

第 5 回道路事業評価手法検討委員会議事録

平成 15 年 5 月 29 日

於・国土交通省 4 F 特別会議室

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
(1) 第 4 回委員会議事概要について	1
(2) 客観的評価指標(案)及び費用便益分析マニュアル(案)について ...	1
(3) 高速道路を対象とした総合評価について	16
(4) 次回の委員会について	29
3 . 閉 会	29

開 会

【事務局】 お待たせいたしました。ただ今から道路事業評価手法検討委員会の第5回委員会を開催させていただきます。

本日は、中村顧問と林山委員、山内委員が所用のため欠席となっております。

本日の資料の確認でございますが、議事次第、委員名簿のほか、お手元の配付資料一覧のとおりお配りしてあるかと思っておりますので、御確認ください。

なお、委員会の開催に当たり、資料を事前配付するよう御指導いただいておりますが、直前に、それも資料の一部しかお届けできなかったことをお詫び申し上げます。

それでは、冒頭の撮影はここまでにしていただきたいと思います。

以後の議事は森地委員長よりお願い申し上げます。

議 事

(1) 第4回委員会議事概要について

(2) 客観的評価指標(案)及び費用便益分析マニュアル(案)について

【委員長】 お忙しいところ、遠路お集まりいただきましてどうもありがとうございます。早速始めさせていただきます。

まず初めに、第4回委員会の議事概要及び地方自治体意見照会及びパブリックコメントを踏まえた客観的評価指標(案)、費用便益分析マニュアル(案)の修正箇所等について事務局から御説明をいただきます。

議事次第で言いますと1と2、資料で言いますと1から3でございます。

それでは、御説明をお願いいたします。

【事務局】 まず最初の資料-1は前回の議事概要ということで、後ほど御確認いただければと思っておりますので、説明は省略させていただきます。

それから、資料2については、次の「高速道路を対象とした総合評価」の方の課題と密接に関係しますので、そちらの方で取り扱わせていただきます。

それでは、早速資料3の客観的評価指標(案)、費用便益分析マニュアル(案)についてというところでお諮りしたいと思います。資料3というのが黒いクリップで綴じてありますので、それを外していただければと思います。

費用便益分析マニュアル(案)と客観的評価指標(案)につきましては、本委員会で第3回までに御審議をいただきまして、その御審議の結果得られた案について、地方公共団体の意見照会、それからパブリックコメントを行っております。1枚紙でその概要を載せておりますが、地方公共団体に対する意見照会につきましては、合わせて320の意見が出されております。パブリックコメントについては160。合計480という非常にたくさんの意見が寄せられております。

その下に主な意見というものを書いております。後ほど詳しく御説明しますが、客観的

評価指標（案）につきましては、事業採択の前提条件としての費用便益比の基準値の取り扱いについて、あるいは指標の重みづけ、あるいは指標の算出方法、指標の追加、地方部への配慮、こういったことに比較的多くの意見が寄せられております。

費用便益分析マニュアル（案）につきましては、便益の対象の拡大について、交通流の推計について、地域係数の導入について、その他の意見が寄せられております。

双方の意見の状況を見ますと、費用便益比の基準値の扱い、あるいは便益の拡大といったところに非常に多くの関心が寄せられております。この問題につきましては、単に費用便益比の算出方法ということにとどまらず、現在の道路事業の新規採択時における評価の仕組み全体に根差した問題であるというふうにも考えておりますので、改めてその点についての検討をいたしまして、今後の取り扱いの仕方ということについて資料を用意しました。本日はその点について重点的に御議論いただきまして、その後でそれ以外の修正箇所について御議論いただければと思っております。

では、最初の問題につきまして、資料を幾つか飛ばしていただいて、資料3-3という、最初に横長の紙がついている資料をご覧くださいと思います。

この資料の構成は、最初の2枚に基本的な論点、考え方というのをつけてございまして、その後、これに関連する地方公共団体からの具体的な意見、その後、諸外国における事例といったものをつけております。

最初に1ページ目ですが、改めて道路事業・街路事業の新規事業採択時の考え方ということで載せております。これは現在客観的評価指標（案）による評価というのが基本的な枠組みになっておりまして、これが高速自動車国道から国道、都道府県道、市町村道、街路に至る全体についての枠組みということになっております。

内容を見ますと、事業採択の前提条件を確認するというところで、費用便益比が1.5以上ということで、これは高速から街路すべてに共通の指標になっております。それ以外にこの委員会でも御議論いただいておりますそれぞれの指標がつけ加わっておりまして、それは道路種別ごとに評価項目を設定するという形になっております。これらを総合的に勘案して、新規採択箇所を決定するという位置づけになっております。

その下の考え方というところに少しこれについてのコメントをつけておりますが、費用便益比の基準値を1.5以上としているわけですが、基本的には費用便益比の値は1.0を超える場合に社会的に意義があるというふうに考えております。しかし、予算制約もある中で、一定程度効率性の高いものの中から優先的に事業化するということと、あわせて事業にはいろいろな不確定要素があるということ、不確実性の問題ということも考えて、現在は1.5ということになっております。

それ以外の項目については、客観的評価指標（案）の表に基づいて、どちらかと言えば定性的なものが主ですが、個別に効果の有無をチェックしていくというような形で体系がなされているわけでございます。

1ページめくっていただくと、それに対して都道府県からどういう意見を寄せられたかというのを、「今回の改定を検討する背景」の最初の丸に書いてございます。都道府県からも、またパブリックコメントでも幾つか意見が寄せられております。いろんな意見がございましたが、主な意見を3つまとめてあります。

1つは、費用便益比の基準値　これは現在1.5ということになっておりますが、これ

は地域や道路種別によってさまざま、いろんな値があるのではないかということ。具体的には1.0という御提案もございます。

それから、費用便益比が前提条件になっておりますが、これは事業の着手を検討するときの考慮要因の1つであって、これを必須要因とするべきではないのではないかという意見。

それから、それとほとんど裏返しという関係になっておりますが、費用便益分析というのを必須要件にするのであれば、現在3つの項目を便益に計上しておりますが、その他の項目も貨幣換算して、対象となる便益を追加すべきではないかというような、主にこういった3項目にくられるのではないかといふふうに考えております。

これについての意見の考え方というものを議論する前に、諸外国の例というものを御紹介したいと思います。

この資料を何ページかめくっていただいて、11ページに大きな紙が折りたたんでございますので、これをちょっと広げていただければと思います。ヨーロッパ4カ国とアメリカの事例を少し載せております。比較的詳細にわかっているヨーロッパの方を中心に御紹介したいと思います。

この表の左の方にこういった項目を評価に使っているかということ。現在手元の文献でわかった限りのものを載せております。下に注釈をつけてございますが、白丸が定量的評価、この中に貨幣換算しているものとしていないものがございますが、黒丸が定性的評価でございます。こういった考え方で総合評価をしているかというのを右側につけてございます。

まず国別に簡単に御紹介したいと思います。

イギリスですが、フレームワーク法と呼んでいるようですが、すべての評価項目に関する情報をマトリックスに、これは1枚の総括評価表というものに整理して総合化するという形をとっております。これはどういうものかというのは、1ページめくっていただいて、12ページに、具体的なイギリスの一般道路の例ですけれど、総括評価表というものがございますので、それを参考までにつけてございます。

左側に評価要因、そのあと、細目とあります。評価の中身が書いてあって、最終的な項目ごとの評価の中身が一番右に書いてあります。ご覧いただければわかるかと思いますが、例えば騒音とか大気質というところ、これはなるべく定量的に、良くなったり、悪くなったり、幾らぐらいなのかということが数字で定量的に書いてございます。定量化できないものは、やや悪化するとか、効果大とか、定性的に書いています。その後、安全性とか、経済のところの移動時間とか、走行費用というところはさらに一歩進んで、貨幣換算して便益という形で計上しているということでもあります。特徴としては、定性的なもの、定量化できるもの、さらには貨幣換算できるものを同じように並べているということでございます。1枚の紙に全部おさめているということが1つのミソでございます。これで総合的な判断をしているということで、項目ごとの重みづけということは特にやっていないということでございます。この中で費用便益分析比というのは、その中の検討ファクターの1つでございます。便益で計算してありますのが交通事故やさっきの移動時間の節減のことなんです、その分を抜き出した費用便益比というのが下の欄外のところに載っております。これを計算しますと、この場合の費用便益比は1.3という形にな

っているわけでございます。

もとの大きな紙の方に戻っていただければと思いますが、イギリスで行っている総合評価表というのは、この1枚の紙におさめて比較をしていくということでありまして、特徴としてはいろんな項目を並べて対等に扱って、費用便益分析はその一部だと。最終的にはこの総括評価表に基づいて意志決定者 最終的には担当大臣ということになるわけですが、これを総合的に判断する。いろんな事業を比較して、総合的に判断するというプロセスをとっているようでございます。

ドイツの場合ですが、費用便益重視型と書いておりますが、できるだけ多くの項目を貨幣換算するというのでやっているようでございます。左の方を見ていただければ、白丸が多いということがわかるかと思いますが、ドイツの場合、具体的にどうなっているかというのを、これはちょっと構成が悪くて恐縮なんですけど、逆に何枚か前へいただいで、8ページをご覧いただければと思います。費用便益分析の貨幣換算している項目としてどういうものがあるかという国別の比較をしたものでございまして、日本なり、先ほど御紹介したイギリスなどは3項目やっているのに対して、ドイツやニュージーランドというのはたくさんの項目を貨幣換算してB/Cに繰り入れているということでございます。

確かにこういった 例えばドイツやニュージーランドの例を見ているのですが 多くの項目を扱っているのですが、次の9ページを見ていただければ、実際的にきいてくるのは、事故死者1人当たりの交通事故の損失額というところが大きな違いとなっております。これはこの委員会でも第1回と第2回で少し御議論いただいたかと思いますが、この辺に大きな差がございまして、10ページをご覧いただければと思いますが、具体的に、

これはドイツではなくて、ニュージーランドの例なんですけど 日本首都圏中央連絡自動車道の千葉県の間、同じ区間を日本とニュージーランドで比較したら、どれくらい違うかというものを比較したものでございます。右側の表を見ていただければと思いますが、ニュージーランドの方が非常にたくさん出ております。大きくきいているのは交通事故減少のところ、項目の追加については、それほどこの例では大きくはきいていないというような形になっているようでございます。

