

社会資本整備審議会 道路分科会 第14回事業評価部会

平成28年12月16日

【藤井総務課長】 それでは、少し早いですが、おそろいのようなので始めさせていただきます。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

ただいまより、社会資本整備審議会道路分科会第14回事業評価部会を開催させていただきます。

まず、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【石川道路局長】 おはようございます。道路局長の石川でございます。本日は、石田部会長をはじめ、年末大変お忙しいところを委員の皆様方、早朝よりお集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。また、常日ごろから道路行政の推進や事業評価部会の審議に当たりまして、さまざまな視点でご指導をいただいておりますこと、この場をお借りしまして、改めて御礼を申し上げる次第でございます。

さて、国土交通省では、本年を「生産性革命元年」と位置づけまして、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用に取り組んでいるところでございます。本年4月にスタートいたしました首都圏の高速道路の新たな料金体系、これもその一環でございます。このたびは、首都圏に続きまして、近畿圏においてもこの生産性向上に貢献するための料金体系の検討をしてきたところでございます。

本日の部会におきましては、本日公表の近畿圏の新たな高速道路料金の具体方針の案を受けて、淀川左岸線延伸部や大阪湾岸道路の西伸部などの路線について、有料道路事業の実施内容などをご審議いただくこととしております。

また、昨年12月の部会でご議論をいただきました今後の事業評価の検討の方向性を踏まえまして、効果的・効率的な再評価手法など、今後の道路の事業評価手法についてもあわせてご審議をいただくこととしております。

限られた時間ではございますけれども、忌憚のないご意見を賜りたいと考えておりますので、本日、どうぞよろしく願いいたします。

【藤井総務課長】 ありがとうございます。

本日の部会でございますが、有料道路事業におけます来年度予算に向けた新規事業採択時評価及び事業主体・施行区分について、社会資本整備審議会のご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会長に諮問が行われ、これに基づき、事業評価部会の意見を承るものでございます。また、道路の事業評価手法についてのご審議をお願いいたします。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。配席図、次第、委員名簿、それとA4の資料が1つ、資料1、それと資料2、A3の資料でございます。あと参考資料が1から3まででございます。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則により公開といたしております。

本日は、原田昇委員におかれましては、所用によりご欠席でございます。

ご出席いただいております委員の方8名のうち7名ということで、規則による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りは冒頭のみということですので、ご協力をお願いいたします。

なお、道路局長の石川におきましては、所用により審議の途中で退席をさせていただきますので、あらかじめご了承くださいませようをお願いいたします。

それでは、議事の進行を石田部会長をお願いしたいと思います。

**【石田部会長】** おはようございます。それでは、これより議事を進めさせていただきますと思います。

本日の審議事項でございますけれども、「平成29年度予算に向けた新規事業採択時評価等（有料道路事業）について」でございます。それと、「道路の事業評価手法について」の2点でございます。別々にやっていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

まず、最初の新規事業採択時評価について、事務局より説明をお願いしたいと思います。ご意見、ご質問はその後お願いしたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

**【伊勢田高速道路課長】** 高速道路課長の伊勢田でございます。お手元の資料1をごらんください。2ページ目をお願いします。本日の審議内容でございます。3つの路線のご審議をお願いいたします。淀川左岸線は全体評価と有料道路事業の評価。大阪湾岸道路と新大宮上尾道路は有料事業のご審議をお願いいたします。

4ページをお開きください。首都圏の料金は、今年4月に新たな料金制へ移行いたしました。近畿圏の新料金は、来年度の移行に向けて今年の春から検討を進めてきており、本日、その具体方針の案を公表したところでございます。本日ご審議いただく有料事業費の根拠となる料金制度ですので、ご審議に先立ちご説明を申し上げます。

お手元に別途、今お配りいたしております地元団体からの提案書をごらんください。A

4縦になっているものでございますけれども、よろしいでしょうか。国土交通省では新たな料金の検討に当たりまして、地元自治体とこの半年間丁寧にやりとりを、対話を重ねてまいりました。自治体の基本のご希望をお聞きした結果を今年9月に国の方針として公表いたしました。自治体では、10月から11月にかけて、地方議会の方々のご意見も受けて、お手元の提案書、5団体連名の提案書をまとめられ、去る12月1日に国土交通省に提出を受けているところでございます。

この資料の中の添付されている参考資料をごらんください。後ろのほうにカラーコピーがついているかと思いますが、その参考資料の2ページ目にありますように、5団体のご希望といたしましては、料金水準の統一、4ページ目にありますように、総事業費の5割を有料事業、つまり、料金での受益者負担で確保したい。その結果、7ページ目にありますように、阪神高速道路の新料金は追加的な料金水準としたいとのご提案を受けております。

資料1のほうにお戻りください。資料1の4ページ目でございます。国土交通省は、この5自治体連名のご提案を受けとめ、資料1の5ページ目、6ページ目にありますように、料金水準を統一すること。また、8ページ目にありますように、追加的な料金水準を阪神高速道路の新料金とすることを具体的の方針といたしまして、本日公表したところでございます。この新たな料金制を前提に、9ページ目からの審議事項を説明申し上げます。

10ページ目をお開きください。今回の審議対象でございます。まず、淀川左岸線は、全体事業費4,000億円のうち2,200億円を有料道路事業で負担できると考えております。湾岸道路西伸部は、全体事業費5,000億円のうち2,500億円を有料事業で負担できると考えております。新大宮上尾道路は、全体事業費2,000億円のうち450億円を有料事業で負担できると考えております。

それでは、個別具体の説明を申し上げます。

11ページ目をお開きください。まず、淀川左岸線延伸部の全体事業の評価でございます。左側の上の地図をごらんください。この地図にありますように、当該区間は大阪の都市再生環状道路の最後に残っている西区りんくう区間でございます。全体の延長が8.7キロ、経過交通量は日当たり4万500台と見ております。この道路が完成しますれば、大阪の環状道路が完成することになりますので、右側に整備効果を記載しておりますけれども、交通円滑化による都心部の活性化、臨海部と内陸部のネットワーク連携による強化、定時性確保による観光産業の活性化などの効果を実現できると考えております。

次の12ページにありますように、この当該区間、約6キロのシールドトンネルで結ぶトンネルで直結する道路ということで計画となっております、事業費が多額になっている関係から、11ページ目の右下に費用便益分析をしたところ、B/Cは1.04というふうに算出しております。

13ページ目をごらんください。続きまして、有料事業の評価でございます。13ページ目の地図は、高速道路の会社別のネットワークの地図であります。今回の対象区間は阪神高速道路のネットワークとNEXCO西日本、青色のところでございますけれども、青色のNEXCO西日本のネットワークを連結する区間でございます。

14ページ目をお願いします。当該道路は、阪神会社及び西日本会社が管理しているネットワークと一体的となって効率的な事業実施が可能であること。また、次の15ページ目にありますように、阪神会社及び西日本会社から有料投資を行い実施するという意向が示されているということから、阪神会社及び西日本会社を有料道路事業主体とすることが適切であると考えております。

16ページ目をお願いします。投資意向のある両高速道路会社への程度の事業費が投資できるかという問い合わせをしたところ、先ほどご説明申し上げました新たな料金体系を前提として計算した結果、阪神会社から1,600億円、西日本会社から600億円の投資が可能であるとの報告を受けております。国土交通省で内容を精査したところ、その投資額は適切であるというふうに考えております。

17ページ目をお願いします。その施行区分でございますが、阪神高速道路と接続する部分を阪神会社の施行、第二京阪道路と接続する部分を西日本会社が施行することが適切であるというふうに考えております。

