

令和6年8月7日

【総務課長】 それでは、時間でございますので、始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第25回事業評価部会を開催いたします。御多忙の中、御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を務めさせていただきます道路局総務課長の石和田です。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議ですけれども、対面で石田部会長、鈴木委員が御参加、ウェブ会議で5名の方が参加となっております。ウェブで参加されている委員におかれましては、御発言時以外はマイクをミュートにさせていただくようお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、初めに道路局長の山本より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長を務めております山本でございます。本日は大変お忙しい中、石田部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

本日の部会でございますけれども、道路事業の評価の手法あるいはあり方について、皆様から御意見をいただくために開催をさせていただくものでございます。道路事業評価のあり方については、今までも費用対効果ということでB/Cという形でやってきたわけでございますけれども、Bに含まれない、今は渋滞と事故と燃費が改善するとか、その3つぐらいでありますけれども、それに含まれないようなBみたいなものをどう考えるのかというようなことだとか、特に今年、能登半島の地震もありましたけれども、地域の安全、防災の観点だとか地域の安全安心みたいなことをどう評価していくのかとか、そういったことが課題なのかなというふうに思っておりますし、あと、一体評価ということで区分的に評価するのがいかなものかみたいな御議論もあったりして、ネットワークとして機能するものをどう評価していくのかということを改めて考えていく必要があるだとか、あるいは最近で言いますと、これも我々は反省をしないといけないところだと思っておりますけれども、初期の事業費が大きく増えるというような事柄が非常に多くなっております。ですので、この事業費をしっかりと管理をしていくやり方というものについて、今までのやり方からかなり改善をしていかないといけないんだらうというふうに思っております。

そういった事柄について、我々のほうも問題意識を持ってございまして、そうした論点についてお示しをして、今後の方向性について、幅広く御議論いただければというふうに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。なお、局長は公務により途中、中座されますので、御了承願いたいと思います。

それでは、議事に入らせていただきます。本日の事業評価部会でございますが、道路の事業評価について、事業評価部会の意見を承るものでございます。事業評価部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開としております。また、委員の紹介につきましては、委員名簿にて代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。なお、羽藤委員、原田委員におかれましては、所用により欠席となっております。また、小池委員におかれましては、所用により10分ほど遅れての御出席と伺っております。

本日御出席されている委員の方は総員9名のうち7名、3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項により定足数を満たしていることを御報告申し上げます。

会議資料はあらかじめメールにて送付させていただいておりますが、議事次第、委員名簿、資料1、資料2及び欠席委員の御意見でございます。

それでは、以後の進行につきまして、石田部会長にお願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。

冒頭、局長の挨拶にもございましたけれど、この事業評価部会というのは新規事業採択時評価等で定期的に開催されているのですが、その都度ずっと評価の仕組み、あり方そのものについての議論がやっぱりもうちょっと欲しいよねということで毎回終わっているような気がいたしまして、今日は評価のあり方、局長からも御発言がございましたけれど、じっくり時間を取って議論いただくということでございます。

ちょっと皆さんの議論を左右してはならないんですけども、事前に御説明を受けたときの私の個人的な印象では、意欲的な取組なんだけど、ちょっと何というか、せせこましいなという感じがなきにしもあらずでございますので、ぜひ忌憚のないラディカルな意見、大歓迎でございますので、よろしくお願いを申し上げまして議論してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

なお、毎回申し上げておりますけれども、十分な審議時間を確保するためには、事務局からは要点を絞った説明をお願いをいたします。資料を全て説明いただいた後に、委員の皆様から御質問や御意見を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、御説明ください。

【評価室長】 評価室長をしております小山でございます。私のほうから説明させていただきます。資料1、2、まとめて説明いたします。50ページ強でございますので、要点を絞りながら、少々お時間いただければと思っております。

まず、資料1の1ページ目に本日の目次でございます。

その次から2ページ目で、1点目の昨今の道路事業評価をめぐる情勢と議論というものを簡単に御説明いたします。

3ページ目です。昨年、公表しました高規格道路のネットワークのあり方中間取りまとめを示しておりますが、高規格道路の基本方針や役割等を示している中で、一番下のところで制度的な検討事項という中にも、多様な価値に対応した評価を確立することが必要であると、交通量の多寡によらない多様な意義を評価する必要があるということを示されているところでございます。

4ページ目です。局長の御挨拶にもありました能登半島地震、本年の元旦に起こっております。半島といった地域的な特色があったことも含めまして、道路ネットワークの重要性が改めて認識されたところです。

4ページ目は被害の概要、そして5ページ目は、道路の復旧の状況を示してございます。

この地震を踏まえた緊急提言が6ページ目でございます。この中でこれも提言の中で一番下でございますが、多様な価値に対応した評価が必要ではないかということがこちらのほうでも示されてございます。

次、7ページでございます。こちらのほうは現在、世界的に課題となっている持続可能な開発への貢献といたしまして3点挙げておりますが、カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー等の政策がございしますが、これらを総合してやっていく必要があるんじゃないかということが言われております。

そんな中、8ページ目でございます。道路におけるカーボンニュートラルの推進戦略というものを中間取りまとめして進めているところでございます。こうした世界的な課題に対して取り組んでいるところでございますので、事業評価でもこういった点も考慮する必要があるのではないかというふうに考えております。ここまで事業評価に関しての情勢等でございます。

次、9ページ目からは事業費に関する背景を簡単に御説明いたします。9ページは公共事業全体になりますけれども、建設工事費のデフレーター推移です。2015年からの9年間で、約25%ということで工事費が上昇しているデータでございます。

次、10ページ目です。10ページ目は資材の価格でございます。資材によって傾向は異なりますけれども、エネルギーのコストの上昇等ございまして、全般的に高騰しているということで、2021年、

令和3年以降から示しておりますが、高騰が続いているデータでございます。

続きまして、11ページ目です。今度は人件費の部分です。代表として設計の労務単価を示させていただきます。こちらのほうも12年連続で上昇しているということになっております。こうした工事費、また資材価格、労務費ともに上昇しているというのが現状でございます。

次の12ページでございます。こちらは、これまで説明しましたような社会情勢、また公共事業の状況等を踏まえまして、国交省全体のインフラを対象としております公共事業評価手法研究委員会というものを今年度2回開いてございます。この中で事業評価のあり方、また、事業費算定のあり方に関して一定の方向性が示されております。後ほど詳しく述べますが、これらの意見を踏まえまして、技術指針の改定を今年度行い、事業ごとに対応を実施していく予定となっております。

この委員会の中身を次のページで御説明したいと思います。13ページでございます。論点は3つでございます。1つ目として総合的な評価のあり方、B/Cの位置づけをどうするのかという点が論点になっております。現在の費用便益分析では十分に評価できていない項目もあるのではないかとといったようなことも踏まえまして、事業評価の対象範囲の見直しを含め、総合評価のあり方を検討していくべきだということで示されております。

また、2点目の貨幣換算が困難な効果の評価につきましては、評価手法の確立の検討が必要な効果等もございますが、そういったものも事業の説明責任の観点から、必要に応じて貨幣換算化し、参考比較のために値を公表していくべきではないかというようなことで示されてございます。また、原単位を含む便益の見直しも適時適切に行っていくことが示されております。

3点目の事業費算定のあり方です。こちらでも事業化前、また着工前の段階で事前調査を充実し、リスク分析・評価を行うべきだという点。また、リスクを考慮して事業費を計上していくべきではないかというようなことが示されておまして、こういったもの、特に事業費への影響が大きい大規模な事業に関して検討していくべきではないかということが示されております。こうした省全体の動きも踏まえて道路局としても取り組んでいきたいと思っております。

