

社会资本整備審議会 道路分科会 第29回事業評価部会

令和7年12月24日

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから社会资本整備審議会道路分科会第29回事業評価部会を開催いたします。

本日は御多忙の中、会議に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国土交通省道路局総務課長の高藤でございます。よろしくお願ひいたします。

会議形式はウェブ会議と対面の併用となっておりますが、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していただくようお願いいたします。

開会に当たりまして、道路局長の沓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の沓掛です。本日は、石田部会長はじめ委員の皆様には、年末の大変お忙しい中この会議に御出席いただきまして、ありがとうございます。特にこの会場にお集まりの委員の皆様、今日、足元が悪い中、わざわざ本省までお越しいただきましてありがとうございます。

この事業評価部会ですけれども、様々な評価の仕方・あり方について御議論させていただいております。本日は、これまでの取組について御紹介させていただきながら、幾つかの論点を御用意させていただきましたので、それについて先生方から御意見を賜れればと思っております。

また、もう一つ、今年度新規事業化しました国道22号の道路でございますけれど、名岐道路でございますが、これは直轄で事業化しておりますけれども、名高速、名古屋高速道路公社の有料道路事業を活用して事業をしていきたいと思っておりますので、本日はその役割分担についていろいろと御紹介させていただきたいと思っております。

限られた時間ではありますが、ぜひ忌憚のない御意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございました。沓掛道路局長は公務の都合により、ここで退室させていただきます。

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、総合評価

のあり方について事業評価部会の意見を賜り、また、有料道路事業を活用した道路整備について事務局より報告を行うものです。

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、傍聴希望の方にはウェブにて傍聴いただいております。

また、委員の紹介につきましては、委員名簿の配布にて代えさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

なお、原田委員におかれでは、所用により欠席の御連絡をいただきております。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項による定足数を満たしておりますことをここに御報告申し上げます。

会議資料はあらかじめメールにてお送り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でございます。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いいたします。よろしくお願ひいたします。

**【石田部会長】** こんにちは。石田でございます。これから司会をさせていただきたいと思います。

本日の議事は、お手元の次第に今写っておりますけれども、総合評価のあり方についてでございます。それと、今、局長からもございましたように、報告事項として有料道路事業を活用した道路整備の1件がございます。

十分な審議時間を確保したいので、事務局からは本当に申し訳ないですけれど、要点を絞った端的な説明をお願いいたします。事務局より資料を説明いただいた後に、委員の皆様から御質問や御意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、小山室長でよろしいですかね。御説明をお願いいたします。

**【評価室長】** 小山でございます。資料1を説明させていただきます。

1枚繰っていただきまして、今日の目次でございます。

次のページに、昨年度の部会でいただきました主な意見を載せてございます。一番上の箱は、事業評価という点も含めて総論的な意見としまして、新規採択時の評価だけではなく、プロセスを含めた全体像も改善すべきという点。また、2ポツ目も同様でございますが、国の目指すべき方向などもっと大きなフレームで、事業評価だけではなくて考えるべきではないかといった大きな視点で御意見をいただきておるところでございます。また、3ポツ目

です。評価のあり方だけではなく、リソースが割かれていると。労力でしたりコストといつた点だと思いますが、そういった面も含めて運用の仕方も考えていくべきではないかという御指摘をいただいてございます。

真ん中の欄は総合評価に関してです。日本は、特にB／Cに頼ってきた、偏っていたのではないかというような御意見。また、B／Cは、本来優先順位の検討として使われるものなんですが、事業実施のために1を超えるというような仕組みになってしまっているのではないかという点でございます。そういったことも含めまして、経済性や公平性、また持続可能性といった視点が要るのではないかということ。また、アクセシビリティ、また権利といったものも含めて、総合的に考えていくべきではないかというような御意見をいただいてございます。

多様な効果として、どういったものを見していくのかという点でございます。昨年度、御議論いただきまして、時間信頼性とCO<sub>2</sub>というものを参考のB／Cとして加えてお示しするということをさせていただいてございます。ですが、それ以外も産業、また誘発交通、観光交通など様々な点がございますので、そういった手法について引き続き議論が必要ではないかということ。また、時間信頼性、CO<sub>2</sub>以外にも、地方でも様々な効果について議論していただいているので、そういったものも取り入れていくということが大事ではないかという意見をいただいてございます。

それらの意見も踏まえまして、本日の資料でございます。次の次までお願いします。5ページ目でございます。左側の図は昨年度、御議論いただきました総合評価に向けた方向性の案というものでございます。一番上に国や地域の将来像を考える上位計画というものがあり、また、それを政策目標として具現化していってございますが、それらの上位計画、また政策目標と評価の項目、視点というものがしっかりと整合していくべきではないかということを示させていただいてございます。

それらの中で論点というものを3つ右に示させていただいています。

先ほど出た意見の中でもありました、構想でしたり上位計画といったものから事業評価までというもの整合性をしっかりと図っていくべきではないか。また、対象範囲などと書いてございますが、こちらのほう、事業評価ですと、事業化する区間ごとに今評価してございますが、計画上はもっと長いスパンで取っていたりしますので、そういったものの整合も要るんじゃないかという点でございます。

真ん中の論点②は、B／Cで貨幣換算できるものだけではございませんので、貨幣換算が

難しいものだったり、B／Cになじまない効果といったものもどう考えていくべきかという点。

3点目は、そういういろいろな効果を出しますけれども、それらの効果をどのように意思決定していくのかという評価のあり方について、論点を挙げさせていただいてございます。

これらの論点の参考として、次のページ以降で海外の事例を紹介させていただきたいと思います。6ページ目は、オランダの事例を示させていただいてございます。25年2月にガイドラインが改定されたというものを示させていただいてございます。こちらの改定では、費用便益比が1以上であるということが、政府として資金提供の要件ではないということが明記されているという点では少し珍しいものかなと思いまして、示させていただいております。また、貨幣換算が困難な価値として、広範な福祉というものの観点を組み込んでいるという形で改定がなされてございます。

少し具体的なものが7ページ目でございます。費用便益分析に加えまして、広範な福祉というものを指標として取り入れてございます。また、何かの指標・数値で基準を用いて事業化の意思決定をしているのではないという点が特徴的かなと思ってございます。下の円グラフは、費用便益分析だけではなくて、様々な効果を総合して判断しているということを模式化したものでございます。

次、8ページ目でございます。何度か部会でも紹介させていただいているが、イギリスの例でございます。左の上でございますが、上位計画への貢献度というものを評価した上で、その計画とどのように整合しているのかといったことを考えて、便益の指標を設定してございます。また、便益が費用を下回る場合もございますが、費用を上回る便益に必要な差額分というものを議論しながら決めていっているという事例でございます。

