

第17回 官業民営化等WG 議事録（国土交通省ヒアリング）

1. 日時：平成16年10月28日（木）13：30～14：00
2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室
3. 項目：自動車道等の検査
4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議  
鈴木主査、白石委員、安念専門委員、福井専門委員  
国土交通省  
道路局有料道路課 有料道路調整官 中神 陽一  
（以下「中神有料道路調整官」という）  
道路局有料道路課 課長補佐 中田 裕人  
（以下「中田補佐」という）  
自動車交通局総務課 企画室長 坂野 公治  
（以下「坂野企画室長」という）

白石委員 お待たせいたしました。それでは、ただいまから自動車道の検査に関するヒアリングに移らせていただきたいと思います。

こちらが出しております質問についての御見解をまず5、6分程度で御回答いただいた後に、質疑応答をさせていただきたいと思います。よろしく願います。

中神有料道路調整官 国土交通省道路局の有料道路課調整官の中神でございます。よろしく願います。

お手元にヒアリング資料ということでA4横のペーパーを用意しておりますが、もし差し支えなければ時間を若干いただいて、有料道路全体の御紹介をさっとさせていただければと存じますが、よろしいでしょうか。

福井専門委員 それは関係あるんですか。

中神有料道路調整官 工事検査自体の位置付けと申しますか、全体の流れの中でこの辺に位置付けられているということを御理解いただいた方が議論しやすいかという趣旨であります。

福井専門委員 極めて短く願います。

中神有料道路調整官 わかりました。

では、1枚表紙をめくっていただきまして「有料道路制度の目的と性格」ということで書いてございますが、要は有料道路制度自体は公物である道路を本来無料開放の原則で整備するものでありますけれども、有料道路制度というものは例外的に料金を徴収させていただきまして、償還、要するに借金を返した後、本来管理者である国とか地方自治体の方へ帰属するという制度であるということでございます。

それが2ページ目でございます。

もう一枚めくっていただきますと、基本的な概念でありますけれども、天びんがございまして、左側の方に建設費と借入金利息と管理費とございます。要は、これらのかかった費用を、右側にございます利用台数かける通行料金ということで、収入であらばいするような格好で借金を返していくという基本的な制度でございます。下の方には道路事業の中に占める有料道路の割合がどのくらいあるかということをごグラフで書いてございますが、昔は2、3割ということで昭和35年ごろは少なかったのが今は3割、4割と非常に大きなウェートを占める状態になっているということでございます。

その次のページをお開きいただきますと「有料道路の事業主体」ということでございます。一番左側のところに道路公団以下、各有料道路事業の主体がございすけれども、こういったような形で事業自体は多岐にわたっておりますが、基本的には高速国道でございますとか一般有料、都市高速といった真ん中に書いておりますような道路の種類を整備をしているということで、現在1万200キロ弱の道路が供用されているということであります。

冒頭に申し上げましたように、借金を返し終わりますと無料化されて本来の道路管理者のところに戻ってまいりますので、それらの延長が一番右側に書いてございますように今2,000キロ弱ということでございまして、借金を返しますと国とか自治体のところに戻って、それらが管理をするというスキームになっているということでございます。例えば日光のいろは坂とか、そういったような道路がこれに該当するということであります。

次の5ページ目でありますけれども、手続きの流れです。この辺は省略いたしますが、要は道路公団なり各公団が国土交通大臣の指示を受けて、もしくは地方自治体がやる場合は許可を受けてこういった事業を進めるということを書いたわけでございます。

次のページでありますけれども、これは高速自動車国道から一般有料、本四、首都高、阪高、それぞれどんな計画調査からスタートをして、料金徴収が終わって本来管理者に戻るまでどんな流れをたどるのかということをごフロー図にしたものでございます。代表例として6ページ目の一番左側の高速自動車国道で申し上げますと予定路線、これは法律で例えば全国1万1,500キロというようなものが決まっております。徐々に調査の熟度を上げて基本計画、整備計画という格好で、例えばどこにインターをつくるのかとか、どのぐらいの概算事業費がかかるのかといったことを積み上げていきまして、実際に施行命令というところがありますが、これが基本的に建設のトリガーになりまして、大臣から公団への命令が出て、ここから建設が始まるということでございます。

あとは、工事の実際の内容を認可をし、工事の開始をし、下から3つ目になりま

すが、工事の完了、それから検査をしていく。この検査のところは恐らくポイントになるのかと思いますけれども、こういった流れをたどって実際に供用を開始した後、大体今回の法律は、道路4公団の民営化法もできましたけれども、45年くらいをめぐって料金徴収が終わって、国道であれば国の方へ返ってくるということでございます。

その他の事業がございますけれども、7ページ目が首都高、阪高、この辺は時間の関係もあるということでございますので説明を省略させていただきます。

あとは、本来道路管理者に返っていくと申し上げましたが、8ページ目は、ではどこに返っていくのかということを中心にまとめていただいております。道路公団がやっているものは自動車国道と一般国道、都道府県道でございますけれども、それぞれ借金返しが終わりますと高速自動車国道は国道ですので国の方へ、一般国道も当然国といったようなことで、一番右側にごらんいただいたような本来の管理者のところへ戻ってくるというような流れをたどるということでございます。

次のページでありますけれども、実際にどのくらいの検査が行われたかということですが、平成11年度からの直近5か年で整理いたしますと、大体年間60、70件くらいの件数の工事を実施しているということであります。印に書いてございますが、そのうち地方がやるような事業につきましては逐次地方の方へ権限を委譲しまして、そちらの方で実施をしているという状況でございます。

次の10ページ目が、恐らくこのヒアリングでのお答えという格好になるかと思っておりますが、「有料道路の検査について」ということでございます。先ほど来申し上げますように、特措法と呼んでおりますが、道路整備特別措置法に基づいて整備される有料道路、これは基本的には最終的には料金徴収期間が終わりますと本来の道路管理者でございます国とか地方自治体の方に管理が戻ってまいります。そのため、基本的にはでき上がったものに関する検査というのは本来道路管理者の立場としてやらなければいけないのかと思っております、実際の走行性といえますか、通行の安全性の観点だけではなくて、例えばいろいろなネットワークでありますので、他の道路とどういった連携がなされているのかとか、どのような接続がなされているのか、その辺は十分に関係機関とも協議が進んでいるのかとか、あとは地元調整経緯と書いてございますが、実際に長年にわたって建設をしていく過程でいろいろな地元との調整事項が出てまいります。

例えば環境対策もそうでありまして、地方に行きますと農業施設との取り合いをどうするのかとか、JRさんとの調整をどうするのか、そういったいろいろな調整経緯がございますので、そういったものが適切に対応がなされているのかといったような観点で検査を実施しているという状況でございます。したがって、全体の事業の経緯でありますとか、その周辺の道路の状況などをよく把握している認可権者が直接検査をするのが適切かつ効率的ではないかと考えているところでござい

す。

ちなみに、「なお」以下で書いてございますが、この検査自体は国土交通省が直接やる場合については、もちろん他の業務と兼任している職員が出向いて行っていきますので、特に検査に専任する職員を置いているわけではないということでございます。

11 ページ目になりますが、これは関連法令ということで、実際に工事の根拠を参考に列記したものでございます。道路整備特別措置法の 15 条で、工事が完了した場合云々ということございまして、大臣もしくは知事の検査を受けなければいけないということでございます。その検査の一環といえますか、その検査として実際に私ども職員がじかに検査を行っているということでございます。

あとは参考で、最後のページであります。改正後の道路整備特別措置法ということで、これは道路公団の民営化がなされますので、それに伴っていろいろな法の改正がなされております。この中でも 27 条と書いてございますが、基本的には新会社がやる事業についても 45 年後に管理をスタートすることになる本来の道路管理者の検査を受けなければいけないというようなことが定められているという状況でございます。

非常に雑駁な説明で恐縮でございますけれども、有料道路事業全体の概要と検査の位置付けというような形で御報告させていただいたところでございます。以上でございます。

白石委員 ありがとうございます。それでは質疑に移らせていただきたいと思います。

安念専門委員 いろいろ簡潔に御説明いただきましたが、結論は要するに今までどおりだというお答えだと認識してよろしゅうございますか。

中神有料道路調整官 検査自体についてはそのように考えております。

安念専門委員 それで、私ども素人が考えると、検査というのはまさに技術の問題という気がするのですが、10 ページで「当該道路が他の道路との接続や有機的な連携について十分な配慮がなされているかどうか、地元調整経緯を踏まえた環境対策がなされているかどうかなど、道路事業全体の視点に立った検査を実施している」とおっしゃるのですが、このように検査のやや道路そのものの技術的な事項ではないとは言わないけれども、もう少しソーシャルなさまざまなエレメントを加えておられるんだという、その根拠法令はどこにあるんですか。

中神有料道路調整官 その法律の中での根拠ですか。

安念専門委員 つまり、何を検査しろというのは当然法令で決められているんですよ。

中田補佐 検査につきましては資料の一番後ろに関係法令を添付させていただいておりまして、この検査を合格した者について 15 条の 2 というところがござい

ますけれども、まず検査をするというのが 15 条で書いてありまして、その検査をして合格したら供用を開始する。この供用を開始すると管理者の責任が発生し、道路区域のもろもろの規制でありますとか指導、監督、処分、措置命令、公権力行使にかかわる事項がどっと流れてきまして、これにつながるものでございますので、その検査については技術的な話はもちろんのことでありますけれども、例えばその用地の敷地などについて所有権とか使用権がちゃんと設定されているかとか、その工事過程におけるもろもろの経緯について確認するというようなことであります。

安念専門委員 わかりました。それは確かに必要かもしれませんが、そういう全くピュアにテクニカルなものではなくて、ややそういうソーシャルなエレメントも入れて検査をするんだということを法令のどこに書いてあるのでしょうか。つまり、検査のエレメントをどこかに列挙してある法令が当然あるのだらうと思うんですけれども、それは何でしょうか。何とか施行規則だの告示だのというものではないんですか。

福井専門委員 細則の施行令とか、規則とか、告示とかはないのですか。要するに、公的な根拠はこの 15 条の条文だけですか。

中田補佐 施行規則の方で 3 条というものが、参考資料に載っておりませんけれども、検査について道路の構造と……。

福井専門委員 構造と施行方法というのは限定列挙でしょう。今おっしゃったことはどうやって読むのですか。今おっしゃったことは構造と施行方法に何の関係がありますか。

中田補佐 その 3 条自体は構造と施行方法について受けなければならないということであるのですけれども、先ほど申し上げましたが、供用開始ということで管理行為そのものが発生してきますので、違う部分だと御指摘になるかもしれませんが、その部分は行政として合わせて確認しておきたいと思います。

福井専門委員 これは羈束行為だから、15 条の 2 は検査を停止条件として単に供用開始せねばならぬと言っているわけで、検査で何をチェックするかというと、構造と施行方法の 2 つなのだから、構造と施行方法は検査するけれども、それ以外のいわばネットワーク性などについては当然施行命令なり施行認可の段階、要するに計画の段階でちゃんと担保されているという建て前です。だから法律はこういうふうにつくられているわけですね。むしろおっしゃった趣旨だと供用開始の前提としての計画をちゃんとやれということとは言えるかもしれないけれども、検査でそういうことをやるということにはならないですね。

中田補佐 制度的な整理としましては、事業の認可または許可ということを行いますので、そのときにきちんとするということは一つの制度として成り立つ話でございますので今お話のとおりだと思っておりますけれども、実際の行政実務として検査段階できちんとやっているかどうかということは確認する必要があるのではない