次、14ページ目でございます。先ほど、石田委員長のほうからもありましたが、これまでのこの道路の事業評価部会のほうでもそういった評価のあり方等、様々御意見いただいております。このページに載せていますのはそのごく一部でございますが、そういったこの部会での意見、また、先ほどの省全体の委員会の意見、また、国会の議論等を踏まえまして、今回、一番右側に示しております4点、総合的な評価のあり方、多様な効果の評価、一体評価のあり方、事業費算定のあり方と、4点、論点を設定させていただいています。こちらのほうの御意見をいただければと思ってございます。

それでは、論点の1つ目に入らせていただきます。15ページ目、16ページ目お願いいたします。初めに総合的な評価のあり方でございますが、こちらの資料もずっと説明してきている資料ですが、公共事業全体の事業評価を示してございます。費用対効果分析を含めて総合的に実施していくことというふうなことでございます。

これは公共事業全体でございますが、次の17ページ、道路事業の評価を図示したものでございます。こちらのほうも費用便益分析、いわゆるB/C含めて総合的に判断していくという形になっておりまして、一番上のところに、事業採択の前提条件を確認するということがありまして、こちらに費用が便益を上回っているという項目ございますけれども、この費用というのは3便益だけではなく、定量的な効果、定性的な効果、道路の効果様々ございますが、それらの便益全体を指しているところになってございます。

18ページです。こういった評価の体系を踏まえて実際のカルテを事例で示してございます。

19ページ目です。道路の費用便益分析を日本と諸外国で比べてみたものでございます。ポイントは2点かと思っております。まず、1点目は一番上の部分、事業化の要件として、B/Cがどう扱われているかというところでございます。諸外国を調べたところ、現時点でB/C、1以上であるということが規定されているところは見受けられなかったという点、ここは日本と異なっているのかなという点がポイントの1点目。

2点目は費用便益分析に考慮している効果、日本は3便益、一番上の3つでございますが、諸外国ではそれ以外の効果も考慮しているという点、日本の便益項目が限定的になっているという点、この2点が大きくポイントかなというふうに考えてございます。

次の20ページでございます。諸外国を先ほど見ましたけれども、イギリスを少し詳しく見ていきたいと思っております。こちらの資料は小池先生のヒアリングの結果も踏まえて、過去の委員会で示されている資料でございますが、こちらの特徴2つ挙げたいと思っております。

このイギリスでは、Green Bookという評価指針がございまして、ここで5つの検討項目がございまして、赤字になっています経済の部分ですが、費用便益分析を拡張したValue for Moneyという考え方を取っておりまして、確立した貨幣換算の効果でB/Cを出した後、発展的な貨幣換算効果も出し、また、非貨幣換算効果を考慮して最後カテゴライズするといった仕組みを取ってございます。この経済の評価の仕方が一つ、特徴的な取組かと思っております。

2つ目の特徴としては、このGreen Bookのところにありますますが、戦略というのが1ポツ目でございますが、この戦略を見ているという点でございます。

それは次の21ページで示させていただきますが、こちらも小池先生の研究から引用させていた

だいておりますが、左側がイギリスのほうですが、その左の下のほう行きて、戦略というものをそれぞれの施策についてつくっております、それが先ほど申し上げたValue for Money、経済の部分の評価とどう整合しているのかという点を見ていってございます。日本の評価では、そういった点というのはあまり整合的になっていないんじゃないかという御指摘もありまして、こういった点も考慮していきたいというふうに考えております。

22ページです。先ほど来、小池先生の研究のほうをちょっと引用させていただいておりますが、新道路技術会議のほうの研究で、小池先生のほうにこういった研究を今やっていただいておりますので、非貨幣換算の効果含めて経済的にどう評価していくのか、また、先ほどの戦略との整合性をどう取っていくのがいいのか、そういったことを研究していただいておりますので、それもしっかり勉強させていただいて検討していきたいというふうに思っております。

23ページ目です。先ほどの戦略との整合ということがございましたけれども、日本でも様々な計画ございます。また、道路分野でも昨年発表しましたWISENET等もございますので、こういった計画や施策方針と評価の項目の設定を整合していくといったようなことも検討できるのではないかとこのように考えております。

以上が1点目の総合的な評価のあり方でございます。

2点目、多様な効果の評価という点でございます。先ほどの部分と一部重複してくるところもございますが、説明いたします。

25ページです。こちらには道路の様々な効果を示しております。費用便益分析では、赤の囲みである3便益が一定程度、精度が保たれるものということで計上してございますが、ピンクの色をつけている部分は各地方整備局で貨幣換算化をしている事例がある効果でございます。こういったものも貨幣換算している取組を進めております。

次のページをお願いします。26ページはそれがどれぐらいの件数あるのかということ、また、割合がどれぐらいかということを示しております。

27ページ目以降はそれの具体的な事例でございます。この奈半利安芸道路では津波の軽減被害、時間信頼性、また、救急救命向上の効果等、50年分を貨幣換算化しております。

次に、28ページは時間信頼性のほかの事例。

29ページ、こちらはCO2削減の便益を試算している例でございます。

30ページ、こちらは救急医療のアクセス向上の効果の事例でございます。

31ページでございます。先ほど述べました省全体の公共事業評価手法検討委員会で、この費用便益分析に関する技術指針の改定案も示されております。右側の下から2つ目の赤いところでご

ざいますが、検討が必要な効果等もそういったことを明示した上で貨幣換算化をして、参考比較のため、これらの便益を計上した値を設定してもよいというような案が示されてございます。

次、32ページ目です。こういった各地整でも取り組んでおる貨幣換算化、また、省全体のこういった改定の方針を踏まえまして、道路事業でどのように示していくのがいいのかというところを案として示しております。左側、3便益で今までB/C示してございますが、時間信頼性等、貨幣換算化のできる部分をBに加算して、B/Cの参考値という形で示していつてはどうかという部分。

また、3便益と重複のおそれがあったり、また、貨幣換算化が難しい部分もあると思います。そういったものは併記して効果を出して、それらを総合的に評価する、そういった示し方がどうかというふうに思っております。どの効果を対象としてこういった示し方をしていくのか、また、それはどこに当てはめていくべきか、そういった部分は先生方の御意見も踏まえながら検討したいというふうに思っております。こちらが多様な効果の評価として今考えていることでございます。

続きまして3点目、一体評価についてでございます。34ページ目です。道路はネットワークで効果を発揮するということで、こちら、三陸沿岸道路の効果の事例を示しておりますが、広域的な視点から評価する必要があるということで、35ページ目です。

東日本大震災を契機に平成23年度から取り組みまして、平成29年度から正式導入しておりますが、一体評価ということで評価をしてございます。ネットワーク全体の評価をしているところですが、このときの評価の区間の考え方でございます。起終点を基本として設定をするということで運用としてさせていただいておるんですが、評価対象の特性に応じて、効果把握に要するコスト、ものすごく長いときとか、そういったものに対してもコストもかかりますので、そういったことも含め区間は設定できるということになっておりまして、第三者委員会等の意見を聴取することとなっております。この起終点によらない区間の考え方という部分が、若干分かりにくいとかそういったところもございまして、こちらを明確化していけないかという点がありますので、そういったところを検討したいと思っております。

次が36ページ目です。この一体評価するときに調査中の区間、つまり事業化していない区間もあります。今はこの調査中の区間も評価するときに入れている部分と入っていない部分とございます。この赤字で示しております右側、左側の区間は事業費が算定できる程度に、ルートだったり構造だったりが決まっている、こういったときは入れていると。また一方、真ん中のところ、灰色の部分ですが、計画段階評価が完了していない等で、費用の算出が難しい部分はまだ今でも入っていないというような運用をしてございます。こういった部分に関していろんな御意見もいただいているところですが、運用は今後も引き続きやっていきたいと思っております。費用に関しては引き続き、精度向

上に努めながらやっていきたいというふうに考えてございます。ここまでの3点目の一体評価のあり方です。

評価で3つ、論点示させていただいて、最後は、事業費算定のあり方でございます。38ページです。現在、直轄の改築で事業中のものが428ございます。これらの事業を整理しますと、当初の事業費から見ますと7兆円ほど増えているというふうになってございます。もう少し細かく見ますと、増加率が2割以内というものが半分ぐらいになっておるんですが、赤で囲っている部分、緑色の部分ですが、100%以上つまり2倍以上に増えているというものも1割ほどあるというふうになってございます。

39ページです。これをもうちょっと詳細に見たものでございます。横軸は増加率を取ってございます。緑色のほうが高規格道路、オレンジのほうが一般道路となっております。右に行くほど、事業費の増加率高いんですけれども、傾向としては、高規格道路のほうが事業費が増加している事業が多いのかなというふうに思います。高規格道路のほうが構造物比率が高いとか、そういったこともあるのかなというふうに考えておるところでございます。

次、40ページです。どういった要因で事業費が増えているのかというところでございます。事例2つ示しておりまして、左側は地質調査の結果、施工の方法を見直さねばならなかった事例。また右側は、地元や関係機関協議で対応が必要となった事例でございます。

41ページ目です。これら件数等を見てみますと、先ほど示しました2事例が件数としては、大変多くなっているというところでございます。

42ページ目です。増加要因ごとの増加率というものを見てございます。赤の丸で丸がちょっと大きくなっているものがございますが、こちらのほうが右側に寝ている感じになってございまして、これが地質・土質条件で増加しているものでございます。この地質・土質条件というのが他の項目よりも増加率として大きい傾向にあるのかなと思っております。

次、43ページ目です。こちらは家田先生が御指導されている論文から引用させていただいておりますが、地盤に起因する増加の特性を土工、橋梁、トンネルと構造物ごとに整理されている例でございます。左側は増加額、右側が増加率でございますが、どちらも、橋梁に比べて土工、トンネルのほうが大きくなる傾向にあるのかなと。また、分布のばらつきもトンネル、土工のほうが大きいのかなと考えております。そういったことで地盤関係の増加の要因が多いんですけれども、その中でも特にトンネルや土工で増加額やばらつきが大きいのかなというふうに見ております。

次、44ページ目です。事業費を管理していく上での課題なんですが、そういった地盤の増加要因とかが多いんですけれども、事業化前には調査の制約もありまして、地質の調査等が十分に把握

できないといったことがございます。そういった中、調査や工事が進んでいく中で分かってくるものに対応しなければならない。そういったことや、また地元関係協議で追加対応しないといけない、そういったことが事業費増の原因となっております、また、それ以外にも、冒頭述べました資材等の物価上昇等もございます。こういったものにどう対応していくかというのが課題と考えております。

次に、45ページ目です。こちらは土木学会のほうでまとめております手引きから引用してございます。工事の発注段階でどんなリスクがあるのかということを示しております、発注時にはやはり不確定なリスク、要素がございます。そういったものを例示してございます。事業化段階ではこういった不確定なリスクがある中、どのように当初の事業費を算定していくのかという部分を課題として考えてございます。

46ページ目です。現在もいろいろ取組をしておりますので、そういった取組状況を説明したいと思います。新規採択時評価を始めて、各段階で事業費精度を向上するために、事業の特性に応じて事業費を計上するため注意点を周知してございます。これは例としてチェックリスト、こういったものを作成しております。どこだったらどういうところに着目して事業費を確認しないといけないのかといった具体的なものを示しております。こういった過去もいろいろやってきておりますので、経験を積み重ねていって、少しでも精度を上げていくといった取組でございます。

47ページ目です。事業費増があった場合は、再評価を適切に実施していくということを示しておりますが、再評価は原則5年ごとにやっておりますが、このバーチャートの下の方、黄色のハッチがかかっているところですが、工事を着手するときとかトンネル着工するとき、また、貫通したときとか、そういったときには事業費を確認しやすい節目がございますので、そういったときに精査をして増加する可能性があるときには、5年よりも前倒しで行うということも取り組んでございます。

48ページ目ですが、それをこの割合で示しております。左側が原則5年ごとにやっている再評価の数です。こちらは令和5年度の再評価実施の総数で示しておりますが、5年でやっているのが30事業と、それを前倒ししているものが真ん中ぐらい87ということで、割合としては、7割が前倒しでやっているということでございます。こういった取組も現時点でやってございます。

49ページです。事業費の算定のあり方は先ほど来の省全体の委員会のほうで方向性が示されております。示された方向性は左側でございます。具体的には事業化前の調査を充実してリスク分析・評価を行うこと。また、リスクを考慮して事業費の計上をすること、そういったことが示されております。これらは事業費への影響が大きい大規模な事業で取り組んでいこうということで考えてございます。右側はそれの技術指針の改定案でございます。こういった方向性に取り組んだ文書となっております。

次、50ページ目です。海外の事例を一つ紹介させていただきます。イギリスでは定量リスク評価と楽観バイアスというこの2点から検討を行って、どちらか高くなるほうを加算するというような取組もやっております。こういった部分も参考にしながらやっていきたいと思っております。

51ページ目は、その事業費のあり方の方向性です。こういった当初事業費、増えていっていることに対して、まず左側は当初事業費の算定を改善していくという観点でございます。まずは先ほどもチェックリストなど述べさせていただきましたが、現在の取組をしっかり徹底していきたいと思っております。また、そのチェックリストも今後も事例蓄積されていきますので、改善を図りたいという点、また、左の下の方になりますけれども、リスクへの対応としましては、事前の調査を充実してリスク評価をすること、そして、リスクを考慮して費用を計上していきたいと思っております。

右側は事業化して、事業費をどう管理していくかというところでございます。必要に応じて再評価を前倒していくこと、また、必要であれば事業計画を変更することも検討していきたいと思っております。また、こうしたリスクの対応を大規模な道路事業で適用していきたいと思っております。

52ページです。プロセスの強化ということで示しております。左側のほうが事業化する前でございます。下のほうに事例も載せてございますが、事業化前に事前調査を充実したいということで、従来であれば事業化後にやっていたような調査も一部前倒するようなことも検討して、リスクの分析・評価をしたいという点。

この右側、赤いピンク色のほうは事業化後ですが、こちらも事業化後、工事着手前の調査を重点的に行っていきたいという点でございます。必要であればルートの見直し、また、構造の見直しなども柔軟に検討したいということで、具体的な事例も一例載せさせていただいております。

次でございます。それら4点述べましたが、これらの今後の方向性を54ページにまとめてございます。今まで説明したことと重複するところございますが、改めて整理いたします。

評価としては、総合的な評価のあり方に関しましては、まずは国の計画、また、WISNET等の施策の方針に対応した評価項目というものを検討したいというふうな点。あとはB/Cの位置づけを含めて多様な価値に対応した総合評価をどうしていくのかという点、この部分が大変大きいと思っておりますが、この部分も検討していきたいと思っております。多様な効果の評価としましては、評価手法の確立等の検討が必要な効果もあると思っておりますが、そういったものも明示しながら貨幣換算化し、参考比較のために値を設定して公表したいというふうに思っております。それらはどの効果を示すのか、また、どう取り扱っていくのか、そういったものも御意見いただきながら検討したいと思っております。一体評価は引き続きやっていくんですけれども、起終点によらない場合の区間設定の運用は少し明確化したいと思っております。

今日、資料を個別にはつけておりませんが、その他としては、原単位のあり方の検討、また、費用便益分析の対象となる費用や便益についても精査をしたいと思っております。事業費のあり方は先ほどの51ページと重複しますので割愛しますが、当初事業費の改善、または事業費の徹底といったものを挙げておりますようなものを進めていきたいと思っております。