もう1回 11 ページの総括表にお戻りいただきたいと思いますが、ドイツではこういったようにできるだけ多くの項目を貨幣換算しているわけですが、貨幣換算し切れない項目というのは依然として残っているわけで、それが右側の2つ目のポツで書いております幾つか 地域の政治的評価とか、生態学的評価という名前でもくくって、B/Cとこういった項目を並列で見ているということです。

2つ目のポツの括弧で書いてございますが、単一の評価値への統合は不可能という判断をドイツではしているようでありまして、最終的には意志決定委員会というのが総合的に判断しているということです。

もう1つ、ドイツの特徴としては、地域優先係数という、失業率とか整備が遅れているところを割り増しするというような手法も入れております。

フランスとベルギーは比較的似ておりますが、多基準分析法ということで、フランスの例を見ますと、評価項目ごとに、全部点数をつけるということでございます。その項目の中の一部として、費用便益比があるということございまして、評価項目ごとにフランスの例はプロジェクトをランキングして5段階表示をするということ、ただ、評価項目ご

とに見るわけですが、それを全部集約する、一本化するということはしていないで、最終的には意志決定者がそれを全部見比べて総合的に判断するという形になっているようです。

ベルギーの場合はさらに一歩進んで、項目間にウェイトをつけて、事業ごとに総合得点というところまで出してしまうという形をとっているようです。形の上では非常にわかりやすい単純な形にはなっておりますけれど、政策判断という部分がやはり重要になってきて、ウェイトをつけるところで政策担当者が政策目標を踏まえて政策判断を行うという形になっているようです。

アメリカは現時点で情報が不十分で、十分な記述ができておりませんで、今後詳細な調査をした上でまた御相談したいと思っております。

全体の特徴としましては、道路事業の新規採択に当たっては総合的な評価を実施するのが国際的な潮流になっているということ。さまざまな手法がありまして、ただ一様に言えることは費用便益分析というのは総合評価の仕組みの中の一要素となっているということ。できるだけ定量的に、また総合的という工夫をそれぞれしているわけですが、最終的な判断というのは意志決定者が判断しているというプロセスになっているようです。

翻って、日本の状況なんですが、最後に下の欄に書いてございますけれど、費用便益比が事業採択の前提条件になっておりまして、その他の項目については項目の有無を客観的評価指標でチェックをしているわけですが、定性的にチェックをしているということと、全体を総合化するプロセスが各国に比べて遅れているというようなことから、各項目がどういうふうに全体に貢献するのかというのが非常に見えにくくなっておりまして、結果として費用便益比にかなりウェイトを置いたような扱いになりがちだということなどでございます。この辺の意志決定に向けて総合化するプロセスというようなところが少し遅れているのではないかと問題認識を持っております。

2枚目の紙に戻っていただいて、もう一度背景というところに戻っていただきたいと思いますが、最初の丸が先ほどの地方からの意見でございます。

2つ目が、国際的な潮流になっているところを御紹介しました。

3つ目の丸で、我が国においても総合評価方式について検討の熟度が高まっているというふうに書いてございますが、技術調査室の主宰しております委員会でもある程度の考え方が示されておりますし、それを踏まえた高速道路でのケーススタディを今現在この委員会で御議論いただいておりますが、こういったものを踏まえて、B/C以外の各種の効果も含めて総合的に考慮することが可能となりつつあるという状況ではないかと思っています。

改定の検討案ということでございますが、案-1というのは、先ほどの地方の意見のaをダイレクトに受けて、基準値を柔軟に動かすという案。案-2というのは、地方の意見のcのところを踏まえて、なるべくベネフィットを定量的につけ加えるというような案でございます。現実的には、基準値をどうやって設定するかとか、あるいはベネフィットの追加について、十分な精度のもので社会的にコンセンサスがあるものが得られるかというようなところに課題があるかと思います。むしろ地方の意見というようなもの、寄せられた意見の趣旨というものを十分反映した仕組みという形で、いろんな効果を可能な限り定量化し、総合的に評価する手法の導入というものを検討していくべきではないかという

ことで案 - 3 を今後進めていってはどうかということでございます。

方向性というところで改めて書いてございますが、道路事業・街路事業について費用便益分析の観点に偏らず、事業の効果を幅広く反映し得る総合的な評価方式を導入すべきではないかということでございます。

手法については高速道路で一部ケーススタディをやっておりますが、それ以外についてどうするか。道路の種別なり、実際誰がやるかということを含めて、事業規模の違いもありますので、具体的に項目の設定、定量化の方法、重みづけの有無、地域間の公平性の考慮、判断基準のあり方、こういったものについて今後検討していくということではいかがかというふうに考えております。検討に当たっては本委員会で御審議をいただければと思っております。

2 つ目のポツのところですが、こういった形の方式が導入されれば、諸外国の例を見ましても、費用便益分析というのはその1つのファクターという扱いになるかと思ひまして、現在のようにそれが前提条件という形で前面に出てくるという形にはならないかと思ひます。しかし、重要なファクターの1つであるということは明らかでありまして、その場合でも便益が費用を上回っているということについては確認しておく必要があるのではないかというふうに思っております。

それから、もう1つ、不確実性の議論というものがございまして、これは指標を総合化しても解決しない問題というふうに残っております。これもこれから検討しなくてはいけない課題と思っておりますが、基本的に感度分析をこれから少し試行的に実施して、データを収集することによって不確実性への対応の手法を検討していくということで考えております。

以上、一番大きく寄せられた意見について、その趣旨を踏まえての対応方針ということでお示しいたしました。

御議論いただく前にそれ以外の意見についてどのように対応したかというのをごく簡単に説明させていただきたいと思ひます。

資料3のそれ以外の資料の構成を簡単に御説明しますと、資料3 - 1 というものを見ていただければ、これが今回の地方意見、パブリックコメントの意見を踏まえて、修正箇所一覧表ということでございます。

資料3 - 2 という縦長のものにつきましては、今回直ちに反映することができなかった問題、今後の検討課題として留意していくというものが多いわけですけれど、どういうものがあるかというものを一部載せております。

資料3 - 4 と3 - 5 というものが客観的評価指標（案）と費用便益分析マニュアル（案）について、資料3 - 1 での修正を踏まえて直した案ということでございます。3 - 1 と3 - 4、3 - 5 を見比べるという形でご覧いただければというふうに思ひます。御注意いただきたいのは、3 - 4、3 - 5 は見え消しになっておりますが、これは第3回の委員会で御審議いただいた後の案、パブリックコメントをかける前の案とどう変わったかということございまして、現行のものとの違いということではございませんので御注意いただきたいと思ひます。

最初に資料3 - 1 と3 - 4 をご覧いただいて、3 - 1 の最初の2枚が客観的評価指標（案）の修正でございます。こういったものが主な修正点かということ御説明したいと

思います。

客観的評価指標（案）の中で、新幹線の駅なり空港なり港湾なりへのアクセス向上というところを、60分なり30分なりという数値を決めて、それ以内にアクセス可能となる市町村が存在するというか、そういう形で書いておりました。それに対して随分意見が寄せられておまして、60分とか30分で区切られると、それ以外、これではチェックできないアクセスの向上というのがあるのではないかと。例えば120分が90分になる、50分が30分になる。そういうのが拾えないので、一律に決めないでくれという意見が寄せられております。これについてはなるべく具体的にということでも数字を入れたんですが、御意見ごもっともというふうに思いますので、その数字を抜いて「アクセスの向上」という形にしております。

それから、2番目の「物流効率化支援」のところですが、現在港湾へのアクセスというようなところを入れているわけですが、農林水産物の流通の利便性向上というようなものも重要なファクターではないかという御意見が寄せられておりますので、農林水産物を扱った指標の追加ということをしております。

「都市再生」のところも都市再生プロジェクトを支援する路線というものを評価すべきだということで、これも指標の追加という形で入れております。

あとはちょっと省略しまして、次のページにいただければと思いますが、「暮らし」というところでございますが、従来、自転車歩行者道は設置される場合評価するというようにしておりました。歩道をつけておりませんで、道路を整備すれば通常歩道がつくということから評価項目ではないというふうにしていたのですが、地方からいただいた意見を見ますと、現在歩道がなくて非常に困っているところで、新たに歩道が整備される、改築事業の中で整備されるというのは意義の1つとして十分あるのではないかとということがありますので、一定の要件をつけ加えた上で、現在困っているところで歩道が整備されるというのも評価項目の1つとして入れております。

それから、「安全」のところでも密集市街地の中で火災時の延焼遮断帯の役割を果たすというのも防災上の重要な役割だという御指摘をいただいておりますので、それも新たな項目として入れております。

「避難路へのアクセス」というようなものについて、従来これは街路事業だけ対象にしていたのですが、都道府県道、市町村道でもあり得るということで、入れております。

それから、「環境」について、現在大気と騒音のみの指標を入れていたわけですが、それ以外の景観とか、自然環境とかそういったものも項目としてあり得るべきだという御意見をいただいておりますので、その他いろんな環境や景観の効果が期待されるという項目を入れているというような工夫をしております。

3枚目が費用便益分析マニュアル（案）の直しなんですが、これはもう1つの資料3-5の方をご覧いただいた方がわかりやすいかと思います。幾つか細かいところを直しておりますが、省略いたしまして、一番最後の方の19ページと20ページだけ御説明いたします。

最初に再評価のときに、全体についての費用便益比だけではなくて、残事業についての費用便益比を併記することができると書いてあったんですが、わかりにくいという御指摘がございますので、項目を立てて、もう少しかみ砕いて書いてございます。再評価を行う

場合には、事業全体の投資効率性に加えて、残事業の投資効率性の評価を実施してもよいということで、内容として、次のページにいきますが、それまでに使ったコストと便益を省略して、今後追加的に必要となる事業、追加的に発生する便益を対象とするということを書いてございます。

それから、感度分析の実施。これは最初にお諮りした資料にもございましたけれど、今後不確実性の問題に対処するためには感度分析について少し実施していくということで考えてございます。当面は試行的にやってデータの収集を行いたいと思っております、マニュアル上は費用便益分析に際しては、必要に応じ、感度分析を実施するという書き方にしております。