18ページ目をお願いします。次に、湾岸道路西伸部でございます。地図にありますように、湾岸道路西伸部は阪神高速湾岸線の最終的な区間でございます。

19ページ目をお願いします。下にあるとおり、阪神会社から投資する意向が示され、また、阪神高速湾岸線の一部を形成する道路であることから、当該区間の事業主体として阪神会社を有料事業主体とすることが適切であると考えております。

20ページ目をお願いします。淀川左岸線と同様に新料金体系を前提に計算したところ、阪神会社から2,500億円の投資が可能であると報告を受けており、国土交通省として適切であると考えております。

21ページ目をごらんください。施行区分としましては、中ほどに海上部と書いてある

ところですが、こちらに2本の長大橋梁の区間がございます。この2本の長大橋梁の区間に多くの有料事業費を投入することが適切であると考えております。

22ページをごらんください。最後に新大宮上尾道路についてでございます。新大宮上尾道路は、地図にありますように、首都高速道路大宮線の先線となる道路でございます。

23ページ目をごらんください。新大宮上尾道路は大宮線の先線であること及び、下に記載しておりますけれども、首都会社から有料道路事業で実施する意向があるということが示されていることから、首都会社が有料道路事業として適切であるというふうに考えております。

24ページ目をお願いします。その投資可能額について、首都会社から450億円が投資可能と報告を受けており、適切であると考えております。

25ページ目をお願いします。既に開通している大宮線に接続する区間に有料事業を投資することの施行区分が最も適切であるというふうに考えております。

以上が説明でございます。

**【石田部会長】** ありがとうございます。

今、ご説明いただいた内容について、ご質問、あるいはご意見をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

**【羽藤委員】** どうもご説明ありがとうございました。質問が2点あります。1点目は、一般国道1号の淀川左岸線延伸ですけれども、効果がある道路のようにお見受けしますが、B/Cだけ見ますと非常に低い値になっておりまして、おそらく工費のほうが工事の関係でかさむのかなと推測しますが、工費を落としていく必要があるかと思えます。そういった工夫については、複合的な事業主体でやっていくということになりますので、どういう工夫をお考えかということが1点。

もう1点は、これは両方の事業にかかわりますが、橋梁・土工・トンネル工事と舗装・設備工事、用地で、それぞれ実施主体が国であるとか、それから阪神高速さんであるとか、NEXCOさんであるというふうに、1つの区間で上と下が違うというようなところがあるわけですが、実際、例えば災害みたいなものが起こったときに、それぞれの構造物の情報のやりとりみたいなことをあらかじめ共有しておくとか、やりとりがうまくいくように用意しておく必要があるかと思えます。共有化といったようなところで何か、従前から多分取り組まれているとは思いますが、かなり複合的という印象を持ったので、蓄積もあろうかと思えますが、どういった対処を考えておられるのか。この2点をお聞かせいた

だければと思いました。

【石田部会長】 はい。お願いします。

【伊勢田高速道路課長】 まず、左岸線の事業費でございます。お手元の資料の12ページ目をごらんください。右下に縦断図と横断図をお出ししておりますが、右側のほうから、橋梁がございまして、橋梁から地下に入っていく、そういう構造を計画しております。この橋梁の部分を西日本会社で、地下トンネルの部分を直轄・整備局と阪神高速の合併施行という形で施行区分を想定しているところでございます。特に地下トンネルのところがシールドトンネルでの施工ということになりますので、現在は多額の事業費がかかるのではないかと考えているところでございますけれども、近年、多くの箇所ですシールドトンネルの施工が進んできておりまして、技術開発も進み、施工のキロ当たりの単価も年々下がってきておりますので、シールドトンネルの施工の工夫をすることによって総事業費のコスト削減に努め、また期待をしているところでございます。

2点目の点でございますけれども、17ページ目にありますように、施行区分が阪神会社、整備局、そして西日本会社というふうに3者が入るという施行区分になっているところでございます。ただ、最終的には、トンネルの部分は阪神高速会社、橋梁の部分はNEXTCO西日本が保有し管理をしていくということになりますので、特に整備局がつくっていくトンネルの部分とか、そういう情報につきましては、最終的には阪神高速会社のほうにしっかりと情報が渡され、阪神高速会社が管理をしていくということを考えております。

以上でございます。

【石田部会長】 よろしいでしょうか。

【羽藤委員】 はい。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【太田委員】 2ページ目の本日の審議事項に関連してお話をしたいと思います。事業全体の評価、つまり実施すべきか、すべきではないかにつきましては、本年3月に神戸と新大宮の案件は既に終わっているのですが、先ほどご質問ありましたが、淀川左岸線をやるべきか否かというのが重要なポイントだろうと思います。確かにB/Cはどうして低いのかなという感じはいたします。

その一方で、これは事業評価部会ではございませんけれども、国土幹線道路部会で実地調査し、大阪府、大阪市さんのからもこれはぜひ必要であるという非常に強い意向が示されておりました。加えて、今日の審議でも、有料道路のほうでも追加負担をしてでもこれ

はやりたい、必要であるというご意見をいただいておりますので、淀川左岸線の事業全体の評価につきましては、これは実施すべきだと思います。

本日の2トピック目ですけれども、有料道路事業のほうでやるかどうかということですが、これにつきましても税投入が必要であればすべきですけれども、高速道路と言えるかどうかはちょっと置いておきまして、自動車専用道路でございますので受益ははっきりしており、なおかつ利用者が特定しやすいのであれば、なるべく有料の道路として収益を上げていただいて、足りない部分を税で埋めるということは適切な考え方そして措置であると思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。田村委員、お願いします。

【田村委員】 淀川左岸について、11ページ目を見ているんですが、左側のところに阪神港の国際コンテナ化との関係があって、45フィートコンテナトレーラーの話等々が書いてあるんですが、6キロ区間の大深度の地下を45フィートコンテナトレーラーが通れるのでしょうか？

それから、事業主体とか施行区分にかかわる話についての確認があります。そもそもの手続きとして、地方からの要請があり、それを受けてNEXC O側から自分たちはこのぐらい今回の料金の改定も含めて拠出できるよという額が示される、ところまでは分かりました。ここで審議しなきゃいけないのは、いよいよ国費を投入して、阪神、あるいはNEXC O、それと国との役割分担と額の妥当性を判断しようというところである、との理解で合っていますか。そのときに、額自体は国費ですので、その妥当性ということもこの中で審議をするべき内容なのかどうかという、その点を教えてほしいということです。

【石田部会長】 お願いします。

【近畿地方整備局道路部長】 近畿整備局の道路部長でございます。都市計画決定をして、長大トンネルをつくるということで現在なっているわけでございますけれども、基本的に長大トンネルについては、大型トラックは通ることができるんですけれども、5キロ以上のトンネルについては危険物だけ法令で制限、あるいは通さないようにできる、禁止することができるようになっていまして、それは爆発するようなものを限定的に、例えばアクアラインであるとか、そういったところを整備が終わるまでにきっちりと委員会の中で決めまして、少し量とか制限するものと通せないものというのを決めて、一部を限定的に制限するということになっておりますけれども、具体的にトラックの事業において、それ

ほど大きな制限になるものではないというふうに考えております。

【伊勢田高速道路課長】 2点目でございますけれども、ご審議いただく点といたしましては、有料道路事業が入ることがそもそも適切なのかということと、額自体は、その額を算出してきて、そのプロセス等についてご審議をいただくと。それで有料事業費と公共事業費の区分をどこで区分するのかということについてご説明をし、ご意見を賜るということで、国費の額とか、そういったことではなくて、施行区分についてご意見を賜るといふのがご審議の内容でございます。

以上でございます。

【田村委員】 わかりました。今日、3つの施行区分等々の説明があったのですが、それぞれに意図は十分わかった、理解できましたので、私としては妥当だというふうに判断いたします。