下の図の右側の赤で囲った部分でございますが、赤で囲った部分は、貨幣換算化できない効果というものも考慮した上で、最後にVery High、Highといったカテゴリーで経済的な評価をしているという点でございます。

また、左の下になりますが、そういう経済的な指標以外にも、戦略というところは、上位計画といふに整合しているかというところを評価している仕組みになってございます。

次の9ページ目でございます。こちらはアクセシビリティということで、ドイツの事例を紹介させていただきます。ドイツでは、アクセシビリティの評価ということで、高速のインターチェンジや国際空港に対する所要時間というのを計測してございます。閾値以上の所

要時間をする場合はアクセスが不足しているという評価をしており、それを総合してアクセスが不足の評価というものをやってございます。

次のページは、日本で今行われている防災機能評価の事例でございます。今も防災機能という面ではこういった評価をしているというところでございます。

次のページでございますが、昨年度からの御意見や、また海外の事例を含めまして、方向性としまして、経済効率性だけではなく、今取り組んでいます防災機能評価もそうですし、また移動の公平性といった観点も含めて、総合的に評価する仕組みというが必要ではないかと考えてございます。

経済効率性につきましても、B／Cだけではなく、昨年度から御議論いただいた参考値、また併記する便益、貨幣換算化できない効果が様々ございますので、そういうものも総合的に評価していくといった方向性が大事ではないかと思ってございます。

次の12ページでございます。こちらは、省全体の公共事業手法研究委員会というものがございますが、そちらでも省全体として議論されてございます。その中で、今年度、要領を改定するということが行われてございます。左側の赤字でございますが、社会资本が果たす役割が、広範かつ長期で長期間であること。また、費用便益分析の精緻化には限界性や課題が内包されているといった点。そういうことでしたり、便益として測り切れない効果があるといったことを踏まえて、総合的に評価することが必要であるというようなことを追加されてございます。

次のページでございます。この部会での議論でしたり、省全体の要綱の改定を踏まえまして、今、道路事業の総合評価の要綱にも、左側の赤字で示すような記述を追加する改定を行いたいと考えてございます。文章は、先ほど読み上げた省全体のものと重複しておりますので割愛しますが、この赤字の部分を追加したいと考えてございます。

総合的な評価という点で、大きくくりでまずお話をさせていただきました。

次に、多様な効果という点でお話をさせていただきます。

15ページ目、これも去年、示させていただいた図でございます。政策目標と整合して評価していくこうと思いますと、今の3便益以外の多様な効果も示していく必要があるのではないかということで、昨年、議論させていただきました。

次のページです。地方整備局で再評価等するときにも、3便益以外もいろいろな効果を出していただいてございます。こちらは、時間信頼性向上の便益の事例でございます。

また、次のページは、生産性向上の便益として示させていただいているものでございます。

こちらは、賃金が上昇するという部分を生産性向上として捉えて、アクセス性が向上することで賃金がどれくらい上がるかということを産業別にパラメーター化して、最後に合算するという形で便益を出す手法でやっていただいてございます。

次でございます。こういった多様な効果を考慮した便益については、計測手法の精度向上でしたり、3便益との重複の可能性、また、費用便益分析にB／Cの中に入れるのかどうなのかといった部分といったことに関しては、引き続き試算・検証が必要だと思ってございますが、前段で述べましたように、費用便益分析の精緻化にも限界があることでしたり、道路の整備による効果は事業によって異なることを踏まえまして、評価自体にかかるコストや労力にも留意しながら、個々の事業ごとに多様な効果を示していく、提示していくといった部分は努力していくべきではないかなと思ってございます。そういったことで、B／C参考値として統一的に示すもの以外にも、いろいろな便益を並べて提示していきたいと考えてございます。

次のページは実際の公表の様式でございます。上に費用便益分析という部分の箱がございますが、それ以外の効果として、下の部分、定性的に今も記載している欄がございます。こちらに事業特性に応じて貨幣換算化した便益を提示していきたいと考えてございます。

最後に論点としてまとめさせていただいてございます。ここまで述べてきたもののまとめになります。今後の論点といたしまして、評価手法に係る諸課題に関しては、継続的に取り組みながら、総合評価の手法の充実にしっかりと取り組んでいきたいと考えてございます。

また、上位計画と各評価段階の全体の在り方、また、首都中心の道路空間、にぎわい、交通安全、ジェンダー、いろいろな道路の整備、道路の在り方といったものもございますので、そういうしたものも踏まえながら総合評価に取り組んでいく必要があるのではないかと考えてございます。

1点目の総合評価の体系は、先ほどまで述べてきた部分でございますが、経済効率性だけによらない総合評価というものを目指していきたいと考えてございます。その際、上位計画に対しての政策目標との整合性といったものもしっかりと示していきたいと思ってございます。先ほど方向性で示させていただきましたが、公平性でしたり、防災機能、経済効率性だけではなくそういうものを総合的に判断する手法を検討していきたいと考えてございます。また、上位計画を踏まえた評価単位の在り方も検討の課題だと考えております。

2点目、多様な効果を考慮した便益でございます。こちらも精緻化には限界があること。

また、道路の効果は事業によって異なることもありますので、しっかりと効果を提示していくことが大事だと思ってございます。その際、評価にかかるコスト・労力にも留意しながら取り組んでいきたいと思ってございます。

そういうことで、先ほど述べさせていただいたような公表様式への提示の仕方も含めて、これからも取り組んでいきたいと思ってございます。

こちらの資料は以上でございます。御議論のほど、よろしくお願ひいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問等ございましたら、お願ひしたいと思います。ウェブで御参加の委員の皆様には、手挙げ機能を使っていただければと思いますが、いかがでしょうか。

小池先生からお願ひします。

【小池委員】 御説明ありがとうございます。多分、補足しておかなければいけないのは、例えばイギリス、オランダとかがB／Cを見ているけれども、それほど重要ではないと言っているのには理由があって、それは全体計画、具体的な国土の道路計画が存在するから、それを達成できるかどうかの評価のほうが重要だという視点なのですね。このような意味で、B／Cだけではない評価手法の正当性が担保されているといえます。しかし、我が国では、具体的な道路計画像というのがあまりはつきりしていない。何年以内にこの道路を作るとかいう具体的な計画のことです。