中身、やり方を基本的に示す必要があると思っておりますので、感度分析においては、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因について、その要因が変動した場合に費用便益分析結果に及ぼす影響を把握する。この場合の影響要因は分析の結果に及ぼす影響の大きさを考慮して設定する。変動幅については、要因の不確実性の度合いを考慮して設定するという基本的な考え方を載せております。

その後、具体的なやり方として、影響要因として、交通量、事業費、事業期間、それから変動幅について基本ケースにプラス・マイナス 10%ということが書いてございます。この参考の部分については現時点でマニュアルに載せないという判断もあるかと思いますが、地方でどうやっていいかわからないという可能性もあるので、とりあえずここに記載する案でお諮りしてございます。

あと、最後に結果の公表ということで、結果だけではなくて、用いたデータや計算手法も公表するという項目をつけ加えてございます。

以上、若干長くなりましたけれど、費用便益分析マニュアル（案）と客観的評価指標（案）について、寄せられた意見を踏まえての対処方針案ということで御説明させていただきました。よろしくお願ひいたします。

【委員長】 どうもありがとうございました。

ただ今御説明いただきました資料のうち、まず「道路事業・街路事業の新規事業採択時の評価の考え方」について、委員の方から御意見を伺いたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

今朝御連絡で、今日はお二方が御欠席になったそうでございますので、順番に御意見を伺うのがいいかと思ひます。どちらからでもどうぞ。

【委員】 資料3-3で本日の大きな論点の1つですが、費用便益比の基準値を1.5以上としていたというのをどういう形で修正をするかという議論だろうと思ひますが、「考え方」のところで1つ、「1.0を超える場合に社会的意義があると認められる」と書いてあるのですが、正確に言えばちょっと違うんです。いわゆる税を集めていきますと、それに対してのコストがかかる。デッドウェイトロスというのがかかるので、本当はそれも考慮に入れないといけないということもあるんですけれども、それを費用の方に含めれば、費用を厳格に計算するというので、1.0を超える場合に社会的意義があるということはあるのではないかというふうに思ひます。ストレートになかなか言い切れないところがあるということをお願ひいたします。

それで、今回は総合評価の中で費用便益比を評価要因の1つとして積極的に取り上げて

いるので、門前払いをしていく必要はないのではないかと、こういう判断だろうと思うんですね。それはもともと足切りというのに使うのがいいのかどうかというのはずうっとこの委員会、あるいは親委員会の方でも検討しておりましたので、これを柔軟に対応するということは、私は評価できるのではないかと個人的に思っておりますが、一方で、前から議論になっておりましたのは、費用便益比を入れているというのは、コスト縮減といいますが、コスト削減というインセンティブをやはり地方の方、あるいはそれぞれの方に与えるんだという、そういう役割がありましたのでね。単に1.5を1.0に引き下げて、それでよしというわけにはなかなかいかない。それがコストを削減するといいますが、あるいはローカルルールといいますが、フルバージョンで1.5を超さないけれども、1.0にしたら通る。だから良いというのはちょっと議論の余地があるのではないかとというふうに思います。

【委員長】 どうぞ、先生。

【委員】 今お話しに出たところで私も全く賛成なことなんですけれども、費用便益比が1.0であるということがどういうことを意味するかというと、より具体的に言うと、結局それ以上だと、現状よりはよりよく資源が使われて、無駄なく使われるということですし、1.0を下回ると現状以上に資源の使い方、資源に無駄が出てくる、非効率な使い方になるということの意味するわけですから、1.0というのは非常に大きな意味を持つ数字だろうと思うわけです。

1.5という数字がよくて、例えば1.4とか1.6がなぜ違うのか。これはそういう意味では、学問的な意味では全く根拠がないところでして、これは諸般のさまざまなことを考えて、これぐらい、つまり日本で使える道路投資に関する予算等を考えれば、このぐらいで考えるのがいいということで落ちついた数字だと思います。それはそれで意味があるんですけれども、理論的にはそういうものはないということなので、恐らくこれは余り1.5に固執する必要もなく、恐らく日本でこれから道路に使われる予算がどんどん減ってくるならば、1.6、1.7、2.0、2.5、3.0になるはずですし、より一層潤沢に出てくれば、これはもちろん1.4、1.3、1.2となってくるということですから、そういうことを考えると、今の日本の現状だとこれぐらいになるのかなということだと私は認識しております。

あと、足切りにするかしらないかという話が出てまいりましたが、それも少なくとも足切りにするとしたら、私はどちらでも、今のところ私も決めかねているところですけど、ただ、少なくとも1.0以下というのは切ってもいいのかなという気がします。ですから、1.0を下回って、今よりもより一層資源の使い方が悪くなって、無駄な使い方ということをしてまでも意義あるものというのはなかなかないのではないかと気がいたしまして、そういう意味では1.5はわかりませんが、少なくとも1.0以下というのは、これ以上だんだん資源の使い方が厳しくなってきた、世間の評価も厳しくなっている中では、なかなかそこまでして意義があると言いにくいものがほとんどだと思いますので、そういう点では、数字を考えれば、足切りとして使う低い数字はあってもいいのかなという気はいたしております。

それから「改定案」というところ、これは次の2ページ目に案-1、案-2、案-3と出ていますけれども、この話まで入ってよろしいですかね。

例えば案-1というB/Cの基準値の変更というところがありますけれども、これも

うちちょっと柔軟性を持たせて緩めるところは緩める 基本的には緩める方が多いんだと思うんですが、ただ、考えますと、これだけ緩めたとしても、結局日本で使われる道路の資源は一定、投下される予算額というのは一定なわけですから、ここを緩めても結局ほかの基準のところでは厳しく見られるだけの話であるというところがあって、そういう意味から言うと、トータルとしての実効性は余りないのかなという気がいたします。ただ、基準値が先ほど言いました絶対必要条件である必要は特にはないとは考えるんですけども、ここだけ緩めたって、結局はトータルではほかのところでは厳しくなるだけだからという気はいたします。それが案 - 1 に対する私の単なる感想です。

案 - 2 についてなんですけれども、これは質問になってしまうのか、誤解のないように確認しなければいけないのですが、便益項目への追加を検討するということは、つまり現在ある費用便益分析の中の便益項目に、例えばいわゆる経済波及効果とか間接効果を含めて費用便益比を見直す。もしもそういうことであるとするならば、それは理論的にはおかしな話であって、それは変だなという気はします。学識経験者ということであるんだと思うので、学問の話ばかりしてしまって恐縮ではあるんですけども、費用便益分析というもので資源効率性について判断しようとするときに、便益項目の中に間接効果を含めるということは便益の二重、三重計算になるということは世界的に共通の認識でありますから、その中に入れるということをする、これは世界的にも通らない話で、日本は何て変なことするんだろうと言われてしまうのが私は非常に心配なところですよ。

だからといって、間接効果を定量化すること自体がいけないとは思いません。これを費用便益分析に入れることが変なことであって、理論的に許されないことであるだけの話であって、例えば費用便益分析の比率が出て、その別のところで間接効果は例えば幾ら幾らありますとか、波及効果はこれだけありますという数字を出して、それと費用便益分析の数字を突き合わせてどうこう考える。これは全然問題ないことだと思うんですが、少なくとも中に入れちゃうというのはちょっと通らない話ではないかと思えます。もしも私の誤解であればいいんですけど、そういうことであるならば、ちょっと変かなという気がいたします。

そういうことで、案 - 3 になると、それらをすべて入れるという、今私が言ったような意見がもしも入るならば、そういうのが入って、結局案 - 3 になるんだろうという気はするんですけども、そういうさまざまなどにかく判断材料になる数字はきちんと定量化できるものはして、余り根拠のないものは困りますけれども、それらすべてを突き合わせて、ここで何らかの評価の手法を考えるという点では、これは今後の検討課題として必要なことではないかというように考えます。

【委員長】 ありがとうございます。

先生、2 ページ目についてもコメントございましたら……。

【委員】 いや、特段ないんですが、私も案 - 3 かなという感じがしますね。

【委員長】 実は私はこの 1.5 は変だと昔からずっと言い続けた人間で、親委員会でもそういうことを申し上げていますので、この方がいいと思うんですが、ただ、ちょっと今お二人のお話と違う観点のことだけ申し上げますと、例えばバリアフリー化をする。これを費用対効果が 1.0 以下だから、そこはやっちゃいかん。例えば歩道の切り下げ、やっちゃいかん。これはどう考えたって変なんです。一般論としてはもちろんもうお二人のあれ

なんです、場合によって今のような問題とか、安全の問題とか、ある町で景観をよくしたいとかというようなときに、景観をよくするときに、あの定量項目だけで計算しているという前提でやっちゃいかんと。これはどう考えたって変なんですね。こういうことは、ちゃんと認識しておいた方がいい。したがって、機械的にやろうなんていうももとの案自体に私は大変疑義を持っていて、親委員会でもそういうことを申し上げ続けていますし、技調でやっておられる全体の委員会でもほとんどの先生方がそんなことは当たり前でしょうという発想で議論しておられますので、そういう意味では、そのことについて議論の余地もない。こういうふうに思います。

ただ、実はずうっとさかのぼって、費用対効果をきちっと計算しないで、総合的にやっていきましょうというのを日本のやり方としてやってきて、これは世界中で非常に特殊だったわけです。したがって、効率性を求めようというときに、それを導入しましょうというのは当然の動きなんです、途端に物すごく機械的に走ってしまって 日本的と言えれば日本的なのかもわかりませんが 今みたいなことになっている。時代認識としてはこういうふうに思っています。

私は当時の運輸省の鉄道のマニュアル策定時に、 第1回の鉄道マニュアルの委員長をやって、その後、運輸省全体のマニュアル化の委員長をやっていたんですが そのときはずっと主張していきまして、私の意見が通った格好につくられております。それはどうなのかというと、費用便益分析に入れる項目の標準はこれですと決めてやります。もし必要なら、もっとほかの項目があるなら、それを計算した上で、さらに追加したものについても計算してくださいと。それでもまだ入らないものがあるなら、定性的に書いてください。そういうフォーマットになっています。