【石田部会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【田島委員】 淀川左岸線に関してなんですけれども、まず、17ページを拝見して、あと12ページの線形図のほうを拝見しているんですけれども、シールドトンネルの部分についてというか、伺いたいのは、どこまでが用地買収が必要になる区間であるのかということです。工事費が高くなるという面で事業費が大きく見えるんですけれども、一方で、仮に全体を用地買収するような形になると、都心部であるだけにもっと高くなるというような状況であることが考えられますので、その事業の必要性とか、効果を説明する上ではそういうような、参考までにこの事業の、最もこの大深度地下でシールドで整備するのが効率的なのであるというような説明を、今回の採択に関してということではなくて、一般の方向けに説明するときにはしていただけるといいのかなというふうに考えております。

あと、もう一つはシールドでこの地下を施工するという点に関して、どれくらい工事費が、今の見込みというものから、見込めているリスクがどれくらいあるのかというようなところをご説明いただければというふうに考えています。

もう一つは、六甲アイランド、湾岸道路の西伸部に関してなんですけれども、こちらも事業の区間の分けと道路の構造の対応がちょっとわかりにくく感じましたので、この有料道路事業で用地までカバーする部分、21ページの右端と左端の部分と、公共事業が入る部分の区間はどのような考え方で境界が決まっているのかというようなことを教えていただければと思います。

【石田部会長】 工事費というのは、上昇リスクがどのくらいあるか、そういうことで

すか。

【田島委員】　　そうです。はい。

【石田部会長】　　お願いします。

【伊勢田高速道路課長】　　まず、有料道路事業で、この区分図が、下が用地、中ほどが橋梁・トンネル、上が設備という、概念図的に出してありまして、必ずしも全区域にわたって用地買収があるとかということではなくて、順番として、用地買収があり、トンネル・橋梁工事があり、最後に舗装工事があるということで、ちょっと概念図的にお出ししているものでございます。用地買収につきまして、極力有料道路事業のところは用地買収が少ないところを選んでおります。用地買収は公共事業で対応していくというのが基本的な区分の方針でございます。

なお、シールドトンネルの事業費増、また長大橋梁の事業増につきましては、先ほど申し上げましたように、シールドトンネルに関しましては、むしろ近年の施工実績から単価が下がりぎみであるということ、また、長大橋につきましても、今後詳細設計を進めていく中で、できるだけコスト縮減を図っていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【石田部会長】　　最初のご質問は、大深度区間の上部は土地を買わなくても済むから。では、お願いします。

【近畿地方整備局道路部長】　　近畿整備局でございます。17ページをごらんいただけますでしょうか。今、大深度でシールドトンネルを掘ってありまして、大深度のところは用地費、全く要りませんが、大深度でないところは、本来、上のところに区分地の費用をお払いしたり、用地買収したりするんですが、それも基本的には道路の下に入れるようにしています。そのために用地買収が生じてくるのは門真ジャンクションの付近、NEXCO区間というところがほとんどでございます。多分、それ以外のところではほとんど用地買収というのは生じてこないものというふうに考えている次第でございます。ただし、まだ都市計画2500分の1の図面でございますので、詳細に詰めたら少し出てくるかもしれませんので、こういう図になっているということをご理解いただければと思います。

以上でございます。

【石田部会長】　　西伸部についてはいかがでしょうか。西伸部の区分がよくわからないというご質問でございましたけど、有料と公共のこぼこがありますよね。海上部と書いてあるけれど。

【吉岡企画課長】 参考資料2を見ていただいて、9ページ目をあけていただくと、西伸部の図がございまして。

【伊勢田高速道路課長】 9ページ目に縦断図がございまして、中ほどにクリスマスツリーみたいな絵が見えるかと思いますが、よろしいですか。参考資料2でございまして。右肩上に参考資料2、9ページ目です。参考資料2の9ページ目が平面図及び縦断図でございまして。右下の縦断図を見ていただきますと、クリスマスツリーみたいな絵が見えるかと思いますが、こちらは斜張橋の絵柄になっているところでございます。この2本の長大橋梁のところの上部工を有料道路事業、阪神高速の事業というふうに考えています。要するに基礎の部分ですね、下部工の基礎の部分は公共事業という施行区分を考えております。

以上でございます。

【石田部会長】 よろしいでしょうか。

【田島委員】 はい。

【石田部会長】 では、お待たせしました。どうぞ。

【鈴木委員】 淀川左岸線についてお伺いしたいんですが、私も以前にお話があったように、B/Cがちょっと低くて驚いたというのがあるんですが、効果の中で交通事故の減少便益というのを入れていると思うんですけども、この路線ができる前に一般道に流れていた車が起こす事故ということも考えると、今回、11ページ目の右上のほうに1路線の事故件数が書いてあって、こちらが対象になっているのかなというふうに思ったんですが、もう少し広範囲に事故の軽減効果があるのかなと思ひまして、そうするとやはり高速道路を使っている方以外への効果ということにもなりますので、公共事業としてやるべき事業なんだということはずごく意義として大きいのかなというふうに私は感じているんですけども、今回、便益の中に入れているのは、この1路線の事故の減少便益ということなのでしょうか。

【石田部会長】 お答えいただけますか。

【近畿地方整備局道路部長】 交通事故の便益でございますけれども、この道路がある場合とない場合で車がどう流れるかということや事故の減少ということで計算しようというものでございまして。そのやり方については、その道路が4車線であるかどうか、自動車専用道路であるかどうかという、そのことをもって一律計算手法を国土交通省で決めておまして、具体のこの場所、この場所で減った、減らないということで計算しております。

ん。そういった機械的な計算によって出すということで公平性を保っているということでございますので、もしも事故の多いところであれば、本来はもっと便益が出るのかなということでございますけれども、一般的な出し方で計算しているということでございます。

【鈴木委員】 わかりました。ありがとうございます。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。先ほどちょっとおっしゃってくださったこと、もう一度、細かく知りたいなと思いました。大阪湾岸道路西伸部の話、21ページのところに先ほどのこぼこのやつがあるんですけども、普通有料道路事業の場合、利用者の立場から見ると、有料道路事業は利用者負担で、公共事業は国民負担と、大ざっぱに言えばそうなると思います。そのときに、海上部のところだけは有料道路事業の負担が多いというのは、特に海上部だけが乗る人が変わってくるというわけでもないで、どうしてこういうこぼこがあるのかということがわからないのです。先ほどのご説明でこの場所がそうなんですよということはわかるんですけども、なぜそれならば、そこの海上部だけが大きくなっているのかという、その理由がもしあるのであればお答えいただきたいんですが、いかがでしょうか。

【伊勢田高速道路課長】 海上部の斜張橋という構造体を、上部工を途中で区分して施行主体が変わるよりも、同じ施行主体が上部工を施行するということが施行上極めて合理的かつ効率的と。むしろ両側は、陸上部は高架橋をかけていくところでございますけれども、高架橋は区間ごとに分けるとか、あとは下部工を公共事業でやって、上部工の一部を有料道路事業で行うというような施行区分を切りやすいという面がございます、この長大橋梁は上部工を全て同一の者が行うような施行区分を今回描いているわけでございます。以上でございます。

【石田部会長】 多分、誤解があるのは、これ施行区分であって、負担区分ではないんですね。だから負担区分は一律だというふうに考えたほうがいいんじゃないかなと思いますけれど。ほかにいかがでしょうか。

すみません、私から、ちょっと時間が過ぎているんですけど、2つあって、今回必要なものはちゃんとつくるんだということで、関連自治体からも提言をいただいている、まことにありがたいんですけども、これはほんとうにユーザーまで届いての話かという、まだまだであろうかと思っておりますので、ぜひその辺しっかりしたコミュニケーションとか、効果の説明をしていただくようお願いしたいということでございます。