かということでやらせていただいております。

福井専門委員 それは技術的にちゃんと施行したかどうかと関係なく、15条の2の供用開始命令、これは国土交通大臣は供用を開始しなければならないという話だから、要するに羈束されているわけですね。大臣自身が供用を開始するんだと宣言する。でも、宣言するからにはネットワーク性とかがちゃんとしているということは当たり前の前提だから、検査ではそれをチェックするという事は想定していないし、またやりようもないではないですか。例えばコンクリートの厚みを検査するとか、舗装の仕方とか、手すりが大丈夫かとか、分離帯が大丈夫かということと、隣とちゃんとつながっているかどうかということは何の関係もないですね。

白石委員 今のことに関連して2点お伺いしたいんですけども、このパワーポイントでお書きいただいている今、議論になっているところですが、当該道路がほかの道路との接続や有機的な連携について十分配慮がなされているかどうかとか、地元調整とか環境対策というものは計画段階で、もしくは施行命令を出す以前の中で議論されてしかるべきものではないか。検査と切り離して考えるべきで、こういうことを十分に踏まえた上で計画決定をして施行命令が出されているのではないか。逆ではないか、検査の段階でこういうことを果たして検査するべきことがタイミングとして妥当なのかどうかということが1点目です。それよりむしろ事前の項目ではないか。

2点目は、構造と施行方法について検査をする上で何かチェックポイントというのでしょうか、多分こういう項目についてクリアをしていればよいというようなものがおありになるのであればお示しいただければと思います。その2点でございます。

中神有料道路調整官 最初の環境とか、そういう問題はいろいろな局面があって、例えば環境アセスメントのときにいろいろな都市計画決定をするときにこれでやればこういうふうの問題ないという部分もございますし、また実際に施工に入ったときに具体的な地元調整をする中で遮音壁を付けるとか付けないとか、防雪林をつくるとか、そういったようないろいろな個別の協議もございますし、それはいろいろなヒアリングとか毎年の予算要求の中での蓄積がございますので、そういったものが適正に予算として執行されているのかということもチェック項目になると理解しております。

それから、構造の部分につきましては道路構造令でありますとか、そういった道路の基本的な構造を定めたものとか、標識令とか、そういったものがございまして、それに合致するかどうかの確認、チェックというものが基本かと思えます。

福井専門委員 技術基準は構造令ですね。

中神有料道路調整官 基本的なものの一つに構造令があると思えます。

福井専門委員 構造令以外に、10ページでお書きになったような地元調整経緯を

踏まえた環境対策、接続や有機的な連携への配慮と、これを具体的に示した公文書は何かありますか。

中神有料道路調整官 これは、一般的にこういった観点からチェックをしているということです。

福井専門委員 担当者がこれを承知していなければチェックのしようがないわけで、現場の担当者にどうやって周知されているのですか。

中神有料道路調整官 これは一般的にこういう観点から道路のインスペクションの常識として、こういった部分の……。

福井専門委員 検査でこれをやるのは常識ですか。法令に書いていないことですよ。それを担当者がやるのは常識とは言えません。法令には書いていないけれどもやれと言うのだったら文書が残っていないとおかしいじゃないですか。

中神有料道路調整官 道路をつくる中で例えば都市計画法でありますとか、いろいろな規則とか、そういったものがございまして。

福井専門委員 要するに、文書はないんですね。今、本邦初演で我々との対応のためにつくられたわけですね。

中神有料道路調整官 基本的な考え方をまとめたという意味では、そういうことになります。

福井専門委員 文書にしたものはあるのかないのか。

安念専門委員 技術者が現場でやるわけでしょう。政策的な判断をなさる皆さんが現場に行くわけではないのだから、当然技術者が見て何をチェックしなければならないかというチェックリストが詳細にあるはずですよ。今おっしゃったような接続だとか環境対策というのも当然、文書になったチェックリストがあると思うのが当然ですね。そのことを申し上げているだけなのですが。

福井専門委員 マニュアルの中に記載はあるのですか。

中神有料道路調整官 ずらっと並べているというわけではありませんが、当然ながら道路をつくる過程において都市計画法でありますとか……。

福井専門委員 端的にお答えください。文書にされて担当者が見られるものが存在しているのかどうかです。

国交省担当官 具体的には認可書の中で例えば接続……。

福井専門委員 違います。工事の検査担当者がこういうことを認識しているということを示す公的な文書を教えてくださいということですよ。

中神有料道路調整官 公的な文書として出しているものは……。

福井専門委員 では、何で、どうやってこういうことをやれということを知っているのですか。

中神有料道路調整官 基本的に道路が完成したときに……。

福井専門委員 基本的にと言うけれども、担当者が知っているかどうかを知りた

いのです。どういうルートで知っているかどうか。

中田補佐 認可書の中に書いてあることについては、担当者が認可内容がどういうものか、それと合っているかどうかという話になりますので、そこは認可書の中に書いてあるということになると思います。

福井専門委員 構造及び施行方法の検査でしょう。普通の法令に忠実な公務員だったらその検査をする人は構造と施行方法だけをやるんじゃないんですか。

白石委員 実際にこれは本省の方よりも検査に当たっていらっしゃる方にどういいう検査をやっていらっしゃるかという情報をお聞きした方がいいのではないかと思います。

中神有料道路調整官 例えば、橋ができたときにきちんとした公費が使われているのかという検査と、有料道路が完成したときに一般の用に適正に供されるかという視点はおのずからレベルが違ってくると思うんです。今、恐らくイメージされているのは、工事の検査が終わって、何区間の盛土工事が無事終わっているとか、ガードレールの工事がちゃんと終わっているとか、橋ができましたとか、そういう工事は当然現場で発注書といいますか、設計書にのっとして数量検査などをかけます。基本的に現場の工事というのは設計からその施行から全部、民間にアウトソーシングされていますから、あとは官側としてやるのはそのチェックだということになります。それは全くそのとおりでありまして、実際に設計書にのっとして確認をするということでもあります。

それで、有料道路の完成検査というのはどちらかという個別のそれぞれの路線で背景があるわけですね。ここの道路は、環境訴訟が過去に起きてそういったところに非常に気を遣ってきた路線であるとかですね。

福井専門委員 わかりました。全部理解した上で申し上げますが、例えば環境施設帯をつくるとか、あるいは防音壁を何メートルにするとかというのはもともと工事の仕様に入っているわけでしょう。構造及び施行方法をチェックしたら自動的にもともと入っていた遮音壁がちゃんとできているかということをチェックすることになるから、純粹に技術的なことではないですかということです。

中神有料道路調整官 それらを包括的に最終確認、検査をするということです。

福井専門委員 要するに、構造及び施行方法以外の概念にわたる検査は何かあるのですかということです。例えば、遮音壁が5メートルしかなかった。それで、実はよく見てみたら施行命令なり施行認可で5メートルと書いてあったけれども、検査官が自らの裁量で、これでは環境は守られないと言って10メートルにする権限があるのかということとも関わります。そういう権限はあるのですか。

ということは、あらかじめ決められた仕様どおりにちゃんと構造と施行方法ができ上がったかどうかのみをチェックすることが必要にして十分な条件だということが、法令上も今、一連のお話からも明らかですね。

中田補佐　そういうことではございませんで、もしそれが法令上それだけで明らかと言ってしまうと、例えば何ら正当な権利も取得せずに工事だけして物だけできている。構造も施行方法も合致しているということで足りてしまうということになってしまいますので。

福井専門委員　検査する人は所有権の関係を検査する専門家ですか。

安念専門委員　技術者が現場がわかるんですか。

福井専門委員　それは施行命令を出した人の法的な権限で調べることであって、この技術的な検査とは何の関係もないですね。

中田補佐　技術の方ももちろん行かれるんですけども、事務の者もついて行きますして。

福井専門委員　ちょっと待ってください。これは法令に基づく運用の話だから、法令の前提に基づいて議論をした方がいいと思います。ここには構造及び施行方法と書いてあるんだから、法的な権原等について云々という話は、それはもちろん認可とか命令の段階ではあり得ても、ここでチェックすることでは法令上はあり得ないですよ。そういう無理な議論はやめた方がいいと思います。

時間もないのでそこはさておくとして、全然今おっしゃっているのは理由はないという結論ですが、その上で更に道路運送法の検査と道路整備特措法の検査、要するに道路運送法 58 条の検査、これも構造及び設備の安全性と書いてあって、この特措法の方も同じように構造及び施行方法ですが、概念的、技術的に何か違いはあるんですか。もともとの問題意識は、これらは兼ねられるのではないですかということですから、何か違うことをやっているのかどうかということについてはどうなのですか。もう環境とか接続のことは言わないでください。技術的な部分だけでお願いします。

中神有料道路調整官　自動車道の方の検査の中身まで詳しく把握していませんので。

福井専門委員　それが論点なのに、前回の経緯を全然お聞きになっていないですか。

坂野企画室長　自動車道に関して言えば前回御説明したとおり、法令に書いてあるとおり工事方法、それから省令で定める安全基準に適合しているかどうかということの検査をするということであります。

福井専門委員　では、技術的中身は同じだと理解していいですね。同じでなかったら、ドライバーにとってもものすごく危ない話になるわけだから。

中神有料道路調整官　例えば、先ほど道路構造令に準拠されているというお話でしたので、道路法に基づいた基本的な構造を守る云々ということであればそこは合致しております。

福井専門委員　当然そうでしょうね。そうだとすれば、百歩譲って環境とか接続

を検査されるのはある意味では法定外でやっていいのかどうかということはあるけれども、それはさておくとしても、仮にやられるにしても、包含されているわけだから、それは余分に付加してオプションでやっているわけです。そうだとすれば、別に兼ねることについて支障があるということにはやはりならないという結論として理解してよろしいわけですね。

中神有料道路調整官 検査する立場として、先ほど来申し上げていますように最後は自分たちで管理する施設ですから、そういった観点から検査をする。

福井専門委員 道路局としては自分たちでやったものは自分たちで管理したいということはあるけれども、ついでに道路運送法の道路を検査してあげるということについては別に技術的に不可能だということはないという理解でいいですね。要するに、たくさんやっている方に合わせて一本化したらどうですか。更に言えば、それを民営化したらどうですかというのがもともとの出発点ですから。

中神有料道路調整官 最後の質問の民営化したらどうかというのは、恐らく……。

福井専門委員 切り離して、第1段階のところの、運送法上の道路も結局兼ねているのであれば、環境をおやりになるのはさておくとしても、兼ねている部分についておやりになることはそれほどの負担ではない。年間1件もないわけだから、そういう理解でいいわけでしょう。

中神有料道路調整官 そこは所管している法律が違うので私どもが言う立場にはないとしか申し上げられないのですけれども。

坂野企画室長 確かに基準自体は自動車道に関しては道路構造令に準拠した省令ですけれども、基準に従って検査をしているということではありますが、他方、自動車道に関しては参入段階から工事施工の認可、それから検査に至るまで一貫して同一の部局が対応する方が申請者、事業者さんにとっては適切ではないかという考え方もあって、私ども自動車交通局の方で所管をしているといったこともございますので、基準が同一だから直ちにその検査の実施を集中させるべきかどうかと、どういった検査体制が効率的かということと一体的に考えていく必要があるのではないかと思います。

福井専門委員 それは前回議論をしたとおり、是非前向きに検討していただけたらと思うのですけれども、残るもう一つは合わせて民営化すると何かまずいのでしょうかという論点です。ここでおっしゃっているのは、環境とか接続にいろいろ気になることがあるから責任を持ちたいとおっしゃるわけですが、それはこの検査とは別の概念だということが今はっきりしたわけだから、それはそれで独自におやりになればいい。だけど、構造令準拠の技術的安全性を備えているかどうかは、まさにそれだけ切り出してだれでも技術的、専門的知識があればできることなのだから、それはそういう専門家に切り出しをやっていただくということもあり得るのではないのでしょうかということです。

中神有料道路調整官 そうしますと、恐らくそのインスペクションのマニュアルをつくらなければいけませんね。

福井専門委員 どうせ検査する人には何らかの意味でマニュアルをつくらないといけないわけですから、同じことです。

中神有料道路調整官 それをアウトソーシングして、その結果を受けて、それをまた精査しなければいけないというのは事実として最終的に確認をしなければいけません。そうなりますと、検査自体を外注をして、またそれにチェックをかけるということが国民の税負担とかいろいろ考えますと、果たして効率的なところに結び付くのかどうか。そこら辺も議論があるかなと。

福井専門委員 これも前回さんざん議論をしたのですが、民間で専門的にやっている方が、規模の利益や範囲の利益を生かしてやれるからより安くできるかもしれない。その効果は小さくないですよという話です。公務員である直接の職員はもっと大事なことに特化していただいた方がよろしいのではないのでしょうかということなんです。

中神有料道路調整官 もちろん何千、何万とマスの的に見て検査業務そのものが市場があればそういうことも可能だと思いますが、効率的に見ても今10年、15年の事業のいろいろな経緯を頭に入れて日ごろ検査だけではなくて国会対応とか地元対応をやっていて……。

福井専門委員 地元対応は関係ないです。それは技術的問題ではないですから。

中神有料道路調整官 そういったものも含めた上で、現地に行って検査をする方が効率的でありますし。

福井専門委員 構造令準拠を検査するのに何で地元とうまくいっているかどうかが関係あるのですか。

中神有料道路調整官 それはまた環境かとおしかりを受けそうなのですから、個々のプロジェクトで……。

福井専門委員 だって、環境対策というのは壁が何メートルかとか、ちゃんと安全に立っていればいいわけでしょう。

中神有料道路調整官 それも重大な項目ではありますが、ワンオブゼムではありません。

白石委員 そろそろお時間がきてしまいましたので、議論し尽くせないところは追加的に意見交換をさせていただきたいと思いますが、この会議の趣旨は民にできることは民にお願いをして、できれば公の方にはより選択と集中といいますか、必要なところに人的資源と力関係とその資金を配分させていただきたいということなのです。今日お出しいただいたペーパーは、要するに端的に言えば民間開放は無理だと。その理由として前段にお書きいただいていることは、本来的な検査以外の部分もすべてとらえて、検査と施工命令以前の部分も全部一緒にしてしまっていて、これ

は本当は公がやるものなのだと無理に理由づけをしているような文章なのです。

是非この会議の趣旨にのっとっていただいて、もう少し検査の部分を民間委託できないかということをお考えいただけないか。こちらがリクエストしました資料に関しても追加的にお出しいただきたいと思いますし、そういうスタンスであるということをお是非御理解いただいた上で共通の土俵に立って議論させていただきたいと思います。できないということからスタートすればお互いにブレーキをかけるような議論になってしまいますので、より政策的な判断が必要なところに注力をしていただきたいという趣旨でございますので、御理解いただけませんか。そういうことで、何かありますか。

安念専門委員 よろしくお願いいたします。

福井専門委員 どうせ設計、施工はほとんど民間任せなわけですから、この部分だっただけしかるべき信頼できる民間に任せて最低限のチェックをするということでも実質支障はないということはよく御存じのはずだと思います。私も工事現場は知っていますから申し上げます。

中神有料道路調整官 逆にそこはすべて民間に出しても、最後の検査のところはやはり納税者の権利を守るためにも官がやるということ。

福井専門委員 効率化して精鋭の組織がやった後、要所要所だけチェックして、それで余った労力は本来の道路建設に邁進していただくというのがより適切な分業関係ではないかという前向きな指摘ですから、是非持ち帰って検討ください。

中神有料道路調整官 御趣旨は理解いたしました。

白石委員 どうもありがとうございました。