実際意志決定するときには、下の方まで入れて採択をすればするほど、その意志決定者は説明を求められる。こういう緊張関係があるんですよ。つまり全部機械的にばさっとマニュアルにしないで、ここは標準、追加、追加とやっていることによって、追加のところでは採択をすれば、何でそういうことをやったのかという議論が当然いろんなところからきて、それに対してこたえられないと、なかなか社会的コンセンサスにならない。こういう枠組みにしたつもりなんです。

先生とも御一緒にもう1回全体を見直そうとしたときに、明らかに旧建設省、旧運輸省で、その辺の違いがありますし、費用とか便益の入れ方についても差があって、それがなるべく統一的にしましょうということにはなっているんですが、いろんな事情、つまり事情というのは学問的にはそれがいいということと行政上こうだというのが混在していますが、何とかそこを共通化していこうという、こういう努力を今までしてきたつもりです。

そういう意味で、私も1.0にすることに全く異議ありませんし、案-3でいいんですが、途端にこれがまたマニュアルの弊害になって、案-3でやったから全部いいんで、文句ないでしょうってやったんじゃ、本当にそれが正しいのかというと、これは困る話で、むしろさっき申し上げたように、違うところまで入れてやるとすると、それだけ緊張感があって、それに対していろんな責任を求められますねという、ここだけはちゃんとしておいた方がいいかなという気がします。

イギリスのマニュアルは案件ごとにこうやってやっていて、採択したときに、同時にこ

のシートがだーっと公表されますよね。これは多分その緊張関係を何とか担保しようという、そういう趣旨だろうと思うんですね。しかも1枚紙にするという意図は明らかに、行政内部なら1枚紙にする必要はないので、外部から見たときに、それがわかって、当然変なことやったら議論が巻き起こる。こういう舞台を設定しているんだろうという気がいたします。

案-3でいいと思うんですが、方向性のところで、費用便益分析の観点に偏らずなんて、こういうことではなくて、したがって、ここは非常に重要なんだけど、もちろん違う場合にはそれだけの政策判断を当然していく。こういう表現の書き方がいいのかなという気がします。

3人の意見はそんなことでいいかと思うんですが、今日お2人、たまたま急に御欠席なんですが、どういたしましょうか。

【事務局】 事前にファクスを送れた方もいるんですが、いずれにしろ十分な御説明ができておりませんので、今後扱っていくテーマとして非常に大きなテーマでもありますので、できれば個別に御説明をする機会を得たいと思っております。御意見いただければ、その辺も含めて委員長に御報告したいと思っております。

【委員長】 いかがでしょうかね。新規採択時の評価については、またいろんな実務上影響も大きいことかと思っておりますので、その辺、我々の学問的な話じゃないところでどういう問題が具体的に起こるといようなことも十分検討していただいた方がいいかなという気がいたします。

そういうことで、こちら側で、多分3人でも言うことは余りないかなという気がしますので、こういうことでいかがでしょうか。

あとお2人の方、大変重要なところですよ。ちょっとでも疑義があるとか、そういうことがあったら、もう1回ここで議論することにしますが、今3人で思っているのと同じような格好で、何の問題もありませんよと、こういうことだったらそういう格好で、委員長の方で処理をして、次のステップに進んでいくというような、こんな格好でいかがでしょうか。もしよろしければそんな格好にさせていただきたいと思っております。

それでは、引き続き、客観的評価手法及び費用便益分析マニュアル、その他の修正箇所についての御意見もあわせてお願いいたします。3-3以外のところでございます。

また 先生からよろしいですか。

【委員】 先生からどうぞ。

【委員長】 じゃ、ちょっと時間を置いて……。ちょっと見ていてください。

私の方から3-5の最後のページの感度分析のところですね。10%変動幅のところを入れた方がいいかどうかという御説明があったのですが、これは私は入れていいと思うんですね。入れていいと思うんですが、やっぱり同じようにどうもマニュアルにするとすぐそれにかかわっちゃうという癖が、お役所というか、日本人というか、あるので、この10%の意味はあくまで10%を前後したらいいよという話ではなくて、10%でやっていたら、それが20%、30%になったときに、どういうことが起こるかということが判断できますねと。こういう意味なんですね。もちろん先見性があるかどうかという議論はあるのですが、したがって、ちょっと舌足らずかなという気がしないでもないですね。これをもらって10%で大丈夫だから、もう何の問題もありません。リスクは考える必要ありま

せんという話ではないですよ。例えば自分が何かに出資するときのことを考えれば明らかですから。何かそういう文言を入れたほうが良いのではないのでしょうか。

【事務局】 わかりました。その辺は機械的に、間違えないように。

【委員長】 あと1点、これと絡むんですが、自治体の方 本省で、直轄でおやりになるときはあんまり問題ないかなと思うんですが、自治体でやるときに、国土交通省のあるクライテリアをパスするためにという発想だけが先行するのは本来の趣旨じゃないんですよ。それぞれの自治体の方が自分で本当にこれでいいのかということを考えてもらう。そこが重要なんで、どちらかというと、役所のお金を、補助金を欲しいから、これをパスする、そこだけにいこうという、このビヘービア自身を変えることが多分さっきの先生の御発言だろうと思うんです。そんな意味でも、この感度分析のときにはこういうことを見て、本当に自治体にとって、その場所にとってリスクをこういうふう考えていいかどうかと真剣に御検討になったらいかがですかと。あるいはリスクがあったときにほかの道路と、あるいはほかのプロジェクトに対してこれが本当にいいと判断するかということを決めてまじめに議論しましょうねと、当たり前のことですけれど、このニュアンスを何かうまく入るようにしていただくことがいいかなという気がします。

【委員】 私も今の委員長の御発言と関連するのですが、感度分析で一番大きなリスク要因の1つというのは、いろんな政策変数といいますか、関連するほかの事業がうまくいくかどうか、完成するのかどうかとか、これは高速道路じゃないんですかね。例えば料金とか、そういうふうな政策変数の影響が実は非常に大きいんですよ。それは1つ1つのプロジェクトに非常に固有な、いろんな不確実性というものがありますので、そういうのも影響要因の例の中に入れておいていただいた方がいいのではないかなという気がします。交通量、事業費、事業期間というだけではちょっと少ないかなという感じがします。

それから、もう1つは、これも先ほど先生が言われた点とかかわりがあるのですが、例えばイギリスのCOBAですと、いろいろそれぞれの担当部局さんが勉強されて、新しい指標をつけ加えとか、あるいは独自に調査して、例えば原単位とか、こういうのを独自に設定をしたいという場合は、日本で言えば国交省の許可を取った上で、そういう数値を参考情報として載せることができる。だからB/Cというあたりが1つじゃなしに、独自のローカルルールで計算したらこういう値になりますと。そういうことも認めているんですよ。そういうことをして、逆に勉強するインセンティブというか、自分たちでコストベネフィットをきちんとやっていこうと、そういうインセンティブを与える仕組みもCOBAの中には入っているんで、そういう可能性といいますかね、含みというのも入れていただいた方がいいんじゃないかなというふうに思います。

【事務局】 ダイレクトに十分満たしたお答えになるかどうかわかりませんが、マニュアルの2ページの一番下のところに、マニュアル(案)では原則として用いるべき費用及び便益の項目、推計手法とか、標準的なものを示している。それ以外の項目や手法や原単位を用いることも想定しているので、それを用いるということを一応許容した上で、ただし、そういったものを使う場合は、考え方を公表するというようなことを書いてございます。

【委員長】 先生、いかがですか。

【委員】 今、たまたま感度分析のお話があったので、先にその話をさせていただきますと、十分読みこなしていないので、上っ面だけで間違っていたら恐ろしいのですが、

今問題になりました 10%の幅というのも、いろんな煩瑣なことを考えると大変なので、10%というのは切りのいい数字であるのかもしれないのですが、ただ、実際にはさまざまな、例えばここで出ている交通量、事業費、事業期間ということを考えてみても、多分それぞれの項目によって過去の事例を考えると、どれだけ変動したかというのはさまざまに違うと思うんですね。例えば交通量で考えるならば、過去の最高ずれた場合とか、最高に予想を上回った、あるいは予想を下回ったという幅もあれば、事業費がどれだけ増えた、減った、これも幅がいろいろ違うわけなので、本当ならばいろいろそういう取引料がかかるので、さまざまなコストがかかるので、そこの兼ね合いになることはわかるんですけども、過去にどれだけの変動が起こることが一番多いかということを考えて、本当はパーセントを決めるのが一番いいんだろうなという気はします。ただ、それが実際にはさまざまな難しいことがあって、10%というのはしようがないことなんですけれども、そういうところがないのならば、そうやった方がより一層説得力が増すような、そういうことになるのではないのかなと、そういう気がいたしました。

それから、先ほどCOBAの話も出ましたけれども、イギリスだけに限定するのはどうかなという気はするのですが、そこでの感度分析を見ますと、非常に多くのものを行っているということがありますので、やっぱりそれも参考にして、現実には割引率の感度分析までやっていて、そこまで必要ないと思うんですけども、そういう例をなるべく多く載せておく。そういうことで、変動することもあるよということが認識できるような、そういうふうにしておくのもいいのかなという気がいたします。

それが感度分析にかかわるところです。

あと、ざっと見ていまして、横長の資料3-1の一番最後のページのところを見て、今、私はお話をしているわけなんですけれども 1つ気にかかるというのか、これはもうちょっとよく気をつけて見なければいけないなと思うのが、3ページの一番上のところで、「本マニュアル(案)における費用便益分析の概要」の「意見」で、「有料道路を選んだ場合、時間短縮便益から通行料金を差し引いたものが便益となる」とある。私、ひとつ疑問なのですが、これは消費者余剰のことを言っているのではないかなと思うんですが、それに対する対応が、社会的余剰に変わっているというのかちょっとよくわからない。これは1つ質問です。

そういうのをおかしいなと思いながらこれを見ていて気がついたんですが、今後のチェックの内容としなければいけないこととして、事業者便益を入れる。要するに生産者余剰ですね。消費者余剰+生産者余剰=社会的余剰。これで問題はない話で、そのときに事業者便益、要するに生産者余剰の計測が有料道路においても、有料道路の形態によって違うわけですね。償還主義があったり、公正妥当主義があったり、いろいろあって、そういうことに基づいて違ってきているので、そういうときにそういう便益を入れるとしたときに、有料道路の料金決定の形態の違いがそこに反映してきて、これが違ってくる可能性があるのではないのかなと。今私も思いついたといいますが、今これを見た段階で、私もこれはよく考えなければいけないところで、今すぐに結論は出てこないんですけど、そこはチェックしておかないと、間違ったことになったりしないかなというのをちょっと今気がついたので、これは今後私も検討してみたいと考えております。

