人たちがだんだん減っていくとなると、やろうにもやれなくなってくる。そういう時代に対応した発注の方法なり、あるいは官民の業務分担を見直していかなくてはいけないだろうということも考えられると思うのです。技術も何も要らない、ただ管理だけしていけばいいというのであれば、それはまたちょっと話は別かもしれないです。

赤木室長 例えば通信関係の資格ということであれば、従事しておる職員全員が保有しておりますし、勿論学校を出るときの専門分野から見ても、この電気通信の専門分野にお

ける専門性を有しておりますし、今後ともこういう施設の運用管理のベースといたしますが、それを引っ張っていく立場から見ても、その技術力が必要だと思っておりますので、落ちないような研修等々についてもやっておるところでございます。ですから、災害時の対応等につきましては、やはり自ら率先して出て行くことになりまして、そのときに操作を含めて、ハード面について余り知識がないというわけにはまいりませんので、そういうのを含めて。

高崎専門委員 経験を持った、そういう技術を持った方がだんだん減っていく、あるいは高齢化していくと、そういう時代に対応しては、どのように準備されているのでしょうか。

赤木室長 部分的ですけれども、例えば点検の際には監督という行為が伴うのですけれども、点検業務を履行していただいている際に、本当に現地にいる若い人が知識を習得するよう、指示はしているのですけれども、なかなかルーチンといたしますか、デスクワーク等が多くて、現地であったり、あるいはハード部分に対する時間が減りぎみだということは確かにそうですけれども、なるべくそうならないような工夫をしておるところでございます。

事務局 8ページで、まとめてしまうと指示命令系統が複雑化して、特に災害時に十分な対応が取れないのではなからうかと懸念されているわけですけれども、さっきちょっとありましたけれども、例えば入札契約とか、あるいは契約管理とか、それに伴う事務業務とか、こういうものは局単位でまとめてやることはできないのですか。というのは、事務所単位になると、やはりシステムが違って来る、機械が変わってくる、メーカーが変わってくる、システムの設計思想とかも変わってきて、多様という面ではいいのしょうけれども、逆に車の回転一手間ごとにやらなくてはいけないとか、逆にコストアップになってくるという懸念もあるのではないかと思う。せめて入札契約とか、あるいは契約管理、事務管理業務、こういうのを局単位でやれるということはないのですか。今、ネットワークが発達しているし、あつという間ですよね。

前川課長 よろしいですか。おっしゃられるように、単に電子入札による契約事務だけを局でやるというのは、それは可能かと思いますが、実際に点検する施設がどんなものがあるかとかは事務所でないとわかりませんから、結局、入札契約の、電子入札をするまでの間のいろんな書類の作成、それから、一般競争をする場合の公告文のつくり方、仕様書のつくり方、そういったものは現場をよく知っている事務所で作らないといけないので、先ほどもちょっとありましたけれども、そんなに軽減される業務は少なく、かえって事務所と局との書類のやりとりみたいなものが増えるという、逆にコストの増大する要因もあって、どちらが得かというのは軽々には判断できないし、我々としては多分、逆に増えるのではないかなという懸念を持っているということでございます。

高崎専門委員 御存じだと思っておりますけれども、今、パソコン等やネットワークが整備されてきていて、今まではパソコンにしてもネットワークにしても、パソコンだったら業

務の効率化のために、言ってみればそろばん代わりに使うとか、ネットワークは情報の伝達に使う。しかし、意思決定の仕組みとか制度とか組織は変えない。今は、民間企業となると、ネットワークで何ができるか、それによって組織を変える、必要な人材を育てていくと、そういうように相互作用で全体の効率化も図っていると思うのです。

国交省さんの場合、電気通信だけではなくて、ほかの工事業務とか何かも全部絡んできますので、簡単にはいかないと思う。だけれども、効率化を目指す、あるいはコストダウンを目指すということになってくると、だんだんそういうところにも踏み込んでいかなくはないかなというふうにも考えられると思うのです。民間の人が見ると、多分そう考える。

前川課長 国土交通省自身の組織の在り方というお話で、それはそれで大変大きな問題でございます。

落合主査 しかし、現状でも事務所が何でもかんでも勝手な考えで一般競争入札をやるわけではないわけで、それは統一的に、いろんな事務所で非常に入札のやり方が違うというような形は恐らく好ましくないこともあるわけなので、結局は上の方で、あるいは局、あるいは局の更に上の方で、全体的に入札というものが適切に行われるように管理をしているはずだと思う。その意味では、組織全体として入札業務というものをこなしているという状態があるわけなので、したがって、今、事務所レベルで行われているところを上の方に上げたら、今までと違って非常に事務量が増えますと主張されるが、私にはわかに、そうなのかなという感じを受けた。

前川課長 事務所と出先間の書類のやりとり、勿論インターネットや電子データでやりとりはするので、そんなに手間ではないと言えそうですが、局に上げれば、いろんな質問がまた来たり、中身をよくしろということで、いろんなやりとりがまた発生するのも事実でございます、うちの組織の問題かもしれません。

落合主査 そういう統一的な形で、そういう意味で公平・透明性を確保する形で入札が行われるようにというのは、これは国土交通省に課された責務でもあり、そこで非常に無駄が生ずるということは国民に迷惑が生ずることであります。したがって、現状においても変なことが起こらないように、それから、透明性・公平性が確保されるような形で行われるように監督されているはずであって、そういうノウハウの蓄積もおおのずとあるとすれば、事務所のレベルから局レベルに上げたからといって特段の事務の増大、各地のコストが非常に増大するというだけでも必ずしもないのではないかと。これはしかし、実証的な材料を持って言っているわけではないわけです。

そろそろ時間の関係もありますが、19ページの契約手続についても、競争の公正性、コストの縮減等の面からも見直しを自らも検討されているということが書かれておいて、一括発注を志向する、あるいは複数年契約を検討するということが課題として検討されているということですがけれども、これはまさに我々が公共サービス改革法に基づいて市場化テストをやっているという目標の点では、同じような目標を考えているとも受け取れると

ころであって、そうだとすると、このようなことを実現するために市場化テストも活用してみようというのも、国交省の御判断として十分入って来得る。

目標は同じですから、それを実現する方法はいろんな方法があり得ると思いますけれども、1つは市場化テストというのも有力な方法なんで、是非積極的に市場化テストを受け入れるというか、それを使ってこの競争の公正性、コストの縮減等を図っていこうということも是非御検討していただきたいなと思います。