また、9ページのドイツのアクセシビリティ指標というのは、評価と書いてありますが、実はこれ、プランニングのための評価であって、ある意味で、現状分析なのですね。これを見て、地域間の公平性・平等性とか国土の均衡ある発展にはどういう道路計画が必要かのための定量分析結果で、先ほどの説明では、少し説明がごちゃごちゃになっていると思います。ですから、このドイツの評価というのはあくまでプランニングのための評価です。

ここで重要なのは、我が国、日本でなぜこの具体的な計画がもう議論されなくなったかというところが多分本当の焦点で、実はこれ、ある意味であるプランを出したら、国民的な合意が必要なんですね。そのための国民的議論とか社会的合意が必要だと。それをイギリスでは選挙を通じてやっているし、オランダでは信任という。信任という意味で専門家会議に依頼してやっているわけですよね。

しかし、日本ではそこがやっぱりちょっと手薄になってきて、具体的な計画というのを示せていないと。それが正当かどうかを示すのが、ドイツではアクセシビリティ指標を示しているという話なんですね。それに合致しているかどうかというほうが、多分評価の上でB／

Cより重要ですよねという前提の下で、B／Cとして測れるものはこうですよと言ったときに、追加的な便益なんかを議論しながら最終的に決めているという流れなので、ちょっとこのアクセシビリティ評価を個別道路の意思決定にやればいいというものではないというところだけ、ちょっと補足ですということです。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続いていかがでしょうか。

【田島委員】 これまで議論してきたことを、アウトプットとしての案を出していただいて、本当にありがとうございます。

すごく細かいところなんですかけれど、19ページに様式（カルテ）の示し方と書かれています。本当に何かここだけ取り上げたみたいなコメントなんですかけれども、一番上のB／Cと書いてあるところが、今までの3便益と費用の比較。そこにタイトルが、費用便益分析と書いてある。これは、この先に挙げていただいた要綱とかの言葉の言い換えが、3便益以外のものも、確立はしていないけれども、便益に含めるというニュアンスのことを書いているので、このカルテのところで、費用便益分析とそれ以外みたいになってしまふのはちょっと残念だなと思います。ここ上の費用便益分析というところを、3便益と費用の比とか、何か3便益に限ったものという名前をつけて、そういう見せ方になっていく。それに合わせて、ほかの名前のところも整合が取れていくとよろしいなと感じました。

以上です。

【石田部会長】 現行の3便益による評価とかってやっておけばいいですかね。

【田島委員】 でも、時間がたつと現行っていつというふうになるので、今の現行の3便益のことを指す名前を何か見つけないといけないのだろうと。

【小池委員】 8ページを見てもらうと、イギリスとオランダは同じ言葉を使っていて、それはイニシャルB／Cというものである。イニシャルとアジャステッドと読むので、イニシャルに相当する日本語があれば一番いい。

【田島委員】 そうだと思います。私も何か核家族の核みたいなものをちょっとイメージしたんですけど、何かちょっとまだCは。今の思いつきじゃないので。

【石田部会長】 イニシャルじゃないものが定義づけられていて、初めてイニシャルとか書けるけれど……。

【小池委員】 そうですね。

【石田部会長】 何もないから、別にイニシャルでも何でもないので。

【小池委員】 そうですね。

【石田部会長】 現時点ではトータルなので、ちょっと。また、いいワードを発見できればなと思います。

【田島委員】 今日の終わりまでに何か思いついたら。

【石田部会長】 ありがとうございます。

どなたか手を挙げていたでしょうか。

田村先生ですか。お願いします。

【田村委員】 2つあります。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【田村委員】 1つ目は11ページ目。先ほどの小池先生の移動の公平性、ドイツの扱い方の部分も気になるんですけれども、私が指摘したいのは、この3つの経済効率性、防災、移動の公平性の部分。3つ以外にもあるのでしょうか、例えばこの3つをどう足し合わせて評価するのかという、事業の優先順位を決める手法の開発を我々は目指しているんだよという主張はるべきだと思うんです。

客観的に優先順位をはっきり表現できる手法をこれから開発していきますよと。世界中を見ると、重みをつけたり、いろいろなことをやって苦労しているんだけれども、例えば経済効率性、防災、移動の公平性という3つの評価の組み合わせ方について、学問的というのは言い過ぎかもしれないけれど、多次元的な視点に立った総合的な評価を目指します、と言うべきだというのが1つ目。

同じ部分に関してですが、我々は新規事業採択時評価をやっているんですが、経済効率性に関しては途上とか事後における効果の発現について多くの分析事例を持っている。これに比して、例えば移動の公平性について事業前に評価したものが、事業後に効果があったのか、というのは議論しておくべきだと思うんです。

評価結果を次の採択時評価の改善に活かしてゆくことが重要で、計画段階評価、事業採択時評価、途上評価、事後評価の的確なモニタリングと改善方策のフィードバック、そういう視点も必要じゃないかというのが1つ目です。

2つ目は21ページ目です。これは、事務局がすごく頑張ってくれたことに、敬意を表したい、という感想です。2.の多様な評価を考慮した便益の3行目の後ろの方。評価自体にかかるコストや労力にも留意して、多様な効果を考慮した便益を様々な形で提示していく、という部分です。

これまで部会で議論をしていたことですけれども、地整レベルの地方小委員会でいろいろな検討ができるように、実務的で簡易性を持っている評価を目指すというのはすごく大事なことだと思うのです。時間信頼性を分析するデータがないよとか、経済分析的なことになると手法がすごく難しいとか、いろいろあると思うんです。ここに書いてくださっている実務的な簡易性を備えていること。それも目指しながら多様な効果を考慮した便益を検討するという。そこのところはすごく重要で、よく書き切ってくれたなという感想です。この2つです。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。最初の御発言なんですけれど、部会長としてちょっと申し上げると、我々が全員目指しているというふうな状況ではないと思います。

【田村委員】 なるほど。

【石田部会長】 少なくとも私は、今、田村先生がおっしゃったように何でもかんでも入れるというのは、非常に厳しいなと思っております。だから、我々の中には入れていただけないんじゃないかなとも思っておりますので、御了解いただければと思います。

【田村委員】 すみません。1つだけいいですか。要するに11ページのものに関しては、この3つを総合化する指標は目指さないという、目指すべきではないというのが、石田先生の主張だということでよろしいですか。

【石田部会長】 いや、何らかの形できればいいんですけど、経済効率性のBの中に足し合わせるというのは非常に難しいなと。

【田村委員】 それはそうですね。

【石田部会長】 多分できないだろうなと。

【田村委員】 そのとおりだと思います。

【石田部会長】 だから、そういうのは目指さないよねということです。

小池先生、何かありましたら。

【小池委員】 そうですね。田村先生がおっしゃられるのもごもっともなんですが、各国で例えばマルチクライテリアアナリシスなんていうのは、二、三十年前かなり精力的にやったのですがうまくいっていなくて……。

【石田部会長】 そうですね。

【小池委員】 今、韓国ぐらいがやっているぐらいだと思います、調査結果では。この理由は何かというと、情勢とか世論とかが変わるので、最終意思決定を評価の部会ですので

はなく、やっぱり政治的マターに落とし込むべきだというのが一般的で、これも日本語が評価になっているからよく分からないんですが、欧米ではアプライザル。まさに数量評価だけなので、それぞれの方法、ダイレクションでいろいろな指標が出てきて、それを最終決定者は我々が責任を負わないという意味でも、そういうのが今ヨーロッパでは主流になっているような気がしています。責任逃れというわけではないんですが、ということなんですが、すみません。

【田村委員】 すみません、もう一つ。いいですか、小池先生の意見に対して。

【石田部会長】 どうぞ。

【田村委員】 19ページ目に、今年の3月の評価のときに使ったカルテがあります。今年の3月に令和7年度の事業評価をするときも議論になったと思うんですが、カルテを見て、事業評価部会では何を議論しているんだと。要するに、どういう合理性を持って、説明責任を果たそうとしているのか、ということが問われると思うんです。

韓国のお話もあったけれども、評価軸を一本化、総合化したいんだけれども、できませんというのはあるかもしれません、このカルテを通して我々が何らかの合理的な判断をして、結果を出した、これをよしと認めた責任をどのように取るのでしょうか。時代の変化とともに計画も変わるということも含めて、総合的な評価は変わっていっていいんですけども、その時々の議論の仕方を何らかの形で客觀化しておくべきじゃないかなというのが私の意見なんです。ちょっとうまく言えなくてすみません。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

じゃ、羽藤先生、お願ひします。

【羽藤委員】 どうも御説明いただきまして、ありがとうございます。

評価をちょっと正論を言いたい気もするけれども、円安物価高とか財政規律とか言われると、なかなか正論で評価とか道路整備ということに対して、何か言いづらさはあるものの、ただ、基本的な立場としては、B／Cをやっぱりちゃんとやっておくというところは結構一丁目一番地なので、ここをより正確に、立ち返るところとしてちゃんとやっておくということはまず大事という前提の上で、少しお話しさせていただければと思います。

まず、戦略という言葉が今日かなり出ていて、これは確かになるほどなという感じがしたんですが、一方で、我が国は非常に人口減少が恐ろしい速度で進んでいますので、人口減少下における戦略的な評価というのは一体何なんだということが、かなり今後の事業評価の

中では重要ではないかと思いました。

それは、いつもよく言っていますが、Bというよりはコスト。1人当たりの負担が、地域とか国でどういう負担額になっていくのかといったことの可視化であるとか、あるいはそれに基づく地元自治体の合意形成、覚悟というものの涵養というもの。そこがないまま評価に向けた合意、合意からの評価ということは、なかなか今後厳しさを増していくのではないかというふうにも思うため、この辺りをしっかりとやっていくことの恐ろしさも少しあるんですけども、やはりやっていかねばならないのではないかなと思いました。

あと、公正とか公平のところは、これもごもっともなところでございますけれども、これは普通に考えると、じゃ、所要時間の短縮というよりは、効用ベースでの評価でやるべきではないかとかという気もしますし、公正・公平ということですとね。

ただ、そうすると、今の事業評価のやり方って、そういう枠組みでは必ずしもできていないので、もう少しちゃんとした計量的な分析、研究といったところに向けた動きを加速させていくべきですし、あるいは、誰が負担するのかというところも、国民の皆さんに負担いただいているわけですけれども、実際の道路混雑は企業の朝通勤によって出てきているということを考えると、外部不経済をちゃんと計測し評価する仕組みがないまま事業評価というところに行くのも、少しまだまだ距離があるのかなと思いました。

最後1点です。これは1つ取り上げての、例えば温室ガス効果の問題です。じゃ、温室ガス効果というのは、ざっくりとは計測はできているとは思うんですが、現実の事業の中で、例えばレーンごととかリンクごととか、あるいは高速道路の割引を事業化した後ずっとやるということだと、一般道から高速道路に回って、一般道の混雑も緩和するCO<sub>2</sub>の改善効果がある。アップグレードすることによってそういうことができるようになるといったようなことが、かなり細かく正確に事業評価の中で予測評価できていないといけないのではないかと思いますけれども、そこまで本当にできているのかということが、考えたときにまだまだ事業評価の中でも技術開発をやっていくべきところは結構あるのかなと思って。この辺りについての道路局としてのお考えは少し聞いておきたいのかなと思いましたので、この辺りぜひお聞かせいただけたらと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかが。

竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 御説明ありがとうございました。いろいろ考えていかなきやいけないことはたくさんあるという論点は整理できてよかったですけれども、私からはあまり大所高所の話じやないのですけれど、4点ほどあります。

1つ目が、実際に金銭価値換算をすることが難しい場合、何らかの代理的な指標を使って多様な効果を計測しようということ自体それは決して悪いことではないと思います。ただ、心配なのは、費用便益分析のときには直接効果だけを把握して、間接効果は無視していいという、間接効果を入れてしまうと二重計算、三重計算なるという点がありました。同じようなことが代理的な指標を使う場合も出てくるのではないか、これが出てくると今度は多様な効果の中でのダブりというのが非常に心配になってきます。

例えば、これはカルテのところにも例として書いていますけれど、医療サービスで命を守るという効果があると同時に、医療サービスの救急車の移動時間短縮というのがあります。これなんとなくですがダブっていそうな気もするし、あるいは観光業が地域にいい影響を与えるという効果を主張すると同時に、賃金が上がる。これもやっぱり同じくダブっちゃっているのではないかということがありますし、あるいは地域の学校、地域の学校の交通環境を改善しますというけれど、これもやっぱり時間短縮とか事故減少とかダブってしまう。

だから、そういうところを気にしなくなっちゃいけなくなってくるのが、費用便益分析以外の評価を使ったときの問題になってくると思うので、この辺りの整理が必要なるんじゃないかと思うのが1点目です。

2点目なんですけれども、例えばやっていらっしゃることだと、17ページのところで、生産性の向上、多様な向上、便益の話がありまして、例えば関東圏で道路が便利になって、そこに例えば新潟にあった工場が移転をしてくると。そういうことがあったときには、当然関東のその地域の賃金率は上昇するけれども、ただ、たとえば移転元の新潟には工場がなくなっちゃって、雇用がなくなってしまって、賃金が低下するという可能性があります。

つまり、便益が水平的な意味で移転する場合ですね。費用便益分析の場合にはこれを心配しなくてよかったです。ところが、そういうことを考え出すと、その結果、新潟が駄目になって、新潟をたとえに出しまって悪いですが。秋田であれ長野であれ、マイナスになってしまった地域を考えると、国民経済的に本当に言われただけの効果があったのかと言わいたら、そうでもないかもしない。

だからそういうところまで考えなきやいけなくなるのが費用便益分析以外を考えるということだと思います。ある意味で言うと費用便益分析を外すというのが、いわばパンドラの

箱を開けちゃうことになる。そのところをどう考えるかというのが2点目になりますね。

3点目は、道路についてはしっかり考えられているんですけれども、私が心配するのは、ほかにも交通網を構成している港湾とか鉄道とか空港とかについて目配りしないで道路だけで独走しちゃっていいのかという心配があります。

つまり、一応名目上は同じ国民の税金を使ってるわけですから、横目に見て港湾とか空港とか鉄道とかの分析とのある程度の整合性があるかどうかをチェックしておかないとけないんじゃないかなという気がします。これが3点目です。

4点目、最後です。これはちょっと微妙な話なので、議事録から外してもらっても構わないのですけれども、リスクの話です。災害の話がよく出てくるんですが、ここでどうしても落ちているのが、国家安全保障上の問題ですよね。ほかの国が攻めてきたらどうするのということです。これって大きなリスクだと思うんですが、これはあまり言われないし、何か言うとまずいことになるかもしれない明言されないことがあります。

ただ、もしその道路があったときには、例えば他国から侵略を受けたときに、その道路があった結果すごく助かるということもあるかもしれない。でも、そんなのは今のところ全く考慮されていないように見えます。これ、微妙な話なので本当に難しいんですが、それってすごく大きな効果だと思うんですよね。そういう効果が入ってきていないということも問題だと思います。これは非常に定量化しにくいので、それこそまさに多様な効果の中に入れていいかもしない。国防上、国家安全保障上の効果というものちゃんと入れておくものが本来ではないかと考えてはおります。

以上4点でした。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。

ひとつわたり……。

太田先生、どうぞ。すみません。

【太田委員】 ありがとうございます。これまでの検討の結果として、総合評価手法について改良を加えていくという流れですので、これまでの成果を生かして実施していただきたいですし、今後も継続して取り組んでいかなければならないことだと思っております。

冒頭のところで、田村先生から御意見があつて、石田先生と少し議論された点について、私も気になっています。11ページのところですね。11枚目のスライドをお願いします。

項目として、経済効率性、防災機能、移動の公平性という3つが列挙され、その後、つまり右に・・・とあるということは、まだほかにもいろいろな項目があるということだと思います

ます。これらの項目にウエートをつけて客観的に総合的評価点を出したいのかどうか。出すべきなのかどうかは、慎重に検討しなければならないと思っています。

今回、総合評価手法を精緻化することによって何が達成されたかというと、各事業の内容がより明確に分かるようになった。つまり、アカウンタビリティーが上がったということです。アカウンタビリティーは説明責任と訳されていますが、アカウントとかアカウンティングという用語の意味を考えると、アカウンティングは会計ですね。企業の財務内容を財務諸表で明確に見せるという。つまり客観的に見えるようにするというのがアカウンティング。アカウンタビリティーというのは、この事業、この道路事業、この道路プロジェクトはどういうものなのかが明確に見えるようにするということであるわけです。そういう意味では、総合評価手法が高度化することによって、より分かりやすくなつたというのは、それはよいと思いました。

一方、アカウントという言葉には、弱いのですけれども意思決定責任という意味が多少ある。実はそっちのほうに引っ張られているというか、混同されている可能性がある。要は、客観的にアカウンタビリティーを上げて評価したものを受け取って、どのような意思決定をするかという、意思決定責任のプロセスとか意思決定責任がかなり曖昧になっています。

それをどうしていくかが重要だらうと思います。6枚目のスライドで、オランダの例が出ています。6枚目のスライドのところにも明確に書いてあるわけですよ。B／Cのような評価手法自体は、意思決定のため、意思決定をサポートするものだと明記されています。ですから、意思決定は別途のところでなされているということです。

したがつて、ウエートをつけて、足して、評価値を出して、それでそのまま決定するのか、そうでないのかというようなことも含めて、意思決定のプロセスが明確に分かるようになれば、国民の皆さんに分かるようになれば、評価手法と意思決定の間の関係は整理されるだらうと思います。

最終的な評価シートが出てきたときに、その評価シートを見ると、ああ、採択されたプロジェクトはこういうものなのだなということは、アカウンタビリティーが上がっているからよく分かる。しかし、どのようにして採択されるリストとしてここに出てきているのかという、意思決定のことについては説明はされていないというのが、我が国の公共事業プロジェクトの恐らく最大の問題点だらうと思っています。

評価手法としてはこのように高度化していくのですけれども、それとは別に、道路政策との整合性とか、道路政策は誰が決定しているのかとか、道路政策の意思決定責任の明確化、

そして、各プロジェクトの意思決定のあり方というものは、今後も慎重に検討し、整理していかなければならないと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

追加の御発言はございますか。

【小池委員】 ちょっとよろしいですかね。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【小池委員】 竹内先生のダブルカウントの話はまさにそのとおりで、我々は外国でもかなり気にしていることなんですが、1点だけ。17ページの生産性向上便益なんですが、少し誤解があると駄目なので、これはあくまで道路を造ったときの生産性の向上なんですね。産業が移転するというのは資本の移動なので、それは明らかにキャンセルアウトする可能性があります。しかし、通常、全国を対象にしてアベレージトリートメントエフェクトといって、道路ができることによって生産性がどれくらい上がるか、全体でというのを計測しているんですね。ですからそういう意味では、心配されているように東京が上がったからほかが落ちたというわけではなくて、全体的に生産性がどれくらい上がったかを測って入れるというのがイギリスのやり方なんですね。

もう一点が国防上の問題なんですが、これも先ほど言っているように、外国では多分プランニングでもうやっているんですね。プランニングに入れていて、それで、プランとの整合性という評価が1項目あって、それがウエートがあるという感じで何とか担保しているという形ですよね。これをB/Cに入れようという動きはなかなか見かけないというか、見られない。難しい問題だと思います。

【石田部会長】 よろしいですかね。

国防ということで言うと、もう現に港湾とか空港は、緊急時、非常時には使用するということで、防衛費予算がかなり入っていますよね。だから、それもB/Cでやっているとかそんな話はちょっと上のところで決まっている話なので、そういう大きなところで決まる話と、道路事業1つ1つのセクションで決まる話って随分質が違うとも思うので、その辺をどう整理するかということだと思うんですね。

その中で、何でもかんでもオープンにして、数字で決まるということには多分決してならないだろうという。何かそんな予感はしているので、その辺のことをうまく我々が所掌するところ、何かもうちょっと広げてもいいかという気がするんですけどね。道路事業、事業

評価部会だから、事業の評価だけしていればいいというのでもないような気もしていますので、その辺をどううまく全体像を描き切るかなということかなとか、ちょっと思ったりしています。

【竹内委員】 そこが明確にやっぱりなっていなくて、だから、どこでそれを織り込むのか。ここの話の何か上位概念にちゃんと入れてやっていれば、それこそまさに二重計算とかなっちゃうわけだし、それをやってはいけない。さっきの小池先生がおっしゃったような賃金の話も、だから日本全国トータルで考えれば問題はないんですけど、個別の何かどこどこ路線のこのこのところだけの賃金がこうなったという話になると、これはまずい話になるので。それもだからどういう段階で評価をするのかという、その段階の話。そこがまだ成熟した議論になっていないということだと思います。

【石田部会長】 そうですね。おっしゃるとおりだと思います。

どうでしょう、ほかに。

鈴木先生、手を挙げられていますかね。お願いします。

【鈴木委員】 皆様方がすごい詳しい、議論されている中でこのような発言でいいのかなと思いつつも発言するんですが。

今回出していただいた方針で、私はやっぱりB／Cで全てを表現することができないという前提に立って、ほかのものと並列で示すというほうが現実的というか本来に近いのかなと思っているので、私自身は何か割と納得したところがありまして。

それで、ちょっと気になったのが、やっぱりそういうふうにB／Cを精緻化するというところが、正確な評価を数字で出していくんだとなったという方向性ということではあるんですけど、じゃ、今入っている時間信頼性というのが、本当にじゃ、今3便益の次に大事に思っていて時間信頼性を入れているのかというと、もしかしたらそうではなくて、計算しやすいとか算定しやすいものだから入っているという可能性もあって、そういう側面もあると思うんですね。

なので、そうすると本当に大事なものを入れて精緻化しているわけでもないんだしたら、やっぱりそこで何か1本の式にしていくという考え方でいったときに、優先順位と言う言い方が悪いですけれど、この効果は大事だから入れているんだと思われてしまう。ほかの効果は大事じゃないから入っていないんだみたいな感じになってしまふと、本来言いたいことと変わってくるかなと思いますので、あくまでも全部は表現できないから並列であって、定性的に書かれているものも同じぐらい重要なんだよというところで、道路の意義と

いうのをもうちょっと国民に理解してもらうという。その中の一部がB／Cで、それが1を超えるかどうかという話なんだよというふうに見てもらうように持っていくしかないのかなと私は思っていたので、今回の出し方というのは、割とそういった意味合いで出されているのかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

何かレスポンスあります？

【評価室長】 多くの意見をありがとうございます。

小池先生から大分補足で始めにおっしゃっていただいたところも大きいかなと思っていました。全体計画がまずあって、それを達成しているかというほうを見ているという意味でのB／C以外を見ているという点でおっしゃっていただいたところは大きいのかなと思っています。先ほど国防の話といった部分も含めて、石田部会長におっしゃっていただいたように、今、事業評価という枠よりも上の部分で決まるべきものといったものも含めて議論していくかなければいけない部分があるのかなと思ってございます。その辺は論点でもそういったつもりでは書かせてはいただいているんですけども、議論の枠を広げながら、少し検討をしっかりやっていきたいなと思ってございます。

あと、田島先生からもカルテの費用便益分析という言葉の部分で御意見をいただきましたので、どういった書き方がいいのかとか、ちょっとそこは検討させていただきたいと思っております。

田村先生から、また太田先生からも、11ページの表の話をいただきました。すみません。点点点と書いたのは、そもそもこの3つでいいのかということを含めて議論があると思って。すみません、点がちっちゃくてあれなんですかけども、とは思ってございます。

小池先生がおっしゃっていただいたように、多分韓国は全部を点数化してということをやっておりますけれども、ほとんどの欧米は議論しながらということで、総合の評価点という形ではやっていないところがほとんどかと認識しております。

そういう部分も含めて、しかばどういう形で意思決定していくのか。太田先生がおっしゃったアカウンタビリティーと意思決定は違うんじゃないかという点は、どういった方法があるのか。ちょっと今、完全な答えがあるわけではないんですけど、またこの評価という多分表現も、違う表現があるのかなと思いますので、その辺りはしっかり勉強していきたいなと思ってございます。

田村先生の、議論の仕方を客觀化していくところともつながるんだと思いますので、引き続き検討していきたいと思ってございます。

羽藤先生から、人口減少というところも戦略の中で重要だというところもいただきましたが、これも上位の計画としてどうやって織り込んでいくべきところなのかということだと思いますので、上位の部分を含めて考えていきたいと思います。

CO<sub>2</sub>、評価が細かく評価できているのかというと、今は排出量に貨幣換算化したものを持つけるという、非常に単純なやり方で算出させていただいているので、そこは、そもそも金額とともにさらに変えていくべきじゃないかという議論もありますので、手法を含めて考えていきたいと思っております。

竹内先生から、貨幣換算化以外のものになるとダブリといいますか重複があるというお話をありました。この部分も、やっぱり上位の計画から多分考えていかないと駄目なのかなと。イギリスは多分そういう重複も込みで、最終的にはある程度許容しながらという判断をされているんだと思いますが、それも上位計画との整合性という大きな枠の中でそういった判断をされていると思いますので、そういう大きな枠の中でしっかりと考えていきたいと思ってございます。

鈴木先生から、並列している便益も大事だとおっしゃっていました。この公表の様式の在り方もあるのかもしれませんけれども、どういった見せ方をしていくのかを含めて、先ほど田島先生からいただいた言葉も含めて、提示の仕方もしっかり考えていきたいと思います。

ちょっと漏れもあるかもしれません、レスポンスでございました。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

最後にちょっとだけ、竹内先生がおっしゃったことなんですかと、ほかの評価の方法との関係性をよく考えないといかんよねという。誠にもっともな御意見だと思います。ただ、私が思いますのに、費用便益分析のマニュアルができてもう20年近く経過しようとしておりますけれど、それと同時にほかの公共事業の評価マニュアルも同時期にそろっているんですけど、ほかのやつというのは、こう言うと変ですけれど、旅行費用法とかWT P、支払意思額とかいっぱいある。あれは、母集団をどう取るかによって本当に伸び縮みしますので、結果的にどうなっているかというと、各地整でやられておられる事業評価、再評価って、物すごい大きなB/Cが出てますよね。

そういう中で、道路と鉄道が特にそうだと思うんですけれど、非常にストリクトに便益の

ことを守ってられて、それは結構大事なことじやないかなと思うんですね。原点としてちゃんととするという意味で。

でも、そこで何か捉え切れていないようなところも多々あるよねと。国防上の安全保障とありましたけれども、この前、今日はおられませんけれども、阿辻さんが観光地域振興課長をやられていたので、聞いたら、台湾からのお客様の半分が5回以上のリピーターであると、既に。どういうところへ行つていられるかというと、結構田舎に行っていられて、何なのといったら、そこで人が住んで、異文化がある、非日常があると残られて、それを支えているのも交通であり道路であって、そういうことの文化の安全保障なんかを考えると、夢のまた夢ですけれどねと。とても大事かなと。あるいは、現実にそういうことが広く認識されつつあるという。こういう現実もあるわけで、そういうことをどう考えていくかということも大事かな。

さっき言いましたけれどいろいろなレベルがあるので、そういうレベルの中、どう組み合わせていくのかなというのは、本当に大事な課題だと思っておりますので。よろしくお願ひします。以上でございます。

それでは、次の話題でございます。有料道路事業を活用した道路整備ですね。高速道路課長の渡邊さんから御報告いただけますでしょうか。お願ひいたします。

**【高速道路課長】 資料2でございます。**

1ページ目を見ていただきます。有料道路事業に関する報告としまして、愛知県の一般国道22号名岐道路で、名古屋高速道路公社による有料道路事業の導入に向けた手続が進められておりますので、御報告させていただきます。

一般国道における有料道路事業の活用について、平成23年度からですが、事業の責任分担とかプロセスを明確化する取組をやっていこうということでしっかりと進めております。この事業評価部会では、事業主体であったり施行区分、有料投資額について説明させていただいております。高速道路会社NEXCO等に係るものを審議事項とさせていただいておりますが、地方道路公社に係るものは、報告事項ということで説明させていただいているところでございます。

今日報告しますのは、愛知県と岐阜県を結びます一般国道22号、名岐道路でありまして、今回、対象区間延長6.9キロメートル、4車線の自動車専用道路でございます。この区間につきましては、今年度、国の直轄事業として手続を経まして、新規事業化されているというところでございます。当該道路につきまして、名古屋高速道路公社が有料道路事業を導入

するということで、その手続が今進められているところでございます。今回は、国の直轄事業と有料道路事業の役割分担の考え方について、報告させていただくというところでございます。

2ページ目でございます。今回、対象区間の名岐道路6.9キロメートルの位置図でございます。名神高速の一宮インターと東海北陸自動車道の一宮木曽川インターを結ぶ赤い点線の区間になります。

次の3ページを御覧ください。当該区間の有料投資額につきましては、名古屋高速道路公社によって、そこの表にございますネットワーク条件であるとか交通量、あるいは将来の金利等を前提として算出してございます。料金水準につきましては、名古屋高速道路公社の料金設定でございますターミナルチャージが250円で、キロ当たり29.52円ということで料金設定しているというところでございます。

当該区間につきましては、令和22年度の供用という条件を設定しまして有料投資額を算出したところ、全体の事業費が2,700億円に対して、有料投資額が今1,620億円ということで、名古屋高速道路公社によって算定されているというところでございます。

次、4ページでございます。直轄事業と有料道路事業の施行の区分についての説明でございます。下の区分図の赤い部分が有料道路事業、名古屋高速道路公社の施行する部分でございます。有料道路事業では、日常的なメンテナンスが必要な舗装であったり、設備工事を対象としますほか、高速道路と接続しますジャンクション部、さらには橋梁工事の一部区間、料金所設備が設置される入り口につきまして、有料道路事業の負担で実施することを予定してございます。図面の赤い部分が、今説明した部分になるというところでございます。

次の5ページでございます。道路整備特別措置法では、地方道路公社が道路の整備の計画を変更する場合には、国土交通大臣への申請が必要になるわけですけれども、その申請に当たりまして、道路管理者の同意を得る必要があるとされております。この手続としまして、名古屋高速道路公社は、道路管理者であります愛知県、名古屋市から同意をこのようにいただいているということでございますし、最後の6ページでございますが、愛知県と名古屋市が同意を得るに当たっては、愛知県議会、名古屋市議会の議決を得るということも法律上定めがありますので、こちらについても議会の議決をいただいているということでございます。道路管理者の同意は、手続上いただいているという状況でございます。

この後、正式に整備計画変更として国土交通大臣の申請が行われるわけでございますが、

その前段階で今日この場で報告させていただくというところでございます。

説明は以上になります。

【石田部会長】 ありがとうございます。

御質問とか御意見がございましたら、お願ひしたいんですが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

どうぞ、どうぞ。

【羽藤委員】 どうも御説明いただきまして、ありがとうございます。料金収入と税の投入による事業スキームだということで、改めてこうやって細かく一つの事業についてスター  
ディーというか、御説明いただいて、よく分かった次第です。

料金収入のところでは、公社のターミナルチャージと、それからキロメートル当たりの料金ということで決まっていて、それに税とを組み合わせて下部と上部とでつくるというス  
キームなんですが、料金のところは、そもそもが道路の維持管理費がこれぐらいかかるという部分と、それから道路混雑がかなり予想されるんであれば混雑課金みたいな料金をむしろ値上げをして、そうするとプロジェクト費用がかなりそれで負担できるという部  
分とか、一方で、一般道がめちゃめちゃ混んでいるんだったら、高速道路の料金はむしろ低  
く設定して、需要を一般道から高速に引っ張り上げて、全体として混雑を低下するための料  
金の設定というようなことも考えられるとすると、幾つかの事業スキームのパターンが、料  
金部のところについては考えられるようにも思うんですけども、一応平均的な公社の値  
という形でやることで、合意形成のところは恐らくすごく楽になるというか、納得感は非常  
にあって、これで、そうだよねと一体感、整合性があるわけですのでいい反面、ひょっとし  
たらもう少し回収が早くなるようなスキームが組めたり、あるいは混雑効果が高くなるよ  
うなスキームに組めたりという可能性もあると思うんですが、この辺りは。

でも一方で、事業化が終わった後の判断としてこうやっていくべきということなのか。でも、そのいろいろな幅も含めて、合意形成のときに、もうちょっと自治体とか県さんとか  
公社さんなんかとの議論の中で、振れ幅を持った議論をしていくべきなのかということに  
については、どういうお考えなのかということ。この辺りをぜひ何かお聞かせいただけないか  
と思ったんですけど、いかがでしょうか。

【高速道路課長】 名古屋高速自体は、今回のプロジェクトは恐らくそのレベルまで議論が  
あったようには聞いていなくて、もともと名古屋高速自体は均一料金だったものを対距離  
料金に何年か前に変えて、導入してやっているということなので、その料金体系をここにも

適用してやるということが、多分自治体的には非常にすんなり頭に入ってやっているんだろうなと思います。

ただ、羽藤先生がおっしゃるような、今、アクアラインでやっています変動料金みたいな考え方というのは、恐らく我々的にも今後できるところでやっていかなきやいけないと思しますので、答えとしては、今後の彼らがどう考えてやるのかということになってしまふんだと思いますけれども、そういう意見をいただいたことは伝えさせていただきたいなと思います。

**【羽藤委員】** でも、そういう話が、名古屋で話題になったりはしないということなんですよね、きっとね。事業から、お、いいねというところがあったとしても、そこをこんなスキームでやったら名古屋の負担がこれぐらい減るよとか、こうやったらこうなるよみたいなことが、いろいろな議論になるみたいな感じでは……。

**【高速道路課長】** そういう議論、本当に深いところでどういう議論があったかということはちょっと確認をしてみたいとは思います。もしかしたらあったのかもしれませんし。

**【羽藤委員】** でも、議論のコストがかかるのも事実だから、これはこれで分かりやすさはあるということですよね。

**【高速道路課長】** そうですね。料金を対距離に変えて、まだそんなに時間もたっていない中で納得感があったんじゃないかなと推察しますけれど。

**【羽藤委員】** それでやりましょうということで了解が得られているということですね。

**【高速道路課長】** はい、そういうことですね。

**【羽藤委員】** はい、ありがとうございます。

**【石田部会長】** ほかにいかがですか。

すみません。ちょっと先の話です。感想めいた話なんですけれど、薄皮有料という言葉がありますよね。本当に舗装と設備と維持管理費だけの有料というのがある意味普通だったんですけど、今回のこの事業って、そうは言えないような迫力がありますよね。そこで思いますのは、高規格道路ネットワークの整備をこれからどうしていくか。あるいは維持をどうしていくかということで、何か頑張っていただいたなという感じがするんですね。

名古屋という需要密度の高いところなので成立したこともありますし。こういうことを今後、高規格道路の整備に向けて、どういうふうに展開していくかということが大事かなと。そのためにも、どういう議論があったのかというのをちゃんとスタディーをしていく、ほかへの展開可能性って大事かなと思いますし、もう一つはこれ、料金水準が 29.

52円とターミナルチャージが250円で、ネクスコよりちょっと高いですよね。まだ名古屋は大都市圏扱いになっていないですね。

【高速道路課長】 料率は今、29.52円の大都市圏料金です。

【石田部会長】 ですよね。だから、そういう意味でも、名古屋をどうすんのということのスタディーとしてもいいのかなと思いましたので。いいプロジェクトで、どう活用するかということが極めて大事かなと思いました。以上です。

【高速道路課長】 ありがとうございます。これ、かなり有料が厚く入っているという事例だと思いますので、石田先生がおっしゃられたとおり、羽藤先生もおっしゃられたとおりで、少し細かい議論はどういうところがあったのかということを、今後の参考になるような部分があれば、ちょっと探ってみたいと思います。ありがとうございます。

【石田部会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この件についての議論は、以上とさせていただければと思います。

本日、予定された議事は以上でございますけれども、何か言っておきたいな、言い忘れたということがございましたら、お伺いしたいと思いますが。

よろしいですか。

ありがとうございました。それでは、司会はこれぐらいにさせていただいて、議事進行を事務局へお返しいたします。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論、ありがとうございました。本日の議事録につきましては、後日委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で公開いたします。また、近日中に、速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたします。

最後になりますが、今月の12月27日をもちまして、石田部会長が任期を迎えられます。2015年12月から10年間にわたりまして事業評価部会の委員をお務めいただきまして、誠にありがとうございました。

石田部会長から一言御挨拶を賜ります。

【石田部会長】 すみません。こういう機会をいただきまして、ありがとうございます。挨拶させていただくのは基本部会に續いて2回目になりまして、違うことをどう言おうかなと思っておりまして。

先ほどちょっと申し上げたんですけど、この部会の名前が、事業評価部会。何か足かせをはめられたような感覚がありましたけれども、それにもめげず、委員の方々から、本当に

長期的、幅広い御意見をたくさんいただきまして、議論することが楽しかったですし、そういうことよりさらに強い制約がある中で、懸命に答えてくださった道路局の皆さんのこととも本当に感謝でございます。

事業評価と政策評価とかプランニングの評価って違うとは思うんですけども、やっぱり評価って何かというと、究極的には国民の皆さんの御理解と御支持をいただくと。もう随分前になりますけれども、20年ぐらい前、キックオフレポートとかそういうので建議をつくったときに、アメリカの評価システム、政策評価システムなので事業評価とは違うんですけども、のレポートを読んだときに、評価の目的というのは、英語になりますけれど、the government do right things、正しいことをやっているかというのと、the government do things right、正しくやっているか。評価って、この2つに尽きるんだなと今でも思っておりまして、当時のアメリカのFHWAの人、うまいこと言うなと思ったんですけど、そういうことだと思うんですね。

そういう中で、今のB／Cというのはどういうふうに位置づけられるかと。この評価委員の皆さんにも考え方とかなりあるなというのは、今日も改めて確認されたところでございます。これはやっぱり国民の皆さんも同じだと思いますので、そういうことをうまく総合化ですよね。して、新しい政策評価の在り方とか事業評価の在り方とか、あるいはそこにおけるコミュニケーションとかデータ整備をどうしていくかとか、いっぱいやることがあると思うんですよね。

私の任期はここまでですけれど、そういう、遺言とは言いませんけれど、時々またお邪魔するかも分かりませんけれど、ぜひそういう方向を目指して、本当に道路がよくなりますように。ひいては日本がよくなりますようにということに、皆さん、ぜひ御尽力いただければと思いますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

長らくどうもお世話になりました、ありがとうございました。

【総務課長】 ありがとうございました。

石田部会長におかれましては、何とぞ今後とも御指導・御鞭撻いただきますよう、よろしくお願ひいたします。

それでは、以上をもちまして、第29回事業評価部会を閉会いたします。本日はありがとうございました。

――了――