以上です。

【委員長】 ここはどうでしたっけね。生産者余剰を入れているのは鉄道のときに、鉄道のマニュアルはそうになっていて、ほかは入れていないような格好でこの間まで議論していたような気がしたのですが……。

【委員】 道路混雑の場合は、あれは確か生産者余剰が出てこないんですよね。全部混雑の部分が生産者余剰に消えてしまって。だから消費者余剰というのと社会的余剰というのが、例えば企業の経営とかそういうのを考えない場合は、通常の状態は一致するのですが、ここの論議は通行料金というのは単なる所得移転だから、それを便益の中から除外してほしいと。そういう御意見だろうと思うんですけども、ちょっとマニュアルがどうなっているか後で見えますけれども、そこはきちっとできていれば、この御指摘のところの御意見はクリアできているのではないかなと思うんですけど、いかがですか。

【委員長】 回答の書き方が不適切なんですネ。

【事務局】 ちょっと考え方が浅かったのと、意見とダイレクトに答えていないので、現在有料道路のときに便益を算定するときに、料金の分を差し引いて、差し引くというプロセスをとっていないものですから、ここに消費者余剰と書いたがゆえに、こういう本来差し引くべきものを差し引いていないのではないかという議論が出たのかなということで、単純に考えて、有料道路の事業者の便益と利用者の便益と両方足し合わせたものを社会的余剰として今回便益として計上しているんだということを言おうとして、こう書いてしまったんです。

【委員】 そういう意味ですか。そっちに帰属したから、そっちも入れなあかんということですね。

【事務局】 はい。

【委員長】 いかがですか。よろしいですか。

そのほかにいかがでしょうか。

改定に反映しない事項、資料3 - 2 はあんまり御説明がなかったんですけど、こちらはどうですか。

例えば積雪寒冷地の話なんかは、現在の走行時間はセンサスで多分計算したのをに入れておられるんでしょうけれども、そういうところに年間の何カ月間は雪があるので、そのときの時間は違いますというようなことをやれば、計れば、容易にできるわけですね。そういう話こそ、さっき先生がおっしゃったように、そういうことまで詳しく計算したければ入れてやればいいじゃないですかという典型的なものかもわかりませんね。

ただ、問題は道路によって除雪基準が違うので、除雪基準を前提にすることがいいかどうかというのはまた別途あるんですが、少なくともこの御質問に対しては必要なそういう格好で計算すればいいかなという気がしないでもないんですが、何か実務上問題があればまたあれですが……。

【事務局】 いえ、特にそういうことはございません。

【委員長】 よろしいでしょうか。

ここについては今御意見いただいたのですが、まだ全部見切れないところもございますし、御欠席の先生方もいらっしゃると思いますので、お持ち帰りいただいて、さらにお気づきのことがあったらその段階で修正するし、意見が対立したらまた会議にかけると。こんな扱

いでよろしいでしょうか。

【事務局】 十分な説明もしておりませんので、また個別にお問い合わせなり、説明した方がよい点等ございましたら御指摘いただければ対応したいと思いますので、御検討いただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、本日の議論を踏まえて必要に応じて修正いただいて、客観的評価指標（案）及び費用便益分析マニュアル（案）として定めていきたいと思っております。

時間を1週間とか、そんな期間でよろしいでしょうか。

【事務局】 はい、それでお願いしたいと思います。

【委員長】 ぜひ細かく見ていただいて、御欠席の方の意見と合わせて反映していきたいと思っております。

（3）高速道路を対象とした総合評価について

【委員長】 それでは、引き続き議事を進行させていただきます。

次に、高速道路を対象とした総合評価について、御説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料4でございます。高速道路を対象とした総合評価ということで、クリップを外していただければと思いますが、資料4の目次でございますように、前回5月1日の御意見を踏まえまして、波及的影響の評価指標を整理いたしました。それから、整理した結果を基に、重みづけについて、都道府県に意見照会をいたしましたので、それを今回御紹介させていただきたいと思っております。それから3番で、前回も少し議論になりましたが、総合評価をする際の前提となるネットワークについて、整合がとれていないのではないかというお話があったので、それを整理させていただきます。それから4番目として、総合評価の使い方について、前回委員長からもいろいろ御指摘がありましたので、それを論点メモとして整理させていただきました。そういった内容になってございます。

まず波及的影響でございますが、資料4の1ページでございます。これは前回5月1日の御意見をもとに再整理をして、修正版を各委員に事前に配付させていただきました。配付させていただいたものと基本的に何も変わっておりません。この指標については各委員御了解いただいたということで、これを前提として、重みづけをしてくださいということで、地方公共団体にも送らせていただいたものでございます。

そういった意味で、おさらい的になるのですが、前回の意見をもとにした主な修正点をいくつか挙げさせていただきます。例えば指標2、基準時間でやるのではなくて、時間短縮率でやりますよとか、それから指標の2、3、5、一緒でございますが、住民の視点から評価する場合には地域スケールからの基準化が必要なので、時間短縮率を人口で加重平均するような形でやりますと。

それから指標7、前回の御意見で農林水産品の流通の利便性の向上の指標を追加いたしました。

それから、2ページの方にいきまして、指標8ですが、前は工業団地等の計画を評価するような話になっておりまして、無理に工業団地をつくることを奨励しているのではな

いかという逆インセンティブについての議論もありました。実際、中身は工業団地だけではなくて、地域のポテンシャルを生かしたさまざまな地域振興プロジェクトを評価するようになっていきますので、中身に合わせて指標の名称を変えたということでございます。

そのほか、指標 12、環境の関係でNOxとSPMの指標を統合いたしました。

一番最後、指標 16 で自主的な取り組み状況の評価することといたしました。

というようなことで、修正版ということで、評価指標についてはこんな形でまとめられたと思っております。その最終結果を4ページから6ページまで一覧表にして示させていただいております。

「その他」の「地域の創意工夫による自主的な取り組み状況」の評価につきましては、前回、いろいろ議論がございましたので、今回、具体的な評価を試みてみました。7ページを見ていただければと思っております。

7ページは、これまで第3回、第4回での御議論の内容でございます。

地域のインセンティブを評価することが大事だということで、地域に調査票を配りまして調査をしました。

それから第4回的时候には、変な評価をすると、逆に変な、妙なインセンティブを与えると、実際にはブレークダウンしてみないと評価できないのではないかと、それからブレークダウンしてみて、結果として他の指標とのダブルカウントとか、結果に有意な差がつくかといったようなことをよく見る必要がありますねというような御意見をいただいたところでございます。

今回、8ページ、A3の横長で御説明させていただきますが、こういう形で評価をさせていただきます。

一番左側に地方公共団体に意見照会した大きな3項目と、前回御議論いただいた評価の視点をまとめて並べております。それぞれこの評価の視点だけでは客観的な評価ができないということで、内部の作業でございますが、真ん中にある評価シート、こういった評価シートをつくりまして、それぞれ該当する 例えば計画の数でありますとか、いろんな役割の種類の数とか、できるだけ客観的に評価できるような形にブレークダウンしたものをつくったわけでございます。地域計画との連携、利用増進の取り組み、それからコスト縮減への取り組み。それぞれこういう形で評価シートに丸をつけるような形で評価いたしまして、各項目ごとに5段階評価で評点をつけるということにしております。評点のつけ方の細かいところは次のページにそれぞれまた表で載せさせていただいております。

こういう形で評点をつけたものが指標 16 全体の点数になるのですが、その際には各評点の重みづけを行っております。右側から2つ目でございますが、一応考え方としては、これも内部での試行として、地域計画との連携が30%、利用増進30%、コスト縮減40%と割り振りまして、それぞれまた中身の内訳を割り振っております。ここに書いてある例題のケースですと、一番右下にありますように5点満点の2.95点というような形で評価を試みました。これも試行ということで、御意見をいただきながらさらに詰めていきたいと思っております。

こういう指標で整理した結果、ほかの指標とのダブリは一応ないのかなと思っております。それから、分布も9ページの右下にございますが、偏差値、5段階評価で、3がもちろん一番多いのですが、2、4、それから1とか5も一応ありまして、有意な差はついて

いるのかなと思っております。

こういってことで、指標 16 についても評価をして、これから全体の重みづけの議論をしていきたいと思っています。

重みづけについては説明者交代いたします。

【事務局】 続きまして、次の 10 ページ以降、御紹介させていただきたいと思います。

かねてより、高速道路の採算性、あるいは費用対効果、あるいは外部効果といったものに対して、多面的に評価して、相対的に優劣がつくものかどうなのかということで、重みづけのデータを整理したものでございます。

10 ページ以降、これは前回の委員会が終わった後、各都道府県、政令市の担当の部長様あてにお願いをした文書でございまして、この委員会の議論の参考にするためにぜひお願いをしたいということでいただいたものでございます。

11 ページ以降はその様式でございまして、まず一番最初の重みづけの考え方として、費用対便益、採算性、外部効果といった波及的影響について 100 点満点で点数をつけてみてください。当然有料、無料の場合がありますので、無料の場合には採算性はカウントしませんということで、総合 100 点。

12 ページをめくっていただきまして、次の波及的影響の中に 6 項目の中間項目がございますけれども、その問題についての重みづけを試しにやってみてください。6 項目について 100 点満点で何点つくのかといったようなこと。

さらには、中項目の下に、12 ページにその 2 と書いてありますが、住民生活の項目の中におきましても、高速バス、新幹線、あるいは医療施設、拠点都市間、あるいは日常活動圏の中心都市へのアクセスといったような項目を指標として載せておりますので、その 5 つの指標の中でどういうふうな重みづけをつけたらよろしいでしょうかということで、これも 100 点満点にして、この 5 個の項目で重みづけをしてください。

以下、地域経済、安全、環境、地域社会、その他といったような項目についての小項目について重みづけをしてください。

13 ページを見ていただきますと、様式 - 3 ということで、今度は個別指標、ちょうど 16 個の指標がございましたが、その 16 個の指標を平たく並べたときに、100 点満点にしてどういう差がございましたでしょうかということ、さらには次の 14 ページで自由意見をいただいたということでございます。