逢見副主査 やはりこの10ページの紙が、読んでもよくわからないなというところがあって、1のところは、災害というのは事前に予想することが困難で、個別に対応して判断しなければいけないから、事前の要求水準はできない。2は、災害時も含めて点検基準を定めていて、下の2行に「災害時においてもその機能を発揮していることから、維持管理水準は概ね適切」と言っているけれども、平時の点検と災害時とは確かに予想はつかないのだけれども、しかし、こういうことが起こり得るということを想定して、やはり何かを求めているわけです。それは、ある程度個別の、個々の状況の違いはあるとしても、やはり災害時にはこうしてほしい、こう対応してほしいという要求はあると思う。そこは先ほどの一般競争入札の中で附帯事項みたいにして契約をするというよりも、要求すべきものが明らかになってしかるべきではないかと思う。

赤木室長 今の点検基準以外の部分、臨時点検と申します部分は確かに書きぶりとしてもはっきりしていなくて、何かあればすぐ来て私の指示に従えという、ある意味ちょっと乱暴な言い方になっています。ですから、そういう部分について、よりきちんとした格好で、災害の種類等々を含めて、こういうときにはこうぐらいの、そういったような要求水準なり要求事項というのはやはり書くべきなのかもしれません。

ただ、ここで申し上げているのは、そういった形でのみ発注するというわけにはいかないだろうということでありまして、10ページの下に書いておりますのも、やはり点検基準なるものを一つしっかり設けて、単独の設備の点検、そして通しのシステム全体の点検、これはやはりやるべきだということがあるものですが、要求水準そのものについて、あるいは要求事項そのものについて、一切書かないということではございません。そこは検討すべき余地かなと思っております。

逢見副主査 それは研究としていただければ。それと市場化テストというのは関連づけられるのではないかなと私は思うのですけれども、それも含めて御検討ください。

前川課長 先ほど委員長がおっしゃった市場化テストという話ですけれども、実際に市場化テストを指向されている民間の事業者の方が何を考えているのかというのが私ども皆目わからないので、本当は直接具体的な提案をお聞きしたいところですが、もし直接がどうしてもだめだというのであれば、こういった私どもの内容について、ある程度内容を理解している人が間接的に聞いて教えていただくとか、そういうことはできないのでしょうか。

落合主査 それは、一つの懸念としては、まさに下請ではないですけれども、国土交通

省という非常に力のある官庁と関係のある事業者というものが、これらについての意見を出してくるといって、恐らくそういう関係の人が多いのではないかなということ、そうすると、直接的にやったような場合は、どうしても元請、下請のような力関係もあり、それはそういう力を発揮するとは限らないわけですが、しかし、客観的に見たときに、そういうことが生ずるような、あるいはそういう疑いが生ずるようなことはやはり避けた方が、適切にこの問題を進めていくにあたって、そういうような疑惑が国民から持たれるというようなことは極力委員会としても避けなければいけないだろうということから、直接的に事業者が説明に行く、あるいは国交省の方から問い合わせをするとか、そういうことは極力避けていただきたいというスタンスで恐らくやっているのだろう。したがって、それはそれなりの合理的な理由があると思います。

他方、民間事業者が一体何を考えているのだろうかというところがよりわかった方が、対応が容易になるというのはわかりますけれども、今、言ったような事情がありますので、その部分は我々委員の口を通して伝達するというスタイルで基本的には対応していきたいと思います。もし、そういういろんな懸念がないということが確保されるのであれば、また考慮の余地はあるかもしれませんが、現段階では委員会であらうかという場を通じて問題点を明らかにしていく中で、あるいは事業者が求めているということも極力役所の方にもわかるように、我々としても出していきたいと思っておりますので、御理解をお願いしたいと思います。

赤木室長 民間のノウハウを活用してというような提案もあったのですが、なかなか実態として、我々も検討はしているのですが、気がついていない部分は確かにあるかもしれません。どういうことなのかなということをいろいろ考えるのですが、なかなか先へ進まないというところがありまして、であれば、我々が今やっている検討の方向で、このとおり行くのがいいのではないかなという判断をしておるということでございます。

落合主査 民間事業者がどのように考えているということも関係ありますけれども、今、行われている現状の公共サービスのやり方というものが一番効率的なものであり、かつ質もより高いものが提供されているということが、我々委員会の方によくわかるような形で証拠を添えて出していただければ、現状のままで、何も市場化テストを実施する必要はないという判断が出るわけなのです。

今、御説明を伺っている限りでは、必ずしも現状が非常に効率的で、かつ質の高いサービスが提供されているかどうかについては、まだちょっと納得できない部分もあり、しかも国交省自体も、現状のサービスの在り方について、公正性、コストの縮減等の面から自ら検討されているわけです。ですから、これは明らかにインプルーブする余地があるということから、これを自ら認識されているだろうということですから、そのインプルーブするためにどういう方法を取ったら一番いいのかということは、この委員会もそうですし、国交省としても共通の目標であって、それをいかに効果的な形で実現をしていくか、そのためのディスカッションをやりましょうということなのです。

赤木室長 先ほど申しましたように、中小企業の保護みたいな部分で若干ベクトルが違っている部分もあるかもしれませんが。それから、災害目的ということから、もしかすれば、他から見れば、災害は起こらないし、そんなでもなかったのだから、もうちょっと軽い点検でもよかったのではないのかというような考え方もあるのかもしれないですけども、やはり我々から見れば、有事の際の責任ということがございます。そうすると、例えば効率であるとか公平性という部分を中心にして求める場合と、多少高くなるかもしれないのですが、災害時の確実性という部分、それから、中小等に対する配慮という部分が必ずしも完全に一致しているわけではないとは思いますが、我々なりにまた検討してみたいと思います。

落合主査 くくりを大きくしたら災害時に脆弱になるという論理が我々もまだわからない問題ですね。本当にそうなのかなという点について十分な説得的な論証は必ずしもなされていないという認識でありますので、それらを含めまして、更に国民のためにいい公共サービスが提供されていくように、今後もまた率直なところを議論し合って、適切ないい道を見つけていきたいと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。

今日は本当にどうもありがとうございました。

(電気通信施設関係ヒアリング終了)

(道路関係ヒアリング開始)

落合主査 それでは、続いて道路関係業務につきまして、国土交通省道路局国道・防災課の伊勢田室長より御説明をお願いしたいと思っておりますが、御説明の後、質疑応答を行いますけれども、時間の関係で20分をめぐり、しかも官民競争入札等の導入に関する論点に絞った形で御説明をお願いしたいと思います。では、よろしく願いします。