もう1点は、これも幹線道路部会の話かも知れませんが、事業の定義によるんですけれども、今回、ネットワークのオペレーションをよりよくしようということで、生産性を上げるためということもあって管理区分の変更が結構ありますよね。これまで公社がやっていたものとか、あるいはNEXCOと阪高さんで入れかえるとか、それはそのとおりで非常によかったと思うんですけれども、そういうことを事業とはみなせないと思わないだけども、整備としては。でもネットワークに相当影響を及ぼすので、そういうことについての議論のプロセスってどう考えるかということもどこかでお考えいただければなというふうに思いましたので、よろしくお願いいたします。

これは大事なことでございますので、一々確認してまいりますけれども、今、ご意見を伺いましたところ、この3つの案件の事業認可と整備、事業主体、施行区分について推進すべきであると、ぜひ、これでいいんじゃないかという意見が強いというふうに思っております。したがって、一般国道1号淀川左岸線延伸部新規事業化及び事業主体・施行区分について、部会の意見としては、ここに原案がございまして、資料1の14ページのとおりでいいと思うのですが、そういう結論でよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【石田部会長】 ありがとうございます。

2番目でございます。一般国道2号大阪湾岸道路西伸部及び一般国道17号新大宮上尾道路の事業主体・施行区分について、部会の意見としては「妥当である」という結論でよろしゅうございますかね。

(「異議なし」の声あり)

【石田部会長】 ありがとうございます。そういうことで答申したいと思います。

なお、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、これを適用したいと思っておりますので、分科会の議決とさせていただきます、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手続きを進めさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、次に、道路の事業評価手法について、事務局より説明をお願いいたします。

【荒瀬評価室長】 企画課評価室長の荒瀬でございます。それでは、資料2に基づきまして、道路の事業評価手法についてご説明申し上げます。

1ページをお開きください。事業評価手法につきましては、これまで事業評価部会の中

でも、直近の12回、13回でご議論いただいております。その中で、今後の評価の検討の方向性ということで、さまざまな効果であったり、区間・時期、それから視点についてご議論をいただいております。

昨年の12月に開催しました第12回の事業評価部会の中では、部会の委員の方々から再評価につきましては、3年に一度同じことを繰り返しているということで、評価のシステム自体、信任性だとか、信頼性が損なわれかねないということ、それからフィードバックが効くような評価にすべきではないかと。

それから、13回の事業評価部会では、ジャンクション単位の費用便益分析について、本来あるべき姿なので評価できるのではないかと。算定手法などについてわかりやすい形で整理をしてほしいということがございましたので、今回のご審議といたしましては、効果的・効率的な再評価手法について、それから評価区間の適切な設定について、この2点につきまして、ご審議をいただきたいと思っております。

2ページをお開きください。まず1点目の効果的・効率的な再評価でございます。再評価の現状でございます。左上でございますとおり、要領を平成22年4月に改定をいたしてございます。それ以前は未着工の場合は新規採択時評価から5年目、着工済の場合は10年目で再評価を開始しまして、以降5年サイクルで再評価を実施していくということになってございましたが、要領の改定に基づきまして、着工済の場合は5年目、それから未着工の場合は3年目で、それ以降3年サイクルで再評価を実施していくという形になってございます。

その結果、左の下にございますけれども、評価件数が21年以前と22年以降では年間の件数が約倍になってございます。その再評価の課題といたしまして、右側に示してございますが、再評価を実施する際に、前回の再評価時期から事業費または事業期間が全く変動していないものが約6割あるという状況になってございます。それから、再評価の資料作成につきまして、外注などで必要な予算が年間に5億5,000万円実際にかかってございます。それから、事業評価監視委員会、各地方整備局で実施してございますが、道路以外も含めて年間に41回、道路のみで考えますと、年間に約30回実施してございまして、地方整備局ごとに数回の事業評価監視委員会を開催させていただいてご審議をいただいているところでございます。

3ページ目をごらんください。これまでの取組といたしまして、この再評価の中で非常に業務、作業としても労力がかかります「費用対効果分析」でございますが、その費用対

効果分析につきましては、一部省略することができるという規定を設けてございます。事業目的に変化がないとか、社会経済情勢の変化がないというような費用対効果分析の影響要因に変化がない場合、かつ、費用対効果分析を実施することが効率的でない、費用が非常にかかるとか、感度分析の下位ケース値が基準値を上回っているというような場合には、費用対効果分析を省略することができるという形になってございます。

その結果、右にお示ししておりますとおり、これは四国の国道11号大内白鳥バイパスでございますけれども、先ほど左側でご説明しました各項目についてチェックを入れた上で、費用対効果分析を実施しないものとするという形にしております。公表資料、監視委員会の資料等について右の下にございますけれども、ちょっと字が小さくて恐縮ですが、投資効果等というところで、計画交通量なり費用便益比につきましては、前回の、これは27年度の審議項目でございますけれども、前回であるH24再評価時と同じであるということをお示ししているところでございます。

次のページ、4ページ目をお開きください。27年度の再評価の実績でございます。全体の事業のうち、審議区分は各地方整備局の監視委員会で重点審議事業、それから要点審議事業ということで区分をしております、比較的審議を軽くするという意味で、要点ということで約6割の事業を要点審議としているところでございますけれども、資料につきましては、約9割の事業で作成をする。それから費用対効果分析も7割の事業で実施するという形になってございます。これが資料作成等々で非常に手間をとっているということでございますので、改善案として真ん中にお示ししております。

先ほどの費用対効果分析の省略のフローとよく似てございますけれども、社会情勢の変化だとか、それから事業費・事業期間の増加等につきまして、当然変化があったり、事業費・事業期間が増加してございますと右に流れていきます。ケース4のところでございます、資料も当然つくりますし、審議区分も重点、それから費用対効果分析も実施をするということで、これまで従前どおり再評価を実施するという形になりますけれども、そういう変化がない、事業費・事業期間の増加もないというところにつきましては、資料も省略、審議区分も要点審議、それから費用対効果分析も省略をしていきたいというふうに考えてございます。

このうち、事業費が大幅に増加していない、一応ここでは10%という線を引かせていただいておりますけれども、その場合につきましては、費用対効果分析の省略はできるかどうかというところで、ケース2、ケース3ということが分かれてございますけれども、

大幅に事業費等が変化をしていない場合につきましては、審議区分は要点審議、それから資料作成につきましても省略という形で実施をしていければということで本省としては考えてございます。

なお、この要点、それから重点に分ける区分につきましては、各地方整備局の監視委員会が決定するものでございますので、そちらに私どものできるだけ再評価を効率的に行うという意味でメッセージを発出したいというふうに考えてございます。

その結果、5ページでございますけれども、効果的・効率的な再評価ということで、これは全く変化していない場合には、新規採択時の評価から最初の再評価であります未着工の場合は3年目、それから着工済の場合は5年目ですけれども、その評価につきまして、変化がないということで省略をしていきたいということを考えてございます。

その省略の結果、右のページ公表資料の記載例をお示ししてございますけれども、この網かけをしている部分につきましては、社会情勢の変化なり、事業費や事業期間に変化がない場合には前回の評価と全く同じでございますので、前回評価を用いまして記載をすることとして、その旨公表資料にも記載をしていきたいと考えてございます。

なお、この再評価につきましては、2回連続で実際に省略をしていきますと、かなり長い期間、この事業につきまして評価を実施しないという形になりますので、それにつきましては、一回省略をすることができるというような形で整理をしていきたいと考えてございます。

以上が1点目の効果的・効率的な再評価でございます。

次に、2点目の評価区間の適切な設定でございます。この内容につきましてですが、6ページの左の上でございます。現状でございます。事業区間を実際に新規事業着手をする場合には、これは山陰自動車道の例でございますけれども、平成18年3月に40キロ近い37.1キロの都市計画決定を一度にしたものにつきまして、4キロから10キロ弱の区間で、財政制約がございますので、順次事業化をしているという状況でございます。

左の下につきましては、国道6号の牛久土浦バイパスでございますけれども、こちらにつきましても平成6年にバイパス全線を都市計画決定した後、平成4年から平成26年にかけて区間ごとに事業着手をしているところでございまして、この牛久土浦バイパスにつきましては、まだ調査中の区間、事業着手していない区間も、左から2番目の区間なんかではございます。

順次事業化をしていく中で、新規採択時評価をしていくんですけれども、その際に、右

側の上にご示してございます、少し課題が出てございます。これは紀伊半島を巡ります紀勢自動車道・熊野尾鷲道路でございますけれども、こちらにつきまして三重県内の事例をお示ししてございます。この区間につきましては、①の勢和多気から大宮大台の間につきまして、13キロの区間から開通を徐々にしてございまして、この区間、平成18年3月に開通しておりますけれども、大体4,000台ぐらいの交通量がございました。その後、その先線が順次供用を開通していく中で、交通量もこの当該区間につきまして、約2倍に増加しているというところで、この区間の開通という、その時点のみの評価、それ以降、その先線が延びていく段階で交通量が約2倍に増加をしているという状況でございます。こういった状況を受けて、平成28年度の新規採択時評価の際には、右の下にお示していますとおり、これは北近畿豊岡自動車道の例でございますけれども、ルートが確定している区間も含めて、ジャンクション間で評価をさせていただいたところでございます。

以上のように、財政制約上の事業化の区間と道路の目的を果たす評価のスパンが合致していないということで、改めて広域拠点間評価の対象、あるいは区間の考え方を整理していきたいというふうに考えてございます。

次の7ページでございます。ネットワークの機能ということでお示してございます。左の上でございます、これは舞鶴若狭自動車道が順次供用していきまして、右に開通区間とお示してございますけれども、このネットワーク、ジャンクションの間で最後にこちらの区間が供用することによりまして、従前、名神高速のほうを經由して、福井・北陸方面、中国・四国方面を行き来した交通が舞鶴若狭自動車道のほうに転換をするという事例でございます。

それから、この上の例は高規格幹線道路でございますが、左の下でございます。これは第二京阪ということで地域高規格道路でございますけれども、こちらにつきましても、門真から名神のジャンクションまでの間、こちらの区間が開通することによって名神高速なり、国道1号なりの交通が転換するというところで、ネットワークが完成することによって全体の交通の変動が大きく変わってきているという事例でございます。

右の上では、今般、熊本地震の際に本州のほうから大分のほうに輸送する際にネットワークが、東九州自動車道が開通したことによってネットワークが形成されまして、リスクを回避するような2経路の輸送経路の活用が可能になったというところでございます。

以上のように、7ページの右の下でございますとおり、全国の高規格幹線道路網約1万4,000キロでございますけれども、そのネットワークが現在1万1,000キロぐらい供

用してございまして、その後、さらにネットワークが接続することによってジャンクションが結節点として機能するという事で、ジャンクションなどの結節点の接続によって新たなネットワークが形成されることにより利用状況が大きく変化をしている事例でございます。

その結果、最後の8ページでございます。評価区間を設定する際に、これは九州横断自動車道延岡線、九州中央自動車道でございますけれども、結節点ということで、それぞれ両端のジャンクションを単位といたしまして結節点を接続するルート、それから真ん中は一般のバイパスということで、これは地域高規格でございますけれども、バイパスの起点から終点まで接続するという事で、こういう一連の区間を評価区間として設定をしたいというふうに考えてございます。

一方、左の下にございますとおり、高規格幹線道路の中にも端末線となっているようなルートもございますので、そういう際には個別の道路の機能ということで、港湾であったり、空港であったり、圏域の中心市などの最寄りのインターチェンジを起点とするということでネットワークを形成するという形で考えていきたいということで取りまとめたのが8ページの右上でございます。

対象事業は高規格幹線道路、地域高規格道路、大規模バイパスなどにつきましては、評価区間といたしまして、広域のネットワークとしての機能を適切に評価するために、ジャンクションなり、バイパスの起終点などの結節点を拠点することを基本と考えていきたいとしてございます。先ほどの右下の事例のように、個別の道路の機能によっては地域構造に応じて、港湾・空港、圏域中心市等の最寄りのインターを拠点とすることも可能という形にしていきたいと考えてございます。

なお、この拠点設定の考え方につきましては、新規採択時評価をする際に、各地方整備局の地方小委員会でご議論いただいておりますので、その設定につきましても、第三者委員会からご意見をお伺いしたいというふうに考えてございます。

その結果、ジャンクションの中で事業中の区間、それから新規事業化区間、調査中でルート・構造が確定している区間のみを対象といたしまして、ジャンクション間で費用対効果分析を実施していきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。今ご説明いただきました、この内容について、まずはご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【田村委員】 まず、最初の再評価のところについて質問が1つあります。需要側と供給側と2つに分けたときに、需要側の変動によって、再評価をやったほうがよかったねという事例はあったのかどうか。ほとんどは建設途上といえますか、供給側の、例えばヒ素が出てしまったとか、そういう再評価の必要性というのが出てきたのではないかと勝手に思っているんですが、如何でしょうか。

それからもう一つ、後ろのほうの話ですけれども、評価区間、拠点設定の考え方を、この事業評価委員会ではガイドラインとして出すけれども、基本は地方の小委員会のほうに委ねると私は理解したんですが、それで合っていますか。その2つです。

【荒瀬評価室長】 それでは、お答えいたします。1点目の需要側と供給側の理由ということですが、ネットワークが実際に事業を進めていく中で、裏側の高速道路が開通したり、バイパスが開通するということが需要予測が大きく変化する場合もございます。ですから、全体のネットワークが変わることによって、従前はフルネットとか、事業化ネットとかというやり方をやっておりましたけれども、フルネットであれば、裏側の高規格道路だとか、地域高規格ができるということで、当該路線の交通量が大きく変わらないということもございますけれども、実際に裏側の高規格幹線道路が開通していないと、事業化ネットで算出する場合には、その区間にはかなりの交通量が流れまして、というような事例も実際にはございましたので、そういう変化もあります。それにつきましては、4ページの変化の中で、事業をめぐる社会経済情勢の変化ということで、その中で変化があったかないかということをおそらく判断してセットをしていきたいと考えてございます。

それから、2点目でございますけれども、実際にこの評価区間を設定していくに際しましては、一律にジャンクションという形で設定ができないものもあると思います。実際には、当面現道を活用するような場合とかもございまして、その事業箇所ごとに地方小委員会、第三者委員会でいろいろご意見を伺いながら設定していくということで考えていきたいというふうに考えてございます。ですから、先生がおっしゃったように、大体こういう考え方というガイドライン的なものを整備局のほうに示して、その事業箇所ごとに個別に判断をしていくという形になると思います。

【石田部会長】 よろしいですか。今回のようにネットワークでちゃんと考えようというふうになると、近傍の区間が完成したから需要が大きく変わっちゃってというのは改良されるわけですね。

【荒瀬評価室長】 それは多分、接続するルート、一連のルートが供用する場合もあり

ますし、全体のネットワークで、当然その道路に流れ込むはずだった交通が、別の道路ができることによって新たに交通が転換する場合がありますので、そういったものはしっかり見ていながら評価をしていくということにしていきたいと思っております。