その結果どうなったかといいますと、16 ページ以降のヒストグラム、あるいはグラフで見ていただければと思います。

16 ページの上の方が、有料道路としての費用対便益、採算性、波及的影響という 3 つについてのものがございます。非常に特徴的なのは、外部効果のところは 100 点をつけられた方、一方で費用対効果、あるいは採算性といったようなところには 0 点をつけておられる方というように形の幅がある。特に外部効果については非常に高目の重みをつけておられるところが目立っている。平均を見ていただきましても同様でございます。

無料道路につきましても費用対効果よりも外部効果の方にやや重みをつける方が多ございます。

17 ページは中項目でございます。これについては住民生活、さらには 5 つ目の項目の地域社会といったところに重みをつけておられて、幅が大きいということ、さらには平

均値におきましては、住民生活、地域経済、安全といったような、さらには地域社会といったところに重みを置かれる、あるいは置くべきだというふうなお考えをされている方がいらっしゃるということでございます。

18 ページをめくっていただきまして、先ほどの 16 指標についての重みを見ていただいたものでございます。最後の 16 番、これはちょっと高うございます。先ほどこの説明の前にお話ししました地域での自主的な取り組みのところの項目でございますが、それ以外は押しなべて幅がたくさんございます指標、さらには非常に幅が狭い指標といったようなものが並んでいるということでございます。

それを先般からケーススタディとして計算させていただいておりますが、実際に試算した結果が 19 ページにございます。19 ページの左上に「総合評価」と書いてありますが、これはちょっと誤解を招きますので、修正をしていただければと思いますが、要は外部効果の総合的な重みづけの計算をしてみたということでございます。先ほどの 16 個の指標につきまして、それぞれ各都道府県からいただきました重みづけを計算してみました。それぞれ 19 区間のデータがございますので、その仮データに先ほどの重みづけをさせていただきます。それによりますと、平均を例えば 50 点というふうにいたしますと、50 点の線から、それよりも大きく上になる場合もあるし、50 点よりも大きく下回る場合もある。同じ路線でもかなり 50 点を中心に、上、下に幅があるというところが見てとれるのかなというところでございます。例えば 12 番の路線でございますと、ある都道府県の重みづけでいきますと、65 点をさらに超えて、1 番になるわけでございますが、ある都道府県のデータをもとに重みづけをしますと、平均よりも下回ってしまうというように、区間がばらついて存在しております。

20 ページにそれぞれ各都道府県の生データを出すということもあるのかもしれませんが、少し解析してみました。上の方のインデックスが外部効果、費用対便益、あるいは採算性を重視されるグループ。さらには、その他の外部効果での重視項目をマトリックスで並べて見ました。特にこの左側のマスにございますが、秋田県を初めとしまして下の愛媛県までかなりの都道府県が外部効果を重視されております。

一方で、採算性重視のうち、さらにはまた安全といったようなところ、例えば神戸市さんといったようなところは採算性を重視しつつ、波及的な外部効果のところでは安全といったところを非常に重要視すべきだというような点をつけられておられるということでございます。

このマトリックス自身は非常に単純に、重みの半分以上という点数をつけられた方をカテゴリーに分けただけでございますので、余りこれ自身に意味があるわけではございませんが、それぞれ都道府県によりましては、特に外部効果を重視しつつ、例えば安全を重視される方とか、例えば採算性を重視しながら環境を重視される方といったような、いろんな切り口でお考えを持っておられるということ自身をわかっていただけではないかということでございます。

さらに、次の 21 ページにこの重みづけにつきましての主な意見をまとめて御紹介させていただきます。

まず複数の重みづけ手法につきましては、地方ごとの重みづけを設定してほしいということが結構ございました。全国一律でやるのではなくて、例えば九州だとか、あるいは関

東エリア、大都市エリアといったような地方ごとの重みづけというものを考えるべきだというような御意見を出されている方が結構いらっしゃいました。

さらにはこの2つ目の大項目で、事業効率、採算性、波及的効果の重みづけということに関しましては、地域の特性、あるいは波及的影響といったようなものをできるだけ重くしてほしいということ。さらにはハンディキャップのある地域については、他の地域と一律に評価されるということ自身非常に問題ではないかという御意見を寄せられている方もいらっしゃいます。

22 ページをめくっていただきますと、さらなる意見聴取ということで、これに関してはいろいろ皆さんから意見をいただきました。今回1回こういう計算をして、よもやこれで決めましたということではないでしょうねというような意見を各都道府県さんからいただいております。中段以降にあります。計算結果についてもう1度明らかにしていただいて、再度意見を聞く機会をぜひ設けてほしいとか、あるいはそもそもこれを提供して、それを使って評価をするという是非を含めての意見聴取をすべきだというような意見。さらには、一本化して適用するというのではないよねというような意見がございます。

23 ページにさらにこの評価自身についてもいろいろ御意見が寄せられております。高速道路整備、国家的プロジェクトとしての位置づけの考慮についてという項目でございますが、そもそも高速道路整備は国策ということでございますので、国策がまず前提としてあって、それ以外の部分でこういう評価がされるというようなことが必要ではないかというような意見など、いろいろたくさんいただいております。

今日はとりあえず皆さんからいただいた御意見を御紹介させていただきます。前回の委員会から非常に短い期間で（都道府県の皆さんの作業も概ね1週間程度ぐらいの作業をお願いをして）まとめたものでございますので、さらに精査をして、今後どういう取り扱いをしていくというようなことも含めて後ほど御議論を、あるいは御意見をいただければと思っております。

24 ページが総合評価において前提とするネットワークの考え方ということで、前回少しお出ししまして、この委員会の中でもいろいろさまざまな意見をいただきました。現在整備計画を策定しております9,342kmと、もともと国土開発幹線自動車道の11,520km、それぞれのネットワークについてどういうふうな計算の仕方、あるいは考え方をして評価していけばいいのかということでございます。その比較をしたものが25ページで比較表を設けてございます。

結論から言いますと、今日の委員会では、私ども事務局の提案としては特にどちら側を採用するということは書いておりませんが、いろいろ私どもで事務的に考えさせていただいて、それぞれ両方意味があるよねということ自身がわかったということで、それを整理させていただいたものでございます。

特に費用対便益に関しましては、全体計画11,520kmについての考え方のところに書いてございますが、高速自動車国道自身は都市間の拠点を結ぶネットワークということでございますので、ネットワーク全体が完成して初めて本来の機能を発揮するよねといった場合に、B/Cを計算するのは、全体11,520kmのネットワークを前提として計算をすること自身が本来の評価対象区間の便益になるのではないかと。

一方で、9,342kmというのも意味があるものでございます。ネットワーク整備途上での

便益ということについては当然こういう意味があるだろう。ただ、実際に計算をしていけば、おのずとわかるだろうと思いますが、本来の 11,520km の便益に対しまして、過小評価になる可能性は出てくるだろうなということでございます。

一方で、採算性については、この 9,342km の計算をすれば、償還計画と整合がとれたものになるだろうと。

一方で、11,520km の方については、整備手法について確定をしないまま計算をしているわけですので、実際には将来的にネットワークは形成されるという前提での計算になるのかなと。

外部効果につきましては、実際に計算をしていけばこれもおのずと明らかになってまいりますが、もともとこの指標の中に交通量というものを含めておりませんので、一部の指標を除きまして、9,342km で計算した場合、11,520km で計算した場合、データ自身はほとんど差がないのではないかというふうに思っているところでございます。

それぞれ 11,520km、あるいは 9,342km につきまして、いろんな考え方が整理できるのかなということで、事務的に両案を併記させていただいたという状況でございます。

【事務局】 最後に総合評価の使い方、27 ページをお開きいただきたいと思います。

論点メモとして整理してみました。前回委員長からもいろいろ御指摘がございましたし、今回の重みづけの地方公共団体の意見照会についてもどういふふうの結果を使うんだという、途中段階でも多数質問がございまして、そういった意味で論点として整理をして、この場で各委員の皆様から御意見をいただいて、御議論をお願いしたいという趣旨で書いてみました。

まず、高速道路の総合評価の目的の明確化ということで、目的をどのように認識すべきかということで、 と書いてみました。

は前段の話にも関係しますが、諸外国のやり方を見ましても、道路事業の評価を費用対便益だけで決めている国はないわけございまして、社会・経済に及ぼす多様な効果ができる限り客観的に明らかにしていくというのが総合評価の目的としてあるんだろうというのが でございます。

それから、 は総合評価の一般的な目的というよりも、今回ケーススタディの対象となった高速道路の整備計画区間に関わる話でございますけれども、新直轄方式なのか、公団による整備 公団による整備の方には民営化後の新会社による整備も含まれるわけでございますけれども そういう整備手法の区分けを判断する。そのための必要な情報を提供するという目的があるのではないかと。

それから、 といたしまして、これも一般的なことになるかと思いますが、効果の早期発現とか、重点的・効率的な投資といった意味から、総合的に優先度を判断するための客観的なデータを提供するということが考えられるのかなと思ひまして、この から の目的のすべて、またはそのうちの一部というものが目的になるのかなということで、明確化といひますが、再確認ということかなと思ひております。

この委員会の場でも、これまで大学入試になぞらえている議論がされてきていますが、今回の高速道路のケーススタディを念頭に考えれば、 は、言ってみれば入学試験のやり直し。整備計画を出したということで、1 回入学試験はパスしているはずなんだけれども、いろいろ時間もたっているし、社会・経済状況も変化しているので、もう 1 回本

当に大丈夫かどうか、学力検査をするというのが かなと。

は、学力はちゃんとあるということが認められたので、今度は進学方向を、例えば文系にいくのか、理系にいくのかとか、どういう学科にいくのかという進学振り分けをしようというのが なのかなというような感じでございます。

それから、大きな2番でございますが、総合評価結果を用いる際の基本認識ということで、前回は委員長から、総合評価結果で機械的に順位をつけて、機械的に決めるのではないと。政治的な意志決定のメカニズムと両輪で決めるべきではないかというようなお話があったところでございます。

そういった意味で、 に書いてございますが、この総合評価結果に加えて、地方公共団体の意見も踏まえた上で、意志決定を行うものが責任ある政策決定を行うべきではないかということでございますが、その辺についてそういう考え方でよろしいかどうかというのが の論点でございます。