伊勢田室長 「道路維持管理業務」の表紙を開けていただきますと、1ページ目でございます。まず、道路の機能分担の御説明をさせていただきます。左下の図でございますが、全国に118万キロメートルの道路がございます。頂点に高速道路から底辺の市町村道に至るまで、それぞれの道路での機能分担をしているというピラミッド図でございます。このうち、直轄国道、濃いブルーでございますが、2万2,000キロでございますが、長さに占める割合は1.9%でございますけれども、右側の帯グラフですが、交通の分担では19%、更に大型車だけで見ますと、交通量の29%の交通を支えているということで、日本の経済社会活動の大動脈を直轄国道が果たしているということがわかりいただけるかと思っております。

2ページをお願いいたします。このように大量・高速の輸送を担う直轄国道には高い信頼性と安全性が必要でありまして、高頻度の道路巡回や構造物の点検で異常を発見し、それに対して速やかに対応できるという体制を取っております。左側の表にありますように、例えば県道と比べますと、その数倍の頻度で点検、巡回を行っているということで、直轄国道の安全性を確保しているところでございます。

また、右側でございますが、万が一の被災時のときにも迅速な機能回復、機能復旧を実

施しておりますが、右側は7月の中越沖地震での対応ぶりではありますが、真ん中ほどに書いてございますが、発生24時間後には富山から新潟間の広域幹線ルート of 機能の復旧を確保しているところでございます。

また、一番下でございますけれども、通行止め箇所の応急復旧までの平均の所要日数でございますが、直轄国道は1日半でございますけれども、一方、県管理道路におきましては1週間ということでありまして、しかしながら、これでも国民生活に多大な御迷惑をおかけしたところでございまして、直轄国道への安全性に対する国民の要請はますます強くなっているという状況でございます。

3ページをお願いします。安全性を確保するため、どのような維持管理を行っているかを御説明申し上げます。まず、道路法第42条では「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない」と定められておりまして、道路管理者は通行安全確保に責務を課せられております。つまり、道路維持管理は、その責務を果たすためにもございますけれども、まずもって利用者の安全、安心に直結し、その管理行為、多くは安全判断でございますけれども、それと維持管理の結果の責任とは一体不可分という関係にございます。

一番下のところをごらんいただきますと、その安全判断の結果、道路管理の瑕疵のあった場合の責任は判断と一体不可分でありますので、切り離すことはできません。3つほど事例を書いておりますけれども、いずれも法律に基づき国家が賠償するよう判決を受けているような事例でございます。

4ページをお願いします。しかしながら、定員の削減などによりまして限られた人員で維持管理を行うために、民間などへの外部委託をこれまで重ねてまいりました。その結果、現在は、いわゆる安全判断を要しない作業につきましてはすべて民間事業者へ委託を行うに至っております。結果、行政は計画の決定、どのような措置を取るかの判断、関係の公的機関との調整、検査・監督のみを実施しているところでございます。

具体的には下の表のとおりでございまして、安全判断をいわゆる出張所が行いまして、現場の作業は民間へ外部委託をしておりますが、その個別につきましては次のページ以降で御説明を申し上げます。

5ページをお願いします。まず、日常の通常巡回の絵でございます。黄色の部分が国土交通省の末端の出先である出張所が行っている業務、青色が民間事業者が行っている業務でございます。まず、出張所で民間事業者さんへ巡回を指示します。指示に基づき、業者は道路巡回のパトロールを行いまして、その右側でございますけれども、例えば落下物があつた場合は民間事業者が処理作業を行う。一方、左下でございますが、路面陥没の異常を発見した場合は出張所へ連絡し、出張所は現場へ急行いたしましてその状況を確認をしまして、対応の要否、その内容を判断し、業者に作業指示をする。その指示に従い、業者は補修作業をするというようなフローになっております。

6ページをお願いします。次は、いわゆる災害時、異常時の巡回の例でございますけれ

ども、例えば地震の場合ですと、どのような震度でどのようなパトロールを出すのかということ、出張所の巡回計画を定めたものを策定いたしまして、例えば中越沖地震の場合ですと、震度4以上の地震でしたので、民間事業者が異常時の巡回作業を実施している。例えばですが、路面のひび割れの異常を発見し、出張所へ連絡し、出張所職員が現場へ急行いたしまして危険度判断をいたしまして、警察と協議をした上で通行規制と、通行止めを行うわけでございます。

左下へ行っていただきまして、規制に必要な作業、例えばセーフティーコーンを立てるとか、そういうような作業自体は民間事業者がやるわけでございますが、出張所では、その復旧をどのようにするのかというような工法を判断いたしまして、作業を民間事業者に指示をする。民間事業者は、その応急復旧の作業を実施いたしまして、その工事完了後、出張所で通行の安全の可否につきまして警察と協議した上で交通開放する。交通開放の作業自体は民間事業者が行うということでございます。

7ページをお願いします。続きまして、維持作業の例でございます。まず、業者の巡回を指示いたしまして、例えば写真にあるような路面の沈下を事業者が発見をした場合、出張所職員が現場で立ち会って交通規制の有無を警察と協議して指示をする。規制の作業は民間事業者が行っております。

出張所職員が、どの程度路面下に空洞が空いているのかということを確認する必要性の要否を判断し、写真にあるような空洞を調べるための穴を掘ります。穴を掘った後、左側の方へ行っていただきまして、路面陥没の多くは地下に埋まっている埋設管が原因であることが多いものですから、その埋設管を埋めている占用、例えば水道とか電気とかガスとかという企業の方々に現地に集まってもらって、注水作業をするという指示を業者にいたします。ポンプ車が写っておりますけれども、その作業は民間事業者が行って、具体的には穴が空いているところに水を入れるのです。水を入れて、どこに水が抜けていくかによって、どの埋設管が原因かということがわかるような調査をするわけでございます。出張所は、注水の結果、この事案の場合は水が抜けていないことがわかったものですから、そのまま埋め戻そうということで、埋め戻しの指示を事業者にしまして、民間事業者は埋め戻しの作業をした。

その後、ここだけではないのではないかということを出張所の方では判断をいたしまして、ある長さ、交差点下につきまして、同じような路面空洞化の調査を業者に指示をいたしまして、業者の方では、一番左下ですが、作業を行い、結果、ほかのところも空洞がないということで、安全だという判断をいたしまして、警察と協議の上、通行の可否を判断して交通開放しているということでございます。

8ページをお願いします。次は、橋梁点検の事例でございます。まず、出張所が橋梁の点検を指示いたしまして、この場合、業者が点検の中で鋼材の破断を発見いたしました。出張所では、通行規制の要否を判断いたしまして、警察と協議して1車線規制を行っております。1車線規制は民間事業者が行っております。出張所では、引き続き、どのような

