

社会資本整備審議会 道路分科会 第21回事業評価部会

令和3年8月4日

【総務課長】 皆様、大変お待たせいたしました。それでは定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第21回事業評価部会を開催させていただきます。本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を務めさせていただきます道路局総務課長の出口と申します。よろしくお願いいいたします。

本日はウェブ会議ということでございますので、御発言の際はお名前をおっしゃっていただいた上で御発言いただきますよう、よろしくお願いいいたします。また、御発言の際にはマイクのミュートを解除いただきまして、それ以外のときは、恐縮ですが、マイクをミュートにさせていただきますよう、御協力をお願い申し上げます。

また、大変恐縮でございます。道路局長の村山と国道・技術課長の長谷川につきましては、他の公務の関係で、少し遅れての出席とさせていただきますので、御了承いただきますようお願いいたします。

さて、本日の事業評価部会でございますけれども、道路事業の有料投資額の変更に当たりまして、社会資本整備審議会の御意見を承ることにつきまして、国土交通大臣から社会資本整備審議会の会長に諮問が行われております。これに基づきまして、事業評価部会の皆様の御意見を承るというものでございます。

このほか、一体評価の運用の改定等につきましても御報告をさせていただきたいと考えてございます。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項によりまして、公開とさせていただきます。ウェブでの傍聴もできることとなっております。

また、委員の御紹介につきましては委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願います。

なお、本日は羽藤委員におかれましては、所用により御欠席と伺ってございます。

本日御出席いただいております委員の皆様、総勢9名の3分の1以上ということでございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項によります定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の資料の確認でございますけれども、別途お送りさせていただいておりますが、議事次第と委員名簿のほか、資料1から3まで、あとは参考資料1と2がございます。お手元でございますでしょうか。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【石田部会長】 石田でございます。御苦労さまでございます。これより議事を進めさせていただきます。

本日の議事は、先ほど出口総務課長からありましたように、審議事項として、「有料道路事業を活用した道路整備について（一般国道17号新大宮上尾道路（与野～上尾南）」、報告事項として、「有料道路事業を活用した道路整備について（一般国道247号西知多道路（長浦～日長）」及び「一体評価の運用の改定について」でございます。

事務局より資料を説明いただいた後に、委員の皆様の御質問や御意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

まず、審議事項であります有料道路事業を活用した道路整備について、一般国道17号、直轄の国道と有料道路の合併事業でございますけれども、新大宮上尾道路（与野～上尾南）について説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の杓掛でございます。それでは、お手元の資料1に基づいて御説明させていただきます。

1 ページ目を御覧ください。債務の償還方式について御指摘をいただいております。

まず、1点目が最初の丸であります。国土幹線道路部会において昨年9月に取りまとめたいただきました中間取りまとめにおきまして、有利子債務を先に償還し、出資金をその後で償還することによって、全体として利息の発生を抑えて、追加的な料金負担が減少するような対応が必要ではないかという御指摘をいただいております。

そしてほぼ同じ内容の指摘を、2つ目の丸でございますが、会計検査院から今年の4月、2行目になりますけれども、出資者である地方公共団体と調整を図った上で、将来の支払利息の低減を図るよう検討する必要があるという御指摘をいただいております。

これらの指摘を踏まえまして、国から関係地方公共団体の意見を確認しました。その中で、指摘のあったように、債務償還の時期をずらすことによって、将来の支払利息の低減を図っていくことで、新大宮上尾道路について有料道路事業を活用して、整備を促進してほしいという意見が示されましたので、今回有料投資額の拡大を御審議いただくというものでござ

います。

2 ページ目を御覧ください。今回議論の対象となります新大宮上尾道路でございます。首都高の高速埼玉大宮線から北側に延びているところでございます。

3 ページ目を御覧ください。具体的な施行区分でございます。区間によって責任分担を明確化した上でということで、下のところに図が描いてございます。赤で長くくくってあるところは日常的なメンテナンスが必要な舗装ですとか設備工事なので、ここは有料道路事業者が実施するという、それから左側のジャンクション部、ここは与野ジャンクション、既に開通している首都高のジャンクションと接続する部分ですので、その効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施すると既になってございました。

今回、有料投資額が増えるということで、上の四角囲みの最後の黒ポツですが、料金徴収施設が設置される出入口については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施ということで、図には描いてございませんが、この8キロの間で4つのインターが新しくできることになってございます。そこについては効率的な整備を進めるという観点で有料道路事業者がやるということで、有料投資限度額、下のところに赤枠で囲ってございますが、現在、事業許可460億円でございますが、150億円増加させて、有料道路事業を約610億円でやっていこうというものでございます。

ちなみに全体事業費は約2,000億円となっております、その中で有料道路事業と公共事業の役割の分担をしているものでございます。

4 ページ目を御覧ください。関係自治体の主な意見でございます。埼玉県、さいたま市の意見を聞いてございますが、どちらの自治体も、出資金の返済時期を見直すことによって生まれる余力、これを最大限活用して、一日も早い事業進捗を図ってほしいという御意見をいただいております。

またその下、高速道路会社の意向としまして、首都高のほうも御照会のありました件については実施する意向で、一日も早い完成に向け、最大限努力を図ってまいりますという意見をいただいているところでございます。

説明のほうは、簡単になりますが以上でございます。

**【石田部会長】** ありがとうございます。ただいまの御説明に対して、御質問や御意見がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。手を挙げていただくか、あるいは直接御発言いただいても結構です。

**【田村委員】** すみません、田村です。

【石田部会長】 どうぞ。

【田村委員】 唯今、国は、出資者である地方公共団体と調整を図った上で検討するというお話がありました。当該事業において、有料道路事業を活用する際の責任分担や事業プロセスを明確にする取り組みの充実として、特に重要だった点は、地方自治体から十分に意見を聞いたところがポイントなのかどうかという確認です。

【石田部会長】 お答えください。

【高速道路課長】 自治体のほうには、4ページでお示ししたとおり、意見も聞いてございますし、また同意もいただいているところでございます。そのようなプロセスを経て、自治体の確認、了解の確認も取っているという状況でございます。

【田村委員】 有料道路事業を活用する際の事業プロセスとして、たくさんのプロセスがあるじゃないですか。その中で地方自治体の意見を聞くことが特に大事な点なのかという確認の話ですが。質問の意図はわかりますか。

【石田部会長】 すみません、僕はよく分からなかったので、もうちょっと丁寧に説明してくれますか？ 田村先生。

【田村委員】 参考資料2の1ページ目に、一般国道での有料道路事業の活用に際しての取り組みの充実について、書かれています。この中で、首都高整備に出資している地方自治体、埼玉県とかさいたま市、今回、彼らの意向を意向丁寧に聞くところが、有料道路事業の活用にあたっての取り組みの充実を図った点である、という理解で良いのでしょうか。その部分が事業プロセスとして重要なことなのかという質問です。

【高速道路課長】 今回もともと出資金を頂いているのが、埼玉県、さいたま市でございます。その出資金の返済時期を遅らせるということですので、自治体からの意見を聞くのは大事なプロセスの一環だと思っております。その意見をお聞きしたというものでございます。

【田村委員】 すみません、分かりました。確認だけです。どうもありがとうございました。

【原田委員】 原田ですけれども、、ちょっと1ついいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【原田委員】 今の出資金のところ、埼玉県とさいたま市なんだけど、埼玉県は出資金を

県の全体として出していて、ここに使うか、別に使うかと、そういう自由度もあるので、そういうことも含めての確認ということですよ。

【高速道路課長】 はい、そうです。

【原田委員】 今日の資料の中の出資金というのが、どの人がどの範囲に出していて、その上でどういう判断をしてこれをいいと言ったかという感じのことが、もう一つ説明が抜けているような気がしたので、ちょっと発言してみました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

手を挙げておられますけれども、太田先生と田島先生、準備できましたら御発言お願いします。太田先生、いかがでしょうか。

【太田委員】 太田でございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 今回の方式は一種の工夫なので、大変結構なことで、これで進めていただきたいと思います。今回、埼玉県ということで先ほど原田先生のほうからもありましたけれども、ほかにも案件があるのではないかということですが、それは確認済みであり、この優先順位が一番高いということで、大臣からの諮問についてもこの部分になったと理解しています。

それで、後々このような可能性がもっとほかにもたくさんあるのかどうかです。東京都のほうはもうこの措置が終わっているので、そうするとあまり場所がないような気もするものが1つです。

もう一点は、参考資料2の3ページのところに書いてあるのですが、要はNEXCOの全国路線網に係る出資金の扱いについて、今後検討した場合に、全国で同じように投資余力が出るという話になってきますと、どこの部分から手をつけるかということが、事業評価で重要なポイントになってくると思いますので、その点について準備をする必要があると思います。

以上です。

【石田部会長】 じゃ、お答えいただけますか。

【高速道路課長】 御指摘ありがとうございます。他の出資している自治体もございまして、今、太田先生が言われたとおり、東京都は日本橋の地下化事業でその分を活用しているというものでございます。基本的には首都高の出資金に関する話ですので、埼玉県ですと大

体この新大宮上尾道路のところが一番だというようなことで、先ほど来お話しさせていただいたとおりでございます。

あと、幾つか話がまとまったところがありまして、個別の事業に対して御要望いただいておりますが、まだ決めかねているところもありますので、そういったところはまた今後、自治体のほうで意見がまとまりましたら対応していきたいと思っています。

また、太田先生が後半で言われましたNEXCOでございますが、NEXCOのほうはまさにいろんな需要がまだまだたくさんあります。4車化の需要であったり、あるいは交通安全であったり、機能強化であったり。そうした中で、まだその出資金を動かしたときに何に充てるかというのがまとまっていないので、今後整理できてきた段階で、またこれについても考えていきたい、御審議いただきたい、そういうふうに思っています。

以上でございます。

【石田部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、田島先生、どうぞ。

【田島委員】 ありがとうございます。今の太田先生とほぼ同じ内容でしたので大丈夫です。申し訳ないです。

【石田部会長】 ありがとうございます。鈴木先生。

【鈴木委員】 今回、新しい方式というか、ちょっと別の方式で整備を進めるということになったんですが、この先に整備をする区間に対して、何か制約条件とか、それは発生しないわけですよね。次どのように整備するかというのが、何かある程度影響するということは、特にないんですよね。

【高速道路課長】 これによって特に何か制約が出るということはありません。

【鈴木委員】 そうですよね。ですから、今後もやりやすい方法で整備が進められるということですよね。

【高速道路課長】 はい。返す順番を変えるということですので、その辺は大丈夫でございます。

【鈴木委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 ほかにございますか。

これは審議事項ですので、それでは、この事業の有料道路の枠組みの変更については、この原案のとおり承認するということにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますよね。ありがとうございます。

審議事項は以上でございます。

続いて、報告事項である「有料道路事業を活用した道路整備について（一般国道247号西知多道路（長浦～日長）」及び「一体評価の運用の改定について」、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 引き続き、今度は資料2を御覧ください。

1ページ目に書いてございますが、2ページ目に図面が出ているかと思えます。こちらのほうが分かりやすいので、こちらを使いながら説明させていただきたいと思えます。2ページ目に旗揚げが出てございます。赤く旗揚げしてあるところで、四角く囲ってございます。今回対象区間と書いてあるところでございます。

長浦ジャンクションから日長インターチェンジの延長1キロのところ、ここが今、国が権限代行で事業をしているところでございます。ここを含めた南側、長浦ジャンクションから日長インターを通して、常滑ジャンクションまで、赤い旗上げがかかっているところですが、この全長9キロのところ有料道路事業を導入していきたいと愛知県が申し出ておまして、この有料を入れることによって事業を加速させたいということでございます。

この2ページ目の上のほうに、リニア中央新幹線という赤点線が書いてございますが、こちらは2027年に開通する予定ということで、そういったのも見越して、この中心地から中部国際空港、そこへのアクセス強化、これを早く進めたいということでございます。

こういう意向を踏まえて、1ページ目にお戻りください。1ページ目の3つ目の白丸でございます。愛知県道路公社による有料道路事業の導入に向けた手続きが現在進められているところでございます。本来であれば、県の道路公社による有料道路事業の導入のため、この国の審議会で取り扱うものではないのですが、冒頭申したとおり、この長浦ジャンクションから日長インターについては、今権限代行であります直轄事業をしているため、この1キロの区間がそういう変化があるということで、新規採択事業を審議いただいた事業評価部に御報告するというものでございます。

1ページ目の一番下、有料道路事業の導入・変更関係ということで、現在国が直轄で権限代行しています1キロ区間、長浦ジャンクションから日長インターチェンジについて、有料道路事業の新規導入という内容でございます。

では、具体的にどういう有料道路事業になっていくかということで、3ページ目を御覧ください。有料投資額としまして、償還期間は60年、それから料金水準としまして、普通車で書いてございますが、今回この直轄で事業をしている長浦ジャンクションから日長イン

ターチェンジまでの1キロについては50円という料金水準で収入等を計算しまして、一番下でございますが、有料投資額として約40億円出てくるということでございます。

具体的な施行区分でございますが、4ページ目を御覧ください。4ページ目の下でございます。左側の部分が公共事業、国が事業をしているところ、右側の部分が愛知県が事業をしているところでございます。この両方にまたがりまして、舗装あるいは設備という、日常的なメンテナンスが必要な部分については有料道路事業者が実施するというところで、国の区間につきましては約40億円、愛知県の区間につきましては約180億円の有料道路事業を入れると、全体で220億円というものになってございます。そのような形で、今後この事業を進めていきたいということでございます。

御報告は以上になります。

【石田部会長】 続いてお願いします。

【評価室長】 評価室長の手塚でございます。続きまして、資料3で、一体評価の運用の改定について御報告させていただきます。

上の柱書きに書いてございますけれども、一体評価につきましては、平成23年度に東日本大震災の復興の関係で、複数事業の新規事業化をする際にまとめて評価を行うということで取組を開始してございます。

そのときの枠組みが左下のようになりますけれども、例えばジャンクション間で一体的に評価するとした場合は、未供用区間、事業化がまだされていない、あるいは調査中の区間を対象として、開通区間ごとに50年間ということ便益を算定していたということでございます。

ただ他方、これまでに事後評価の中で、既に複数の開通済区間を一体的に評価した事例なども蓄積されておりますし、また供用済区間で5年ごとの点検なども行っていて、更新費用の知見なども蓄積されてきているということでございます。さらには新規事業採択時評価だけではなくて、再評価あるいは事後評価で、供用済の区間を含めてネットワーク全体の評価を行いたい、そういったニーズもあるということでございます。

こうしたことを踏まえまして、図の右下のほうになりますけれども、ネットワークの開通済区間も含めて全体を評価するような形に、今回一体評価の運用を改定したいと思っております。

その際さらに、今までは事業区間単位ごとに開通した年から50年間ということ、お尻が合っていなかったということもありますけれども、今後は一番新しい開通区間から50



年後でネットワーク全体の評価時期を合わせて、これをもっていろいろなネットワークの評価に活用できるようにしてまいりたいということでございます。

以上、御報告でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの2つの御報告について、何か御質問とか御意見がありましたらお願いしたいと思います。

小池先生、手を挙げられていますよね。

【小池委員】 神戸大学の小池です。よろしく申し上げます。2点、御説明いただいた件です。

1点目、有料道路とか、日本でもこの道路のように公社がやっているもの、それからこの隣はコンセッションですし、道路会社がやっているもの、いろんなものが最近混在しているんです。1つの道路のプライシングも柔軟になってきていて、ネットワーク効果もある。だから料金を高くしたらメンテナンスフィーは抑えられるかも分からないし、その効果はほかの道路にも波及する。

こういったことに対して、今までのような公社なんかは特にそうなんです、償還主義を貫いているとなかなかうまくいかないと思うんです。社会的に最適なプライシングと、それから長期的なメンテナンスフィーも含めた最適化というのを一度どこかで議論しないと、従来からの制度を継ぎ足し、継ぎ足しでくると、何か非常に説明がつかなくなるようなおそれがあるので、一度総点検を僕はしないといけないかなと、このプライシングとかに関しては思います。

それと同時に、一体評価の件もそうなんです、外国の事例を見ても、ある道路に対してこんな区間ごとに分割してB/Cを出しているなんていうことは、実はほとんど聞いたことがないんです。

これも含めて実は、20年もたっているB/Cマニュアル、それから運用、それからそのB/Cに対するユーザーの意識というのも、もう一度全てちょっと点検してみないと、我々が今までやってきたから正しかったと思ってきたことが、そろそろ制度が古くなっている可能性がある。いま一度この費用便益分析の件、あるいは道路行政全般に関して、総点検する時期に来ているんじゃないかなというふうに思いますので、一度お考えいただければ非常に助かります。コメントです。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

次に手を挙げられているのは、太田先生と竹内先生が挙げられておりますので、その順でお願いしたいと思います。太田先生、大丈夫ですか。

【太田委員】 1つ目の西知多道路の件につきましては、国土幹線道路部会の議論でも、受益者負担ということを経験として今後も整備を考えるべきであり、なるべく有料道路にして利用者に負担をいただくことはよいことなので、今後もさらに広がっていけばよいと思います。

後半のほうは、本当によく工夫していただいてこのように変えたということは大変すばらしいことだと思っています。先ほど小池先生からもコメントがありましたけれども、そもそもピースミールに分割してB/Cを計算しなければならない方式というのは、これはもう日本独特のといえますか、予算の縛りがあるからこのようにせざるを得なかったわけです。

その一方で、本来のプロジェクト評価というのは、そのプロジェクト全体を一体として実施すべきかどうかを評価するべきですので、このように運用改善していただくのは大変結構だと思っています。

また、既供用の部分につきましては、更新投資とか大規模更新の修繕費用等も含んで評価するということになると思いますので、この方向でぜひ進めていただきたいと思います。

本来の費用便益分析では、これからどのように資源を使うかということ、我々世代が持っている、あるいは我々のちょっと後ろの世代が持っている資源をどのように使うかということで事業の有効性を評価するという考え方なので、過去分についてはまったく考慮しないというのがもともとの考え方でした。しかし、ネットワークを拡充してきて、過去の投資で降り積もった道路資産をどのように捉えるかという部分も重要であるので、今回の一体的な評価への変更というのは大変結構なことだと思います。そのように考えますので、今後これをより拡充して、より信頼性を高めていき、国民の皆さん、利用者の皆さんに、より理解していただけるようなものにしていかなければならないと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

お待たせしました。竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 竹内です。御説明ありがとうございました。ちょうどまさに今この画面上に出ているところなんですけれども、もちろん私は一体評価についてはそうあるべきだと思っていますし、細切れにやってもあまり意味がないと思っています。

それで、一体化を進めることを前提としてなんですけれども、表の現在と改定後の評価区間の考え方というところです。適切なネットワーク区間を設定といったときに、分からなかったのは、「適切な」というのは一体どういう客観的な基準を持ってそれを決められるのかということです。この点が課題ではないかと思っています。

例えば経済学の世界だと2つの市場を分けるときは、需要の交差価格弾力性を調べればすぐ話がつくんですけれども、道路ではそのようなことは単純にできることでもないですし、そうであれば、例えば同じ名前の道路だったら、その区間の起終点で評価するというのも手かもしれません。また、極端なことを言うと、もう日本全国だってある意味一体と言えれば一体かもしれません。

ですから、この「適切な」というの言葉がそのままだと恣意的になっちゃう危険性があると思いますので、その点何らかの基準があるのかなのか、もしもなければ、その点について今後議論する必要があるのではないかというところが私からの質問あるいは意見です。

以上です。

【石田部会長】 何かありますか。レスポンスありましたらどうぞ。

【高速道路課長】 高速道路課長でございますが、まず最初、小池先生から御指摘いただいた件、ありがとうございます。いろいろ抜本的な見直しという御指摘をいただきまして、実はちょうど本日なんですけど、国土幹線道路部会で御審議いただいた中間答申というのを発表させていただいてございます。その中で維持管理、修繕、更新、進化、そういったのは財源が必要で、それに関して利用者負担の原則等、3つの理念等の下にいろいろな御示唆をいただいております。そういったのも踏まえながら、今後対応していきたいというふうに思っております。

【評価室長】 評価室長でございます。まず小池先生、コメントありがとうございました。まさに御指摘のとおり、今の3便益というものを中心に、20年ぐらい事業評価を運営してまいったんですけど、その中でいろいろな課題が生じているということがありまして、それを今回、一旦ちょっと腰を落ち着けてきちんと捉えて、もちろん先生方のお力もお借りしながら、どういうふうに改善していったらいいかというのを、道路局長からの指示もありまして、まだ我々も検討し始めているところでございますので、またいろいろ御相談させていただければと思っております。よろしく願いいたします。

【石田部会長】 田島先生と鈴木先生が手を挙げられていますが、どちらからでも結構です。

【田島委員】 今回のコメントに直接ちょっと付け足す程度なので。ごめんなさい。

【石田部会長】 そうですか。お願いします。

【田島委員】 一体評価の先ほどの図で出ていたものですがけれども、こちらも私も議論に加わせていただいて、大本の考え方は一体評価になるということによいと思うんですが、今回改めて説明を伺って、注意が必要だなと思ったこととして、改定後のほうです。

新たなところを供用すると、何かこの図を見る限りでは、自動的に最初に供用されたところも、その時点からまた50年後まで供用する。ネットワークとして維持するということをつつと、自動的にそういうネットワーク計画なんだというふうに見えるような形になってしまうおそれがあるなと思っておりまして、ですので、この新しい区間が開通するたびに、この適切なネットワーク区間が設定されているのだということ、都度確認する必要があるということ、を改めて申し上げたい。

特に廃止する区間というのも、当然今回の日本橋の区間もそうですけれども、長く使っているうちにはそういったところも出てくるわけで、それもきちんと反映していくと。この図にはちょっと漏れているところですが、そういったことが想定される場合には、それを適切に外していくことが必要だということだけ、改めて申し上げておきたいと思います。ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

鈴木先生、どうぞ。

【鈴木委員】 御説明ありがとうございます。一体評価のほうなんですけど、こういうふうに計算を変えたのは私はいいかないかなと思っていまして、ただ今までもずっと議論がありましたし、ちょっと小池先生がおっしゃっていたことかもしれませんが、やっぱりこの費用便益分析だけで道路の価値というのを評価できないので、今までもいろいろなほかの評価についても書いていただいていたと思うんですが、この位置づけというんですか、何かもう、もちろんほかのところに対外的に説明するのにこのB/Cが必要なので、B/Cをよりよく計算できる方法を考えていくのも一つなんですけど、それ以外に道路の価値というのをどうやって示していくかということも、これまでも検討していただいていると思いますが、引き続き検討していただくのがいいのかなというふうに思いました。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【評価室長】 すみません、先ほどの竹内先生と、あとは田島先生から、一体評価の評価

期間についての御指摘がございましたので、併せて御回答させていただきます。

この資料上は、現在の評価方法で、ジャンクションやバイパス起終点を基本と書いてございますけれども、実際に出している通知の中では、これによらない場合は、それぞれ例えば新規事業採択時評価であれば、この評価部会の下部組織で地方の小委員会というものがございまして。また再評価でありましたら、それぞれにまた事業評価監視委員会というものがございまして。こちらの有識者委員会にお諮りして、例えばジャンクションを超えた複数のジャンクションを単位にするですとか、そういった運用も既に行われてございます。

そういったことを踏まえて、このジャンクションを基本というのが少しミスリーディングだなということで、今回「適切なネットワーク区間を設定」という形に、実運用上はあまり変わらないんですけれども、表現上変えさせていただいたということになります。

ただその区間がちゃんと適切かどうかという点については、これまで以上にきちんとそれぞれの有識者の先生方に御相談しながら、また、あとはこれまでの事例も踏まえて、ある程度指針的なものといいますか、そういったものを本省から出せるように、その辺これからちょっと検討させていただきたいと思っております。

それからあと、鈴木先生のほうからは、B/Cだけでなくという御指摘もありがとうございます。当然我々は今まで総合評価ということで、B/Cだけで測れないものがあるんだということで進めてまいりました。今回B/Cの一体評価の運用を変えるわけですが、引き続きそこで捉えられない、B/Cだけではない、定量化、あるいは貨幣換算されていないものでも、便益として計上できるんじゃないかということがありますので、そういったところの研究は、今後とも引き続きしてまいりたいと考えております。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【原田委員】 よろしいでしょうか。

【石田部会長】 原田先生、どうぞ。

【原田委員】 原田ですけれども、今さらに追加で、何かどこかの評価区間を評価するのに適切な区間を決めてやっている、その都度評価するという形で説明があったんですけれども、そのやり方だと、ちょっと何か信頼性が薄いなという感じもするので、もともと適切なネットワークとして一体的に見るべき区間、一体的に評価すべき区間というのを、全体で何らかの形で先に決めてあって、それに従ってこれからやりますと、僕の意見としてはそのほうが望ましいと思います。

その都度適切かどうかを順次判断して、あるときはジャンクションを超える、あるときは

ジャンクションを超えないで、その時々判断が同じとは言えないみたいなことになると、ちょっと何か、僕はそこは信頼性が落ちるんじゃないかなというふうには思います。だから僕の意見としては、その区間をあらかじめ全体のネットワークの中で、ここここは一体的に評価するというのを示すほうがいいかなというのが、一応意見であります。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

【評価室長】 ありがとうございます。御指摘を踏まえまして、その点もう少し、客観的にやっているんだというのが分かるような形で検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【石田部会長】 小池先生、どうぞ。

【小池委員】 原田先生の意見を聞いてなんですけれども、本来国土計画とか国土政策みたいなものがあって、そこには、人がこういうふうに道路を利用して交流するという前提があるんです。それを達成するためのネットワークをやるか、やらないかという視点が本来あって、そこから評価なんです。

だからやっぱりそれなしにやると、皆さん御指摘のとおり、いや、恣意的にやっているんじゃないとか、その場限りの判断をしているんじゃないかということになりかねないんです。やはりもう一度ここで原点に戻って、国策として道路はどうあるべきかの議論から、道路の在り方、そしてこの評価のスケールというのを決めないと、何ともならないんです。ジャンクションというのは何か僕もよく分からないし。

だからそこをちゃんと議論してルールを決めておかないと、後で客観性も薄れるということになりかねないので、ぜひそこをしっかりと議論していただいて、いや、道路はちゃんとできたけど病院に行けないとか、交通として成立しないような道路を一生懸命やっても仕方がないので、やはり何か上位計画からちゃんと下ろしたようなプロセスを、今後つくっていったほうが僕はいいと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

最後にちょっとだけいいですか。先ほど高速道路課長からありましたように、国幹部会の答申の中間取りまとめが今日？

【高速道路課長】 本日はです。

【石田部会長】 本日公表されまして、その中でも、評価の在り方とかネットワークの在

り方とか、あるいは御負担の在り方とかということがいっぱい議論されていて、大事な議論がなされたわけでありましてけれども、それをどう具体的に展開していくかというのが、今日まさに表れた形ですよ。

小池先生がおっしゃるように、全てを一から全部やり直すというのはなかなか大変でしょうけれど、例えば国土幹線道路部会とこの事業評価部会の連携性とか連結性をさらに高めて、いい判断、誰からも真つ当な判断だよ、真つ当な評価だよ、ということ積み重ねていく、そこに向けていろいろ考えていく、努力していくということが極めて大事でございます。そういう観点から、今日の議論は私は非常に面白かったです。感想でございます。

この2件は報告事項でございますので、いただいた御意見とか御注意はそれぞれの関係部局にお伝えしていただいて、よりよくしていただく、そういう扱いにさせていただければと思います。

本日予定された議事は以上でございますが、よろしいですか。

それでは、今日の部会の性質に関わるものでありますけれども、部会による議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により、分科会長が適当と認めるときは分科会の議決とすることができます。本日の議決は、分科会長として、これを適当と認め、分科会の議決とさせていただき、分科会から社会資本整備審議会への報告、社会資本整備審議会から大臣への答申の進めさせていただきます。

それでは、議事進行を事務局へお返ししますけれども、局長、せっかくいらしたので、一言二言。

**【道路局長】** すみません、遅れてきたので御挨拶が最後になりますけれども、7月から道路局長になりました村山と申します。どうぞよろしくお願いたします。

今日、先生方からの御意見を聞いて、道路の計画というのと有料道路制度というのと、事業評価がそれぞれリンクをしていて、それぞれ重要な要素になっているんだけど、四全総以来、いろんな積み重ねで来ているひずみが表れてきているのも事実かなと思います。

例えば評価区間についても、北海道の足寄一陸別というところを、10年以上工事を止めていたんですが、それをまた再起動させたんですけども、10年ぐらい前は要らないと言われて止めていたけれども、やっぱり一部分だけ止めるのはおかしいだろうという話になって再起動しているわけでありまして。国土計画上は、必要だということで決まっています、それがピース、ピースになって、ばらばらになって、要らないというような評価に一時期なったわけです。

例えばいろんなところで有料道路のいろんなタイプが出ていますけれども、それも15年前民営化したときのひずみが出てきて、日本が将来に向けてお金がだんだんなくなってくる中、受益者の負担というのをもう一回考え直そうという動きになってきているんだろうと思います。

いろんな課題点がだんだん明らかになってきているところもあるので、この事業評価部会の先生方には主に評価の関係のところから貴重な意見を引き続きいただければと思っております。本日は本当にためになる御意見をいただきましてありがとうございました。

以上です。

【石田部会長】      ありがとうございました。

【総務課長】      それでは、活発な御議論いただきましてありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます。御確認をいただいた上で公開したいというふうに思っております。また、近日中に速報版ということで、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表したいと考えてございます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —