

6月13日(1日目) 2コマ

「道路事業（直轄・交通安全対策）」

【説明者】 ご説明させていただきます国土技術課長でございます。

レビューシートをごらんくださいませ。直轄の交通安全事業でございます。交通事故の防止などを目的に、昭和41年度から実施している事業でございます。予算の執行額でございますけれども、今年度の当初で約1,600億円でございます。アウトカム指標でございますが、幹線道路における事故危険箇所の死傷事故抑止率でございます。アウトプット指標は、通学路における歩道の設置、延長割合ということでございます。

それでは、説明資料のほうをごらんくださいませ。1ページ目でございます。左に赤いグラフがございますけれども、交通事故の死者数の動きでございます。ピーク時の約5分の1まで減少しておりますけれども、さまざまな対策によって減少はしているものの、まだ多くの方が犠牲になっているという状況でございます。

2ページ目をごらんくださいませ。幹線道路と生活道路の死傷事故件数でございます。約半分半分ぐらいでございます。どちらの対策も重要と考えております。延長割合の少ない幹線道路の死者数が多く、中でも赤で示している直轄国道でございますけれども、全体延長の2%しかございませんけれども、死者数では17%を占めておりまして、対策が重要となっているところでございます。

次のページをお願いいたします。直轄道路のどこで死者数が出ているかということでございますが、右を見ていただきまして、単路部、交差点と半々ぐらいで起きていまして、どちらの対策も重要ということでございます。

次のページをお願いいたします。単路部、交差点の主な事故の要因、あるいは対策例が右の四角のところに書いてある次第でございます。

次のページをお願いいたします。5ページ目でございます。交通安全事業でございますが、政府、省の基本方針のもと、その達成に向けて努力しているところでございます。直轄につきましては、幹線道路における対策箇所を事故ゼロプランで、通学路における対策箇所を緊急合同点検で実施している次第でございます。

6ページをごらんくださいませ。事故危険箇所を選定してやっております。過去の事故

のデータだけでなく、平成28年度からはETC2.0のプローブ情報を活用して、潜在的な事故の危険箇所を選定している次第でございます。

7ページをごらんくださいませ。プローブ情報でございますけれども、車の加速度等の情報、急ブレーキの情報がとれるようになっている次第でございます。

次のページをお願いいたします。左のほうに急ブレーキをかけた箇所がございまして、これを現地で見て分析いたしまして、例えば植栽を切って対策をするというようなことをやった例でございます。

次の9ページをごらんくださいませ。事故ゼロプランでございますけれども、事故ゼロプランにつきましては、先ほど申し上げました事故危険箇所に地域の声で、ここでヒヤリしたという箇所をヒヤリ・ハット箇所ということで追加いたしまして、都道府県ごとに事故ゼロプランを策定いたしまして、平成22年度から対策を実施しているところでございます。平成31年4月1日現在で、進捗状況、約1万5,600カ所のうち、約6割の9,000カ所が完了している次第でございます。右の下のところに表がございましてけれども、事業中箇所におきましても、用地買収が必要なところで難航しまして、事業期間が長期化しているものもあり、どうやって迅速に進めるかというのが課題でございます。

10ページをお開きくださいませ。具体の千葉県における事故ゼロプランの例でございます。15の指標を設けまして、交通安全上の課題のある箇所を選定しているところでございます。その選定された箇所の中から、指標ごとに重みづけをいたしまして、事故ゼロプラン対策箇所の選定を実施しているところでございます。この選定に当たりましては、右の上のところでございますけれども、委員会を設置しておりまして、学識者、警察をはじめ、道路利用者団体の参画もいただきながら実施しているところでございます。

11ページをお開きくださいませ。それで選定された箇所がございましてけれども、選定された箇所につきましては、もう事業をやっているところは、その事業を継続的に実施するのに必要な予算額を、また、新規箇所につきましては、事業実施環境が整ったメニューの所要額を確保し、事業に着手するというようなことをしているところでございます。また、事業完了後も効果検証を行って、PDCAサイクルを回して事業推進をしているところでございます。

12ページをごらんくださいませ。千葉のプランで策定した計画でございますが、真ん中のところに事業経緯が書いてあります。沖入口交差点で右折レーンを設置した例でございます。12年度にこの箇所に着手いたしましたけれども、用地難航によりまして事業が

長期化し、平成31年3月によりやく完成したところでございます。

次のページをごらんくださいませ。レビューシートにございましたけれども、埋蔵文化財発掘調査でございます。埋蔵文化財につきましては、それがあると確認された場合には、国土交通省が教育委員会と協定を結びまして、発掘調査を依頼して実施しているところでございます。しかしながら、教育委員会での対応が無理な場合もございまして、その場合は教育委員会が推薦する財団等と契約させていただいているところでございます。レビューシートにございました上位2件の費用の状況をお示しいたしました。この2件は非常に金額が大きゅうございますけれども、発掘面積が非常に大きいものでございまして、一括契約しているため、大きくなっている次第でございます。また、内訳を見ますと、大変多くの発掘作業員の人件費が多くを占めているところでございます。また、人件費以外にも測量土工等が大きなものをお占めているということでございます。

14ページをごらんくださいませ。緊急合同点検の箇所でございます。これについては平成24年の亀岡での事故を受けまして、市町村ごとに学校、PTAと連携いたしまして、通学路の緊急合同点検を実施いたしました。点検結果をもとに対策箇所を選定し、計画を策定して実施しているところでございます。

次のページをごらんくださいませ。実際に現地でどこが危ないんだということを見て回って、PTAの方も含めて対策をやっているところでございます。全国約2万校の小学校で展開したところでございます。

16ページをごらんくださいませ。これにつきましては、平成29年度末時点の進捗率ですが、おおむね95%以上完了している次第でございます。しかしながら、滋賀県大津の事故を踏まえまして、今度は園児の対策を実施しないといけないという課題が我々に課せられたところでございます。

17ページをごらんくださいませ。これは直轄ではございませんけれども、生活道路の対策でございます。市町村が進める対策エリアの取り組みを国交省が技術面でサポートしているというようなものでございます。

次のページをごらんくださいませ。埼玉県草加市の例でございますけれども、車あまり入ってきてほしくないようなところ、速度を落とすようにハンプ等を設置するというのが我々として技術的支援をしながらやっているところでございます。

次、19ページをごらんくださいませ。大津市の事故を受けた対応でございます。5月13日付で警察とともに対策の通知を全国に発出いたしまして、現在、全国で取り組みを

しているところがございます。これについても、通学路の対策のように計画をつくって対策をしていきたいと考えている次第でございます。

ご説明は以上でございます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【市川会計課長】 はい、ありがとうございました。

今、説明の中にもありましたけれども、本事業について考えられる論点、2つ提示させていただいております。

事業の実施に当たって効果的かつ効率的な対策箇所の選び方、あるいは対策内容のあり方についてどう考えるのかというのが1点目でございます。2点目は、事業を迅速に進めるため、どのように実施、環境を整えていくべきかという、この2つを中心にご議論いただければと思います。よろしくお願いいたします。

長谷川先生、よろしくお願いいたします。

【長谷川委員】 それでは、ご意見ある先生からいかがでしょうか。

上山先生、どうぞ。

【上山委員】 前回、事前勉強会でもお聞きした埋蔵文化財のところをちょっと教えていただきたいんですけど、資料の13ページ、まず、前提として神奈川とか群馬県のそれぞれの財団が行っているのは複数箇所ということでよろしいんですか。

【説明者】 それぞれ2つか3つの事業の面積の部分だと考えていただければと思います。

【上山委員】 用地買収の最大の金額というのがたしか1億6,100万と。それに比べると、相当大きいと。仮に3つだとしても、最大限、1億6,000万の3倍としても4億8,000万という話なので、埋蔵文化財の発掘調査のほうが用地買収費よりも大きくなってしまふというのはいかにもおかしいんじゃないかなという気がするんですが、どうなんでしょうか。

【説明者】 ちなみに、神奈川のほうでございますけれども、この事業に係る地権者は106件でございます。ですので、一戸一戸の地権者に関しては106件分の用地補償費を払っておりますので、金額としては大きくなっているということでございます。

【上山委員】 仮に106件としても、1件当たり平均しても600万円以上かかっているという数字になりますよね。かなり多い金額だと思うんですけども、それはほんとうに適切な数字なんでしょうか。

【説明者】 そのところは、文化庁と国交省のほうでどれぐらいの調査をどうするか

ということをきちんと議論して、積算の基準みたいなものを文化庁のほうから各県に出していただきまして、県のほうでどういう調査をするかということをお我々と協議をいたしまして、契約して実施しているということでございます。

【上山委員】 契約の仕方について教えていただきたいんですけども、これは例えば神奈川でも群馬でもいいんですけど、どういう契約になっているんですか。どういうというのは、そういった用地買収が出るごとに契約を一つしているのか、例えば年間の基本契約みたいなものを結んで、1件当たり幾らみたいな形にしているのか、こういった形になっているんでしょうか。

【説明者】 実際は、用地買収がある程度、100件なら100件整い、文化財調査がある一定、まとまった段階で契約をするというふうに考えていただければと思います。

【上山委員】 まとまったところであると、事業としては随分おくれるんじゃないのかなと思うんですけど。例えば100件とかになると、必ずしも全ての用地に埋蔵文化財があるわけではないと思うので、それがあある程度、まとまるまで待つてやっていると、要は事業としてはかなりスローになってくるんじゃないのかなと思うんですけども、その辺のところはいかがなんでしょうか。

【説明者】 埋蔵文化財の調査でございますけれども、埋蔵文化財のところの土をとりまして、あと、調査員のリーダーの方が2人ずつぐらいおられる中に作業員という方が五、六人ついて、1つの班として、その班を何班か入れてやるわけでございますけれども、ある一定、まとまった範囲で調査をいたしませんと、逆にかえって非効率になるということで、用地をある程度、一定、まとまった段階でやっていただくということになります。また、道路事業をやるに当たっても、確かに文化財調査のところはございますけれども、一定まとまらないと工事の発注もできませんので、実際、事業上はまとまらなないと、なかなか工事はできないということでございます。

【上山委員】 ごめんなさい、多分、ややミスコミュニケーションなのかなと。まとまるというのは、要は1カ所の場所を数人から買うようなときに、それがまとまった段階でというようなお話ですか。

【説明者】 そのとおりでございます。

【上山委員】 そうすると、もう一回、ちょっと聞きますけど、この6億7,300万というのは、契約としては何個なんですか。

【説明者】 契約としては1件でございます。

【上山委員】 1件で6億7,300万。

【説明者】 そのとおりでございます。

【上山委員】 ごめんなさい、1カ所ということですか。用地買収の相手方は何十人もいるのかもしれないですけど。

【説明者】 この神奈川の件については、神奈川県内の2つの事業の契約を1件でやっております。

【上山委員】 2カ所で6億7,300万。

【説明者】 そのとおりです。

【上山委員】 やっぱりちょっと大き過ぎないですか。先ほどいろんな基準があるというふうなお話はありましたけど、先ほどのご説明の中で、教育委員会が推薦する先というところだったわけですね。これって、ちなみにほかには選択肢はないという感じなんですか。

【説明者】 我々からすると、選択肢はないと思っております。大き過ぎるところについては、13ページのところを見ていただきますと、調査面積が1万1,628ございまして、備考のところ5層と書いてありますけれども、年代が5層分出てきていますので、おおむね1万1,628の5倍分の調査をするというふうに理解していただければと思います。それに要した人間の数が1万8,000人・日ということでございます。

【上山委員】 適正さは誰が検証しているんですか。

【説明者】 文化庁と我々のほうで合意したルールに基づいて、県、あるいは神奈川の財団から資料が出てまいりまして、我々のほうとしてチェックをさせていただいているところでございます。

【上山委員】 例えば、神奈川と群馬だけを比べても、単価も随分違うんじゃないですか。おそらくほかに比べる指標がないので、相当、言い値というか、幅のある金額になるんじゃないかと思うんです。言われればそこしかないんで、その値段で仕方がないねという部分も多少あるのかもしれないんですけど、例えば神奈川のほうだって、群馬と同じぐらいまでの値引き交渉というのはおそらくできるんじゃないのかなと思うんで、そういった意味でいくと、もう少しこの部分は金額的には全体的に絞れるような形になるんじゃないかと思うんですが、いかがなんでしょうか。

【説明者】 金額については、先ほど申し上げました2人の学芸員の方がリーダーで班を編成してやっていただいております、その方は財団の職員の方で、1日当たり給料をど

れぐらいかというのを確定しているの、それはお支払いすると。それ以外の作業員の方というのは、どちらかという人材を集めてこられるような方でございまして、地域ごとに集めてくる時の募集の単価が違うということもございまして、値段が変わっているということもございまして、ちょっと話がどうかわかりませんが、例えば型枠工みたいなときも、地域によって金額が変わっているということもございまして、都市部が高く、都市部でないところは若干安くなっているというのが傾向としてございます。

【上山委員】 学芸員の2人の方以外は、どちらかという、ある程度、代えがきくというようなお話で聞いても大丈夫なんですか。

【説明者】 そのとおりでございます。

【上山委員】 だとすると、例えば土木工事とか類似の業種の工事に携わる人との単価というのは比較はされていますか。

【説明者】 土木工事の警備員であるとか、あるいは土木工事の作業員の単価に比べると、それほど高くないというか、安い値段だと認識している次第でございます。

【上山委員】 認識というか、実際に比べられているんですか。

【説明者】 はい。

【上山委員】 ああ、そうですか、わかりました。

【長谷川委員】 じゃあ、加藤先生。

【加藤委員】 違う観点で。私、事前勉強会のときにご質問して、おつくりいただいたと思うのですが、9ページ、10ページの話です。この計画は歴史が古くだけあって、かなり改善してこられて、今回、対策箇所を抽出するということもされています。そして千葉県ではこういう形で関係者が全部集まって委員会をつくるまでやっている、というストーリーかと思います。ご質問ですが、都道府県ごとにより違うのではないのでしょうか。たとえば、雪国だったら、冬には死者は減少しますね。そういうことを考えた場合に、都道府県ごとに全部、こういう形で同じように組織があるのか、ということをお聞かせください。

それから、定量的な評価は難しいかもしれませんが、少なくとも定性的に結構ですので、抽出箇所ですら本当に減っているのか、また、今後もどのようなことをやっていけるのかということをお聞かせください。

3つ目の質問ですが、今まで実際に死者率の高い県というのがございます。そういうところこそ、重点的にやらなきゃいけないと思います。自治体レベルではなかなか難しいの

であれば、国の役割というのがあるようにも思います。国が間に入って機関相互の連携や調整をすとか、です。重点の中のさらに重点といいますか、そのあたりを実施されているのであれば、教えてください。この3点、お聞きいたします。

以上です。

【説明者】 まず、都道府県ごとにやっているかということでございますけど、都道府県ごとに事故ゼロプランというのをつくってやっております。その中で、10ページを見ていただけますでしょうか。赤い指標でございますけれども、これは全国一律で皆さんやっているんですけれども、それ以外の指標は県ごとにいろいろと工夫してやらせていただいているというようなことだと認識していただければと思っております。

あと、評価でございますけれども、各県ごとにいろんな評価をやっているんですけれども、事故の発生の状況については確実に評価できるんですけれども、例えばETCを使った急ブレーキの評価であるとか、あるいはヒヤリ・ハットの評価であるとかというのは、まだ我々の技術的な評価途上だと考えておりますので、またそのところは全国横並びを見ながら頑張っていきたいというふうに考えている次第でございます。

県の取り組みの重点化についても、幹線道路の整備がまだおこなわれている面もございます、なかなかこういうところに入らないようにしたいんですけれども、まだ細街路に入ってくる車もございますので、我々の幹線道路の整備とあわせて細街路への対策を県と話し合いながら支援していくという状況でございます。

【加藤委員】 都市計画との関係もあるという話も聞いたりします。県レベルになると、セクションが分かれたら話ができないことになりますので、ぜひ、そういうところへの積極的に関与していただき、その結果、定量的には把握できないかもしれないのですが、死傷者も減っていくんじゃないかと思えます。ご検討をお願いできればと思います。

以上です。

【長谷川委員】 伊藤先生。

【伊藤委員】 先日、八街市の現場を見せていただいて、うまく行った事例とお聞きしましたし、あのときに明確に事故件数が減っているというお話も伺いました。なぜそのようにできたかという、千葉県の中でつくっている委員会があつて、委員会の中で、先ほど来、出ているような客観的な指標と地元からの意見も踏まえた上で箇所が選定されている。さらに、ETCのプローブ情報も入ってくるとお聞きしました。他の都道府県でも同様に、基準はちょっと違いがあれども、委員会という場をつくっているのは一緒だという

お話を伺ったかと思うんですが、私はあの委員会がすごい重要なポイントだなと思うんですが、あれを設置する主体は、県単独ではなくて、国道事務所と県と、場合によっては政令市なのか、完全に三者主体という形なんでしょうか。

【説明者】 そのとおりでございます。

【伊藤委員】 としたときに、幾つかの県の委員会の構成を見てみたんですが、多分、政令市がない県については、基礎自治体が入っていないんじゃないかなと思います。指標の一つの中に地元の意見は入ってはいるけれども、事故ポイントというのは基礎自治体が最もよくわかっているというところがあるので、今日は直轄国道の話ではあるんですが、結果的には都道府県道も市道も同じように事故の件数を減らしていかなきゃいけないというのを考えたときには、どうやって基礎自治体の現場の意見を聞けるか。実際の流れを聞いてみると、ポイントが定まったときに、国道事務所から県を通じて各市町村に通知される。もしかしたら、地元からすると、いや、優先度はこっちが高いということも考えられるんじゃないかと。何かそのような意見が聞けるルートがあったりとか、そういう仕組みはあるんでしょうか。

【説明者】 県が代表して地方自治体として入っているということではございますけれども、おっしゃるとおり、基礎自治体の意見もあるし、基礎自治体に集まってくる情報もあると思います。集めているつもりではいるんですが、そうなっていない可能性は大いにあり得ますので、少し考えさせていただきたいと考えている次第でございます。

【伊藤委員】 実際に全市町村集まるというのは非現実的だと思うんですが、客観的な指標から市町村を選ぶこともできるのではないかと。例えば数年間の平均の事故件数の多い基礎自治体に委員会に入ってもらって、事故原因を話をしてもらいながら進めていくなんていうことは考えられるのではないかと思います。

【説明者】 貴重な意見、ありがとうございます。考えさせていただきます。

【長谷川委員】 林先生。

【林委員】 この間の事前勉強会でもお聞きしたことではあるんですけど、もう一度、確認させていただきたい。私も委員会って、非常に重要だなと思っておりまして、委員会に地域の声が反映されることは非常に重要であるということを前回、勉強のときにもお話しさせていただいたとあっていて。つまり、地域の警察は基本的にはどの委員会にも入っているという理解でいいんですか、もう一度確認ですが。

【説明者】 各県の警察の本部が入っております。所轄ではなくて、各県のそれを束ね

る県警が入っているというふうを考えております。

【林委員】 所轄は入っていないことのほうが多い。わかりました。

先ほど千葉の例、非常にうまく行った例であるというのも拝見して思ったんですけども、かなり事業を長くかかっておりますでしょう。平成12年で31年に工事完了と。これはもちろん、用地買収に時間を要したからですと。ご説明いただいている地元の地公体の協力があつたから、用地買収が結果的に成功しましたと。そういう用地買収に困難を生じる事例って、そこそこあるんじゃないかなと推測しております、そういう意味で、9ページの事業期間5年以上の箇所って、特に歩道整備ですとか、これは用地買収に困難を来してのものがほとんどという理解でよろしいのでしょうか。

【説明者】 はい、そのとおりでございます。

【林委員】 そうすると、次に来る疑問としては、なかなか納得していただけない方々がいますと進みませんと。それをどうやって解決しましょうというところでして、そこはどのような取り組みをされているのかというところと、もちろん、千葉のように地公体が積極的に協力してくれればいいんでしょうけど、何か積極的な解決策というものがあつて得るのかということと、また、どうしても進まない、その場合には、当然のことながら、これも事前勉強会で申し上げたかもしれませんが、ある意味、その間の妥協案というか、何とか歩道整備の前に安全を確保する手段をとらなきゃいけないと思うんですけど、それはどのように全国的に展開されているのかというところをお伺いできればと思います。

【説明者】 まず、用地が買えない場合の措置でございますけれども、用地を譲っていただけるように、地方公共団体と協力して、その地権者に地元を見ている基礎自治体を含めて当たっていただくということが粘り強いやり方でございます。また、我々のほうは大きな道路をつくるときには、最後の何件かになりますと、法的措置も含めて事業認定し、収用するというようなこともやっているんですけども、なかなか交通安全事業というところでは、広域性でそこまでやるかどうかというところで悩ましいところが我々の組織としてもございまして、ただ、そこを一步踏み出すか踏み出さないかということも少し考えていったほうがいいのかというのを考えている次第でございます。また、仮に用地が買えない間の交通安全対策でございますけれども、交通安全対策につきましては、確かにおっしゃるように、用地を買って、きちんと右折レーンをつくるか、そんなことだけじゃなく、広報もあれば、看板をつくる、あるいはガードレールをつくるなど、簡単に予算を少なくできる対策もございまして、そういったメニューをたくさんやろうというのを最初に

決めて、そのうち、事業環境が整ったことからやり出していくというのが現場の状況でございます。

【林委員】 ありがとうございます。

財産権利侵害はなかなか難しい問題だとは思いますが、当然、お考えだと思いますが、交渉が続いている期間ですとか、残った土地の数、重要性、それから事故の可能性等を考えた上で、ある程度、強行的な手段をとらなければいけない場面というの、より積極的に考えていかなければいけないんじゃないかなと、昨今の状況を見ていると、そういうふうには思いますね。

【説明者】 わかりました。貴重な意見、ありがとうございます。地元と調整しながら、新たな方策についても考えさせていただきたいと思います。

【市川会計課長】 質疑時間があと10分程度でございます。よろしく申し上げます。

【長谷川委員】 すみません、では、私からですけれども、事故ゼロプランの策定状況について詳しく説明いただき、大変よく理解できたんですけれども、こちらで選定対策箇所が選定されまして、具体的にはそこにそれぞれ国、都道府県が予算をつけて、ある程度、箇所を決めて対策をとっていくということだと思うんですけど、実際、事故ゼロプラン対象箇所の中から限られた予算を配分していくときというのは、そのあたりはどういった基準とか意思決定のプロセスで進んでいくのかということ、その際に都道府県道とか町村道とか管理されている自治体さんと同調的に工事をするとか、そういったところの調整というのはどういう形でされているんでしょう。

【説明者】 各事業の箇所ごとに、先ほど申し上げましたように、いろんな対策がございまして、国交省でいくと、広報、看板を立てるといようなあまりお金のかからないような対策、白線を引いたり、ガードレールをするような対策、また、時間がかかりますけれども、用地買収をして、右折レーン、左折レーンをつくるような対策、歩道をつくるような対策、こういったいろいろな種類の対策を立てているわけでございます。その中で、今年度はこれぐらいのことが事業環境上整ったなというようなものを予算上必要だということで、優先順位の高いところにつけたいと思いつつながら調整するわけですけれども、そこはなかなか思いどおりに行かずに、次の優先順位の箇所、あるいは優先順位が高くても用地買収まで行けないような箇所もございまして、そういった地元の環境が整うということ、を都道府県とも調整しながら、予算を計上していく、本省や整備局とも相談して計上していくというのが現実の状況でございます。少なくとも、事故ゼロプランで選んだ箇所から

やるというような状況でございます。その優先順位については、若干、状況によって変わると、対策によって変わるというのが現状の状況であるというふうに理解していただければと思います。

【長谷川委員】 例えばですけど、各都道府県がそれぞれ対象箇所を選定してくるわけですが、都道府県間というのはどういった考え方で割りつけといたしますか、箇所の配分というのはされているんでしょう。

【説明者】 我々のほうで都道府県間、国でございますので、予算配分のときに見ているわけでございますけれども、地方整備局からどういう状況かというのをお聞きしまして、今年についてはこちらのほうが早く進むな、こっちはなかなか進まないなというのを聞きしながら、各整備局と調整しながら、一体となって決めているというのが現地の状況でございます。

【長谷川委員】 少し細かいことを聞いて恐縮なんですけれども、地方整備局がそれぞれの都道府県を所管されていますけれども、基礎的な部分と、そうやって進捗状況に合わせて割り振る部分等、そういう分けというのは金額の中でおありになるんでしょうか。

【説明者】 我々もデータに基づく優先順位を優先してやりたいということを思いながらやっているわけでございますけれども、優先順位どおりに現場の環境が整わないという状況もございまして、現場環境が整ったところからやり出す。その際に、現地でやっぱりこの対策が重要だなと選ばれた箇所から選ぶということだけを原則として、我々としては事業環境が整ったところをお聞きして、整備局とともに予算配分をやっているというのが現状だと理解いただけると。そういうことから、状況が整ったところが早く進むという実態にはなっているというのも、またそれしかりでございます。例えば千葉の例で申し上げますと、用地買収について、先ほどのやつですけども、地方公共団体がご努力いただいて、現地がご努力いただいて、用地決着したので31年度にできたというのも事実でございます。

【長谷川委員】 少し観点をえまして、レビューシートのほうで、他の事業等と比べて、結構、繰り越しが多いように思うわけですけども、事業環境が整ったところからどんどん予算をつけていっていますというのであれば、もう少し順調に進むのかなというイメージがあったんですけども、この繰り越しとか執行率というのはどういうふうに理解すればよろしいんでしょうか。

【説明者】 事業環境が整ったところからやっているということでございますけれども、

100%整っていないケースもございまして、また、整ったと思っても、後で変わるケースもございまして、若干の繰り越しが生じているというのが現在の状況とと思っています。場合によっては、ほかの箇所にも流用できる場合は流用させていただいて、交通安全対策を進めているという状況でございます。

【長谷川委員】 上山先生。

【上山委員】 アウトカムについてお聞きしたいんですけど、事故危険箇所の死傷事故を対策後3割以上少なくするということだと思んですけど、実績で見ると44%、速報値で40%とかあるんですけども、既に30%を超えているので、これより高くしてもいいんじゃないのかというのが一つと、そもそも3割というのはどこから出てきたんですか。

【説明者】 それまでのトレンドがございまして、それまでのトレンド以上のものをやる程度の目標をつくったわけでございますけれども、たまたまというか、我々、頑張ったということなのか、そこは明確にはわかりませんが、現時点で超えているというのが現在の状況でございます。

【上山委員】トレンドというのは、従前に対策した箇所の改善の割合が例えば二十何%とか、そういう形だったので、それを超えるようにというようなお話ですか。

【説明者】 そのとおりです。何年かで何%になるというようなトレンドを見て、これぐらいだったらできるようになるのではないかという目標をつくって、一生懸命対策をしてきたところでございます。

【上山委員】これ、多分、効果測定のところだと思んですけど、逆に言うと、例えば7割とか6割とかはまだ残っているというところで、それは手当てをしたので、まだ足りなかった部分がどういったところだったかというところは逐次、検証されているということによろしいのでしょうか。

【説明者】例えば10ページの事故ゼロプランの千葉県の例でございまして、303カ所選定をいたした次第でございまして、そのうち、完了しているのが202カ所ございまして、ただ、202カ所については、まだ実は卒業していないわけでございます。これはどうやったら卒業するかということなんですけれども、対策終わったんだけど、PDCAサイクルでどうなったかというのをしばらく見まして、学識者の先生にも見ていただきまして、まあ、卒業できるねとなるんですけども、まだまだだめじゃないのとなったら、また新たな対策も考えなきゃいけないというような状況になっていて、その状況

を見ている次第でございます。また、実際、具体にはそのように対応させていただいているということでございます。アウトカム指標と、これがどう連携していくかというのは、我々もまだ課題が多いと考えている次第でございます。

【上山委員】 当然、既に手当てしたところは追加対策でという話だと思うんですけども、そこをPDCAで回していけば、当然、そこでの学習というのが今後、未着手のところの対策にも生かされてくるという話になってくるんだと思うんで、事故阻止率というのは一定にするんじゃないかと、年々上がっていてもいいんじゃないのかなということは考えられるんじゃないかと思うので、ずっと一緒ということはある意味、学習していないということになってしまうので、そのところはちょっと厳しいかもしれないですけども、考えていただければと思います。

【説明者】 貴重なご意見、ありがとうございます。検討させていただきます。

【長谷川委員】 伊藤先生。

【伊藤委員】 この事業だけということにはならないんですが、ほかに直轄国道関係は、新設があったりとか、無電柱化、維持とか、いろいろな事業に分かれていて、国道に関する事業費でいくと、これ以外に1兆1,000億円ぐらいあります。基本的には全部同じ課でやっているということになれば、それほど矛盾は生じないのかもしれないんですが、例えば交通安全対策として出てきた案件の中で、これって、例えば電柱が邪魔になっているから無電柱化したほうがいいんじゃないかとなったときとか、バイパスを通したほうがいとなった場合、こういうのは改築事業に入ってくるんじゃないかと思うんですが、この事業でやらなきゃいけないという縛りがあるのかどうかというのを知りたいんですが、いかがなんでしょうか。

【説明者】 なかなか難しい質問でございますけれども、目的に対応する予算ということでございますので、目的にそれが資するのであれば、そちらのほうに事業計上しているのが現状でございますけれども、もしかしたら、どちらにも計上できるようなものの中にはあるというふうにも認識している次第でございます。どちらがそれに資するかというようなことを考えながら、事業費計上しているところでございます。

【伊藤委員】 となれば、今、設定している件数、1万何千件数でしたっけ、その件数を処理するに当たっての事業費は、必ずしも交通安全対策から出ているわけではないというふうに言えるんでしょうか。

【説明者】 交通事故を減らすために最もすぐれた対策は、幹線道路をきちんと車が走

っていただいて、生活道路を通らないような対策が最も望ましい対策だと実は思っております。まして、幹線道路であればあるほど事故は多いし、起きたときには死者が多いんですけれども、事故の率ということで見ますと、やっぱり生活道路のほうが危険。高速道路が一番、事故の率が少ないということでございまして、そういった幹線道路の整備をとにかく早く進めたいというのが我々、道路局の思いでございます。ただ、それがあまりにも時間とお金を要するもので、個別の交通安全対策としても実施しているのが現状でございます。

【伊藤委員】 結果的には幾つか事業としては分かれているけれども、最終的な目標というのが同じであれば一番いいなと思っております。今回、交通安全対策という事業だから、当然、事故の件数を減らすということがゴールにはなるんですけども、確かにほかのレビューシート、無電柱化のレビューシートとか改築のレビューシートとか見ていると、必ずしもそれだけではなくて、利便性の向上であったりとか、渋滞解消であったりとか、違う要件も入ってくると、一つのことが両方の事業でかぶるということもあるけれども、逆にバッティングする可能性もあるんじゃないか。そもそもそんなことはあまり実例としてないのでしょうか。

【説明者】 道路局で一つの事業をやりますと、いろんなものに資するというので、おっしゃるようにそういう構造になっているというのはそのとおりでございますけれども、世の中の人にこの事業は何のために役に立つんですかと言われたときに、あまり複雑にしますと皆さんにも理解いただけないところもあって、そこはできるだけわかりやすく説明をさせていただいているというのが現状であるかなと思っております。

【伊藤委員】 ちょっとこの事業とずれるかもしれませんがね。

【長谷川委員】 少し細かい確認になりますけれども、レビューシートの支出先リストのところでは整備局さんごとの配分が出ているんですけども、これ、3番と5番に中部地方整備局が2つあって近畿がないんですけれども、これはどっちかが近畿なんですかね。

【説明者】 確認させていただきますが、間違いだと想像できます。

【長谷川委員】 わかりました。

【説明者】 すみません、直ちに出不いのは残念でございますが、どちらかが近畿だと思います。

【市川会計課長】 間もなくまとまりますので、すみません。

【長谷川委員】 ほかの先生方、よろしいでしょうか。

それでは、取りまとめコメント案について説明差し上げたいと思います。

本事業に関する評価としましては、現状どおりが1名、事業内容の一部改善が5名となっております。

主なコメントにつきましてご紹介させていただきます。事故ゼロプラン策定が適切になされていることを前提とすれば、実施のあり方は基本的に現状どおりでいいと思われま。ただし、当該前提が成立するには、委員会のメンバーが当該地域の交通問題を正確かつ適格に理解している立場で行うことが必要だと思。対策箇所の選定等の仕組みについてはよくできていると思。アウトカムの30%については、実際の40%を超過しており、高目に設定してもいいのではないかという意見。一方で、予算の繰り越しが多い点等から、また、人命にもかかわる事業になるため、なるべく繰り越しが発生しないように箇所づけの精緻化を図っていただきたい。事故が起きる箇所について、最も密接なのは基礎自治体であるため、その現場の声がもっと的確に吸い上げるような仕組みをつくっていただきたい。箇所づけ決定の透明化や省庁の関与という点で改善が進んでいるというのが第一印象です。継続的にPDCAの特にCからA、チェックからアクションへの実施をさらに制度として深めていってほしい。埋蔵文化財発掘調査については1平米5万円前後であり、高いように思われるので、効率的に精緻化してほしいという意見もございました。

以上をまとめますと、本公開プロセスの結果としましては、事業内容の一部改善。ということで、コメントとしましても、対策箇所の選定の仕組みは非常によくできていると思われる。対策箇所の選定の透明化、多様な関係機関の関与という点で改善が進んでいるという印象。さらに精度を深化させていくべき。一方、埋蔵文化財調査に多額の調査費を要しており、費用の削減に向けてより効率化できるよう検討すべき。対策箇所の選定に関して、選定委員会の役割は重要。メンバーに基礎自治体を加えて、現場に近い意見を取り入れられるようにすべき。予算の繰り越しが多いが、人命にもかかわる事業になるため、繰り越しを減らしていくことが必要。アウトカム指標については実績も40%を超過しており、もう少し高く設定したほうがよいのではないか。収用可能とする局面をつくるなど、従来より措置を広げることも検討すべきとさせていただきたいと思。

意見についてはいかがでしょうか。

それでは、先ほどの案どおりとさせていただきたいと思。ありがとうございました。