復旧をしていくのかということで、復旧工法を判断いたしまして、民間事業者はその補修作業を行わせております。

補修作業とともに、そのほかの部材でも同じような破断があるのではないかとということで、緊急点検が必要だということを出張所で判断いたしまして、ほかの部材に対しての緊急点検を民間事業者に指示をして、点検の結果、補修が必要だと出張所が判断したところにつきましては、民間事業者が写真にあるような補強工事を行ったという事例でございます。次回以降の点検、どのようなことをするのも最後に出張所で計画化をするということでございます。

9ページをお願いします。次は修繕での事例でございますけれども、この場合ですと、出張所からの点検の指示に基づきまして民間の事業者が点検をしたところ、これは橋の床下の写真でございますけれども、橋を支えている部分と、あと床の部分にひび割れがあったりとか、橋と橋のつなぎ目のジョイントに段差があったようでございます。民間業者が発見して、出張所が立ち会って、出張所が修繕の必要性や、いつごろやるのかというようなことを決定いたしまして、通行止めとか通行規制を伴いますので、出張所が関係機関や地元説明をして、合意形成をした後に工事着手を業者に指示をして修繕工事に入っていく。修繕工事自体は業者がやるわけでございます。そういうような事例でございます。

10ページをお願いします。まとめでございます。以上、申し上げてきたように、通行する国民の安全を確保するため、また、道路法で課せられた責務を果たすため、現場では維持管理を実施している。そのうち、責務を果たす、安全の判断の部分を行政の現場組織が実施をしている。安全判断を伴わない現場作業は民間事業者へすべて委託をしているところでございます。ということで、道路法で課せられた安全に関する責務を果たす判断を市場化することは極めて不適切だというふうに考えております。

なお、現在、課せられた責務を果たすために、今ほど説明してきましたように、巡回、点検、維持、修繕などの各判断を最小限の行政職員で一元的に判断をしておりますが、これを仮に業務ごとに民間委託して判断をするということになりますと、巡回、点検、維持、修繕というのは一連のものでございますので、相互に関連するものでございますので、むしろ縦割の弊害で非効率化するのではないかとというふうに考えております。

なお、トータルでの安全判断にも支障が発生するというふうに考えております。

以上でございます。

落合主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明を基に、いろいろ御意見が委員の方にあると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

逢見副主査 国土交通省のこういう点検とか維持管理の中で、建設弘済会が委託している割合が非常に多いのですけれども、道路維持に関して、例えば4ページで外部委託と出張所の判断という表があるけれども、この中で建設弘済会というのはどういう部分を担っているのか、そこを教えてください。

伊勢田室長 巡回の業務の外部委託の部分を建設弘済会が実施をしております。5ページ目の写真付きの資料がわかりやすいかと思うのですが、「道路巡回の作業（民間）」と書いてある、パトロールカーが写っているものが、建設弘済会さんに過去委託していた部分で、ですから、その真ん中の写真と、右端の「落下物の処理作業」、これもそうです。当然ながら「異常発見」というところもそうです。この3つです。その後の補修作業は違う、いわゆる建設会社が行いますので、いわゆる道路パトロールの部分を委託しているということです。

逢見副主査 これは随契で独占的にやっているということですか。

伊勢田保全企画室長 昨年度まで、いわゆる特命随契という形で随意契約をしておりましたが、昨年度、政府で随意契約見直し方針が出ましたことを受けまして、今年度からは委託方法を変えております。切り替えてきておりまして、結果、今年度の上半期での契約では約1割が競争入札として民間が受注しているということでございます。

残りは確認公募型と申しまして、他に応募者がなければ建設弘済会さんと契約しますが、ほかに応募される方はいますかという形での公募入札を行っております。結果として弘済会以外に応募者がいなくて、弘済会と随意契約をしているというのが残り9割でございます。

逢見副主査 例えば5ページですと、黄色いパトカーみたいな、巡回する車がありますが、これは建設弘済会の所有物で、出張所の職員は全く乗車しないで、弘済会が巡回してずっと見るということですか。

伊勢田室長 まず、パトカーは国土交通省の所有物でございます。運転手は弘済会とは関係のない民間のドライバー。その事務所には、例えば事務所長の車とか、いろんな車がありますので、そういう車の運転業務というのをまた民間業者をお願いをしているわけでございます。ですから、運転手は弘済会とは関係のない者です。乗っている、いわゆる巡視員みたいな者が弘済会の者です。

逢見副主査 そこには出張所の職員は乗っていない。

伊勢田室長 出張所の職員をできるだけ乗らせたいと思っておりますが、実態的にはあまり乗れていません。

逢見副主査 あくまでも公務員の方は指示しているだけであるのですね。

伊勢田室長 はい。1日拘束されますので、巡回だけ出張所の職員がやっているわけではございませんので。実は、出張所の体制というのは、出張所長がいて、あとは係長が2人いる3人体制が標準的な体制でございます。平均すると60~70キロメートルの道路を管理しております。日常巡回というのは1日1回回ることになっていますので、そうしますと、かなり拘束されることとなりますので、実態的には、物理的に不可能という状況でございます。人員的には物理的に不可能ということです。

下保課長 全く行かないというわけではなくて、当然先ほどの修繕が必要な箇所を巡回したり、事象が起きてくると、それなりに判断が必要になってきますから、本人が行って

見てくる。ただし、毎日毎日それを全部繰り返すというわけにも行かないということです。例えば 70～80 キロといっても、往復を考えると、それだけで 200 キロになります。

逢見副主査 基本的には車は国土交通省が所有している車ではあるけれども、そこで点検作業をやっているのは建設弘済会の職員であるということが日常の業務としてイメージすればいいということですね。

随契見直しで、今のような、最終的な姿というか、どういうふうな姿にしていこうとしているのですか。今現在の、民間が 1 割で弘済会が 9 割とかという割合の契約実態が暫定的な姿ですか。そうでもないですか。

伊勢田保全企画室長 基本的には、弘済会以外の者の募集はしているのですが、そこに応募者がいないということは、逆に言うと、もしかしたらハードルが高過ぎるのではないかということも懸念されますので、要するに競争性を持たせることが目的でございますので、少なくともちゃんと応募していただけるような環境を整えていくと、こういうことがやっていかなければいけないのだろうと思っております。その結果、何割がどうなるかというのは、そこはちょっとよくわからないのです。

逢見副主査 やはり国民の安全とかいうことは重要だし、そこで管理者責任も問われるわけだから、国が第一義的に持っている管理責任は放棄できない。しかし、民にできるものは民にという姿勢があって、しかも、今までのように独占的に随契で建設弘済会にやらせるということではできないわけだから、そこに競争原理を入れて、民間ができることはできるようにする。しかし、質は落とさないということですね。そうすると、それぞれ市場化テストというものをそこに入れられる、十分そういうものがカバーできるのではないかと思うのですけれども、そこは全くノーという答えなのですね。

下保課長 この青の部分を民間に今、出しております。

逢見副主査 これは建設会社がやっているわけでしょう。

下保課長 黄色い部分を出せという話だと、それはできないですよということを申し上げているわけです。青の部分が今、弘済会が独占しているから、それはもっと競争性があって、他の者でもいいのがいれば使えるように、そういう競争性を高める、それは私どもも今、課題としてやり始めております。それは市場化テストとはまた別で、そういう世界にどんどんやっていきたいと思います。この黄色の部分を含めてもっと市場化してもいいのではないかというのであれば、そこは一つの見解の相違になってしまうかもしれませんが、それは一つの議論だとは思っています。

落合主査 黄色い部分なのですが、これは 10 ページのまとめのところにある安全判断という部分ですか。

内海課長 そうです。

落合主査 安全判断にあたるわけですね。

下保課長 昨年も資料を提出しましたがけれども、私どもとしては、情勢判断事務というのですか、判断することがある。それから、もう一つは、行政処分、占用許可とかといっ

た権限の行使、この二つはなかなか民に委ねることはできない、官が責任を持ってやらなければいけない事柄だと思います。

落合主査 安全判断といっても、私の感じでは非常に幅があるのではないかなと思うのです。例えば5ページの路面陥没の対応の要否で、内容を判断して民間事業者に路面陥没の復旧作業を指示というのですけれども、路面陥没をいかにして復旧するかというのが安全判断に属するということですね。これは官でないと判断できないことなのですか。陥没している路面をいかに適切に復旧したらいいかということは、これは民に任せられない判断事項ですか。

下保課長 たまたま陥没というのが小さければ、今、先生が言われたような部分があるのではないかというのはあると思うのです。それは事象ごとに、この程度だったらいいというのが分けられれば、確かにおっしゃるとおり。多分、全体としては、走っている者、あるいは暗闇の中で自転車がこけてはいけない、先ほどの裁判の例がありました。そういう世界ですぐ来ますので、そこについての、これで責任を負える人が判断するというのは基本だと思うのです。

落合主査 だから、安全判断といったって、非常に高度の判断を要するべき安全判断もあるし、それほど高度な判断を要せずに、ある程度土木に関連しての一定の経験があれば容易に適切な判断ができるという、そういう安全判断もあるでしょう。そうすると、安全判断は全部ひとくくりにして、一概にこれは市場化テストの対象になじみませんということとは成り立たないわけです。ですから、安全判断という中で、一体どこまでの部分をゆだねることが可能なかどうかという議論をしないといけない。

下保課長 そういう議論はおっしゃるとおり、あり得るとは思うのです。

落合主査 ですから、そういう意味ではちょっとこのペーパーは、安全判断が非常に単純なものを含めて上がっておって、安全判断の中身をいかに役所の方で考えておられる、これはちょっと民間に委ねられないなという安全判断はどういうものなのかということについて、もう少し正確なところをお出しいただきたいなと思います。それがまず1点です。

あと、これに投入している国費というのは、去年のヒアリングの資料によりますと、国管理道路の維持管理費については約3,100億円投入しているというわけなので、これは非常に巨額な国費を使っているということなのですね。したがって、国民としても、その投入に見合うサービスが確保されているのかどうか。それから、3,100億円という投入が数的に見てもっと削減できる余地がないのだろうかという点について関心を持つのは当然のことです。それに応えるべく努力されていることもわかります。

そうすると、その3,100億円から節減できるのかできないのか、どの辺の額を節減できるか。しかも、同時にサービスの質を落とさない形でどこまでできるかというのがまさに、この管理委員会が関心を持っている事項もそうですし、役所の方でも関心を持っておられるのも同じだと思うのです。

したがって、役所が取るべき対応というものと、この監理委員会が取るべき対応という

のは、基本的に目標は同じなので、これをいかに国民が納得できる形で合理的な方法で行っていくかということなのです。

そうすると、今の 3,100 億が非常にお金の使い方としても適切であり、それに見合うだけの高度な安全管理というものが公共サービスとして国民に提供されていますということについて、監理委員会の方に納得できるような資料、「こういう事情なので、今、現状で行われている道路の保守管理業務というものが効率的でもあり、質のサービスも確保されています」という部分の御説明がないと、私どもとしては、ああ、そうですかというわけにはいかない部分がありまして、そのあたりのところの御説明を少ししていただきたいと思うのです。

下保課長 今日はお手元に資料を用意していませんが、先生が言われた、非常にミクロに全部積み上げて、こういう内訳ですというのは、多分、この分科会でこんなものを持ってきてもしようがないので、マクロのお話を申し上げますと、平成 10 年ぐらいから事業費がずっと御承知のように減ってきて、毎年 3 % 近く減ってきて、今や 6 割とか半分ぐらいになってきている。一方で管理すべき延長は、当然整備して増えてきているというのが実態でございます。

それから、県の方で直轄管理にしてほしいという要望のあった部分が幹線道路として出てきて、それを直轄で管理しますというのもありまして、結果的に国から地方に落としていくのもあるのですけれども、バイパスが出来たら既存のものは地方で管理してくださいということもやっていますが、トータルから見ると、若干ずつ延長が増えている。

その中に維持管理費というのは実はもうほとんど伸ばせない状態で、ぎりぎりにやってくるという状況であります。その結果、管理水準と今、言われて、一定に保つ、あるいはもっとよくするというのは多分、国民のニーズなのだと思いますが、結果的には除草の期間をもうちょっと延ばして、年に 2 回やっていたのを 1 回で我慢してもらって、多少ぼうぼうだけれども、済みませんねというような管理コストの削減をしなければ全体がもうもたないという、マクロで言いますと、そういう状況になってきているということでありま

す。先ほどの 3,000 億が高いかどうかというのは、これは比較しないとなかなかわからないと思うのですが、高速の延長が 8,000 億円で、彼らはどのぐらい使っているのかわかりませんが、多分あそこはもっとスピードがあるところでやっていますから、巡回もものすごい頻度でやらざるを得ないということで、もっと費用が嵩んでいる。都道府県道と高速の中間ぐらいに直轄国道というのがあって、その水準でやっているわけで、先ほど 1 日 1 回パトロールだとお示しましたが、この水準そのものがもっと下げてもいいということになると、現実に下がりますし、それぞれの単価を下げ切れれば、もっとコストが下がるのかもしれない。それは我々も常日ごろから努力はしていきたいと思っていますけれども、マクロに言いますと、今はそういう状況です。

落合主査 いずれにしても無制限に現状を維持するわけにもいかないだろう、いろんな

ところから見直しを進めていかなければいけないでしょう。民間に出すという部分で非常に効率化が図れますということがあれば、これは民間に出すということは非常に意味がある、プラスであるということになるわけですが、民間に出す局面において、非常に効率化を図られているかということについて考えると、現状では建設弘済会が大部分を行っているという実情がある。では、建設弘済会以外の民間事業者が参入するような形で民間委託が行われるようになると、非常に効率的になるのかどうかという点が一つ論点になると思いますけれども、その点に関してはどのようなお考えなのか。

伊勢田室長 そもそも全体の青いところが民間に委託している部分でございますが、そのうち建設弘済会が担っているのは巡回の中のパトロールのところのみでございますので、大半はいわゆる建設会社であったり、そういうところに出しているわけでございます。

落合主査 その事実認識が、私などの感じでは、例えば維持作業、あるいは構造物の点検とか修繕とか、そういったものについても、例えば調査設計とか、工事積算の補助とか、工事監督の補助とか、データの取りまとめとか、そういった作業はやっているわけですね。

伊勢田室長 これで言いますと、黄色いところの補助作業の部分で補助をしている部分はありますが、私が説明した青い部分は基本的には民間の建設会社だったりする部分です。ただ、先ほど逢見副主査の方から御指摘がありましたが、青い部分の中でもパトロールの部分については建設弘済会が今でも約9割受注しているという実態がございます。逆に言うと、青い部分について言えば、それ以外のところはゼロです。

落合主査 ただ、建設弘済会というものが事実上関与している、つまり、この道路管理業務について関与しているというのは、別に巡回業務だけではなくて、先ほど伊勢田室長が言われましたけれども、いわゆる安全判断に関する補助業務もやっているわけですね。

伊勢田保全企画室長 発注にまつわる積算の補助とか、そういうことです。

落合主査 例えば修繕をするということを考えた場合に、その修繕をどういう形でやったらいいかという調査をする必要がありますね。その調査に基づいて設計をしなければいけないということなのではございますけれども、これは建設弘済会がやるのではないのですか。

伊勢田室長 それは基本的に出張所がやっております。

落合主査 出張所のみでやっているのですね。委託には出さないのですね。

伊勢田室長 出張所が今度はコンサルタントに図面を描いたりすることは委託しております。

落合主査 そういう業務は建設弘済会に一切出していないのですか。

伊勢田室長 建設弘済会には出していないと思います。

下保課長 そういう図面が出てきて、発注するのに、歩掛から拾って、予定価格のための資料を作る積算補助は弘済会にさせております。

落合主査 では、調査設計といった業務そのものはやっていない。しかし、工事積算の例えば補助とか、工事監督の補助とか、そういうものはやっていますということですね。

その意味では、要するに官が黄色の部分すべてをやっているわけではなくて、補助的な業務については官以外の者もやっているということになるわけですね。ですから、その意味では、安全判断と言われたこの黄色の部分のすべてが官みずからやっているのではなくて、その意味では出している部分もあるということなのですね。

伊勢田室長 安全判断は自らやっていますが、そこはですから、アルバイトとか、全部が正社員かどうかという部分で、それは。

下保課長 官の人間がたくさんいて十分やれば、おっしゃるとおり全部やっていると言いますけれども、人間がいないので、作業的なことは手伝ってもらっているということです。

内海課長 委員長、金額で、3,100 億のうち、大ざっぱですけども、約 8 割は民間に出しています。弘済会に出しているのが、19 年度の民間見込額で、数字はアバウトですが、110 億ぐらいという相場観をお持ちいただければありがたいというふうに思います。

その中で、先ほど 2 点おっしゃったことについてですけども、昨年、我々は行政判断を伴う計画、立案作業は譲れないと言いましたし、今回「安全判断」という言葉を使っているのですが、日本語が下手でちょっと誤解を与えているかもしれませんが、そういう抽象名詞でなるたけ広い部分を官に残しておきたいという思いは全くございません。

例えば巡回で言いますと、巡回の頻度をどのくらいにするかとか、あるいは雨降ってきた、あるいは朝、路面が凍結したというときに、あそこの道路を重点的に巡回してくれと、こういうことを決めるのは管理瑕疵の責任、下手すると刑事の責任と裏腹になっていますので、ここは道路管理者自らが責任を持ってやらせていただかなければいけないだろうということなのです。

ところが、例えば 1 日に 1 日巡回をするぞということを決めたときに、どっちの道路から回っていくかとか、いつ、どの道路を巡回するか、こういうことは別に道路管理者が自分で決める必要もないものですから、そこは今でも民間にお任せしている、民間で案をつくってもらって、道路管理者側でチェックして OK と言っているというものなのです。

ですから、抽象議論をしているとあれですが、我々もこのヒアリングの前に事務局から御指摘いただいています、我々は計画と呼んでいるけれども、その中にも絶対譲れないものと、民間につくっていただいてチェックすればいいもの、あるいはそもそも行政判断と関係ないものもあるかもしれないということで、一応、分ける作業はしたつもりです。その中で、例えば巡回で言えば、どこから回るかみたいな行程をつくるものは民間ができると思いますし、今でも民間にやってもらっているということなのです。

もう一点、3,100 億について、いかに効果的に、しかも品質確保しながらやるかということについては、我々も全く同じ認識で努力しています。恐らく我々だって今の状態がベストだという証明はできないのだと思います。公共工事も同じですけども、小澤先生お越しですけども、常にベターを目指すというのですか、よりよく改善していきたいということですので、我々としても、今がベストだから、絶対にテコでも動かない

というつもりはありませんし、いろんなことを柔軟に検討していきたいと考えております。

その中で、例えば維持修繕と十把一からげに呼んでいますけれども、巡回とか、維持とか、点検とか、修繕とか、ありますけれども、中には全く要求されている専門技術の内容が違うものがありますので、そういうのを一まとめに出しても非効率なのですけれども、よく似た内容のものがあれば、それは今でもまとめて出すということをやっているという状況でございます。

落合主査 他の委員の方々、いかがですか。どうぞ。

高崎専門委員 今の逢見委員とか委員長の話ともちょっと絡むかと思うのですけれども、外注しておられる業務が結構補助的な、言ってみれば定型的な、あまり知恵も要らないような業務が多いのではないかと思う。ポツポツと官が握っている、要するに判断を要する業務は放したくないということで、そこら中にポツポツと入っています。第1ステップとしては十分にやっておられると思うので、それはそれでいいと思うけれども、いつまでも責任というか、義務というか、官が直接やるべきだということ固定してやっていると、こういう形で収まるんでしょうね。

ただ、私が思うのは、確かに予算を取ったり、あるいは全体の計画、改修とか、巡回の計画にしても、補修の計画にしてもそうですけれども、基本計画は確かに官がやらなければいけないだろうと思うのです。外部に対しての責任、外部というのは社会とか住民とか道路を利用している運転手さんとか、道を使っている人たち、これは直接的には当然官が責任を持たなければいけない。

しかし、責任は持つけれども、それに絡む業務を一切自分でやらなくてはいけないのか。外注したとしても、契約書どおりにやっているかどうかを監視する。業務が監視に変わっていく。しかし、責任は自分で負わなければいけないから、ちゃんと自分の責任を全うできるように、発注した会社が仕事をちゃんとやっているかどうかを監視する。

そういう役割をやっていくことによって、ある程度、この黄色いところ（現在は官で判断している業務）を民間に出して行って、つなげて行って一つのシステムとして包括的に出せると、相当、民間業者としては工夫のしようがある、企業努力によって利益が上がる、知恵も出すだろう、そういう感じがする。

そういう面で、例えば車が少ない箇所を対象にして、出張所全体を市場化テストのモデル現場にして、最初は今の官側がやっておられる業務を相当サポートしながらやっっていかなければいけないかもしれないけれども、そういう方法がとれないか。

頭の中で想像しては、できない理由がいっぱい出てきて、できることがほとんどなくなってしまうので、そういうことで、出張所全体を市場化テストの一つのモデルケースとしてやれないかなと、実際の業務を知らないから、大胆な意見かもしれませんが、そういう感じがしている。それでうまくいけば、それはそれでいいのだろう。

法律とかいろいろ違うので一概に比較はできないと思うのですけれども、現にアメリカのある市では一括して民間に委託するというところもあると聞いたこと

があるのですけれども、そういうのも参考にしながらやれないかなと思います。

それから、もう一つ、これは建設弘済会の話になりますけれども、私は民間にいて思っていたのですけれども、民間からすると建設弘済会というのはやはり官側なのです。官という意識が非常に強い。その背後には国交省が付いているということをよく知っているわけですから、官側の既得権というのですかね、利害の絡むところにいきなり民間が入って、競争入札だから入ってもいいよと言われても、なかなか手を出さないだろう。だから、さっき、建設弘済会での市場を少し競争下におけるようにいろいろ施策を打っていくのだということを書いておられましたけれども、官と民の今までの意識、そういう意識を持っているので、今までだと民はなかなか出にくいだろうという感じですね。そういう事情も考えていただいて、本当に民間がフリーに出やすいような形にすれば、建設弘済会がやっておられる仕事は結構な市場になっていますので、出てくる民間もあるのではないかなと思います。

伊勢田室長 私の先ほどの説明があれでしたが、実は40年前はこういう補修作業も旧建設省の職員がやっていました。その後、だんだん民間に委託をしてきています。20年ぐらい前ですと、巡回も公務員がやっていました。それも今はすべてやっていません。ということで、ある意味、相当前から市場化をどんどんしてきてしまっているわけです。20年ぐらい前にこの市場化テストとかというような動きがあれば、本当に優等生で、もう終わってしまった後で市場化テストとなっても、もう出すものがないというぐらい、それが正直なところなのです。それが1点。

2点目は、何で巡回のそういうところだけに弘済会が残っているか、まさに今、御指摘のとおりですけれども、半分公務員みたいな人たちがやっている。出している側も実は心配なのです。ここが管理瑕疵が問われる最大のところですから。要するに、最後の最後に残っているところが弘済会なのです。だから、そこもはや市場化しなければいけないということで、9割も残っているのもだめだということになってきている。ですから、そういう経緯も、ずっと昔からこうやっているわけではないんです。もともとすべて官側がやっていたことを、究極ここまでできてしまっている。あとは判断にかかわることなので、責任を伴う。これ以上やりようがないというのが正直な、歴史的な経緯でございます。むしろ先進的にやってきているというふうに私は自負しております。

高崎専門委員 そういう意味ではある程度評価できるのでしょうかけれども、確かにおっしゃるように官側というのは、以前はほとんどの業務を直営でやっていましたね。維持管理もそうでしょうし、建設工事そのものも直営でやっていた。欧米でも昔はそういう例が多いみたいです。だんだんと外に出していき始めた。小さな政府、効率化を目指していく、社会が発展していくとそうなりますので、今は、例えば建設工事だったら請負工事として一括発注にしてしまった。官側はマネジメントしている。責任についても、かなり民間に委譲されているわけです。そういう中で維持管理というのは供用している中心の場面にいますので、確かなかなか責任は放しにくいということはあるのかもしれないですけ

れども、だんだんそういう時代になってきたのではないかという感じもしているのです。だから、最初からクローズして、これは責任を伴うもの、判断が伴うもの、一切出さないというふうに思うと、もう先に進まないですね。

伊勢田室長 ですから、安全ということをどの程度市場にさらすのかという、そういう大きなところで是非議論していただかないと駄目だと私は思います。

内海課長 出張所を丸々市場化テストの対象とするという話の中で、多分2つぐらい議論があるのだと思いますが、1つは行政判断とか行政権限の行使を伴う事務をどうするのか。勿論行政判断を伴う事務というところの広さというのは議論すればいいと思うのですが、それでも、それまで含めて出すのであれば、それも今、地方道路公社か、あるいは高速道路の株式会社みたいなシステムがあれば、それも含めてやらせることはできると思うのですが、そこまで踏み込まないとすれば、やはり行政判断の部分は留保して、それ以外の部分でまとめた方が効果的なものはできる限り出すという方向にしかならないのかなと思います。中でもいろいろ検討したのですけれども、やはり道路管理の事務というのは、即知性、現場密着性とか、臨機応変性が非常に要求されるものですから、あらかじめマニュアルを作って、「この時はこうしてください。この時はああしてください。」と、全てのことをマニュアル化し切れません。むしろ臨機応変のことでぬかりがあると責任を問われるというものですから、あらかじめ書いて、あくまで官側はコントロールとか監視だけに徹するというのはなかなか難しい。やはりその場その場での判断を自分が現場に行き行ってやっていくということがないといけないのかなというふうに、中では議論している状態です。

高崎専門委員 議論の場には出ているわけですね。

小澤専門委員 先ほど路政課長からも幾つか御紹介がありましたけれども、道路維持管理業務の効率化、合理化に向けて、1つは、これまでどんな取組みをされてきて、今、どんなことを考えておられるかというところが、いただいた資料からは必ずしも十分にはくみ取れないところがあるので、心配されている方がいらっしゃるのかなという気がするのですが、その辺を少し説明する努力をしていただきたいと思います。

