

第2回道路事業評価手法検討委員会議事録

平成15年3月3日

於・経済産業省別館 827 会議室

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
(1) 第 1 回委員会議事概要について	1
(2) 費用便益分析マニュアル(案)の改定案	1
(3) 客観的評価指標(案)の改定案について	7
(4) 総合評価試行方針(案)策定にあたっての論点整理	7
(5) そ の 他	18
3 . 閉 会	19

1. 開 会

【事務局】 それでは、お待たせいたしました。ただいまから道路事業評価手法検討委員会の第2回委員会を開催させていただきます。

本日の資料の確認でございますが、お手元に議事次第、委員名簿のほか、配付資料一覧がございますけれども、そのとおり資料がいつているかと思ひます。よろしく御確認をお願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、以後の議事は森地委員長よりお願い申し上げたいと思ひます。

2. 議 事

(1) 第1回委員会議事概要について

(2) 費用便益分析マニュアル(案)の改定案について

【委員長】 おはようございます。お忙しい中、遠路お集まりいただきまして大変ありがとうございます。また、今日は中村顧問にも御出席いただいております。ありがとうございます。

早速議事次第に従って進めてまいりたいと思ひます。

最初に、1の議題、第1回委員会議事概要、それから第1回委員会における指摘事項に対する対応方針、2番目の費用便益分析マニュアル(案)の改定案、そこまでまとめて御説明いただひて御意見を伺いたひと思ひます。よろしく御お願いいたします。

【事務局】 それでは、御説明させていただきます。

まず、資料-1ということで、前回1月23日の議事概要をつけさせていただきます。資料-2とダブリますので、資料-2の方で対応方針も含めて御説明させていただきます。

まず、資料-2でございますが、前回の1回目の委員会での指摘事項及び対応方針ということでございます。

なお、前回御欠席でありました委員には2月7日にお伺ひして意見をいただひておりまして、委員の意見も含めまして左側の指摘事項のところに整理してございます。

まず費用便益分析マニュアルに関わる御指摘でございます。

まず最初に便益の算出につきまして、before-afterではなくて、with-withoutだということを明確にしておくべきだという御意見をいただきました。これは後ほど御説明させていただきますが、費用便益分析マニュアルにその旨を明記させていただくということで対応させていただくというふうを考えております。

それから、2つ目でございますが、便益項目でございます。新設道路の整備によって交通転換が進みまして、現道の交通量が非常に減るということで、現道の維持管理費とか、例えば現道の環境保全に係るコスト、この低減を便益としてカウントしてもいいのではないかとひ御意見をいただきました。これにつきましては、これもマニュアルの中でございますが、費用のwith-withoutのところでのこの差の分を考慮できるよう今回マニュアルに明記してはどうかという提案でございます。

それから、3つ目でございますが、評価基準について、評価の仕方はコスト・ベネフィ

ット・レシオ、B/Cと言っているものが1.5以上ということになっているけれども、この数字だけで判断してしまっているという御意見がございました。これもマニュアルの中で必要に応じ、経済的な純現在価値、B-Cですね。絶対値でありますとか、経済的内部収益率、さらには再評価の場合には残事業費を用いた費用便益分析、こういったものが可能だということをマニュアルの中に明記するという事で修正してはどうかということでございます。

それから、時間価値の取り方につきまして2つございます。

まず、車両の機会費用につきまして、リース料金とレンタカー料金のどちらが適切なんだろうかというような御意見。それから、平均概念と限界概念が混在しているのではないかというような御意見。それから、レンタカー料金は法人向け割引みたいなものがあるけれども、これをどう考えるのかということでございます。

それから、その下、続けて説明させていただきましますけれど、今回は資源価値に基づいた計測でございますが、行動価値による手法の方が論理整合性があるけれども、一方で不安定という問題があって、そういうことで、今回資源価値を使うのであれば、その辺の論理をきちんと整理しておく方がよいというようなことでございます。

このところにつきまして、参考資料3-3で少し考え方の整理をさせていただきましたので、参考資料3-3を見ていただければと思います。

参考資料3-3は事務局の方から説明申し上げます。

【説明者】 それでは、資料-3「費用便益分析マニュアル(案)」という資料がございますけれども、その束の下の方に、参考資料3-3という4枚ほどの紙がございますので、そちらに基づきまして御説明させていただきます。

今御紹介がございましたように、車両の機会費用の算出に係る御指摘が幾つかございました。

まず、車両の機会費用の算出につきまして、今回レンタカー料金の方からデータを取得しているということもございますけれども、資料3-3にも書いてございますが、まず短縮時間をどのように車両を使うかということに着目したということがございまして、短期間の使用ということが考えられるわけでございまして、リース料金が長期の使用を前提とした賃貸借であることに對しまして、短期間の使用を前提とした賃貸借でありますレンタカー料金の方を用いているということでございます。

実際車両の機会費用が適用される場面と申しますのは、今申し上げましたように時間短縮された何分ですとか、何時間といったような局面でございますので、そういった局面により合致した短期間の貸し出し、レンタルでございますけれども、こちらの方の料金を算出の根拠とさせていただきますと申した次第でございます。

それから、車両の機会費用に関しましてもう1点、レンタカー料金を採用するということになりますと、そこだけ限界的なと申しますか、考え方が入ってきて、一方で人の機会費用などを算出するに当たりまして、平均賃金等を用いていることと整合がとれないのではないかという御指摘がございましたけれども、レンタカー料金につきましても、貸し出し時間帯とかいろいろあるわけでございますが、そちらの平均ということございまして、より短時間の貸し出しということに着目したという観点から言えば、限界的な考え方により近いということが言えるわけでございますけれども、いずれにしましてもデータの性格上、平均価格といったものを使用せざるを得ないということでございます。

それから、ページをめくっていただきまして、レンタカー料金の中でも一般の個人向けの貸し出しと、割引料金と申しますか、法人会員向けの料金みたいなものもございまして、その双方を考慮すべきではないかということでございますけれども、確かに特別な割引料金といったものを設定されているということもございまして、車両の機会費用自体、

短縮された時間をどう車両を使うかということでございますので、法人会員か否か、そういう特別な関係にあるかどうかといったことにかかわらず発生するということでございますので、特別な割引価格を採用することは適当ではないのではないか。ただ、データの制約というか、そういった観点からも各レンタル会社、レンタカー会社がこういった顧客に、こういった契約で、こういった料金を設定しているかといったことがなかなかわかりにくうございますので、ここではだれでも取得できるといいますか、ホームページ等に掲載されています一般的な価格の方を採用させていただくこととしたということでございます。

それから、もう1点、今回の原単位の設定につきまして資源価値に基づく計測といったものを行っているということでございますけれども、そちらについて資源価値を採用した理由といったものを整理しておくべきではないかという御指摘もございましたので、3ページの方に整理させていただいてございます。

確かに、いろいろ書いてございますけれども、行動価値を採用するメリットというものはございます。時間と費用の関係、それを需要予測モデルに組み込みまして、そのパラメータから時間価値といったものを算出するということはあるわけでございますけれども、そちらにつきましてはいろいろ書いてございますが、4ページ目を見ていただきたいと思えます。

確かにそういった魅力はあるものの、(2)に書いてございますように、データ制約がつかまとうということでございます。どのデータを採用するかによって、前回の委員会でも御指摘がございましたように、原単位といいますが、値がいろいろと変わってくるという不安定性といったものがつかまってくるといったような部分がございまして。