【石田部会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【鈴木委員】 8ページ目のところでお伺いしたいんですが、費用便益分析についてという右下の四角で囲われているところで、ジャンクション間のうちに調査中の区間、ルート・構造が確定している区間で算出するというので、この上に書いてある図がジャンクション間で書いてあって、一番右側のところはルート・構造未確定という図が書いてありますけれども、こういう場合はどうやって計算されるんですかね。

【荒瀬評価室長】 今回、ルート・構造が未確定という区間につきましては、費用便益分析の対象としないという形にしておりますのは、ルート・構造が決まっていなくて、当然B/CのCも出ませんし、ベネフィットも延長等がわからないので出てこないという形になりますので、これを対象外にしております。その場合は、その当該区間について何らかの現道なり道路があると思っておりますので、そちらの道路を介して全体の交通が流れるということ、交通量配分等を実施しまして、その状況でやりますので、ですからウィズイン・ウィズアウトでやるということにつきましては、この8ページの図でございますけれども、①②③の区間があるかないかというところで設定をしていくという形になってございます。

【鈴木委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 よろしいですか。ほかに。

【太田委員】 4ページのところの再評価の見直し、改善案について意見を申し上げたいと思います。要は、評価をすることの生産性革命ですね。おそらくかなり無駄なことをやっているような気がするという現場の実感に基づかれて今回のご提案がなされていると思いますので、それで進めていただきたい。ただ、2点ほど気になる点がありますので、申し上げますので、実際の運用のときに改善してもらえればと思います。

改善フローで、費用が10%増加しなくて、需要も10%以上減らなくて、これが例えば5%、5%だとすると、淀川左岸線1.04で、費用が5%上がって、需要が5%下がると、B/Cが1割りそうな気がする。しかし、このフローでは再評価なしかもしれないかと、考えました。それは、結局10%というのは絶対的な数字なのかどうかということですね。例えば、B/Cが5もあるものだったら、別に費用が10%上がろうが、便益が10%下がろうが、あまり大した影響ない。そういう意味で、そのところを考えていただ

いて、ほんとうに必要な評価はやらなければいけないし、一方、不要なものはやらなくてもいいようなことを念頭においていただいて、目安としてフローはつくっていただくとして、実際の運用はもう少し工夫していただきたいと思います。

もう一つは、費用が10%増えた、需要が10%減ったとして、費用予測と需要予測するのだったら、ほとんど同じ分析をやっているような気もしなくもない。そもそも10%増えたか、10%減ったかということの証拠がどこから出てくるのだろうかとなると、実際ほとんど同じようなことをやって、単に会議のところが簡素化するだけだとすると、実質的な効果がないような気がします。したがって、ほんとうに再評価すべきか、すべきでないかという判断というのは、これはガイドラインにってしまうのか、マニュアルにしまうかにもよりますけれども、ある程度小委員会のほうにお任せをして、需要が10%ぐらい減っているんじゃないのとか、費用が随分増えたんじゃないのというような、現場の感覚といいますか、そういうようなものを取り込んでいただかないと、もう一回需要予測しましょうとか、費用予測しましょうということだと、あまり生産性向上に資することはないと思いますので、工夫していただければと思います。

**【荒瀬評価室長】** 各地方整備局の事業評価監視委員会でも3年前に事業評価した、再評価したものがまた出てきて、前回とどこが変わったのというようなご議論をいただいたということも受けて、こういった少し検討をさせていただいております。先生がおっしゃったように、一応10%という目安は出してございますけれども、変化があって、その事業の必要性に大きく寄与するような場合がございましたら、当然しなきゃいけないと思っております。それはこの中では、やはり社会情勢の変化だとか、影響要因の変化ということで、その必要性につきましては、各地方整備局の事業評価監視委員会で、先生がおっしゃった現場の感覚ということを受けて実施していくという形になろうかと思います。

実際に需要予測をすると、資料作成はあまり変わらないんじゃないかということもございますけれども、細かいデータを積み上げて、実際に渋滞が緩和をするということになりますと、その周辺の交通量調査も全部したりするという事例もございますので、できるだけそういったところの手間をなくして、再評価をですね、再評価を実際に実施しなきゃいけない事業について、それを重点的に審議するということで考えていきたいと思っておりますので、先生のご意見、貴重なご意見だとして、各地方整備局に示すときにはその付近を含めてお示ししたいと考えてございます。

**【石田部会長】** ちょっといいですかね。事業評価をするときは感度分析しますよね。

ああいうのはきちんと活用するというので、これ大丈夫か、ちょっとやったほうがいいよねという目星がつくと思うんですね。別に否定しているわけではないんですけど、委員会に全てを任すと、多分、委員の先生は、ちゃんと計算して、それでちゃんと判断したいという人がかなりいるんじゃないかなというふうなこともございまして、その辺も含めて、感度分析の結果をうまく使うということぐらいがいいのかなというふうな個人的には思いましたので、申し上げておきます。

じゃ、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございます。4ページを同じく見ておりまして、改善案の一番上のところです。これは私の感触にすぎないものなのかもしれませんが、事業をめぐる社会経済情勢等の変化という、私はどうしてもすぐに人口減とか、少子高齢化とか、あとはGDPの伸びとか、わりとマクロ的な指標を考えてしまって、それでそこが変わるからかなと思ってしまいます。ところが、例を見ると、周辺土地利用状況に変化がないというように、わりとミクロ的な現場限定のようなところがあって、一体ここでいう社会経済情勢の変化にはどのようなものをイメージすればいいのか、例えばどういうものが入ってくるのか。あったらお教えいただければと思います。

【石田部会長】 お答えいただけますか。

【荒瀬評価室長】 実際には、先生おっしゃるように、人口全体の減とか、そういったものの中では、この3つ目の四角の中にあります需要量の変化で、全体の需要予測をする際に、全体の交通量がどう変化をするかというところでチェックをして、全国の流動がどうなっていくのかというところはこちらのほうに受けてセットをしていきますので、ですから、道路の必要性がなくなるとかというようなことだとか、ここの道路をつくらなくても大丈夫じゃないのかというような事例だとか、大きな道路が別のルートができて大きく変わったとか、そういったところを少し意識してございますので、そういったものも含めて、大上段に構えて社会情勢等の変化というふうにしてございますけれども、事業の必要性に変化が生じていないかどうかというところをしっかりとこういうところで見たいというふうに考えてございます。

【石田部会長】 よろしいですかね。

【竹内委員】 今、お話を伺って、例えば実際に4段階推計で需要予測をするときに、GDP云々という話もよく入ってきますけれども、そう考えると、基本的にこういう社会情勢の変化等というのが一番効いてくるのが需要量の変化というところである。そのほか

ではあまりそれほど影響はない、そんな認識でもよろしいのでしょうか。

【荒瀬評価室長】 例えば道路をつくった段階で、最初想定していたインターチェンジの周りに工業団地とかがこの程度でというふうに考えていたんだけど、その工業団地の造成計画が吹っ飛んじゃったとか、逆に増えていったとか、そういったところは道路のほうの内部からの状況の変化というところではないところがございまして、そういったものもこういったところでしっかり見ていきたいというふうに考えてございます。ですから、例えば飛行場の航空需要が変わるとか、そういったこともあると思いますし、工業団地の造成計画が、自治体がここをやるとやっていたんだけどなくなったとか、大規模ショッピングセンターが新たに進出することになったとかというところは、こういったところでしっかり判断をしていきたいというふうに考えてございます。

【石田部会長】 よろしいですかね。はい、どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。基本的な変更の方針はよくできたものであるというか、実感として、やり過ぎだろうというところがありますので、こういった形になることでいいのかと思うんですが、ちょっと気になったのは、先ほどから議論になっていますように、ストックも、金融資産とまでは言いませんが、ボラティリティと申しますか、確率的に価値というのは常に変動しています。それをちゃんと把握して、プラン・ドゥ型からチェック・アクション型にマネジメントのほうをどんどん高度化していく方向に、道路の事業評価が進化していく方向の中で、ちゃんとチェックして深度を深めていく。そのために無駄な再評価は避ける。再評価をすべきところにはするということに転換しようとしているのかなというふうに思いました。ただ、お話を聞いていると、再評価に5.5億円かかっているから、これが減りますよということをちょっと売りにしているようにも見えましたので、ある意味評価すべきところにもう少しちゃんと評価していくというような目配りをいただくということも必要かなという気がします。そのあたりについて、もしコメントがあればお聞かせいただければと思います。

【荒瀬評価室長】 すみません、先生のおっしゃるとおりで、手間がかかるから省略をしていきたいということじゃなくて、本来、再評価をしなければならない事業を重点的に評価をしっかりしていくというところで、再評価しなくても、さほど大差ないようなものについては少し省略をしていきたいということで、重点的に再評価をすべき事業に重きを置くということになっていくと思います。

今後、先ほど局長からの挨拶にもありましたとおり、ストック効果ということで生産性

革命を上げるストック効果ということがございますので、省全体を挙げて今取り組んでいるところでございますけれども、事後評価を、実際に事業ができて、その結果、その地域がどうなったかという事後評価をさらに深化させていって、その結果が今後事業を進めていく事業に役に立てていくというようなやり方に転換していくと。ですから、PDCAを回すというような意味で事後評価をしっかりさらにやっていくということを考えていきたいというふうに考えてございます。

【石田部会長】 いかがですか。はい、どうぞ。

【田島委員】 ありがとうございます。基本的には全て再評価をやらなければいけないということの枠を外すためにどうするかという縛りを少しずつとっていくという方向での議論だと思いますので、その点については非常にいいというふうに考えています。ほかの先生からのご指摘もあったところですが、一番上の社会経済情勢等の変化ということについては、多分この資料をつくる段階でもあまり想定していないようなものが大きな変化のようになることもあるだろうと。つまり、特定の機械の値段がものすごく上がってしまっていて、それを使うことになってきたとか、労務費がものすごく変わっていると、施工単価に影響するような要因みたいなものも状況によってはある可能性もありますし、そういったところで、このリストにない、あるものが全部大きな変化がなかったらやなくていいというようなたてつけにはしないほうがいいというふうに思います。

もう一つはほんとうに細かいことなんですけれども、この4ページの真ん中の四角、影響要因の変化等という、その下の矢印で、「事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい」ということで、ちょっとこの文章を1回読んだときに意味がわからなかった。これは直していただきたいなというふうに思います。

以上です。

【石田部会長】 いかがですかね。今、ご意見いただきまして、基本的にこういう方向で推進すべきであるというふうなご意見だったと思います。評価の生産性革命だという高評価もいただきました。ただ、今もございましたけれども、社会経済情勢の変化って一体何なんだろうとか、形だけで決めるのではなくて、その場その場でちゃんと頭を働かせて考えてくださいということとか、こういうふうに数字が入っちゃうとか、マニュアルにするか、ガイドラインにするのか、あるいは事例集にするのかという扱いの差はあると思いますけれども、やっぱり今申し上げましたように、ちゃんと考えてくださいということが伝わるような、そういうふうなマネジメントをお願いしたいということと、こうして無

駄を省くということによって、ほんとうの意味での評価ですね、1ページ目にフィードバックが効くような評価にすべきという意見を第12回の事業評価部会でいただきまして、そのこともご認識いただいておりますので、そこをほんとうに具体的にどう進めていくかということをごきちんと実践していただければなというふうに思います。

若干時間がございます。今日ご提案いただいた無駄を省くということと、評価区間を適切に設定するという点に関しては以上のようにまとめさせていただきたいと思いますが、けれども、せっかくの機会でございますので、事業評価のあり方とか、何かそういうことについてご意見がありましたら、問題意識を共有する、あるいは投げかけるという意味で、何でもよろしいのでおっしゃっていただければなというふうに思いますが、いかがですか。はい、どうぞ。

【田村委員】 今年の3月の議論だったと思うのですが、多様なデータを使って事業評価の感度を高めましょうという議論がありました。具体的にはビッグデータを使う話とか、社会経済指標がかなり整ってきたのでそれをうまく使いながらやりましょうという議論です。その話と今日のお話は全然違う軸上にあると思うのですが、モデルケース的にビッグデータとか、社会経済指標を地域地域で凝らしていく話の中で、今日の事業評価の簡便化みたいな話も連動してできるかどうか、既に何か検討を始めているのかどうかお教えください。

【荒瀬評価室長】 ビッグデータ、社会経済指標、さまざまなものがございます。それを使って、これまでも再評価なり、事後評価なりでそういった指標を使って資料をつくったりしている事例はございます。そういったものが直接今のB/Cの算出には響いてきていないんですけども、そういったものを費用対効果分析とは別に事業の効果ということでしっかり国民の皆様にもアピールできるようなものを、私どももしっかり整理をした上で、今後そういったものを活用しながら、さらに事業の整備効果と、ストック効果も含めてですけれども、そういったものをさらに勉強していきたいと考えてございます。ですから、従前あまり使っていないものでしたけれども、最近、事業評価部会、各事業評価監視委員会に出ているのを見ますと、少しそういったものも活用しながらご説明をする資料をつくったりしている事例もありますので、そういったものを、いいものがあれば、ほかの整備局にも情報提供、交換をしながら共有をしていって、そういった出し方があるというようなことも今後進めていきたいというふうに考えてございます。

【田村委員】 人口減のことが言われている昨今、雇用創出効果という具体的な話を出

している事例も出てきているじゃないですか。出し方の精度とかには未熟なものがあるかもしれませんが、現場サイドと申しますか、自治体サイド、住民サイドからいうと雇用創出効果は地方創生にも関連する重要な指標として、現場は受け止めている。ただいまの時流からいうと検討内容として大事じゃないかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 いかがですか。はい、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。全般的な意見ですけれども、今こうやって分析が行われている道路の事業評価、マニュアルというのがありますけれども、これを今後、どうやって定期的に見直していくのか。今のところまだそれが何かはっきりしていないような気がしております。いろいろと社会的な状況が変わってくると、それに応じて諸数値を見直すことが必要だと思うんですね。例えば時間価値なんていうのは明らかにそうであって、これまでの決め方では、理屈の上でそろそろかえどきだということではないような状況で変わった点もあるようにも思いますし、そういう考えると、そういうような見直しのあり方と申しますか、それを今後検討していく必要があるのではないかと思います。

また、これは道路局のことだけじゃないので、これはどうしようもないことなんですけれども、ほかにも鉄道とか空港とか港湾のマニュアルもあって、ほんとうならばそれらのマニュアルも、理論上は何か社会情勢が変われば、つまり、マクロ的な情勢が変わればそれらも同じように一斉に変わるべきものですよね。それがばらばらになっているということで、その点での不整合性も結構あります。これはここだけの話じゃないんですけれども、そういうことも考えて、少なくとも道路に関する限りは、定期的な見直しをどうするかということも今後議論していく必要がある。そういうような感想を持っております。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。よろしいですか。どうぞ。

【太田委員】 これは感想だけなので、実際対応していただくのは難しいと思っております。個別の事業をピースミールで、今回ジャンクション間というのもありましたけれども、このようにしながら全体としての生産性を上げていきたいと思います。今後続けていっていただきたい。その一方で、本来は政策というのは効果が高いところから順番に実施しているはずだから、どんどん効果が小さくなっていくのは、これは当たり前の話ですね。そのように効果が小さくなってきたときに、そのこと自体をどのようにとらえるべきなのか。これは道路政策全体の話だと思います。つまり、1万4,000キロという目標が閣議決定されて、まだそれが維持されているわけですから、だんだん最後のほうに近づい