効率化、合理化の方針で言うと、一つ考えておく必要があると思っているのは、長期的な効率化、合理化をどう図るか。例えばライフ・サイクル・コストの観点、将来の維持更新も含めて、その辺で効率化、合理化を図るためにどういうふうにするか。今日、紹介していただいているのは、どちらかというところ日々の作業、比較的年単位の作業がメインのお話のような気がしましたが、知恵の入れ方として、長期的な視点で取り組めば、もう少し合理化でできるのではないかというのもあるのかなと思いますので、その辺もお考えのところがあると思いますので、是非表明していただいたらどうかと思います。

一方で、私は、維持管理の仕事というのは効率化、合理化も勿論大事ですが、特に重要な機能を果たしているものについては逆に国民からは、安全・安心のレベルをどういう水準で担保してくれているのかというのをちゃんと表明していただくことも一方で大事だと思っていて、それを直轄の道路のネットワークであれば、どういう水準をどういうふう

うに確保しているのか。先ほど、お金がないので半分にされたとおっしゃいましたが、どういう水準で維持したいと考えているのかということ、お金と一緒にどうしたいということ、ちゃんと宣言していただく必要がある。そのためにどういう合理化を図ろうとしているということと一緒にさせていただくことが非常に大事だと思っています。日々の作業をどうするかということで今日は御紹介がありましたけれども、その辺も併せて意思表示をしていただいた方が、国民からはわかりやすくなるのかなという気がしました。

下保課長 小澤先生が言われたことは、私どもも当然のことながら重要な課題だと思っています。予算がどんどん右肩上がりではなくて右肩下がりの時代ですから、そういう中であって、これだけのストックが戦後急激に増えてまいりました。先ほどの橋の点検でも、今、50年以上というのは6%ぐらいしかないのですけれども、20年すると半分、要するに高度成長期にもすごい量をつくって、それがいよいよ高齢化してきて、昔の寿命ですと、60年ですと、もうそこから全部更新となりますと、その当時の費用が丸々かかる。多分そのときよりは物価が上がっていますから、もっと大変な状態で、それはやはり厳しい。

その中で、それをどうやって延命化して、それは一つ、ライフ・サイクル・コスト的な考え方で、できるだけ100年、200年の中で全体がうまく使えるようなシステムにしようというのは、私どもも非常に重要な課題だということで、ここ数年、そういう研究もさせていただいていますし、特に今年はミネソタの橋が落ちたものですから、あれを契機に、国民の皆さんもそういう目が開きかけているので、私どもだけがやると言ってもどうしようもないものですから、国民の方々にそういうストックがどういう状況であるのか、これからどんなふうの手当てをしないと、どんなことが起きるのか、逆にそこをこういうふうにすると、これだけ何とかかなりますよというオプションも幾つかお示ししながら、政策判断をしていただいて、そういう形で進めていこうというのを、ある意味では今、橋を一番先頭にしながら、今年度中にそこら辺の大方針を決めて、場合によっては法律も変えて、きちっとやっていかなければならないのではないかと。

特に直轄は先ほど言いましたように、かなり一生懸命点検をします。その分、お金が高過ぎるといってお話もあるかもしれませんが、実際に市町村などに行きますと、1割しか点検していない。圧倒的に市町村の橋が多い中で、同じように高度成長期に作っていますから、同じような状況にもかかわらず、90%は全く点検していないという状況であります。国民の税金でつくった資産をそんな管理をされていていいのかというのは全体の問題だと思っていますので、そういう市町村、都道府県を含めた部分での道路管理を、ライフ・サイクル・コストを含めて、もうちょっと戦略的に立て直すということをやりたいとは思っています。それを順番に資料が整えば、またお出しすることはできると思います。

落合主査 先ほど伊勢田室長の方から、我が方は市場化テストをある意味で率先してやっているところであり、そういう意味では非常に自負を持っているという発言があったけれども、公共サービス改革法で言う市場化テストというのは、単に民間委託を行うということではないのです。

現に今、非常に民間委託が行われているという話だったのですけれども、その民間委託が本当に効率的なものなのか、サービスがよりよいものとして提供されているかどうか、これは単に役所が競争入札を行うという形だと、それが本当に効率的かどうかわからないわけです。だから、監理委員会の監督の下に、官民競争入札でなくて民間競争入札でもいいのですけれども、競争入札を行い本当にコスト的に適切でかつより良いサービスが提供されているかどうかを確認する手続きを盛り込んでいる点が非常に違うところなのです。

もし、「これ以上民間委託できません、あるいは自分たちのところは非常に効率的にやっている」と言うだけの自信がおりならば、先ほど逢見委員が言われた趣旨もそういう趣旨だと思いますけれども、まさに市場化テストにかけて、「自分のところは透明性のある形で一番効率的にやっています」と言っていたきたい。第三者機関によるチェックがないままにやっていて、単に自分のところは効率性がありますと言ったって、国民は直ちに信頼できないわけなのです。

ですから、それだけの自信があるのだったら、まさに市場化テストを受けるという方向で検討される。言い換えれば、監理委員会の下で入札をやるという仕組みというものをお考えになったらどうなのかなと、むしろ感ずる方なので、その辺のところを是非前向きに、自信がおりになるなら考えていただきたいと思います。

既に相当程度民間に出ているという主張があるとすれば、その「民間に出ている部分」が本当に効率的なのかどうかという点を明らかにしなければいけない。そのための一番はっきりした分かり易い制度は、この監理委員会の下において市場化テストを実施するということなのですから、そこをお考えいただきたいと思います。

中藤局長 事務局からお願いします。今日、委員の先生方から出された宿題の方をよろしくお願ひしたいということと、それから今日の動きで、これはネットで見たニュースですから確かではないのですが、各省で随契の見直しが全然進まない、あるいは随契を一般競争にしても実質競争制限をしていたのではないかとということで、総理の指示で各省庁に第三者機関をつくって徹底的にチェックすると、更に総務省においてそれを束ねてチェックすると、そういうかなり今の全体の情勢の中で指示がおりてきておりますし、先ほど、例えば弘済会で今は110億円程度で、パトロールが結果的には今でも9割を弘済会がやっているということですが、随契の見直し全体も進むわけですから、やはり何らかの、オール・オワ・ナッシングではなくて、どの程度まではできるかとか、その辺も含めて御検討いただければと思います。

落合主査 ほかの委員の方々、ございますか。よろしいですか。

予定の時間も超過いたしましたので、これで道路関係業務に関するヒアリングを終わりたいと思います。今後とも、また更に議論を詰めて、よりよい方向に道を探りたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。今日はどうもありがとうございました。本日のヒアリングで質問できなかった点がございましたら、事務局に御連絡をお願いいたします。

(終 了)