また、資源価値に基づく算出方法が(1)にございますけれども、平均賃金等を用いて算出することにつきましても、前回の参考資料5-6の中でまとめさせていただきましたが、一定の仮定を置いた上で理論的な裏づけがあるといったようなこと、そういったことを総合的に勘案しまして、今回は行動価値的な算出方法を採用せず、資源価値的な算出方法、従前と同様の方法ということでございますけれども、こちらの方を採用させていただくこととしたところでございます。

なお、データの関係ですとか算出方法につきましても、引き続きどのような方法があるかといったことは検討課題としてはあろうかと思えますが、今回はまとめのところにまとめさせていただいたような理由で資源価値的な算出方法の方を採用させていただくこととしたところでございます。

以上でございます。

【事務局】 それでは、資料-2の方に戻っていただきたいと思えます。資料-2の1枚目の下3つでございます。

まず変動する要因についてということで、いろんな統計データ、毎年毎年更新されるものもあるわけでございますけれども、そのたびに更新するのか、議論が必要だということでございます。

交通事故件数は、これも後で御説明しますが、御指摘を受けて一部修正しています。

全体的な考え方でございますが、印のところでございますが、原則としては5年ごとに全面的な見直しをするということをおこなってまいりましたし、今後とも必要ではないかと思っています。ただし、大きな経済社会状況の変動が生じた場合でありますとか、手法について新たな科学的な知見が得られたという場合には適宜見直しを行って、マニュアルの改定を行うというような考え方でいかなかなということでございます。

それから、交通事故の関係でそのほかに事故率について警察の取り締まりの影響の分を除却されているのかどうかというような御指摘でありますとか、事故の原単位について、特に死亡の場合の人的損失額が非常に小さいということで、イギリスのような支払い意思

額にかえていくべきではないかというような御意見があったところでございます。これにつきまして参考資料3 - 4、横長のパワーポイント風になっている資料で簡単に説明をさせていただきます。

まず参考資料3 - 4の5ページを見ていただければと思います。5ページでございますが、御指摘の趣旨と必ずしもぴたっと一致しているのではないかもしれませんが、下の方に横長の棒グラフがございまして、前回は平成11年のセンサスと対応する事故データを10年、11年でとっておりましたが、今回は11年のセンサスの前後の年、10年から12年、3カ年の平均で事故のデータを整理させていただいたということで、前後の数字をとることによりまして、より変動を考慮した数字に今回変更させていただきましたということでございます。

それから、取り締まりと事故の関係は10ページを見ていただければと思いますが、取り締まりの効果と事故の減少というのは警察庁でもなかなかないようでございまして、これは簡単にグラフで事故件数と取り締まり件数、大体事故件数の10倍ぐらいの取り締まり件数があるようでございますけれども、並べたものでございます。これを見たからといってどうだこうだとなかなか言えるものではございませんで、正直申し上げまして取り締まりの効果による影響というものについては現段階では推計困難ということで、除去することができないということでございます。

それから、死亡のときの人的損失額について、各国との比較を13ページに整理させていただきました。13ページに、日本のほかにイギリス、ドイツ、ニュージーランドの金額が出ておりまして、全部日本円に換算しておりますが、日本が3153万円、イギリスが2億円、ドイツも2億円、ニュージーランドは2億8500万円ということで、大きな差があるわけでございます。

日本はどういうふうに出しているかといいますと、実際に支払われた損保データ等から、逆に3153万というのが先に決まりまして、そのうち逸失利益をいわゆるホフマン方式をもって出しております、その差っ引きが慰謝料622万1000円ということになっております。そのほか別途医療費、葬祭費等を考慮しているというような出し方になっております。

イギリスについては逸失利益を7270万、これは収入額から生活費を引かずに、収入額から換算して7270万というのをを出してきています。そのほかにCVMによる支払い意思額、これを1億3600万ということで、合わせて2億円になっているということでございます。

それから、ドイツでございますが、逸失利益だけで約2億円ということでございまして、これはその人がずっと生きていたら受けるであろう収入額だけではなくて、1人当たり国民所得ということで、その人の収入額だけではなくて、企業が受け取る収入といいますが、そういったものまで含めたような計算になっているということでございます。

ニュージーランドはすべてこれをCVM方式で算出しているということで、このぐらいの差がございまして。

こういうことがわかったわけでございますが、これで日本の数字をすぐ見直すというだけの我が国におけるデータも現時点でございますので、今後の検討課題とさせていただきますということでございます。

費用便益分析マニュアルに関する指摘は以上でございますが、このほかに参考資料3 - 5をちょっと見ていただきたいと思っております。

今回便益の原単位だけではなくて、維持管理費の原単位の改定も行おうと考えております。参考資料3 - 5の最初のページ、1ページだけお開きいただければと思いますが、維持修繕費の原単位ということで、現行の一般国道、都道府県道、市町村道について現行の案を改定案のとおり改定してはどうかということでございます。根拠は改定案の下にござ

いますが、平成10年、11年、12年、直近の現在データを得られるこの3カ年の平均値、道路統計年報等から持ってきた平均値をそのまま採用させていただいてはどうかということでございます。一応積雪寒冷地とその他で分けられるように維持修繕費と雪寒費という形に分けて数字を整理させていただいたものでございます。

こういったものを含めまして、ちょっと長くなって恐縮でございますが、参考資料3-2で費用便益分析マニュアルの改定案を赤字で見え消しでお手元にあるかと思えます。これでマニュアルの修正の中身を簡単に御説明させていただきたいと思えます。

参考資料3-2のまず最初のページ、1ページでございますが、従来のマニュアルには目次がございませんでしたので、今回わかりやすくということもありまして、目次をつけさせていただきました。

それから、次のページ、2ページでございます。いっぱい赤書きが入っておりますが、前回のマニュアルでは基本的な考え方がほとんど記述がございませんでしたので、今回基本的な考え方を入れています。

基本的な考え方でマルの2つ目でございますが、先ほど申し上げましたwith-withoutが基本だということ。「道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて便益、費用を算定し」というのを入れさせていただきました。

それから、その下に多様な項目が道路整備の効果としてあるんだということで、いろんな項目がある中で、今回は金銭表現が可能である走行時間短縮と走行経費の減少、交通事故の減少、この3項目だけ便益を算出するんですよということを明記させていただいたところでございます。

それから、マニュアルの更新のところでございますが、今後とも逐次更新していくというようなことでありますとか、それからこのマニュアルにない項目、一番最後のマルのところでございますが、あくまでもこのマニュアルは標準的なものを示しているもので、それ以外の方法を排除すべきではないということで、ほかの項目について適宜加えることも可能だと。ただし、その場合には根拠をきちんと公表してやるべきだということを書いてございます。

3ページ以降は目次立てをしたことに伴います構成の変更と、先ほど来御説明をさせていただきました原単位の変更に關わることでございますので、ずっと飛ばしまして、例えば16ページ、17ページ、表が入れかわっているということでございます。