てくると効果が小さくなっていくはずで、結果として最後のほうはもしかしたらB/Cが1を割るかもしれないんだけど、1万4,000キロの計画のそもそもの理念がどういうものだったかということを考えなければいけないときが来たときに、個別の事業評価手法というものに縛られてしまって、国土全体の政策がもし毀損されるようになるとまずいと思っています。それは真剣に考えなければならない。

もう一つ、これはストック効果ということでいろいろなことが言われていますし、工場は立地しました、雇用が発生しましたということが言われているわけですが、それは今後もきちんと示していく。一方で、ここに工場ができて雇用が創出したということは、違うところに立地する工場が移ってきただけなのではないか。つまり、1,000円高速のときに遠くの観光地が潤ったけれども、伊豆とか箱根のお客さんは減ってしまった。これでは単に移転しているだけではないかとも言える。

本来のストック効果というのは、交通の場合は、移動のコストとか、輸送のコストが下がることによって競争の範囲が広がる。競争の範囲が広がるから、お互い切磋琢磨しながら日本国内全体で競争してコストが下がっていく。これが本来のストック、ほんとうの意味のストック効果なのですよね。TPPでやろうとしているのも、そういう話なわけですね。このような効果はなかなか測定もできないんですけれども、ほんとうに長期的な意味において、日本国全体としての生産性にどれだけ道路ストック、交通インフラが貢献してきたのかというのは、別途じっくり研究しなければならないと思っています。

【石田部会長】       どうぞ。

【羽藤委員】       長期的なお話だということで2点あるんですけれども、1点目は、大阪湾岸道路西伸部のところのお話を聞いていて、神戸の沖合につくるわけですが、当然、構造物が多いのでコストはかかる。B/Cのコストはかかるんだけど、都市インフラという意味では、決してシャビーなものをつくってはいけないと思うんです。関西で地震が起きて、復興中でなかなか低迷しているという時期から、新しいインフラが都市のイメージを変えろという力は非常に強いと思います。事業評価の中でも、デザインであるとか、あるいは地域が舞台装置としてどういうものを求めているかに関して、国際都市というような視点に立ったときに、事業評価の中でデザイン性のようなものを評価していくかというのは、これはなかなか難しいわけでありまして、やはり長期的には国際競争、都市競争がある中では考えていくべきことかなという気はします。

もう1点は、耐災害信頼性の話であります。南海トラフ等大きな地震、首都直下も含め

て予想される中で、首都圏であるとか、あるいは南海トラフのエリアにおいて事業評価をやる際、耐災害信頼性というところを、やはり事業評価の中に、より積極的に盛り込んでいくための努力は必要だろうと思います。トータルの財政というものを考えたとき、先取りすることで事前復興になる。トータルで見たときの財政出動も少なくするんだという観点での事業評価のブラッシュアップをぜひやっていただくことで、つくるべきところに必要な道路を財政の効果ももたらしながらつくっていくというような事業評価をやっていくことが、今後に向けては緊急的な災害のリスクを考えますと課題ではあるのかなと思います。

以上です。

【石田部会長】 お願いします。

【田島委員】 非常に簡単に申し上げたいんですけども、事業評価という枠組み自体がもう間もなく20年ぐらいになるかと思うんですけども、そういった意味で、前のご指摘にもあったように、20年前と今で分析の枠組みが変わるべきところもあるのかもしれないけれども、それ以上に、おそらくデータであるとか、分析に必要な資源、こういったこともうわかっているというようなものが大分変わってきていると思いますので、今のマニュアルの枠組みの中で必要とされるものであっても、今であればこんな道具やデータがあるよというものをどうやったら使っていけるかということのを洗い出していくことが必要かなというふうに思っております。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【鈴木委員】 ほかの先生も既におっしゃっていることではあるんですけども、これからの時代になってくると、防災だとか、安全だとか、そういったところにもすごく効果があるものというのは重要なんじゃないかなというふうに考えますが、それを例えば事業化するとき、今はB/Cが数字としてあって、それ以外にこういう効果がありますよという説明の仕方になるかなというふうに思うんですけども、将来的にはきっとそこも数字だけを見てだめと言われないように、何かしら見せ方として重要だということを示していけるような見せ方ですね、だから数字だけではなくて見せるということなのか、数字に何とか入れるということなのかかわからない、私自身もまだわからないですけども、そういったところを考えていかなきゃいけない点なのかなというふうに感想を持ちました。

【石田部会長】 ありがとうございます。ちょっとだけ私も申し上げたいと思うのですが、今、事業評価のフレームそのものはいろんな道路で一緒ですよ。ほんとにこれで

いいのだろうかという感じが若干しますよね。例えば、今日もいっぱい出てきましたけれども、高規格幹線道路ができると、下道があるんですけども、今の特に直轄の国道というのは一次改築されてそのままになっているので、下道なのにトンネル等が狭くて自転車とかで通るのが怖いぐらいで、自専道になっちゃっている。そういうのをこれから観光立国とか、地方創生とかというときに質的に改良していくようなことも時代のニーズだと思うんですけども、今の考え方では交通量が減っちゃいますので絶対できませんよね。そういう問題はどうか。

だから、対象によって評価の考え方をちょっと長期的に見直す、20年たったのというふうなお話ですけど、そういうことも長い目として考えておいたほうがいいのかなという気がしたりとか、あと竹内先生がおっしゃったんですけども、水増しはよくないんですが、余りにも厳格に、厳格に絞り込んでしまっているような印象を私は持っているんですね。理論的にはそれは正しいのかもわからないけれど、例えばわかりやすさなんていうことを考えたときに、暫定2車線区間です。私、運転するの怖いんですね。いつ向こうから来るかもわからない。そういうふうな不安感を国民に与える、どういうふうに思っているのかとか、そういうのってどこでも評価されていないというのは何か変だなと思ったりとか、いろいろあるので、そういうのをやると、多分、不安感とかというところCVMになっちゃうので、あれはという向きもあるでしょうけれども、他分野ではばんばん使っていたりして、それに対して社会的批判は別に出しておりませんので、そういうきちんとした使い方をわきまえた上での採用というのものもあるのかなとかって思ったり、ちょっといろんな、今日は非常にたくさんご意見をいただきましたので、この部会として評価のあり方の大きなフレーム等も含めて検討を進めていければいいなというふうに思っておりますので、ご検討いただければと思います。

はい、どうぞ。

【太田委員】 事後評価に関してなのですけども、インフラというのは、別に将来を保証するものでも、交通需要を保証しているものでも何でもなくて、地域に対して利用可能性を提供しているわけですね。それを地域が頑張って使い倒して需要がたくさん出る、あるいは何も全然やる気も何もなくて、需要も発生させられなかったということもある。そういう意味では、今20年という話もありましたけれども、道路をうまく使って使い倒した事例とか、つくってもらったんだけど、全然使えませんでしたというような事例とか、本来、道路政策の効果というのはそのようなものであると説明した上で、各地域に情報提

供などのケアをしていけば、道路政策に対する支持がより得られるのかなと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。何かありますか。ぜひ参考にさせていただければと思います。案内には12時と書いてあって、それでは罪は軽いんですけども、今日の議事次第では11時半と書いてございまして、10分ぐらい超過をしてしまいましたけれど、どうもありがとうございます。

本日予定された議事プラスちょっと余計な議論もさせていただきまして、有意義だったんじゃないかなというふうに思います。

それでは、議事進行を事務局へお返しいたします。

【藤井総務課長】 長時間のご議論いただきまして、また大変貴重なご意見を数多くいただきまして、ありがとうございました。

本日の部会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。ご同意をいただいた上で公開をしたいと思います。

また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国交省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

本日の資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —