

平成23年8月30日

道路分科会基本政策部会社会資本整備審議会

道路政策の意思決定システムのあり方

太田和博

1. 意思決定システムの問題点：そのキーワード

- ・「道路は政治である」（猪瀬直樹氏）：悪い意思決定が存在する
- ・「選択と集中」：意思決定者は誰か？ 基準は誰が決めるのか？
- ・「政治主導」：政務三役・政権党と行政機構の役割分担が不明確
- ・「長期計画の欠落」：整備計画は理念のみで具体的でない
- ・「道路特定財源の一般財源化」：受益と負担の完全な分離
- ・「道路関係四公団の民営化」：有料道路範囲の限定、その中での受益と負担の一致
新直轄方式導入（一般道路だが、地元負担あり）
- ・「高速道路無料化」：受益と負担の不一致、しかし自動車関係諸税見合い
環境問題、混雑、代替交通手段とのバランス
- ・「地方分権」：道路ネットワークの一体性と意思決定の分散化、道路種別
- ・「整備進捗の遅れ」：単年度予算主義の課題、時を通じた「選択と集中」

2. 意思決定上の問題点の総括

1) 具体的な長期計画の欠落

アウトプットとアウトカムの関連性の軽視、整備費用総額の不提示

2) 一般会計によるコントロールの機能不全：予算編成

財源（歳入）と政策（歳出）を遮断する一般会計は、機能しない

- ・「選択と集中」のための仕組みを持たない ex. 予算シーリング
- ・受益に応じた負担を国民に求められない

3) 一般会計によるコントロールの機能不全：国会の予算審議

内閣の予算提出権（憲法73条5号、86条）が強力であり、国会の機能不全。

予算編成が政策の実行を担保する。ex. 事業評価も予算編成のための手段

3. 意思決定システムの再構築の方向

①陸上交通トラストファンド

- ・公共交通を含む陸上交通政策財源と支出を一括管理する。
- ・五箇年から十箇年の交通計画（交通基本法）および社会資本整備重点計画に基づく。

②内閣（政権党）および国会の役割分担

- ・政権党が交代した場合の交通計画等の変更手順を明確にする。
- ・陸上交通トラストファンドに関する事項を国土交通委員会の必須審議事項にする。