は、そうはいつでも、不透明で、不合理な決定にならないように、当然プロセスを公正なものとして情報も公開していくということが前提になると思われるわけでありませうけれども、そういう手法とか結果の示し方について、どういう配慮が必要かということで、a、b、cと書いております。

aは、プロセスについて関係者の合意がとれるような、納得がいくような客観的なプロセスが必要ではないかということでございます。

bといたしまして、先ほど地方公共団体の意見でもたくさんございました全国一律の重みづけではなくて、地域の特性とか、路線の特性で重みづけが当然異なるべきだと、そういった意味で幅を持った重みづけをどういうふうに提示していったらいいのだろうか、その辺も十分配慮が必要ではないかという論点でございます。

それから、cは、何らかの重みづけをして総合点数が出たとして、ただ総合点数が同じであっても、ある特定の項目に秀でている、一芸に秀でているようなものを同じように取り扱うべきではないのではないかとこの配慮事項でございます。

ほかにもいろいろあるかと思しますので、いろんな配慮をしていく必要があるのではないかとこのことでございます。

それから、最後に3番、一番下でございますが、今後の委員会の活動に向けてということでございますけれども、総合評価についてまだまだ実施に向けて、実際やってみるといろんな問題が生じるのではないかと考えております。そういった意味で、先生方も大変お忙しいところだと思いますけれども、当委員会でも引き続き助言をお願いしたいというふうに考えているわけでございます。そういう方向でぜひよろしくお願ひしますという趣旨でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、どうぞ御意見を伺いたいと思います。

前段の方は事前にご覧いただいているかと思いますが、いかがでしょうか。

地方の創意工夫は見ていただいているのかな……。これも一緒にいただいていますね。

【 委員】 それでは、私の方から何点かあるわけですが、一番最初の評価指標についてというところでしたでしょうか。いろんなものが出てきていて、一番最後に、新たにつけ加わったものとして地方の創意工夫による自主的な取り組みの状況を評価する。

なかなかこれはよくわからないので、具体的なところはちゃんと整理していただいて、1の4の2のといえますか、8ページのところに横長で評価シートがある。なるほど、こういうことを勘案してやっていくんだなということがわかったんですけども、私、疑い深いというのか、心配だというのか、こういうことを申し上げると自治体の方々に大変失礼なのかもしれないですけども、妙なインセンティブがあるのかなという気がします。例えば利用増進の取り組みのところで、「協議会等の設置」というのもありますけれども、要するに協議会を設置していれば丸がつけられるということになると、形だけつくつておいて、実際に休眠状態にしておいても丸がつくとか、さまざまなこと、要するに今たまたま1つの事例ではありますけれども、結局各自治体によって、これは丸をつけてもいい程度かなというのがみんな違うという可能性があって、ほかの自治体だと、これは到底丸はつかんだろうと思っても、ほかの自治体は、いや、これぐらいつくよと言ってつけちゃうということがあって、そういうところの基準、どうしても丸が多くつきがちになっちゃうところがあって、そここのところの見分け方といえますか、そこを何とかしなければ、みんな丸がついちゃう可能性もあるわけです。そうすると全然意味がなくなってしまうところは非常に心配なところで、さっき言った変なインセンティブに加えて、そういうところの見分け方が心配。また、その心配を裏づけしてしまったのが、その後のデータをお示しくださったところの18ページでしょうか。18ページのところの指標16だけ飛び抜けて上にどんと上がっているんですね。つまり、ここだけが自治体の方々のやる気でどうにでもなるところであって、ほかのところはそういうところは余りきいてこないところですが、要するにやる気がありますと言えば、それで通っちゃうというような、それは極端ですけども、そういうところが全くなくもない。これはそういうデータを示しているわけですから、このようにやってしまったらそういうことも起こり得るということなので、そのあたり、自治体の間での丸のつけ方に対する基準といえますか、そういうところは明確にしておく必要があるのかなという気がいたしました。

後は感想ですけど、なかなか各自治体さんごとのマトリックスもおもしろくて、なるほど採算重視は関西系が多いかなという気がしたりとか、そんなのが印象としてありましたが、それはちょっといざ知らずということで……。

一番最後の論点メモ、27ページですが、、総合評価をどう使うかというところで、これはにはならないかもしれないですけども、大事なことは総合評価をやって、そのフィードバックをして、やった総合評価は本当にいい総合評価だったのかということを確認するということが非常に重要な作業ではないかなと。その結果、ある道路がつけられた。その総合評価はどういうようなことになっていたのか、その評価は正しかったのかということで、これは常に戻していく。このことが結局3番につながってきて、今後の委員会の活動というところで助言を行っていくということがありますけれども、総合評価手法の事後評価みたいなことですかね。そういうような手続がやはりきちんと整っていないといけないのかなということです。

それから、同じ27ページの2番のところになりますけれども、1つ悩ましいところというのは、客観的に、機械的に数字で厳密にやっていけばいくほど、結局それとは違う基準に基づいて（そこでの数字を差しおいて）、ある事業が採択されたときには、なぜそれが採られたんだという、そういうような説明責任上、説明がつかないではないかと言われ

てしまう可能性があるということです。多分今後の論点としては、厳密にやった数字を無視してまで、なぜ特定の秀でているというものをよしとしたのかということ、これも基準というの難しいんですけども、きちんと説明できないと、やはりこれは物議を醸してしまうであろうというところがあります。そういうことを今後考えていく必要があるかなと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 まず最初の評価項目のところですが、もう大分収束してきていると思います。余り意見はないのですが、8番の地域振興計画のところは何でもかんでも対象にしていいのかなというのはちょっと気になりますね。地域振興計画の中でも、上位の計画の中できちんと位置づけられて進行しているものからそうでないものまで千差万別あって、十把一からげするのではなくて、多少重みをつけるとか、あるいは基準を設けるとか、そういう話があってもいいのではないかなという気がします。

それから、大事なのは一番最後の総合評価の使い方というところの議論だろうと思うんですが、1の目的の明確化、
、
、
これはもちろんすべて該当すると思います。そもそも総合評価という手法が最初に出てきたときは、情報の構造化とか、一種の学習というのか、実際評価してみて、いろいろ分析してみると、中身がよく見えてくるということが当初は重要視されましたね。納得のプロセスというのか、地元の方もこれをしていく中でだんだんわかってくる。ただ欲しい欲しいという言うだけではだめだと。その中の情報を知っていただきたい。そういう効果が1つ大きいと思います。

それからもう1つは、総合評価の結果に基づいて、それが直ちに意志決定の結果につながるというものではもちろんございませんが、とはいえ、一方ではある意味で客観的な方法で出てきた数値というのを軽々に無視できるものではない。その辺のさじかげんが難しいんでしょうが、総合評価で例えば低い結果が出てきた。それでもゴーサインするという場合にはそれ相応説明というのか、それが求められる。そういうふうな使い方にならざるを得ない。そういうふうに思います。

2、これは難しい問題ですね。特にアカウンタビリティというのか、重みづけの客観性の確保。どういうやり方をしても、はっきり言って無理だと思うところがあるんですね。とはいえ、1つの決められたルールというの是非常に重要だと思います。

フランスかな？ 重みをつけていない国もありますね。結局重みをつけられなかったということですが、単純に同じウェイトでつけて、足していく。あるいはこういうアンケートを地方公共団体さんに何回かフィードバックをかけていく必要があるかなと思いますけれども、そういうふうな形を出してきた評点、それを1つの重みとするというやり方も1つでしょうし、でも地元のというか、地方の意見として、国としてきちっとしたビジョンを見せてほしいという意見もあるので、国交省として丸投げというわけにもいかないと思うんですね。この中で重要なのは、すべての項目を全部こちらで重みづけしてしまう必要もないと思うんですね。特に重要なのは、今までB/Cで足切りをしていた。例えばB/Cというのを全体の中でどれだけの重みを問うんだと。そのほかに関してはいろんな地元の市町村とかそういう意見を聞けけれども、B/Cだけはこれくらいのウェイトをつけますと。それにあわせて、例えばコスト縮減の努力をはかってくださいと。そういう考え方

というもあるのではないかなというふうに思います。

【委員長】 ありがとうございます。

私の方から、地域貢献は同じことなんですが、基本的にはアメリカの大学とか我々の大学も外国人の特別入学制度というのを持っていて、これは推薦によるんですね。我々の学科で成績表をつけて認定をすれば全学の入学試験が免除されるという、非常に特殊な事例があります。それはどうしているかということ、過去の実績を重ねて、この大学の学生はどれぐらいの、入学後の成績はどうだったかというのを評価して、大学をランキングして、その上でウェイトをつけて、予測に使うというやり方をしている。アメリカの大学も大体そうだろうと思うんですが、そのアナロジーで言うと、これは、これからか、過去かわかりませんが、実際に実効性があつたかどうかということについて評価をした上で使うという、これが普通のやり方です。

ただし、急にそんなこと言われても困るということになれば、自治体の方々にこれやると事後的に評価されますよということ認識してもらうことによって、これは後からのことと関係するのですが 第1段階である高速道路のやるところを決めたとして、その間の10年間なら10年間の間に実績がどうだったかでそのブロックについては何らかのアドバンテージがあつたり、ディスアドバンテージがあるという、理屈の上ではそういうのがやり方かなという気がします。ただ、実社会になじむのかどうかというのは、特に地域計画という、別にその責任だけではないことがありますから、世界経済の動向だとか、その辺はやや問題があります。

ただ、コスト縮減の取り組みの点数のつけ方で、自分で事業費を出したら有利になるという部分と、オーバーブリッジとかボックスカルバートをうんと減らしたとか、もっと便利なところの路線をうまく協力してつくったとか、本当のコスト縮減に相当する話がもうちょっとウェイトがあつてもいいかもしれないなという気がします。なかなか難しいんですが、標準コストがないときに、どうやって努力コストだということのは難しいですけども、それが評価されないと、これだと、悪く言うとお金を使った方がいいような格好になるわけですね。ただ、これも実はお金を使ったというのではなくて、自治体の財源が限られていますから、何かを削減してこっちに使ったんでしょうから、その熱意の表れとしてはこれでいいんだろうと思います。ただ、本当のコスト縮減はもうちょっと何かうまい工夫があればいいなと。

それから、ネットワークの11,520kmと9,342kmの話。これについては、これも教科書的で恐縮ですが ネットワーク評価とプロジェクトの評価は違って、言ってみればマスタープランの費用対効果なり評価と、個別のプロジェクトをやるときの評価というのは当然違っていいんですよ。だから、全体プランを決めるときにはこういう評価で決めただけでも、実際1個1個やっていくときには、もう1回事業としてチェックしていきましようというのは当然のことです。

さらに、この計算の中で最終的に何らか順位がついたり、どこからやるかということ、あるいは無料でやるのか、有料でやるのかということが決まったら、その段階でもう1回ネットワークとしての評価をやる。これは当然やった方がいいわけですね。そこにオルタナティブがあるならセットしてやる。ここは言わずもがななんだろうと思いますね。

したがって、この2つの前提があつて、両方でやりますというのは一番最初の初期値で、

何らか収束した結果の途中でやるか、最終案でやるかはとにかく、もう1回やりますと。これははっきりしておいた方がいいと思います。

それから、プロジェクトの評価のときも、今度は前半で議論した格好でもう1回やりますというのとは明らかです。

悩ましいのは、本来ですと、社会状況も変わりますし、政治的な判断、政権だって変わるかもわからないし、いろんなことがあるから、ネットワークの形をばっと今決めちゃって、これは絶対金科玉条でやるよりは、ネットワークの現段階でのプランはこうで、最初の10年間はこうやりましょう、10年たったときにもう1回ネットワークも含めて議論しましょうという、この方が本来の姿で、論理的にはそうですね。だから、そういうことをやるのかやらないのかという話はやっぱり決めておいた方がいいと思いますね。

ただし、問題は、民営化した会社がやるかやらないかということと関わっていますので、それは民営化会社のスキームをつくるのに前提となるものをセットしないと、その議論ができないでしょうから、そこは当然セットしてお決めになるのだろうと思います。その前提を動かすことが是か非かということ、これも我々の立場から言うと、当然そのときに一番いいようにすればいいんだから、動かせばいいでしょうと言うけれども、それが社会的に受容可能か、あるいは余りにそれがアドホックになってしまうと、これは政治のおもちゃになってしまいますから非常に問題だということがありますから、別の計測不可能な社会的費用が発生するので、何らか決めておかないといけないわけですね。したがって、どの程度固い分類かという話はぜひ、ルールとして こういうことを多分国幹審でお決めになるんでしょうけれども、あるいは別のところでお決めになるんでしょうけれども セットしておいた方がいいという気がします。

1つのやり方としては、何年に1回ずつ見直して、その段階でどうするかということを決めましょうとか、あるいはこの幅以上にリスクが大きくなったときは、そのリスクを前提にしてもう1回考え直しましょうとか、あるいは非常にリスクが大きくなって、経済状況がひどくなったとか、いろんなことが起こった場合には、民営化会社に対して、民営化会社のリスク分担と公の方のリスク分担をどういうふうにしましょうとか、このルールは実はPFIの社会ではインターナショナルに普通に行われていることで、したがって、やってできないことではないと思います。ただし、今この国でやっている高速道路のやや情緒的な議論と、自治体の人たち、これも逆の情緒と言ったら怒られるかも知りませんが、2つが同じ舞台に乗らずに議論されているような状況下で、そういうルールがきちっと決められるかどうかというのは、これは行政の判断かなと思います。

私としては、何か段階的にチェックをするとか、あるいはそのリスクをどうするかということまで含めたルールを設定しておいた方がいいかなという気はしています。この委員会マターではないので、背景としてお話しだけするわけです。

そのときに民営化した会社と国の間でいろんな契約をきちっとやっておくという、この契約方式というのは計画契約で、EUの中では割合鉄道でも道路でも行われていることで、日本は国と公団が契約するかとか、受発注ではないところで国と民間が契約するという慣習が今までなくて、リスクはすべて公が背負うという、何か暗黙の了解があったような社会なので、それで済んだんと思うんですが、今のような状況下ではそこまで日本の慣習を踏み越えて、契約やリスク分担のそういうルールをつくれるかどうか、こういうこ

とがつくれたらその方がいいかなと。そうすると、今のネットワークとプロジェクト評価の話はもうちょっと突っ込んだ位置づけができるかなという気がしました。

それから、総合評価の最終ページのところは、 については基本的には 先生と私は全く同じですし、先ほど申し上げたことと同じで、この結果だけですべてを計算するのではなくて、客観的に計算するやり方、あるいは論理的に計算するやり方というのは、費用対効果、費用便益分析だけという、割合客観的にできる。それに対して総合的な評価をし、さらにもっと違う評価がある。3段階が入ってきているんだろうと思うんですが、これは2段階にするか、3段階にするかは、問題設定の扱い次第。

基本的には、当たり前のことですが、論理的 論理的というのは限定論理的に決めたものすべてを決めるという手はなくて、だからこそ、人間社会というのは論理性を重んじることと政治的な意志決定の仕組みと両方つくって、それをうまく使い分けてきているわけです。ただし、政治的なところは非常に変なところに動く可能性があるので、これに対してもう1つ論理性の要求をしている。したがって、2輪があって、政治的なところにも、これからあんまり外れることには物すごい負荷がかかりますという、こういう仕組みなんだろうと思います。これは 先生のさじかげんという話だろうと思います。

したがって、当然この使い方、 については僕らから見ると当たり前の話だと。

については、こういうこともあるのかなと思うんですが、例えば県内で、あるいはブロック内で、この順序で決めたいというときと、全国でこの順序で決めたいというのを全部一律にする必要があるのか。これはちょっと行政の経験がないのでぜひ御検討いただきたいんですが、例えば北海道なら北海道で、北海道の路線の順序を全国ベースでやるとこういう順序になりましたと。しかしながら、道内ではやっぱりこういう順序の方がいいという評価になりました。したがって、こっちでやりたいんだけどというときは、財源配分に関し影響を他地域に及ぼさないという前提での変更ですから、それは許容してもいいという観点はあると思うんです。

ただし、問題が2つあって、1つは、ばらまきをするようなことをやると、 各首長さんのところに少しずつばらまいて、短い路線ずつやりましょうなんていうことが起こると これは明らかにだめだから、トータルとして、前段、全国ベースでやった費用対効果の評価よりも下がらないということ、重みづけが変わったとしても全体として下がらないということは何か担保する必要があります。

もう1つは、陸続きのようなところでは隣の地域と不整合になって、うまくいかない。これもやっぱりチェックする必要があります。

今思いつくのはそんなことなんですが、多分行政上まだほかにもたくさんありそうな気がするのですが、そんなことを踏まえたときに、あるブロック内の順序について、あるいは県内についての順序について、何らか変更することを許すか許さないか。これをぜひ行政的に検討してもらった方がいいかなというのが1つです。

それから、3番目の今後の委員会の活動については、こういうふうに理解すればいいと思うんですが、これは国幹会議かどこかで議論されるんでしょうけれども、そのときに当然こういう方法が全く無視されることはなくて、場合によってはその決めべきコミッティーの人たちが重みをつけておやりになるということもあると思います。首都移転のときはそういうことをやりました。首都移転のときはそうやったときに、プロセス管理が必要で、

あんまりむちゃくちゃな重みにしてみたり、あるいはちょっとした誤差範囲のことで物すごい重大な決定をされたりするとよくないので、そういう意味では使い方についてのチェックを専門家がやっていった方が安全は安全ですから、そんなバックアップのやり方というのはあるのかなと、こんなことを思っていました。

ちょっと長くしゃべり過ぎました。

追加して、先生、何かありますか。

【事務局】 8ページですか、地方の創意工夫による自主的な取り組み状況の中で、先生と先生からの御意見に対する補足をさせていただければと思います。

8ページの評価シートがありましたけれど、評価シートに丸をつけるのは、自治体の方に丸をつけさせたわけではありません。国の方で全部つけました。自治体からの調査票と補足的にヒアリングをやりましてつけました。そういった意味ではある程度客観的にやっていると思っています。ただし、本省で全部できなかつたので、整備局で分担してつけてもらったので、整備局によってはちょっと甘目の整備局と辛目の整備局があるので、その辺のバランスは少し調整をする必要があると思っています。

それから、先生から指標の8で工業団地以外のもので、何でもかんでも、重みづけも何も考慮しないで入れているのはどうかというお話がありまして、指標8の方は確かに面積と事業費でしか評価できないものですから、ある程度一律に、事業の種類に関係なく一律な評価になっております。したがって、指標16の中で広域行政に役立つプロジェクトかどうかとか、地域のいろんな振興計画に整合のとれたプロジェクトかどうかということの評価しようと思っています。その辺の質的な評価は指標16の方でやって、指標8と指標16の合わせ技で先生の御懸念については一応対応できるのかなというふうに思っているところでございます。

【委員長】 いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、4の事後評価が残ったのですが、あらかじめ事務局から時間が足りなければこれについては後に回してもいいというお話でございましたので、一応これで打ち切りたいと思います。

高速道路を対象とした総合評価に関しては、これまでの審議で波及的影響、その他外部効果の評価について一定の成果を出すことができました。重みづけを含めた総合評価の使い方につきましては、学術的に算出された評価結果のみで機械的に判断するのではなくて、総合的な判断をする必要がある。先ほど申し上げたとおりでございます。その部分は国土交通省において引き続いて検討を進めていただきたいと思います。

なお、今後の検討に際して、当委員会は、先ほどの3のところでございますが、引き続き必要な場合にはお役に立てればと思っている次第でございます。

そんなことでよろしいでしょうか。

ここにつきましても今日御欠席の委員の方に事前にお配りしているから大丈夫かと思いますが、急な御欠席だったので、何か特段の御発言があればお聞きをして、非常に難しい問題があった場合にはまた御相談をさせていただきたいと思っています。多分大丈夫かなという気はしております。

(4) 次回の委員会について

【委員長】 以上でございますが、次回の委員会等について事務局からお願いいたします。

【事務局】 今日御欠席の委員の方もおられますので、次回のスケジュールについては改めて皆様の御都合を確認させていただいた上で決定させていただくということにさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。

閉 会

【委員長】 それでは、以上をもちまして第5回道路事業評価手法検討委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。