資料1は以上でございまして、資料2に今後のスケジュールでございまして、今日議論していただきまして、それを踏まえて、年内にもう一度開催させていただきたいと思っております。それも踏まえて今年度内に通知の改正など必要なことをやりまして、令和7年度、新規事業化に際して可能なものから少しずつでも適用していきたいというふうに考えております。3月に令和7年度の新規事業評価の採択でまた開かせていただきたいと、こういった進め方を考えてございます。

以上、資料の説明でございまして。御審議、御意見、どうぞよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの御説明についての御質問とか御意見等、お伺いしたいと思います。

本日欠席の原田委員からは事前に意見をいただいておりますので、会場には資料を配付していただきました。ウェブ参加の先生には届いていると思いますので、御確認ください。これからかなり時間ありますので、どうぞ、忌憚のない御意見をいただければと思います。ウェブ参加の先生は、手挙げ機能を使っていただければと思いますし、会場の方は発言の前に名前を言っていただくと、誰の発言かというのが明確になりますので、よろしくお願いいたします。どうぞ、どなたからでも結構です。

小池先生、田村先生の順にまずお願いします。

【小池委員】 御説明ありがとうございます。歴史的に何が起きているかというと、イギリスの事例を考えてみるとよくわかるのですが、わが国では25年前にB/Cを導入して、B/Cといったら費用便益が高いほうが効率的で、それがいい道路だろうという解釈をしていたので、どんどんその値がいい道路から造られていって、どんどんB/Cが日増しに下がっていく、さらに、道路利用者は減っていく、また、コストは上がっていく、そして、とうとう1を切り出した、さあ、大変だということで今の見直しに来ているんですが、イギリスでは決してそういう経緯をたどってなくて、必ずしもB/Cが高いものもいいという考え方を最初から取っていなかったんです。

なので、つねに計画や戦略が重要でした。そして、その戦略にあうかどうか、と同時にB/Cを計算することによって、ある一つの方向性を持った考え方でその道路のよしあしを議論してきたのです。だから、B/Cが低くてもやるべきもの、B/Cが高まってもまだやらないほうがいいものということを議論するための尺度として使ってきたのに対して、やはりここ25年間、わが国ではそれだけに頼って

きたというのを少し反省しないといけない面があると思うんです。それが今に来て露呈してきている。

もう一つが、国交省の役割は道路を造ることではないですよ。決してそうではなくて、国土に住む国民とか市民の生活をよくするというのが大前提のはずなのです。そのためにいい道路を選定するにはどうしたらいいかというふうに、もう1回立ち戻らないと、交通量が多いところがよい道路で、かつコストが安いところがいい道路だということが世間一般にも広げてしまったということがあると思います。

そういう意味で、イギリスの事例を調査させていただいて、様々な面が我々の誤解もあったということなのですが、例えば今日用意してもらった資料の20ページは、総合評価に対してイギリスではどうやっているかなんですが、我々がやっているB/Cは5つの項目の中のその中のまた一つ、4分の1ぐらいの領域なのです。それをInitial B/Cと言っています、その次のAdjusted B/Cは実はWider Economic Impactsとかいろいろ言っていますが、日本ではもう無視されているフロー効果も入れているんです。雇用算出効果。地域の雇用を確保するなんていうのを入れて、ダブルカウントなんじゃないですかと問うと、イギリスでははっきりダブルカウントですと。しかし、経済が低迷している中ではダブルカウントも意思決定の一つとして出すという意味なのです。最後のFinal Categoryに対しては、これは日本語で訳すとアクセス性と書いてありますが、これはアクセシビリティとアフォーダビリティという概念ですが、これは明らかに日本でいうと公平性、平等性の概念で、田舎の人がある施設にアクセスできるか、あるいはそれが適切な料金体系なのかということをチェックしているのです。

これもアクセス性と考えると、何かICへのアクセス性みたいに勘違いする人も出てきて、何かこの辺の総合評価の考え方ももう少し丁寧に説明して、イギリスではこうやっている。日本では、効率性に限定しているということは、ここではなくて、もっと広く国民・社会にアピールしていかないと、効率性だけの議論に陥ってしまったままかもしれません。

あと2点ほどあるんですが、ネットワークに関しては、そもそも先ほど言ったように国民目線で考えないといけません。だから、ある地域からある地域に物流とか人流がある。それに対して、この道路はどれだけのコストとどれだけの便益を寄与するかという考え方に立ち戻らないと、インターチェンジ間とか何とか間という、それは何のためにやっているかというのが、やっぱりB/Cを上げるためにやっているのではないかと勘違いされても困ると、この辺りを少し考えていただきたいのと、最後、コストに関してですが、これも同様なのです。例えば、ある地域間の道路はこれぐらいの時間にするべきだ、これはアクセシビリティとかアフォーダビリティの考え方ですが、そうすれば地形的に工事が難しい箇所があるからといってそこはやめるという判断は普通は取らないですよ。理想論で現実的な対応じゃないですけども、例えば市役所を経営するのに北海道では暖房代がかかるけれ

ども、沖縄ではかからないから、北海道の職員は半分でいいということには絶対ならないのです。

これが国土を考えるとコストの考え方だと思うのです。それを今の制度にどうやって当てはめるかということが非常に難しいところなのですね。イギリスでは、かなり大規模なプロジェクトに対してコストを算定しているので、その振れもある程度回収できますが、日本の場合は工区ごとにやっているのです、その影響が物すごく大きくなっているという面があると思うのです。

だから、この辺をちょっと慎重にならないと、先ほどB/Cを導入したときのようにちょっとした改善であれば、また同じ問題が数年後にまた訪れるということに繰り返しの多分なると思って、この辺りは区間の考え方、それからコストの考え方、それから標準的なコストの設定方法、それからずれたときの説明の仕方みたいなものを丁寧にやっぱり整理をこの機会にぜひお願いしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、田村先生、お願いします。

【田村委員】 田村です。2つお話ししたいと思います。

1つ目は、今、事業評価の見直しが重要だ、ということです。今回の説明を聴いて、計画することと評価すること、計画と事業との関係について、もう少し整理が必要と思いました。これらの整理の上で、今、事業評価の方法を議論することの重要性を国民へしっかりと伝える必要があると思います。

計画するという行為は、例えば理科の実験に使うルツボをイメージしてください。その時々将来に関わるありとあらゆる要因をルツボに入れて、将来はこうあるべきだと示すこと。一方、評価するという行為は、計画で示した多様な内容をどんどん削いでいって単純化し、数個の軸で評価しましょうという行為です。

もうひとつの計画と事業の関係は、イギリスの戦略という言葉がすごく分かりやすいんですが、計画制度と事業制度との関係です。上位計画ともいいますが、計画制度の代表例として、第3期国土形成計画などがあります。これに対して道路の事業制度としての広域道路網計画などの事業計画がある。今、我々には、多様で複雑な計画制度を具体的な事業制度に落とし込む戦略が問われている。例えば、道路を整備すること自体は直接的には人々の生活をよくできない。しかし、道路整備によって生活を支えることはできる。地域の生活を良くするための計画と道路整備をどう結びつけるかというのは、私は戦略じゃないかという気がしました。

計画と評価、計画と事業の関係をきちんと説明して、唯今の事業評価の重要性をいわないと、国民には道路を整備するための事業評価と映るのではないかと思います。

今日の説明を聞いて、事業評価の軸は3つあると考えています。1つは経済性ですよね。それから小池先生も言われた誰一人取り残さない社会の実現。公正性というんでしょうか、安全安心に関

わる部分。それからもう一つは、経済性とか公正性と全く別の次元で、しかも短期、長期からいうと長期間に渡って効果をモニタリングすべき持続可能性、環境問題だろうと思うんです。この3つの軸があって、それぞれをどのように定量化してゆくか、という打ち出し方が、国民に分かりやすいんじゃないかなという気がいたしました。

いずれにしても、全国ベースで統一的な評価がなされていくことが望ましいし、国がトップダウンで指針を示すことが大事と考えます。

2つ目は、事業費の算定のあり方についての意見です。説明を聴いて、これは各地整とか、もった下のレベルでやっている事業評価、入札監視委員会の内容ではないかと思いました。地質や地盤、関係機関協議などは、現場にいなきゃ分かりません。現場のほうで、この辺りの問題を解決するというボトムアップ型の方策で解決すべきじゃないかなというのが事業費算定のあり方に対する私の意見です。

そういう意味では、原子力規制委員会のように、道路が満たすべき基準というのを定めて、その基準に適合しているか否かをきちんと評価していく。その上で許認可、ゴーサインを出す。技術的な責任ある機関を地域ごとに設置していくというのも一つの解決策じゃないかなという気がしています。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。続きまして、竹内委員、お願いいたします。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございました。

私からは大きなお話2点と、細かいお話2点したいと思います。今問題になっていますのは、諸物価高騰で費用が上がっているから、費用便益分析に関する評価の課題も変わってくるということだと思います。その点について、本来費用便益分析というのは、市場価格をそのまま用いて分析するものではないというところがついつい忘れられちゃっているのではないかという気がしています。あくまで市場価格をそのまま用いるというのは便宜上の話であって、本来は資源の本当の価値をもって測るということです。もうちょっと言うと機会費用で計測するということです。機会費用を計測するのが本来なんですが、シャドープライスとか何とか想定するのは非常に煩雑で計算が面倒だから、仕方なく市場価格を使おうということなんですよ。そこの視点が欠落して話をする、本質的を見誤る可能性があると思います。

費用便益分析では通貨の価値は不変という前提で話をするわけですから、それが今変わっているということです。だから、それを今どうすればいいんだということまでは私は言えるほどの能力はないんですが、少なくとも、その出発点を間違えてはいけないと思っています。

それからもうあと一つ、私はもちろん費用便益分析原理主義ではないので、何が何でもという気

持ちはもちろん持っていないませんが、少なくとも日本の場合は公共事業実施の無秩序を避けるために、費用便益分析は一定の歯止めとなる機能を持っているというのはあると思うわけです。これがないと、国民の方々が公共事業の実施に際して、声の大きい政治家とか力の強い政治家の言いなりになって道路を造っているのではないかみたいな、そういう言われ方をしたときに、いや、ちゃんと1を上回っていますとか、あるいはプラスになっていますということが言える、そういう説明責任を果たすために費用便益分析は非常に大きな役割を果たしている。その機能を失わせることはもったいないと思うんですね。

費用便益分析は、道路造りは客観的に論理的にやっていますということを国民に説明するための大きな武器であることは間違いないわけですから、そのような機能を失わせるような使い方はまずいのではないかと。そこを認識しておく必要があるんじゃないかというのが2点目の大きなお話です。

3点目から細かいお話で、費用便益分析に含める費用項目のお話、便益項目のお話です。環境のお話がありました。これは本当に重要な話で国民の方々の関心が強いということ、また、世界のあちこちでもこれは当然採用されているということ、これは分かります。しかし、日本の様々な道路、私も事業評価部会でいろいろな事例見ますと、多くの場合、混雑解消による時間費用節約便益が圧倒的に大きくて、環境のコストは本当に桁が違うくらい少ないということがあるわけですね。実際にほとんどB/Cとか内部収益率に与えていないものに対して大量のコストをかけることがいいのかどうか、要するに費用便益分析をやることの費用便益分析ですね。それを考えてみたときに、非常にコスパが悪いということがある。ですから、項目として入れること自体は問題ないんですけど、そのほかの便益が圧倒的に桁違いに大きいときまでものすごい資金を使ってやる必要があるかどうかというところ、つまり行政のコストの無駄遣いという点で心配な点はあります。

それから最後も細かい項目についてです。32ページのところにあったと思うんですけども、救命救急の便益、これを入れるか入れないかという話があったんですね。これは、私は基本的には個人の時間価値の相違の話ではないかと思っています。本当は各個人がばらばらの時間価値を持っているけれども、それらを個々に計算に入れることはできない。したがって、一律にこの額でやりましょうということで今の平均的な時間価値が決まっているわけですけども、救命救急で救急車に乗っていて、1分1秒を争うという人は、そのとき限定で1分の価値は非常に大きいということです。原理的にはそういうことになっていると思うので、それを時間価値の項目とは全く別の項目として立てるということは、筋が違うんじゃないかという気が私はしています。ですので、筋の立て方といいますか、そういう点から見ていくということも大事じゃないかというふうに思いました。

私は以上4点です。ありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかはおられませんか。鈴木委員、お願いいたします。

【鈴木委員】 御説明ありがとうございます。価値観とか起きる災害とか、実際に日頃から走っているとか、利用されると予想される人の便益というのが基本的に考えられてくると思います。先ほどの救急の話もそうですけど、実際に使うかどうか分からないみたいな可能性もある便益というのがありますし、それに対する事業費も将来どうなるか分からないとなると、やはりそのB/Cというのがどうしても不確実なものにはならざるを得ないのかなと思って、やはりだからこそそれだけで決めるのはどうなんだろうって、何となく思ってしまうんですけども、とはいえ、本当の価値とか、本当にインフラの持つ価値と、例えばその事業化してという説明責任を果たすとかそういう事業化するに当たっての経路としての見せ方と、本当は違うとか、違うという言い方は悪いんですけども、そこは合わせていきたいんですけども、どうしてもちょっと差があってその差を詰めていくという、本当の価値は本当の価値でちゃんと分かった上で、それに対して見せ方を近づけていくという考え方をしないと、また、技術的にそれように見せるみたいなほうにいつちゃくと、さっきもちょっと御意見ありましたけど、また、同じようなこと、問題が起きてしまうのかなという気がしていて、貨幣換算化というところなどで言うと、やっぱりその道路、先ほど申し上げたとおりいつも使うとか、日常的に使うというんですか、想定される道路利用者の便益と、いざというときの災害のときとか救急のときに使う人とか物流とかも含めて利用者以外の人が享受する便益というのは別の種類のものだったりしますし、そうすると利用者以外の人全体を享受する便益というのをもっとアピールしてもいいんじゃないかという考え方もできますので、貨幣換算化、環境なんかでいうと例えばその道路の供用とかじゃなくて、もっと未来みたいな物すごい先の便益ということにもなると思うので、その種類が違うものを貨幣換算化するのを同じようにやってしまうとやっぱり小さく見えてしまうことがあるのかなというふうに思います。

ただ、発生する確率とか、その年次の決め方とかが難しいので、そこをどうやって貨幣換算化するかによってまた変に小さく見えてしまう可能性があるのかなと、その工夫をして、私はちょっとそれがよく分からない、難しいので、私がこうしたらとなかなか言えないんですけども、そこが工夫できると小さい数字にならないはずなんじゃないかなという気もしている、見せ方の問題かもしれませんけれども。

あと、その一体評価についてなんですけれども、こうやっていろいろかちっと決め過ぎてこういうルールでという計算は必ずしてとかというよりは、何種類かやった上で、その道路を事業化する役割とか貢献度、全体に対してとか将来に対しての貢献度が違うという、この区間だけで役に立つとか、生きる道路、今までできている区間と合わせると生きる道路と将来ここまでつなぐ

ば役に立つ、生きる道路というのがあると思うんですよ。

だからそれによって決め方というか、一番B/Cが結果的に大きくなるとか、一番役立つシチュエーションが違って、将来つながれば役に立つ部分で、そこができていないとその次ができないのでつくらないといけないという考え方をしないと、将来つながるかどうかわからないからそこまで合わせて役に立つけど、将来つながらないから、わからないからそこは評価ができないとなるとその先がなくなっちゃうような気がしますので、将来につながると役立つから、ここからもう始めていかなきゃいけないんだよという言い方はやっぱりできていかなきゃいけない。それもやっぱりその選択肢として残しておかなきゃいけないのかなというふうに思いました。

あともうちょっと短期的な話というか、工夫できるところで先ほどもちょっと言っていましたけど、原単位のところはB/Cの今の式をそのまま使うとしてもやっぱり変えるだけでもかなり現実寄ってくるのかなと。私は個人的には自己軽減便益というのはもう安いと思うんですよ。種類が違うというか、人の命に関わることを貨幣換算して、そうするしかないんですけれども、自転車でB/Cを使って提案している人もいますけど、健康で物すごく積むんですよ。

だから、その人の命とか健康というのを大事にすると自転車って役に立つんだよみたいな見せ方をしているんですけれども、やっぱりその人の命とかをこういうふうに換算しているということもちょっと無理があるかなと思うんですけども、例えばそこに限らず、物流の問題ですよ、ドライバーが不足している、これだけ短縮するだけでというその原単位を変えるだけでも現実に近づいていくと思う。短期的にやっぱりそういうことをしていく。将来的にはやっぱりそのもっといろんな種類の便益をなるべく見やすい形で見せていくというふうに段階で、それで本当の価値というのは別でちゃんと私たちが持っていて、そこになるべく近づけて見せていけるようになればいいのかなと思っています。

【石田部会長】 田島委員、お願いできますでしょうかね。

【田島委員】 そうですね、これまで先生方が言われたことの繰り返しになる部分もかなり多いかと思うんですけれども、私自身はまず最初のところで、19ページで示されたその各国と比べて、日本のB/Cの扱いが非常に異なっているというところで、小池先生、説明してくださったように、優先順位をつけるために3便益でのB/Cというものを使うようになって、それは優先順位をつけるために使う分には値の大きなものから優先的にということで、構わない部分はあったと思うんですけれども、これが1を超えなければいけないというこの厳密な不等式で示されているのが、非常にやっぱりいろいろところで足かせになっているというのを強く感じた次第です。

その理由は、一つはまず3便益だけでこの1を上回るという形になっている。これが高く出るものについては既に事業が進んでいるので、なかなか出にくいものを対象にしてくるようになっているとい

う、これは小池先生御指摘になったとおりです。もう一つは、BもCももとの性質として、非常に誤差の大きな値であるというのがもう一つの問題だと思います。これは先ほどから議論の中にありますように、社会にとって何が大切かとかそれをこの値で置き換えるとかというところで、誤差の原因になるような値をたくさんたくさん使っていると。

それは例えば時間価値についてもそうですし、今、この急激な為替や株価の変動で為替レートが数%変わると、事業が赤字になったり黒字になったりということが簡単に変わってしまうというのと同じように、もともと輸入した材料などを使って建設をするというようなところでは致し方のないところではありますので、そういったものを大体の値で評価するのではなくて、厳密に1を超えるかどうかというその誤差を見込まない評価基準を設けているということがやはり非常に大きな足かせになるのでは、今後なっていくのではないかなというふうに考えているところです。

一方で、全体としてのつくることの効果が費用を下回らないという考え方そのものは大変社会の理解を得やすいようなものだというふうには考えておりますので、まずはその規定のあり方というのを細か過ぎない設定にするというようなことがすごく大事なというふうに思っています。特に原単位となるようなものの中で、環境や生命の価値というものは大変その社会自体の価値観に依存するものですので、これは例えば政権が変わる日本の場合にはそこまで社会的な価値観が今アメリカで起きているようなくらい極端に違うことの議論というのは、まだ時間が少ないんですけれども、一方で本当にそういったことが起きたときに、未来の環境なんて価値がないんだよみたいな議論のところからはスタートしてしまったら、もう一気に全てが覆ってしまうというところは、思考実験としては持っておかなければいけないことではないかなというふうに感じているところです。

そういった意味で、本当に我々が考え、社会として持っておくべき価値を積み上げて、それが1を極端、1を上回るかどうかということは判断しなければいけない。

一方で、全てのここの19ページの下の方にある価値をできるだけ多く貨幣換算するというのは非常に価値、コストもかかることなので、事業の必要性を説明する上で、3便益は今までと同じように算出し続けるのだけれども、例えばこの特殊な効果について検討、貨幣換算をして、それを3便益と比較したときに大きな重複がない、それを足した時点で1を上回る、そこにある程度手続をストップできるような仕組みにもしておく必要があるのではないかなというふうに考えています。

ほかの先生方も御指摘くださいましたので、私からは以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、太田先生、お願いいたします。

【太田委員】 太田でございます。20ページの資料を出しておいてください。

やはり根本的な問題は、今から20年ほど前に冬柴国土交通大臣がB/C、1を切るものはやりませ

んと国会で答弁し、B/Cが1以上というのが一つの基準になっていることです。この基準にどのように対処していくかということに20年近く取り組んできたわけです。この点について、今やっているような形の事業評価の手法改良で対応するのか、それとも抜本的に大きな方向で見直すのかというのを検討する必要がある段階に至っていると思います。

この委員会としては、上の委員会である公共事業評価手法研究委員会の方針に基づいて対処していくのが基本ですので、それを超えるようなことは憚られるわけですが、いろいろな工夫の余地はあると思っています。

まず、1点目、最も大きな話は、やはり冬柴国土交通大臣の国会での発言をどう扱っていくかにかです。振り返ってみますと、あの発言の後、二、三年後ぐらいですかね、一旦、止めていた国の直轄国道の事業を再開するときに、冬柴国土交通大臣の発言をないがしろにしているのではないか、それは行政による国会軽視ではないかというような議論も国会でなされていました。

その意味においては、やはりこのB/Cの扱いについて、国会等で大臣が現時点での方針を改めて表明するなどの方法によって、大きく変えることも検討するべきであると思います。これはかなり高次の議論なので、それはまた別途、考えていただきたいと思います。

それで今20ページのイギリスの例を出していただいております。上位計画があつて、それに基づいて評価手法が組み立てられています。事業評価において、B/C以外にもいろいろ総合的に判断されているというのがポイントだと思います。それはそれで私どもも考えいかなければならないですが、上位計画のあり様を改めて考える必要があると思います。

日本の場合は、道路の場合はWISENETとかいろいろ、あるいは強靱化計画等々あるのですが、このイギリスの例と比較すると具体性がないと言わざるを得ません。プログラム規定とまでは言いませんが、理念は語るが具体性がない。イギリスの例だと30年間のインフラの長期計画あり、その下で、これは財務省が策定するわけですが、主要施策の投資規模を決めて、その下で5年間の事業分野別の投資額、投資規模を決めていると。投資規模が決まっている、予算決まっているわけです。予算が決まっている中で、政策をどのように効率的に進めるかということで、評価手法を使って優先順位を決めていくという、そのような構造になっているわけです。

一方、我が国では、2008年の道路特定財源の一般財源化の2008年法のときには、10年間で予算規模を設定したわけですが、翌年の2009年度の改正によって、その投資規模を明示しない形になり、整備計画がいわゆるプログラム規定のようなものになってしまった。それが最大の問題であり、その結果、各年の予算折衝のために事業評価手法が使われるということになったと。その結果として、優先順位を決めるのではなくて採択する事業のみ評価をし、これは効果があるのですよと

いうことを言わざるを得ないような状況になったと。

それを今回提案されているような形で評価の対象を広げるとか、もう少し違う工夫をするとかいうようなことで対処しようというのが上の委員会の方針だと思います。

一方で、もし、今後道路行政としてチャレンジするのであれば、以下のような運用をするべきであると考えます。まず、現行の評価手法では、本年度の予算からこのAとBとCは採択しますと。残念ながらD、E、F以下は今年は採択されませんでした。それが評価手法を変えて総合評価になったら、それがA、B、Eになりました。つまり、優先順位が変わって、その年に採択されるものが変わりますよと。そうであれば、評価手法を見直す意味はありますけれども、評価手法を見直しても優先順位が変わらないのであれば労力だけがかかるだけという気がします。

これまでのロングリストは出せない、しかもロングリストに優先順位を書かない、書かせないというのは、政治的な理由でしょう。各地元を抱えている政治家からは、何でうちのところがリストの下なんだということになると、なかなか対応ができない。なので、採択するものしか出せないという形になっている。

その辺は非常に難しい問題であり、行政と政治の意思決定のあり方も関係するし、予算を国会で採択する必要がある中でどのように進めていくのかは、今後考えなければいけない大きな課題です。けれども、ここで道路行政としては、トライしていただきたいと思っているのです。それは、上の委員会では例えば新幹線とか空港とか大きな個別事業をも扱うので、B/Cが1より大きいかどうかとか、あるいは総合評価によって採択が大きく左右される、つまりプロジェクトの成否が決まってしまう。一方、道路の場合はネットワークであり、なおかつ事業がたくさんあるわけですね。

1万4,000キロについても、まだ1,000キロ近く残っている、あるいは今度、高規格道路の計画、広域道路計画によって2万4,000キロ、2万5,000キロも打ち出した。そこで、そのロングリストを明示し、評価手法によってそのロングリストの中から、このような優先順位で本年度あるいは今後5年間、選択していることを明示する。そして、このような形で評価手法を有効に使っているということを示していく。このような提示の仕方にトライするべきだと思っています。

そのロングリストができると、結局、最後のほうはB/Cだろうが総合評価だろうが何で評価をしようが、これはやはり効果は小さいよねという話になる。しかし、これはバリアフリー化とも同じで、インフラとして人々の生活とか経済活動を支えるために、どうしてもどの地方においても必要な最低限のものを提供すると考えると、それはバリアフリーと同じようにB/Cの問題ではないことが示せるだろうと思います。

そういう意味では、冬柴大臣の御発言から20年近くたってきたところなので、このところで抜本

的に事業採択のバックにある理論的な支柱ですよ、評価手法として理論的な支柱だと思うわけですが、その部分を再構築する段階に至っているとも思っています。

そのように考え方を転換して行かないと議論もおかしな方向に行ってしまう。たとえば、今、事業費が増加して困るという話になっています。本来は事業費が増加したら予算を増やすべきだ、という話に進まなければならないのに、事業費が増えたから評価手法のほうで何とか工夫しようという話になっている。そうではなくて、抜本的に意思決定上のプロセスの問題であると捉えて、知恵を出しながら、今後を見据えた議論ができればよいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに時間まだありますので、2回目やりたいという人、おられますか。小池先生、どうぞ。

【小池委員】 すいません、時間があるようなので、皆さん言っていること、おおむね同じなのですが、僕はイギリス、交通省で調査させていただいて、背景として2020年、Green Book Reviewで、B/Cによらない事業採択をなさよという答申が出ているのです。それによってGreen Bookでは、今日紹介したような改定がなされています。

この背景というのは実は意外に知られていなくて、2020年以降、コロナ不況もあって、イギリス世論では反緊縮運動というのは物すごく起こって、要は雇用をつくれということで国民全体が公共事業を拡大しろという意見になっているのです。それが政治家によってそれが支持され、政治家と財務当局が財政拡大路線をしているのです。

一方で、交通省はそれに対して行き過ぎた投資を抑制するためにこのマニュアルを作成しているという立場なのです。これ日本とはかなり違って全体的に見ると、日本は国民が緊縮活動していて、政治家も緊縮活動していて、財務省も緊縮活動をしていて、国交省が頑張ってると思うんですけど、その手法が同じだという問題があるのです。B/Cというのはあくまで過剰に投資があるときに、冷静に判断するという性質のものだということです。

一方で、今日もお話にありましたが、わが国の政治家の中にも、いまだ、政治主導で道路を造りたいという意思もあるので、そこでは機能していたりするのです。これが複雑に入り組んでいて、そんなに素直にいかないところがあるというのが第1点です。それは、このような背景を知らないと、皆さんおっしゃるように、国民に対して道路の価値を示すこと以上に重要かもしれません。このことが日本では完全に無視されています。今日も竹内先生から御指摘ありましたが、シャドープライスで計算しなさいということで、イギリスでは雇用創出効果は結構入れているのです。これは失業なんかがあったら、もうどんどんコストが削減されていくはずなんですけど、こういうことも我々

は議論もしていないのが現状で、やっぱりきちっと議論していかないといけないということがあると思います。

もう1点、太田先生もおっしゃったように、実はイギリス及び欧米では道路局の話じゃなくて空港を造るかどうか、新幹線を引くかどうかのレベルで道路も議論しているのです。そこではそれぐらいの規模であれば環境の影響というのは大きいので、計算の手間もかからない、それから、事業数自体もかなり少ないんで真剣に議論できると。一方で、道路局の場合はそれを下ろしてくると物すごく細かく事業単位ごとにやっているんで、いざ制度を変えようと思うと困ってしまうと。土俵にのせるためにはどうしたらいいかという、道路全体の評価というのをもっと国民に示さないといけないというのが多分皆さん感じられていることかなと聞いていて思いました。ただしここでは、今やっているこの細かく区切った道路の制度をどうするか議論をやらなければいけないということで、少しいろいろと問題があるのですが、この両方ともやっぱり進めていかないと今後うまくいかないかなというふうに私も思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。反論、再反論とかありますか。よろしいですか。

私からもちょっと意見を述べさせていただければありがたいと思います。冒頭の御挨拶の中で、ちょっとせせこましいという話をさせていただきましたけれども、随分粋を広げていただきまして、事務局は困っているかと思えますけれど、よかったなというふうに思っております。

今日はイギリスの話が中心になりましたけれども、小池先生がほとんどおっしゃったんですけど、おっしゃらなかったことで、イギリスの話で付け加えさせていただくとすると、コストベネフィットアナリシスのマニュアルつくってもう50年近くなるんです。その中でいろいろ紆余曲折やっておられて今に至っていると。だから、本当に適用した結果、どういうふうに真に効果があつて、課題があつたかという事後評価を結構ちゃんとされていて、コストベネフィットアナリシスの改善に至って、その大きな帰結が2020年の小池先生がおっしゃったGreen Reviewにつながったんだろうなというふうに思います。

あと、それとともに、イギリスはちょっと都市の街路とか交通に特化するんですけど、やっぱりお金がなかった、今でもないと思いますけど、時代が多くて。知恵とか経験を共有する、その中心に国が立とうということでPPGと言っているんですけど、Policy And Planning Guideというのを、数でいくと30から40ぐらいつくられていて、道路政策あるいは都市政策についてこういう課題があるけど、それに対して国としてはこういうふうに考えているんだけど、そういうことについてどうですかと。それをコンテスト方式で予算配分するということをやられていて、その大事なポイントは、そういう中でいろ

んなデータとか知見がいっぱい集まってきた。そういうことが結実しているんだなと思いますし、アメリカの例で申し上げますと、これは私、よく申し上げるんですけど、ニューディール政策も100年、90年ぐらい前の話ですけど、ニューディールで本当に何も無いところに日本流の今の道路の評価のB/Cでいくと絶対B/C、0だという道路をいっぱい造っているんです。ニューディールだから、政府がお金を使うことによって景気を回す、経済を回すんだらうというふうに穴堀りかなと思ったら全然そんなことはなくて、確たるこの地域の、私が知っているのはシーニックバイウェイですから、観光戦略を本当に真剣に考えて、100年先ではないかも知れないけど、相当先を見越してやっているわけです。

その結果、B/C、0の大きなプロジェクトがブルーリッジ・パークウェイという東海岸にいいシーニックバイウェイがあるんですけど、その今、観光消費額が、年間20億ドルを超えている、2,500万人ぐらい来ていると。あるいはもう世界的に有名になっちゃったのはマイアミからキーウエストというフロリダキーズというこの延長200キロぐらいの海上ハイウエーですけども、キーウエストというところは何にもないので、ヘミングウェイが住み切ったようなところなんですけど、そこも今えらい経済効果をしている、そういうことをかなりの人が知っているわけですよ。だから、信頼してもらっている、いいものをつくってくれている、あるいはそういうことを積極的に宣伝する努力をアメリカの道路がちゃんとしている。それは1980年代のインターステートハイウエーが何を全米にもたらしたかという大調査を広くアピールするとか、そういうちゃんとした事後評価とかエビデンスの基に支持を得ているからということになっていると思うんです。

そういうことも何か、皆さんおっしゃらなかったんですけど、同時に考えていかないと、なかなかやっぱり竹内先生もおっしゃったように、何か政治家が何かわけの分からんところで決めていると。それに対しては道路の評価部会では、一応ですけど、ロングリストを一般道も高速道も出してもらって、それから、評価部会で決めさせていただいた手続で絞り込むという作業をやっているんで、太田先生のおっしゃっているロングリストってどういうことなのかなというのはよく分からないんですけど、そういうことをやっているけれど、それにしてもちょっと違うよねというふうなところが出始めているのが正直なところだと思いますので、その辺はやっぱり国民の皆さんに道路の重要性とか、暮らしとの密接な関係とかを分かっていたかどうかという、そういう大きな目で見たときの評価のあり方は考えないといかんかなというふうにも思います。

さはさりながら、今後のスケジュールのところで第27回ですか、今年度末に予定されている事業評価部会では、新たなチャレンジもしないといかんわけで、それについては、今、私が言ったようなことは相当本腰を入れてやらないと、今、大臣に発言を、御覚悟いただくためにも相当の説得材料が

要ると思いますので、ちょっと時間不足かなと思いますので、これは提案なんですけど、こういう本当に大事な議論はぜひスケジュール等は厳しいんですけど、続けていただければなというふうに思いました。

それと事業費の算定についてちょっとだけ申し上げたいと思うんですけど、事業費がずっと高騰してきていると。僕はこの家田先生のいいなだと思うんですけど、でも、道路の事業費想定って本当難しくて、というのも20年ぐらい前に道路のライフサイクルアセスメントをやろう、CO2もコストもといったときに、構造形式って何でやろうかと思ったんですけど、計画段階評価のときに何かもうちょっとまい評価ができないか、ルートのということでコストの推定やりましたら、ばらばらで、しかもサンプル数があまり多くないので、統計的検定に耐える結果が得られなかったんです。

何を言いたいかというと、全部合わせると一つと行くかも分からないけど、そういう平均的な議論だけでいいのかどうかということで、やっぱりそれぞれの特長、地形とか地質とかありますし、その時々、社会的な動向もありますので、何か平均値だけで議論すると本当にいろんな方に御理解いただけるかどうか、ちょっと疑問なところもありますので、そこも難しいなと思いますよね。どうするかということなんですけれども、本当に統計的な処理は難しく苦労した記憶がありますので、こうすればいいかというアイデアはないんですけど、これも腰を据えて取り組まなければならないのかなというふうに思います。ちょっとこうしたらいいなという話だけで、こうしようという話はできませんでしたが、ちょっと感想を述べさせていただきました。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。そしたら何か随分いろいろ御意見いただきましたけど、もしレスポンスがありましたらお願いしたいと思います。

【評価室長】 評価室長、小山でございます。今日は本当に皆さんいろんな意見ありがとうございました。

まず、今日いろんな意見をいただいた上で、こちらのほうでも考えていきたいという会でございましたので、大変参考になりましたし、いろいろ考えたいと思います。太田先生、小池先生から、石田委員長からも大きなB/Cのそもそもといいますか、成り立ちから含めてそもそものところも御意見いただきまして、過去からもいただいていることも承知しておりますが、B/Cが高いと効率的だからいい道路みたいな形に結果としてなっていたんじゃないかという御指摘だったり、イギリスとの成り立ちも違いますので、そのまま当てはめ得ないという点もあろうかと思えます。

そういった大きな部分、今日お示ししましたスケジュール、来年度の評価に向けてというところで、全てカバーできるところではないんですけど、先生のほうからもこういった議論は続けてほしいというお話もいただきましたので、継続的にまたお話しさせていただきたいというふうに思っております。

す。評価するところと、また、それを判断するところがまた違うのかなというところもあって、B/Cだけでなく総合評価しておりますと言いながら、やっぱりB/Cというのが分かりやすいという点があって、その部分がクローズアップしてしまっている部分があるのかなと思います。

その部分をどう乗り越えていくのか、戦略というところがイギリスのほうでありましたけれども、小池先生の資料の中でも予測と予定というところもありまして、どうしていきたいのかという意味を持ったところに対して、効果をどう考えていくのかという研究もしていただいておりますが、太田先生のほうからも、日本の今の上位計画とか方針というところが具体性がないんじゃないかというところとちょっとつながってくると思うんですけれども、戦略が大事じゃないか、そういったものに合わせていけばいいんじゃないかというところを参考にしたいと思っているんですが、そこもいろいろ課題があるんだなとも思いましたので、その辺も考えていきたいなと思っております。

BもCも不確実な中でどのように示していくのか、見せ方ということもおっしゃっていただいて、本当の価値はどうかというところと説明責任との違い。イギリスは評価ブックということで結構100ページとか何百ページも戦略というのも示しながら、その中で、数字じゃないからこそ非常にこういう戦略ですということをいろいろたっているというものだ聞いておりますけれども、どういったやり方がいいのか。行政コストとしてどうしていくかといった御示唆もいただきましたので、そういった点も含めてやっていきたいと思っています。

あと、多様な効果というところも、どの効果を載せるべきなのかというところも、いろいろ竹内先生からもいただきましたけど、こちらのほうもまたいろんな場面でちょっと御相談をしながらやりたいと思いますので、いずれにしても、いきなり全部というのはできないので、B/C参考値という書き方、資料の中にさせていただきましたが、参考で載せながらまたちょっとブラッシュアップしていくとか、そういったこともやっていくのかなと思っております。

また、事業費のところもいろいろいただきました。田村先生からも現場に答えが近いところにあるんじゃないかという、ボトムアップ型だという話とか、石田先生のほうからも、平均値でなかなか図れないんじゃないかということで、やっぱり現場に近いところ、ケース・バイ・ケースの部分もいっぱいあると思います。ですので、そういった部分も事業費増を抑えるといいますか、事業費増にならないためにはということもあると思いますので、そういった事業費の算定だったり、説明の仕方、そういったところも考えていきたいと思っております。

ちょっと今日はいろんな論点、挙げさせていただいたんですが、具体的な取組になっていない部分もまだございます。それらは次回の委員会で少しでも具体化できるものを示させていただいて、今年度から全部はできなくても、ちょっとずつでもやりたいなというふうに思っておりますので、また、

お知恵を拝借して進めさせていただければと思っています。ちょっと全てに対してお答えできていないんですが、そんな形でやっていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。最後に差しかかりつつありますけれど、これだけは言っておきたいということがございましたらお願いしたいと思いますが、よろしいですか。お手上げがないようでございますので、本日の議論はこれぐらいにさせていただければと思います。どうも多様な議論を活発にいただきまして、ありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。では、お返しいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。長時間にわたり活発な御議論をいただきまして、ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様以案を送付させていただきまして、御同意をいただいた上で公開することとさせていただきます。また、近日中に速報版としまして、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページに公表する予定でございます。

それでは、以上をもちまして、第25回事業評価部会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —