

欧米主要国の交通関連公共事業における中長期計画と事業評価制度の現状

国土技術政策総合研究所 正会員 ○藤井 都弥子
 国土技術政策総合研究所 正会員 森田 康夫
 (国研)土木研究所 小林 肇
 (株)三菱総合研究所 正会員 土谷 和之

1. はじめに

国総研では、公共事業評価手法の高度化や改善のため、欧米主要国における公共事業の計画制度や意思決定方法と事業評価との関連性に着目して調査を進めている。現在は、費用便益分析以外の指標も含めた多面的な視点からの評価を実施しているイギリス・アメリカ(州レベルを含む)・フランス・ドイツを対象国に、政策・計画・個別事業の体系、個別事業評価の手続き、予算制度と事業評価の関係、事業進捗管理制度について文献・ヒアリング調査を実施しており、本稿では、各国の交通関連公共事業における中長期計画と予算制度の現状を紹介する。また、事業評価制度の改善の参考となるよう、評価制度の一事例としてドイツの例を紹介する。

2. 各国の長期計画と予算制度との関係

調査対象各国における交通関連公共事業の中長期計画と個別事業の体系を表-1に示した。ここでは、意志決定のレベルを政策(政府の一連の継続的な意志決定を導くもの)、基本計画(政策を詳細に定義し、実行に移すための戦略や具体的な計画)、整備計画(基本計画を詳細なものとし、実行に移すためのプログラム)、個別事業の4つに定義して整理した。

2. 1 イギリス

交通(道路・鉄道・港湾・空港)、情報通信、治水等に関する長期計画として、2010年から財務省により「国家インフラストラクチャー計画」が策定されている。この計画は、全国的なインフラへの投資の姿を表明し、その重要性を説明するために策定されており、5～6年間を対象とする計画であるが、毎年更新される。これに関連して、道路事業については2015～2021年を対象に、Strategic Roadsの整備に関する法案 Infrastructure Bill が議会に提案されているが、Strategic Roadsに投資するための長期的な資金調達及び計画を含む「道路投資戦略」がこの法案の中に組み込まれており、個別ルート単位での費用便益比 B/C は、ここで整理されている。

表-1 欧米主要国における交通関連公共事業の中長期計画と個別事業の体系

意志決定のレベル		米国		英国	仏国	独国	日本
		連邦	州				
政策 (Policy) ※方針と 全体予算	方針・ 期間	MAP-21 陸上交通 授權法	Long Range Plan 長期計画	National Infrastructure Plan 国家インフラストラ クチャー計画	Schema national des infrastructures de transport 交通社会資本整備 計画	Bundesverkehrswe ge plan 2003 連邦交通路 計画2003	社会資本整備重点 計画
	全体 予算						-
基本計画(Plan) ※ネットワーク計画、 事業群		-	TIP 交通改善 プログラム	Road investment Strategy 道路投資戦略	答申Mobilité 21 "pour un schema national de mobilité durable"	Bedarfsplan 需要計画	-
整備計画 (Program) ※優先順位や効果 等		-					-
個別事業 (Project)		-	個別事業	個別事業	個別事業	個別事業 「道路整備計画」	個別事業

キーワード 公共事業、事業評価、交通関連公共事業、中長期計画、予算

連絡先 〒305 茨城県つくば市旭1 国土交通省 国土技術政策総合研究所 TEL: 029-864-4239

2. 2 アメリカ

陸上交通関連の最新の政策は、法律である Moving Ahead for Progress in the 21st Century(MAP-21)にもとづいて規定されている。MAP-21 では、各分野の連邦の予算規模が示されており、主に州の規模等に応じて連邦予算が州等に配分されるが、個別事業の個所付けはされていない。MAP-21 を踏まえて各州が策定する「長期計画」において、今後 20 年間に予定されている個別事業が 5 年程度のサイクルで承認される。さらにこの「長期計画」をふまえて策定される「交通改善プログラム」において、今後 4 年間の優先事業の個所付けと資金計画が策定される。

2. 3 フランス

今後20～30年間の鉄道、港湾、運河、都市公共交通、道路、空港の国の主要プロジェクトが掲載された「交通社会資本整備計画」が2010年に策定された。この計画には、鉄道、港湾、道路等の分野ごとに、個別路線名、推定される事業費、事業の区間長が記載されており、事業の優先順位付けや各年度の予算化も、この個別事業単位で行われる。

2. 4 ドイツ

鉄道・道路・内航水運に関する 10～15 年単位の長期計画である「連邦交通路計画」が連邦交通・建設・都市開発省により策定されており、最新の計画は 2003 年版である（現在 2015 年版を策定中）。「連邦交通路計画」には、分野・優先順位別に主要事業の箇所・概要・事業費が記載されている。この「連邦交通路計画」から事業を抽出する形で、州の意見も踏まえて 5 年ごとに「需要計画」が策定され、個別事業への予算配分の基礎が形作られる。さらに、「需要計画」をもとに毎年度の予算が検討され、年度別の「道路整備計画」が策定される。「道路整備計画」に掲載されている事業の単位は、「連邦交通路計画」に掲載されている事業の単位と同じである。つまり、長期計画レベルと各年度の予算レベルでの個別事業の単位は整合している。

3. ドイツにおける意志決定の手続き

3. 1 計画決定の手続き

「連邦交通路計画」は連邦交通・建設・都市開発省が策定し、内閣が閣議決定するが、省としての方針という位置づけであり拘束力はないとされる。「連邦交通路計画」にもとづく「需要計画」に対し内閣による承認と議会における採決が行われることによって初めて、法的効力が生じる。また、この「需要計画」にもとづいて連邦交通・建設・都市開発省が「道路整備計画」を策定し、財務省の承認を経た後に議会に提出する。

3. 2 事業評価の流れと手続き

「連邦交通路計画」の策定時に、対象となる全事業の評価が実施され、費用便益分析のほか、渋滞緩和、環境負荷軽減、空間整備上の意義等の観点を考慮して 3 段階で優先順位付けされている。この際、連邦交通・建設・都市開発省からコンサルタントに調査業務の発注が行われ、検討にあたり専門家の意見も聴取されるが、今回のヒアリング調査の結果では、策定時に計画をチェックする第三者による委員会はないとのことであった。

「連邦交通路計画」の策定後に、州の意見を聴取して連邦と州で合意を得るための委員会が開催され、「需要計画」が議論される。この委員会で、「連邦交通路計画」における優先順位が変更される場合がある。この委員会の結果をふまえ、「需要計画」に対して内閣による承認と議会における採決が行われる。

なお、今回のヒアリング調査の結果では、着手した事業について、反対運動などによって中止または事業内容が変更されることはあっても、継続の可否を判断するための再評価はルール化されておらず、実施されていないとのことであった。また、事後評価も行われていないとのことであった。

4. おわりに

わが国には「社会資本整備重点計画」があるが、予算や個別事業と直接連動している計画とは言えない。一方、イギリス・アメリカ・フランス・ドイツでは、長期計画の策定から個別事業の予算化に至る手続きが連動しており、長期的・安定的な事業化につながる制度が整備されていると言える。今後も、事業評価制度の改善の参考となるよう、引き続き欧米主要国の事業評価について調査を進めていきたい。