22ページをちょっとお開きいただければと思います。22ページで費用の算定のところにも最初に基本的な考え方を赤書きで5行ほど追加させていただきました。これは費用についても当該道路整備が行われる場合と行われない場合、要はwith-withoutでもって費用も算出すべきなんだということを書いた上で、ただし、そういう算出が困難な場合には新しい当該道路整備に要する事業費、当該道路の供用後の維持管理費のみの計上でもいいんだということでございます。一般に国道バイパスなんかができますと、現道の交通量が大幅に減少いたしまして、県道に移管するというような場面がございます。そういったときには現道で今まで使っていた維持管理費が大幅に減少するわけございまして、その分を考慮して費用計上すべきではないかということをご書いてつもりでございます。

それから、22ページの一番下でございますが、維持管理費の設定に当たっては、既存の路線の実績を参考に、交通量でありますとか、構造物比率、雪氷対策などを考慮して適切に設定するんだということでございますが、一般道路につきましては、表-5に示すような平均的な値、これを参考に設定してもいいんだということで、23ページに先ほど維持管理費の平均的な値を参考として掲げさせていただいております。

なお、従来の表には高速道路と都市高速も維持管理費の平均的な値が入っていましたが、高速とか都市高速の場合はこういう平均的な値を使うことがまずない。交通量の関数

とか、そういうことで実際やっておりますので、今回は高速、都市高速は平均的な表からは除かせていただいたということでございます。

それから、25 ページでございます。費用便益分析の実施をどうしてやるかということで、従来はコスト・ベネフィット・レシオだけを掲げておりました。今回はそのほかに2 つほど目的に応じて使い分けができるという規定を入れております。下の方のただし書き以降でございますが、費用便益分析の目的によっては経済的純現在価値ということで、B - Cというものを使ってもいいんですよ。これは個別の事業ではなくて、ネットワーク全体として評価するときにはB - Cでやった方がいい場合があるということをご考慮したものでございます。

「また」ということで、その下に再評価のときにはこのプロジェクトの費用にかえて、既に執行済みの費用を減じた残費用、残事業費をCとするとといったこともできるんですよということを書いております。

26 ページのところは経済的内部収益率、これも必要に応じて使ってもいいんですよというように改定案をまとめさせていただいたところでございます。

ちょっと説明が長くなりましたが、以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの整理と御提案につきまして御意見とか、あるいは御指摘をお願いいたします。

【委員】 1 つだけ補足なんですけど、事故の原単位に関しましては、支払い意思額は今後の課題とすると、そういうことでございますが、一方、道路整備の場合は交通事故の便益は余り大きく出てこないんですけども、AHSの場合は非常に敏感ですので、早晚AHSの実施が近くなってきたら、それまでには整備をしておく必要があるかと思えます。それだけちょっとお願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

この間の交通工学会で越先生からお話があって、勉強を先生たちのグループでやっておられるという話ですから、出てくるんだろうと思えます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 今の御説明の参考資料3 - 2の10 ページの車種別の時間価値原単位ですけども、これは議論があって、地域によって原単位が違うのであるという御指摘があって、それでここに書かれているんですけど、「時間価値原単位については、地域によって差が生じることも考えられる。各地域によって独自に設定されている数値がある場合、それらを用いてよい」という表現なんですけれども、そういうことはないと思えますうんですけど、これだけ読むと何か恣意的に使ってもいいというように読めちゃうので、根拠を何か明示した上でとか何とか、そういう一言あった方がよろしいのではないかと思います。

【事務局】 御指摘のとおりだと思いますので、一番最初の1 ページでそれも含めて一応書いたつもりですが、10 ページの方にも同じことを書くようにしたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 単に言葉のことではあるんですけども、今の参考資料3 - 2の最後の25、26 ページのところなんですけど、経済的純現在価値と経済的内部収益率という言葉があって、これは全く見ない言葉ではないのですが、それほどポピュラーかなという気がして、経済的でない純現在価値ってあるのかなと、ちょっと勘ぐって考えてしまう。そういうところがあって、何か特別な意図があたりなら別なんですけれども、それがなければあえて書かれてしまうと、そうでないものがあるのかと思われてしまうのではないかと思います。

【委員長】 財務的な……。

【委員】 そうですね。差だけですよね。ですから、それで経済的と経済外的といいますが、あるのかなというのかちょっと、いかがなものでしょうかということなんです。

【事務局】 この言葉は公共事業評価システム研究会で使っていた言葉をそのままとってきただけで、余り考えてはいないと言ったら失礼なんですけれども、もっとわかりやすい言葉があればこの道路事業のマニュアルではそれにかえても一向に差し支えないと思いますが、何かいい言葉がございましたらお教えいただければと思います。

【委員長】 ファイナンシャルのことを言っているわけでしょう。FIRRの方はよく言うけど……。

【委員】 これでいいと思いますが……。

【委員長】 そのほかいかがでしょうか。

よろしいですか。

どうもありがとうございます。

それでは、まだ後ろに重要な議論をしていただくべきことがございますので、この件についてはこういう格好で御理解いただいたということにしたいと思います。

(3) 客観的評価指標(案)の改定案について

(4) 総合評価試行方針(案)策定にあたっての論点整理

【委員長】 続きまして、客観的評価指標の改定案について、説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、恐縮でございますが、資料-2にちょっと戻っていただきまして、客観的評価指標、それから総合評価に関する前回の御指摘が資料-2の2枚目にまとめさせていただいております。

まず客観的評価指標についてでございますが、評価指標、小項目になるといろんな専門性が出てくるので、わかりやすい項目にできるだけすべきではないかというようなこと。

それから、計画の熟度の関係がございまして、すべての事業に対し、すべての指標を対象にするということになると、かなり実務的な面も考慮いたしまして、作業量が非常に大きくなるのではないかというようなことの御指摘をいただきました。

それから、総合評価に関連する事項ということで、指標の拾い上げ、総合化の2段階があるのではないかとか、評価項目についてどういう項目を選ぶかによってどういう路線が有利になったり、不利になるという、そういう感度チェックもしておく必要があるのではないか。

それから、いろんな項目間のダブルカウントを避けて、説得力を持たせる必要があるのではないか。

それから、インセンティブが働くような、そういった仕組みが必要ではないか。

何を努力すれば、例えば地方の方が見たときに、何を努力すればよいのかわかるようなものにすべきではないか。

それから、ちょっと細かいですが、指標についてでございますが、データのとり方、数式化に注意。例えば単純に人口を指標にすると大都市が圧倒的に有利になるということもあるのではないかとございまして、今回は御指摘だけいただいたところでございます。

客観的評価指標の改定案ということで横長の資料-4を見ていただければと思います。これも前回御説明させていただいたのを少し補足させていただいた資料でございますが、まず確認のために、表紙をめくっていただきまして、2ページ、右下の方にページ数を打ってございます。資料-4の2ページでございます。

道路事業の評価につきましては新規採択時の評価と再評価、それから事後評価とございます。今回の客観的評価指標と申しますのは新規採択時評価と再評価に用いるものでございまして、今回改定案がまとまりましたら、15年度に実施する再評価なり、新規採択評価に適用したいと考えているものでございます。

ちょっと飛びますが、4ページをお開きいただきたいと思っております。

現在の客観的評価指標は大きく2つの項目からなっておりまして、1つは左側、四角い箱の左側でございますが、事業採択の前提条件としてB/Cが1.5以上あること、調査が完了していること、事業の執行環境が整っていることというのがございます。

そのほかに右側の箱でございますが、事業の効果・必要性の評価をする項目がございまして、これは例示でございますが、こんなような項目が並んでいるということで、今回はこの右側の部分を全面的に見直すということで考えているものでございます。

見直しの方針でございますが、5ページ以降、例示的に書いてございます。まず5ページの1番、「有効性」の観点の追加」ということで、従来は必要性のみを評価していたものを有効性を考慮した指標にしたいということで、例が書いてございますが、従来だと並行区間に旅行速度が20キロ未満の区間があるということしか書いてなかったんですが、今回はその20キロ未満の区間が本当に改善されるのかどうかということをちゃんと見ておきましょうということで、有効性という観点から少し微修正をしているということでございます。

それから、でございまして、アウトカム指標の考え方を採用したいということで、例えば渋滞に関しましては、並行道路の渋滞損失額及び渋滞の削減率といったものをきちんと定量的に表してはどうか。それから、定量的にまでいなくても、定性的な評価指標として、例えば並行区間に利便性の向上が期待できるようなバス路線が存在するといったようなことも入れていってはどうかということでございます。

それから、次のページでございますが、そうはいつでも客観的評価指標につきましては高規格幹線道路から市町村道まで適用するものでございますので、当然道路の種別によって差が出てきてしかるべきだろうということで、1番でございますが、当然関係ないといえますか、交通不能区間という概念がないような高規格は対象外だとか、避難路という考え方は街路事業のみで適用するんだとか、そういったことを例示的に書いております。

それから、実務的なことを考えまして、評価に係る事務量を考慮して、例えば地方道の場合には少し簡略化してもいいのではないかとということで、例えば空港へのアクセスが向上するというのも、高規格とか一般国道の2次改築の場合には、例えば具体的に60分以内でアクセス可能だということできっちり押さえることが必要ではないかと思っておりますが、地方道とかの場合には単にアクセスが向上するかしないかという定性的な評価でもいいのではないかとということでございます。

それから、でございまして、例えば道路の種別によって機能に照らして対象施設を区分する。例えば港湾へのアクセスでございますが、高規格幹線道路の場合には特定重要港湾なり、「国際コンテナ港路」の「港路」が間違っています。済みません。国際コンテナ航路が発着している港湾、全国で58ぐらいございますが、そういったものを対象に考えれば十分ではないか。ただ、一般国道ぐらいになると、そういった国際航路だけではなくて、いわゆる重要港湾、全国で百二十幾つになるかと思っておりますが、ということで対象施設はおのずから変わってくるのではないかと。そういったことで道路種別ごとに差をつけているということでございます。

こういった考え方に基きまして、資料4の別紙参考資料ということで、A3の横長の表がございまして、これも長くなりますので、ごく簡単にさせていただきたいと思っております。

これは色分けをしております、表の一番左側に従来の客観的評価指標がありまして、

その右側に関連するアウトカム指標がございます。主要 18 指標とその他の指標ということで、このその他の指標は、道路公団の民営化委員会で中村顧問の方から提案されたものをここに記載してございます。

修正内容ということで、緑の部分は現行指標を引き続き採用させていただくもの。青の部分は、先ほどちょっと説明しましたが、必要性の観点から有効性の観点から、大きくは変えておりませんが、少し言葉を足したものが青の部分でございます。黄色い部分がアウトカム指標ということで、今回できるだけ定量的に有効性を把握するという観点から追加してはどうかというものでございます。

なお、ほとんどございませんが、その他追加指標というのがございまして、1枚目のところにオレンジの部分がございます。これは地方分権の観点から追加したものでございまして、市町村道への補助は原則廃止ということで、市町村道への補助についてはネットワーク形成上必要不可欠なものとか、市町村合併の支援とか、特別な目的に関わるものに限るといったふうな整理がなされましたので、そういった内容をオレンジの部分でございますが、市町村道、それから街路事業についてつけ加えさせていただいております。

黄色い部分がアウトカム指標ということで、このような指標をそれぞれの項目について入れていってはどうかということでございます。

なお、先ほど言いましたように、対象とする道路種別によって書きぶりを少し変えているところがございまして、そこはちょっと見にくいのですが、対象とする道路種別のところととかとか区分けしてあるものについては道路種別で記述に差をつけているものでございます。

1つ1つやると大変細かいですので、ざっと感じを見ていただければということでございます。

続きまして、総合評価の関係でございますが、資料 - 5の方をごらんいただければと思います。資料 - 5の「総合評価試行方針(案)策定に当たっての論点」という資料がございます。A4で3枚ぐらいございまして、そのほかに資料5の別紙といたしましてA4の縦の少し黄色い色がついた紙と資料 - 5と両方です。

論点ということで書いております。まず1枚目でございますが、(2)「総合評価手法」の手順」といたしまして、「評価項目の体系化」、「評価指標の設定」、「評価点の設定」。これは で設定した評価指標ごとにどういう評価点をつけるかということでございます。それから、として「評価値の総合化」。評価項目の重みづけをした上で、全体として総合化するというところでございまして、今回はこの「評価項目の体系化」までの案を 案といたしますが、まだイメージの段階でございまして、整理をさせていただいております。それが資料5の別紙の方でございます。

資料5の別紙の方を見ていただきますと、先ほど案として御説明させていただきました客観的な評価指標のうち、高規格幹線道路が対象となるものをずらっと並べさせていただいております。これを踏まえまして総合評価における評価項目の設定イメージということでございますが、上の前提条件として事業の効率性は当然でございますが、例えば「円滑なモビリティの確保」ということで、バスの利便性向上でありますとか、新幹線、空港、港湾へのアクセス向上、こういったものを総合評価の評価項目としてはどうか。それから、都市圏の環状道路の整備に役立つかどうか。それから、拠点都市間の連結に役立つかどうか。それから、関連事業の促進でありますとか、主要観光地の連携といったものにどのぐらい効果があるか。

それから、「くらし」の関係では、高次医療施設のアクセス向上にどのぐらい効果があるか。

それから、「安全」という観点では緊急輸送道路。大体高規格幹線道路が予定されてい

るようなところの並行する国道、大体緊急輸送道路に指定されているところがございますけれども、そういったものの代替路線となり得るかどうか。それから、並行する高速ネットワークが万が一途絶したり、地震でやられたときに、リダンダンシーの向上というのが図られるようなネットワークであるかどうか。それから、並行路線の通行規制区間等の代替路線を形成するかどうかということで、そういった項目については相互に少し関係するものもございますが、おおむね独立ではないかということで、評価の対象としてもいいのかなと思っています。

それから、黄色で書いているところについては少し議論が必要かなっております。

例えば「活力」のところの渋滞損失については、B/CのBの中で渋滞についてはカウントされていますので、これも入るとダブルカウントになるということで、要検討ではないか。それから、いろんなまちづくりとかプロジェクトの関連については、関連事業の選び方の問題でございますので、関連事業の選び方のときに考慮してはどうかとか、そういったことで議論があるのかなということで黄色に囲って色をつけております。

それから、一番最後の「環境」のところでございますが、例えばCO₂の排出量の減少でございますとか、NO₂、SPM、それから騒音の問題でございます。これについては当然環境という別項目でございますけれども、実はB/CのBとかなり相関が高いのではないかなと思っております、そういった相関が非常に高い評価項目同士をどう考えていったらいいんだろうかということが検討課題かなということで黄色に塗ってあるということでございます。

ちょっと長くなりますが、そういったことございまして、参考に一番最後に、首都機能移転のときに総合評価手法を国の審議会としては初めて採用したということで、森地委員長のところ事前に御相談に行ったときに、この資料を参考としてつけたらどうかということで御意見がございましたので、用意させていただきました。「運輸政策研究」の2001年の冬号に載ったものでございまして、ちょっとページがわかりにくいんですが、次のページを見ますと……。

【委員長】 右下がページです。

【事務局】 10ページの右下の方からですが、「各評価項目ごとの地域の評価」というのをやっております、16の評価項目ごとに地域の評価をしております。

それから、11ページに表がございますが、「評価項目ごとの地域の評価」がございまして、その上に3行ほどありますが、各項目の評価はAからEの5段階評価ということで、5点満点での定量評価にしているとか、2.4 11ページの右下、表の下でございますが、「評価項目間の重みづけ」をどうやったかということで、次のページにまいりまして、委員の方、18名の方に重みづけをしていただいた。その結果が表-2だということでございます。その表-2のときに、C4とC9が従属関係にあると。かなり相関係数が高いということで、そういったことも考慮して1回目、2回目、3回目と重みづけを何回か繰り返しやっているというようなことでございます。

その後、2.5「総合評点の多様な算出と解釈」でありますとか、2.6「多面、多角的検討」、2.7「実施に際して生じた問題と対応」ということで、特にこの辺が参考になるかと思いますが、「評価基準の統一化と基準化」の問題、それから次のページ、項目間の「従属関係」の問題、それから3番として「有意な差と極端な重みの取扱」の問題、「評価項目ごとの評価精度の周知」の問題、それから5番、6番、シナリオ構築でありますとか、情報公開の問題というのがありまして、かなり詳細な検討がなされておりました、こういったものも参考になるかと思っております御紹介をさせていただきました。

以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、資料 - 4、資料 - 5の一連のものについて議論いただきたいんですが、まず資料 - 4からいきましょうか。あるいは重複していれば同時に御議論いただいても結構です。

どうぞ。

各委員には事前に資料は送っていただいているんですか。

【事務局】 いえ、済みません。間に合いませんで、申しわけありません。

【委員長】 そうすると、細かいので、大変かと思いますが、特に資料4の別紙参考資料の細かいのがずうっと並んでおりますが.....

ちょっと見ていただいている間に私の方から、例えば港湾とか空港のときに、「市町村が存在する」という言葉があるんですが、これはどういうふうに考えますか。まず大都市はどうするのか。横浜とか東京。そうなると、ゾーニングによってこれの形が変わるのか。あるいは存在すればいいのか、数が問題になるのかと言われると、その大きさとかそんなことが気になってきますし、ちょっとその辺、後でもう1回チェックしてください。

【事務局】 市区町村が何かの方がよろしいかもしれません。ちょっと検討させていただきます。

【委員長】 それから、この資料 - 4と5については今日これで確定ということではなくて、多分首都移転のときも先生が中心になってやられたんですけど、物すごくいろんな議論がありました。それで最終的には、理屈を言い出すと線形関係だとか、これとこれは本当に同次元で足し算していいのかとか、言い出すと切りのない話。じゃ、そんなこと全部やめちゃって、こういうこともしないで、これがいいとかというのとどうかとか、相対的なものなので、その辺をどういうふうに判断するかというのはメインの問題として御意見ございましたら是非いただきたいと思います。

もう1つは、こういうのって、首都移転のときもやってみて、あ、ここがやっぱり問題だとかというのが出てくる。そういうものなので、あらかじめバサッと決めないで、とにかく試行錯誤を少しやるようなことを、会議は限られていますが、事務局の中でやっていただいて、最終的に確定していく。そんなやり方をとった方がいいような気がします。

【委員】 資料 - 2の方で対応方針等御説明があったのですが、その中で1つだけよくわからなかった。インセンティブが働く仕組みが必要であると、こういうお話だったので、それが資料5の別紙のところはどうなっているか御説明いただけますでしょうか。

【事務局】 インセンティブが働く仕組みが必要だということで、資料5にそれが十分入っていると言われると必ずしもそうではないというふうに思っております。例えば地方の努力ということで、幾つか地方の努力の項目があると思いますが、例えば一般的に考えますと、コストの縮減でありますとか、それから利用増進みたいなことで、例えば地域振興プロジェクトみたいなものをタイアップしてやるとか、そういったことが考えられるわけでございます。そういった意味でここに「関連事業の促進」という項目が「個性ある地域の形成」のところに入っております。こういったものは地方の努力、ある意味ではインセンティブを考慮した項目になり得るのかなというふうに思っております。それから、コスト縮減とか、そういったものについてはB / CのCに入っていると言えば入っているんですけども、1回やってみて、例えば優先順位が非常に低いという場合にはその辺、Cを見直して、再チャレンジして、順位が上がるというようなことも考えられるのかなと思いますので、そういった努力の結果がフィードバックされるような、そういったやり方はこの表だけではなくて、全体の仕組みとしても考える必要があ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】 これも先ほど先生がおっしゃったように、努力でどの程度それが反映

するかというのはやってみないとわかりませんね。

【委員長】 このインセンティブ、もしかしたら私の発言かなと思うんですが、イメージしたのは、今事務局からお話のような、この中でやることと、もう1つ、これで実際の道路を決めるときに、これでやったら機械的にバサッとやっちゃうのか、その後、まだ意思決定のプロセスというのは多分あるので、その段階の話と両方イメージしていましたので、全部この中に何でもかんでも入れ込んでという話ではないかもわかりません。

【委員】 この総合指標についてほかの事業で今ほぼ結論に当たるようなところまでやったことがありますので、それとの対比でちょっと確認なんですけれども、資料5別紙で一番下の左側が、公共事業評価システム研究会のもともとの案で言うと中項目に当たるということだと思えるんですけれども、実は私がやったその事業ではかなり公共事業評価システム研究会の項目分けというのを重視していて、中項目についてはこれに従っているいろいろつくっていったんですね。今これを拝見して、資料5の方は中項目の段階でかなり違ってきているんですけれども、それは全体の省としての方針としているのか、向こうの方では中項目は変えられないというふうに聞いていたんですけれども、その辺のことはまずどうなのかということがまず第1点目です。

【事務局】 1回目のときに客観的評価指標のところでも少し説明させていただいたかもしれませんが、今回、社会資本整備、公共事業全般について横の連携をとるということでもありますし、効率性を高めるということもあわせて、社会資本整備重点化計画ということで法律も一本化して策定することになっていまして、そのときの重点化計画における横軸の切り口が、順番は必ずしもこの順番ではなかったかと思いますが、「活力」と「暮らし」と「安全」と「環境」というのが横の切り口になっておりますので、そういう意味では前に検討していた中項目を若干似たような感じではありますけれども、今回そういう社会資本整備重点化計画の切り口で並べ変えさせていただいたというものでございます。

【委員】 そうすると、その事業についてこっちでやっちゃったので、逆に全体が重点化計画であると、その事業でやった中項目もここに合わせた方が逆にいいということになるのかなと今ちょっと思った次第です。それは省庁でいろいろ調整していただくとして。

それで、先ほど先生がおっしゃったように、やってみないとわからない。かなりやらないと、いろいろ問題が出てくるのは事実だと思うんですが、それは私の憶測では、推測では、かなり内部的に検討は進んでいるのではないかなと思うんですが、その辺はいかがですか。

【事務局】 先ほど森地委員長からもスケジュール的なことがありましたが、それとあわせて説明させていただきたいと思えます。

今日が2回目でございますが、3回目で全部まとめてというようなことを当初申し上げたかもしれませんが、なかなか検討に手間取っておりまして、ちょっと3回では終わりそうにもないというのが正直なところでございます。

次回は、今日御議論いただいた費用便益分析マニュアルの改定案、大体これでいいのかなと思っておりますけれども、これと客観的評価指標までは提案としてまとめたいと思っております。それから、総合評価、客観的評価指標をさらに指標化をして、評価点を決めて、重みづけをするというところはいろいろ試算をしているところでございまして、次回にどういう定義のもとで指標をつくったらいいのかぐらいの話ができるのではないかなと思っていまして、あと、具体的な試算結果はそれ以降いろいろトライ・アンド・エラーをやりながらやらせていただいて、申しわけないんですが、新年度に入ってから、4月、5月ぐらいに1回ないし2回ぐらいもう1度御意見いただくようなことになるのかなと思っております。そういった意味では、今のところまだ内部でも数字が出ていないという状況

でございます。

【委員長】 先生、御経験のところ、やっぱりこういうところが問題になったとかということをもつても御紹介いただければと思います。

【委員】 ここで議論しているのと同じで、資料別紙5のダブルカウントですよね、1つは。まさにさっきも御説明があったので、繰り返しになりますが、費用便益ではかっているということと、総合指標でもう1度ウエートづけして、点数化するという、ダブルカウントの問題が一番大きくて、結構厳密に抜いていくと、なくなっちゃうところがある。特に、その事業は、道路と違って、経済性よりも、もっと景観とか環境とか、そういうのを重んじる方だったのでまだよかったんですけど、道路だとかなり経済的な効果が大きくなりますので、かなりダブルカウントの問題を厳密にやるとなくなってくるのかなというのが1つの印象です。

それから、もう1つも御説明がありましたけれども、指標間の相関ですよね。ですから、項目としてはこれとこれは重要であるけれども、実際にやってみると、同じような点になってしまって、それもある意味でダブルカウントになるかと思うんですけども、そういうことが出てきたかなというのがあります。

あと、実際にやってみたら、具体的に、例えば資料5の別紙のバスの利便性向上とか、新幹線の利便性向上云々で、実際にこの下に具体の評価の値みたいなものがある場合と、定性的な場合と2つありますけれども、そこまで具体的に見ないとわからないんですね。この小項目ぐらいだとですね。その下の評価項目までいかないとなかなかイメージとして完全に理解できないところがありまして、その意味ではこれもそういったところまで少し検討いただいた上で資料を出していただいて議論すべきかなと思っています。

それから、その事業では、こういうところで議論していると、時間的な限界もありますので、かなり密にやるワーキンググループをつくって、ワーキングで検討していただいたということがあります。

大体そんなところが経験したところですよ。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 資料5の別紙の件なんですけど、黄色いところは検討の余地があるという先ほどの事務局の御説明だったんですけど、細かいのはちょっと抜いて、大ざっぱにいくと、安全性と環境というのが本来Bに入れて、ちゃんと計算してもいいような項目なんですけど、値が安定しないという御説明があった。ということは何を言っているかということ、客観的に入れるということは、ダブルカウントというのではなくて、B/Cで積み残したものを入れるということですから、黄色いじゃなくて、白で確定にしてもいいような話だと思います。

先ほど 先生が御指摘になられたように、細かく見ていくとちょっとというのは、恐らく「くらし」とか「活力」とか、そこら辺の、より金銭的波及みたいな部分のところだと思いますので、まずここで申し上げたいのは、「安全」と「環境」は白抜きにしていたいただいてもいいんじゃないかなというイメージでございます。

【委員長】 「活力」の方はどうですか。

【委員】 「活力」はちょっといろいろ見ていかないと……。

【事務局】 「活力」のところ、例えば「都市圏の環状道路の整備」と入れているのですが、これも指標のとり方によっては、環状道路の目的というのが迂回交通をバイパスさせて、通過交通をバイパスさせて入るというふうに、適正に分散導入させて、渋滞を緩和するというのが環状道路の目的ですから、そういう渋滞の話になっちゃうと、結局Bとダブルカウントになってしまうのかなということで、例えば環状道路の整備なども御指摘があったように実際にどういう指標でもって、どういうデータでもって評価するかという

ころまで確かに御議論いただかないといかんというのはおっしゃるとおりだと思ひまして、ちょっと今日そこまで間に合っていないので、次回にそこは提案させていただきたいと思っています。

【委員】 結局B/Cをこの評価にどう使うかという問題と絡んでくると思うんですね。前提条件を確認するためだけに費用便益をB/Cを使うのであれば、総合評価でもきちっと便益、Bを入れておいて、それは別にダブルカウントでも何でもないと思うんですけども。だから、むしろB/Cが1.5を越す場合でも物すごく越すものどぎりぎりで越すものもありますのでね。それをここでもう1度全部横並びで評価するというのは大いに意味があるように思います。

【委員】 同じく資料5の別紙のところ、細かく見ていくと本当にわからなくなるところが多いんですけども、今のところで気がついた事例で私思いましたのは、例えば「活力」のところの最初の2つ。「活力」の次のところの項目で「円滑なモビリティの確保」と「物流効率化の支援」というところなんかも、よく考えると、円滑なモビリティが確保できれば物流効率化にはなるわけでしょうし、円滑なモビリティの最後の新幹線のところ、「アクセス可能」と書いてあって、その下、空港も「アクセス可能」、両方ともアクセスの向上。だけれど、新幹線は「利便性向上」になっているとか、そのあたり、まだ分類がよく煮詰まっていらないのかなという、また空港も恐らく物流というよりは、やはり圧倒的に旅客の方が多いでしょうし、そういうところも分け方を検討する必要があるのかなというのがまず1点気がつきました。

あと1つは、先ほど先生がおっしゃったことに若干絡むんですけども、の「環境」のところなどの例えばCO2とかNOxとかいうのは、本当に厳密にやればB/Cに入る。費用便益分析に入れることは可能なので、むしろ、まだ「公共事業評価の基本的考え方」のこれをよく読んでいないのでわからないんですが、例えばここにもありました景観の話であったりとか、道路だとよくある、道路を掘り返したら遺跡が出てきたとか、歴史的な遺物に対する評価、こういうのは本当に評価しにくくて、まさにそういうものをB/Cになじまないものとして項目として出すのが本当の、環境かどうかわからないんですが、何かそういう文化的な価値とか何とかということこそもうちょっと考えて入れてみることがあるのかなというようなことが、細かい点ですけども、あったと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

先生、先生、先生の御指摘のところ非常に大きいんですが、大原則ですから。要するに総合評価といったときにB/Cとこれをがっちゃんこしたもののなのか、一応ここでしたものか、その辺は議論されたんですか。

【委員】 その確認なんですけれど、この考え方はがっちゃんこしたものだということ方になっているんですね。だから、その議論はまさにそれでやって、実はそれについてもちょっと今申し上げようと思ったんですが、例えば経済性という意味で費用便益分析にどれだけのウエートをかけるかというのはかなり大きい問題だと思います。それで、これも恐らく専門家によるウエートづけのアンケートにアンケートのやり方は幾つかあると思いますけれども、によってウエートづけをするんだと思うんですけども、先ほどの論文にもありましたように、フィードバックというか、デルファイをやるとか、いろいろなやり方をすると思うんですけど、実はその事業は試験的にといいますか、実験的に行政の比較的若い方にウエートづけをやっていただいたんですが、最初に出てきたウエートだと、今の経済性のところのウエートは非常に低かったんです。私、こんなに低いんですかと言って、もう1回やってもらったら、半分ぐらい上がって、0.5ぐらい上がっちゃったんです。かなりそういう振れがあって、デルファイやったらもっと上がっちゃったんですけども、その辺の問題はあると思いますので、全体の、先ほど先生御指摘のよう

に、費用便益対その他の指標をどういうふうにするかというのは、やはり議論はあるんだと思います。

ただ、私は、これでは両方をウエートづけして足すということが前提になっていると思いますので、それも1つの考え方かなと思っています。

【委員長】 先生、あそこの委員会で御提案になったときのイメージは、最終まで、大項目まで足し算しないといけないと、こういう感じですか。

【顧問】 いや、部分で見たって構わないし、全部で見たって構わないしなんですがね。

【委員長】 一般的な事業でこういう格好でやっていきましょう範疇の話と、それから直に政治的な問題になっている高速道路の話と少し頭の中を私は整理したいんですけど、それで高速道路の問題に対してこれをどういうふうにお使いになるかよくわかりませんが、もしこれをお使いになるとすると、私自身、さんと議論したんですが、こういうことが気になっていましてね。

例えばわかりやすく具体的な例で言いますと、北海道で類似とか留萌に行く高速道路、無料ですが、高規格の道路が日高に行くとか、旭川に行く、北見に行くという幹線よりも先に行った理由は制度の連続性の問題だと思っているんですよ。それは何かというと、非常にわかりやすいあれで言うと、学生の採点するときに、50点以下は落第だから、げたをはかせてやるよというときに、50点以上の人と連続のルールをつくるんですね。ルートを下にね。折れ線にしたり。ところが、北海道の制度は別々に、不連続になっていたものだから、こっちのカテゴリーとこっちのカテゴリーがそれぞれで別途に整備されるようなことになって、これはルールの問題だと思うんです。

本州はそこの穴を埋めるために、薄皮有料とかAとか、こういう格好の制度的な手当てがしてあって、一応形の上では連続になっていたはずなんです。ところが、閣議決定されたのは、道路公団に補助金を入れちゃいけないとか、もろもろの話は、どうも私から見ると、北海道的に不連続なルールの方にわざとといったような気がするんですね。それはやっぱりよくないと思うので、お金を入れちゃいけないとかというのがもし与件だとすれば、こういう総合評価のときにそれが連続になるようなやり方がありなしやというのが1つの問題設定としてあるかと思えます。

そのときに、いろんなやり方があるんですが、1つのやり方はこの大項目のところ、ここについて別枠にして、多次元の、本当の総合評価とちょっと違うんですが、総合評価は総合評価なんです、多次元のもので、それをどういう格好で今のルールを連続化するのに使うかというやり方もあるかもわかりません。インセンティブがどうかとか、あるいはB/Cでやったらこうだけれど、そのほかの波及とか、地域の活性化という話でやったら、こういうのがあって、軸がこうありますと。それを全部1本にして、ダーッと並べるというのが1つの考え方。それはこのとおりダブルカウントないようにします。

ところで、もう1つのやり方としては、こういう面で評価したらこうなって、こういう面で評価したらこうなってというのがあって、もともと少し次元の違う評価ですという、そう構えちゃって、それを意思決定にどう使うかというやり方をする手もあるかもわかりません。それを不明瞭だと考えるか、制度の連続性を保って、より整合的にしたと考えるかというのはちょっと違うかと思うんですね。

何を言いたいかということ、そこの評価の仕方の設定とここの話を頭の中で両方置いていますと、ここで全部どっちかに決めないで、部分で重みづけするときはB/Cのダブルカウントが入っていてもいい。こういうやり方と、足し算するときはダブルカウントしちゃいけないから、これとこれは抜きましようというのを用意しておく手もあるかもわかりません。そこの設定によっては。

先生、いろんな総合評価をしているから……。

【 委員】 特に気になっているのは、円滑な事業執行の環境が整っているかどうかという前提のこの項目なんです。ある意味では先ほどの文化財の問題であるとか、そういう問題が全部ここにある意味で集約的に入ってきているような気がしますので、例えば新規採択ということであれば、こういうところはクリアして当然きている話で、そういう意味で使うのであったら、別にこういう項目を入れなくてもいいように思いますし、それは先ほど言われた、場面場面でこういう評価システムをどういうふうに使分けしていくか、そのルールができていれば、そこはクリアできるようにと思います。

【委員長】 先生、いかがですか。

【顧問】 今日は座っているだけで黙っていようと思ったんですが、ただ、皆さんの話を聞いていると幾つかのことが私は疑問になるんですね。

1つは、今のようなことをやっていて、必要な評価をするだけの時間的余裕があるのか。こういうようなことの議論というのは不要だなんて言うつもりは毛頭ないけど、こういうような細かい話をずうっと議論していったら、今国土交通省が要求されているタイミングでの評価が果たして可能になるんだろうかというようなことが1つ疑問です。これは事務局の方で……。

それから、ダブルカウントとか、独立性とかというのはもちろん問題になる。そのために一方ではそういうようなのがないような論理的な整合性というか、それは随分考えたし、ただど一方では実行可能性、やれないと話にならないわけで、理屈はそうかもしれないけれど、ちゃんと数字なり何なり出せないといけない。その両方の妥協でしかないわけですね。細かいところに、あっちがだめだ、こっちがだめだというのはだれだってできるんだけど、それをどこで妥協するかというところで一生懸命考えてきたわけですね。これは今までずっと。それをどういうふうにか考えるのか。

はっきり言って、こういうふうな資料もまだ初めて見るなんていうので、ここで見るだけで、これの問題点等の指摘が私は皆さんできるのかというふうに思いますね。今まで出してきたというのは、必ずしも出来がいい方法だとは思いませんけれど、それでも何日か、何時間かかけて一生懸命考えて出してきたのを、この短時間、さっと目を通して、それであれがだめだ、これがだめだなんて言えるのかと。本当にそれをやるなら、ちゃんと前もって送って、持って帰ってもらって、ちゃんと勉強してもらって、それで指摘する。それくらいのことをしないと私はとてもじゃないけど納得できないというふうに思います。

もう1つは、インセンティブの話ですが、何とか改善したら成績がよくなるようにする。落第生でも努力すればよくなる道をつけておかないといけないというのはそのとおりで、ぜひしたい。特に私が期待していたのは、例えばもう既に計画が決まっているとか何とかだからといって、構造規格を変えるのが嫌だとか、場合によっては路線の位置を変えるのは嫌だとかっていうふうなことは地元は往々にして言うてくるだろうと。それに対して、これこれの地元の努力をして、ここまで妥協すれば、これは成績は改善されることがあるんだということで、そういうふうな道をつくっておかないと、なかなか納得してもらえないだろうというようなことで、極めて実務的な話なんです。その辺もぜひ考えていただきたいと思います。

【委員長】 2番目の話は、さっきの話で、今日がスタートで、今日この場で決めるという話ではなくて、持ち帰りいただいてやっていただくということですし、実際計算を幾つかやってみてどうかということで、あれをしています。時間的制約については、それで一応4月の何とかまで間に合うという、こういうことで進んでするわけですね。これは確認です。

【事務局】 次回かなり資料をお出しさせていただきたいと思っておりますけれども、かなり都道府県とか、地方の方の関心が高い項目でもありますので、途中で1回地方の方の

御意見を聞くようなこともやらなくてはいかんかなと思っています。そういったことも含めて考えますと、やっぱり最終的には4月ないし5月というようなことで、一応国幹会議といいますが、6月、7月ということでございますので、遅くともその1カ月前ぐらいには何かある程度データが出ている必要があるのかなと思っておりますので、そういったこともらみながら、最終的には4月、5月で何とか間に合うのではないかというふうに関心は考えております。

【顧問】 さっき 先生が言われたので、今で言うところのいわゆる新直轄と言われていたような関係で、今まで高速道路に関して言うならばプライオリティを考えていくときというのは、新直轄なんていうことは全く考えていないわけですね。だから従来どおりのやり方だったらどうなるかということ。新直轄という考え方は後で入ってきた。したがって、その間がうまく、先生が言われるように不連続にならないように、連続に評価していかれるようでないか、これは問題が多いたらと思うんですが、ちょっとそういう簡単な方法がどうもなさそうな感じがするわけですね。

1つ、私は、採算性という評価項目を1つはとってしまう。要するに片方の大学は英語、数学、国語で試験科目がある。片方は英語、数学しかない。どっちを受けるのかというふうなことで、選択をそれ相応のところでもらうというふうなことしかないのかなと思うんですがね。どっちの学校を受けるかは選択するしか手はないのかなという気がするんですが、そんな方法じゃだめですか。

【委員長】 いや、それが1つの方法ですね。

【顧問】 片方だとそれなりの負担があるわけでしょう。地元の負担もある。

【委員長】 私がイメージしている1つのやり方はまさにそういうやり方で、例えば無料の道路と有料の道路で、需要も効果も変わってきますので、そういうことも含めて地元の負担もですね。最終的にグレーゾーンのところで、2種類で選択可能だと。こういうやり方が1つあるんですが、案としては1つですね。

もうちょっと論理的に多次元にしておいて、こっちの軸で言うとこれだし、こっちの軸ではこれで、こういうグルーピングの軸でやるのがこれですとやって、不連続をそういう格好に解釈して、これはいいんだと。こっちの基準で言うとこれは高いから、飛び越してはいないんだという、そういう論理をつくるようなことがもう1つのやり方ですね。

【顧問】 とにかくそういうふうな方式を入れたという考えのベースの次元が全く違うわけだから、これを連続的にするような評価方法をつくるというのは僕はちょっと不可能じゃないかと思うんですよ。だからそれよりも結局数学と国語で受かる大学は英語が入っている大学よりも就職するときは不利だということがあるわけで、それと同じようなことで考えればいいんじゃないかと。どっちでやるのかは受験生なり何なりの選択の問題だと。

それは早くできるとか、地元負担があるとか、いろんなことがあるんでしょうけれどね。

【委員長】 どっちにしてもそれはぜひ、少なくとも3種類ぐらいはつくりたいなと思っております、その方法はね。その案自身がこういうやり方でやったらこういうふうになるし、こういう案でやったらこういうふうになるという、その表示の仕方自身が意思決定の非常にいい資料になるかなという気がします。

【委員】 細かいことですが、その御指摘はわかったんですけど、基本はアカウントビリティだと思っておりますね。アカウントブルのためにこういう総合指標をつくらうと、こういう発想であって、その中で例えばグルーピングという、要するに横と縦があると思うんですけど、1つは横で、こういう対象ごとに評価をつくるという今の御指摘もありましたし、もう1つは意思決定のどの段階でそれを使うかという、そういうことだと思っておりますけれども、いずれにしてもアカウントブルでなければいけない。そのところが基本

だと思しますので、それさえしっかりしていればいいんだと思うんですが、ここでどこまで議論できるかですね。それはもう少し進んでみないとわからないなと思っています。

【委員長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか、そのほかの問題でも今の問題でも結構ですが……。

それでは、御意見はもうないので、まずお願いが2つあります。

1つは、この状態でごらんになって、いろんな問題が出てきたらと思うので、多分メールで意見をいただいて、きたらそれをほかの委員にも転送していただければいいかなという気がします。

それから、もう1つは、次の、実際計算してみたり、今の全体の意思決定の仕組みをどういうふうにつくるか、その話とこれは絡みますので、その作業をしていただいている途中段階でも、今言ったような、もし可能なら集まって、少し長時間議論するというやり方がありますし、御都合つかなくても、そういう情報のやりとりで意見交換ができるようなことを少し考えてはどうかという気がいたします。

そんなことで、今日は12時までということで、もうそろそろ終わりにしたいと思いますが、そのほか何か御発言ございますでしょうか。

局長の方から何かございますか。御注意とか……。

【佐藤道路局長】 いえ、特にあれですが、先生の先ほどのお話がありますように、作業的に私ども自身急ぐのは急ぐという面も確かにあります。もう一方の高速の関係から申し上げますとですね。道路の評価、事業評価としてどうすべきかということと当面の作業にどう使わせていただけるかということと両方あるものですから、大変恐縮なんですが、いずれにしても具体の作業は何らの形で6月とか7月とかにある程度のアウトプットを出さなければと、こういう状況でありますので、大変忙しくて恐縮でございますけれども、よろしく願います。

【委員長】 ぜひ高村さんの論文、これはさっきの審議会でやったことだけではなくて、その後、ドクター論文にまとめるために追加的にいろんなデータをとって、またやっています。例えば各県の人には自分の県に欲しいから、だんだん学習効果を得て、こういう点数をつければよくなるなど、学習するわけですね。当たり前のことですが。そういうことが一体どういうふうにきいてくるかとか、重みづけを決めてずうっといくやり方ではなくて、逆に順位が逆転する重みというのはどこにあるかということと計算するとか、いろんなことをトライしていますので、ぜひこれもごらんいただければと思います。

それでは、今日はこれまでにしたいと思います。

いろんな観点の御議論いただきましてありがとうございました。

(5) その他

【委員長】 それでは、室長の方から今後の予定等お願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

次回は3月25日、火曜日、5時半から7時ということで、場所はこれからですが、国土交通省内の会議室で開催を予定いたしております。また御案内差し上げますので、よろしく願います。

【委員長】 おしりはもしかしたら……。延びてもよろしければ、少し時間の余裕をとって予定を組んでいただくとありがたいと思います。

【事務局】 それと先ほど委員長から御指示ございましたように、今日いただけなかった御意見でもまたメールでいただければと思います。特に費用便益分析マニュアルと客観的評価指標については次回決定にしたいと思っておりますので、再度事務局から追加の意見

照会の有無を確認させていただきたいと思います。

それから、総合評価につきましては、次回までにできるだけ作業を前倒しでやりまして、できましたら事前に委員の先生方に送ることができるようなスケジュールでちょっと急いで進めさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、4月以降の日程調整等についても事務的にお願いさせていただくことになるかと思っておりますので、そちらの方もよろしくお願いいたします。

3 . 閉 会

【事務局】 それでは、以上をもちまして第2回の道路事業評価手法検討委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

了