

第4回道路事業の評価手法に関する検討委員会議事録

平成20年11月25日

於・虎ノ門パストラルホテル

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
(1) 便益・費用の計算方法の見直しについて	1
(2) 事業評価手法の見直しについて	11
3. 閉 会	17

1. 開 会

○進藤室長 それでは、まだお見えになっていない委員の方もいらっしゃると思いますが、定刻となりましたので、道路事業の評価手法に関する検討委員会第4回委員会を開催させていただきます。

初めに資料の確認をさせていただきます。議事次第と委員名簿、それに本日配付の資料ということで、資料1から5までと参考資料1と2ということになっております。

よろしいでしょうか。

それでは、委員長に以降の議事の進行をお願いいたします。

2. 議 事

(1) 便益・費用の計算方法の見直しについて

○金本委員長 それでは、早速でございますが、始めさせていただきます。

まず事務局のほうから資料の御説明をいただいて、それから審議いただきたいと思えます。よろしくをお願いいたします。

○事務局 それでは、まず資料1に沿いまして御説明させていただきます。

資料1は、「事業評価手法にかかる国民からのご意見について」ということで、前回の委員会におきまして、地方公共団体等からの御意見につきまして御紹介させていただきましたが、9月19日より、国民の皆様を対象に道路行政に対して広く御意見を募集しておりますので、その中で事業評価につきましても御意見をいただいておりますので、簡単に御説明させていただきますと思います。

1枚めくっていただきまして、具体的な御意見、御提案ということで事業評価に関しまして約70件ほど御意見をいただいております。

主に区分いたしますと3つに分かれておりまして、まず1つ目は、評価手法のあり方に関する御意見ということで、単なる交通量だけではなく、地域経済・医療・災害などの観点からの評価も必要といった御意見や、あるいは経済性のみで判断することは納得できな

いといった御意見、あるいは全国共通な数値による点数づけをして整備順位を明確にしてほしい、といった御意見をいただいております、事業評価手法のあり方につきましては引き続き検討が必要と考えております。

また、厳格な評価をしっかりと行うべきだということで、例えば計画中でもやめるべきはやめること、といった御意見についてもいただいております。

また、透明性に関することとして、選定基準について第三者が見てもわかりやすい形で公表すべきといった御意見や、費用便益の算定プロセスは積極的に開示すべきである、といった御意見についてもいただいております、引き続き透明性の確保について努めていかなければいけないと考えております。

○事務局 それでは、引き続きまして資料2に基づきまして便益の計算方法の見直しに関して御説明させていただきます。

まず1ページ目でございますのは、走行時間短縮便益の見直しに関するものでございます。

1ページ目は、走行時間短縮便益の計算方法の概要でございます、もう既に委員の皆様御存じの内容ではございますけれども、道路整備による走行時間の価値を出すために時間価値原単位というものを設定してございます。これは自動車1台の走行時間が1分短縮された場合のその時間の価値を貨幣換算したもので、人、車両、貨物の3つの項目から成っております。

2ページ目に進んでいただきまして、時間価値原単位の算出方法の見直しの概要でございます。今回は人や車両の時間価値原単位について算出方法の見直しを行いましたほか、算出のもととなる賃金等のデータを最新値に更新しております。計算した結果につきましては、下の右側の表にお示ししているとおりでございますが、次ページ以降で見直しをした内容を説明させていただきます。

3ページ目にお進みください。業務目的の人の時間価値でございます。

算出方法につきましては、前回第3回の委員会で御了解いただいておりますが、従来の5人以上の事業所における常用労働者に加えまして、臨時労働者及び常用労働者が1人から4人の事業所における常用労働者にかかる賃金及び福利厚生費を用いまして時間価値の算出を行っております。

計算内容につきましては下に示してあるとおりでございまして、1人1分当たり43.95円ということになってございます。

4 ページにお進みいただきまして、非業務目的の人の時間価値でございます。

こちらにつきましては前回第3回の委員会におきまして、所得税などの税金の控除に関連して、消費分も抜くべきではないかという御議論がございまして、金本委員長とも御相談をした結果、賃金から消費税分についても抜くことといたしました。結果として今回はドライバーが直接受け取る収入分として、賃金から所得税、住民税、消費税を控除したものをもとに時間価値の設定を行っております。

算出した結果につきましては、下にお示ししているとおりでございますが、ドライバーにつきましては、福利厚生費を含まない賃金に、所得税、住民税分として15%を控除し、また消費税分の5%を控除して28.87円ということになってございます。

同乗者につきましては、14歳以下の時間価値をゼロと置いておりますので、ドライバーの時間価値に総人口に占めている15歳以上の人口の割合を掛けまして、24.94円ということになってございます。

5 ページにお進みいただきたいと思えます。車両の時間価値でございます。

算出方法につきましては、前回第3回の委員会で御了解いただいておりますが、車両償却費により算出しております。

計算方法につきましては、下にお示ししてございますが、時間に依存する車両償却費の総額を車両の償却期間における総勤務時間で割って出しております。詳細の計算方法、出典につきましては以下に示しているとおりでございますけれども、結果といたしまして、1分1台当たり3.16円という結果になってございます。

6 ページにお進みください。走行経費減少便益の見直しでございます。

走行経費減少便益の算出に用います走行経費原単位というのは、自動車1台が1km走行した場合の走行経費ということで、燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、整備費、車両償却費の5項目から成っております。このうち、一番下にございます車両償却費につきまして、前のページで御説明いたしました車両の時間価値の見直しに伴って算出方法の変更を行っております。

7 ページにお進みいただきまして、算出方法の見直し内容につきましては、前回の第3回の委員会で御了解いただいているところでございますが、車両償却費について、距離当たりの償却費として走行距離の増加に対応した車両市場価格の低下分を計算して原単位の設定をしております。

なお、バスにつきましては、一般的な中古車市場価格が設定されていないため、車両償

却費全体を走行距離で割ることによって距離当たりの減価償却費の算出をしております。また、算出のもととなる燃料費等のデータを最新値に更新しております。

走行経費原単位につきましては、車種別だけでなく、走行速度別、また道路種類別に原単位が設定されることとなりますが、一例といたしまして、一般道路の平地部を時速40kmで走行した場合の走行経費原単位というものは真ん中の右側の表に示してあるものになります。値がプラスになっているもの、マイナスになっているものがございますが、変動要因として、全体としては平成15年当時と比較してガソリン・軽油の価格が上がっているということ、また乗用車につきましては、車両償却費の見直しの分でプラスになってございます。これまでは年平均距離が長いタクシーの償却費を乗用車全体の値として使っておりましたため、単位距離当たりの車両償却費が実態より小さかったという部分がございますが、乗用車全体の中古車価格をベースに計算したためプラスになっております。

また、貨物車につきましては、車両償却費の見直し分がマイナスになっておりまして、これは時間に依存する分を時間価値原単位で計測することにしたために車両償却費がマイナスになってございます。

ここまでが時間価値原単位と走行経費原単位の見直し内容になりますが、算出方法の詳細につきましては参考資料1のほうにまとめてございますので、適宜御参照いただきたいと思っております。

○事務局 引き続きまして、「交通事故減少便益の計算方法について」ということで、8ページ以降で御説明したいと思っております。

交通事故減少便益につきましては、交通事故損失額の差により計測しておりまして、交通事故損失額というのは人身事故件数と人身事故1件当たりの損失額を掛け合わせることで算出しております。

この中の人身事故1件当たり損失額の中で、1件当たり人的損失額という緑囲みの構成要素がございまして、これの原単位につきましては死傷者1人当たり損失額といったものを設定してございます。さらにこの中では金銭的損失額というものをこれまで計上してございましたが、今回新たにそこに非金銭的損失額といたしまして精神的損失額を加えることでいかがかということで、前々回の委員会においてお示しした内容でございます。

9ページにお進みいただきまして、具体的には今回の見直しの概要といたしまして国交省全体の技術指針におきまして死亡に関する精神的損失額に内閣府の調査結果を適用する、とされてございまして、そういったことも踏まえまして具体的な額を設定してございます。

内閣府の調査におきましては、精神的損失額 2.26 億円ということですが、慰謝料を除いた場合は 2.129 億円ということがございまして、従来の人的損失額には慰謝料も含まれているという整理で今回考えておりますので、慰謝料を除いた 2 億 1,290 万円というものを今回額として具体的に設定したいと考えてございます。

10 ページは参考までに各道路・沿道区分においてこういった交通事故損失額原単位の式になるかいうことを現行と改定版とで比較しているものでございます。

以上でございます。

○山本専門官 それでは、資料 3 ということで、費用便益分析マニュアルの案について御説明させていただきたいと思っております。

これまでに議論させていただいたものを踏まえまして、費用便益分析の計算方法についてマニュアルを改定したいということでございまして、その案をお示しさせていただいております。時間の関係で主な部分だけ御紹介したいと思っております。

1 ページが「本マニュアルにおける費用便益分析の概要」ということでございます。

2 ページ、3 ページをお開きいただきまして、前回御議論いただきましたが、費用便益分析の評価期間についてでございます。2 ページの下にございますが、道路施設の耐用年数、あるいは他事業の実績等を考慮いたしまして、検討年数を従前の 40 年から 50 年という形で見直しをさせていただきたいと考えてございます。

4 ページにまいりまして、2 番ということで、便益の算定の項目でございます。

まず最初に（1）で「交通流の推計」をさせていただくわけですが、この中で右側の 5 ページの③で「道路網の範囲（ネットワークの設定）」という項目がございます。道路網の範囲の設定について、国会等においていろいろではないかという御指摘もございましたので、改めてここで整理させていただきまして、便益が発生したり、あるいは場合によってはマイナスの場合もございますが、配分交通量に差があるリンクは基本的にすべて含むように道路網を設定することを原則とさせていただいて、ただし、分析の作業量が大きくなるといった面がございますので、そういう場合には誤差の範囲程度と考えられる分については道路網の範囲に含めなくてもよいという表現にさせていただいております。

ページをめくっていただきまして、右側の 7 ページでございます。時間短縮便益の計算でございますが、下の②、時間価値原単位につきましては、先ほど御説明させていただいた原単位に改定したいと思っております。

それから、次の 8 ページでございますが、この走行時間短縮便益につきましては、年間

の平均的な交通量の1日分の交通量を使って配分等をしているわけですが、従来から休日の場合に切り分けてもよいという規定がございましたが、今回、例えば災害によって道路が通行止めになりますと交通の状況が変わりますし、また、冬期の積雪等によっても交通状況が変わりますので、そういった場合には時間短縮便益の評価の期間を両者切り分けてそれぞれ算定してよいということで、より正確に算定するという観点で、こういった記述を追加させていただいております。

9 ページが走行経費減少便益でございます。

1枚めくっていただきまして、10 ページ、11 ページ、先ほど御説明いたしました走行経費の原単位につきましては、道路の種別、あるいは走行速度、車種別に細かい表になってございますので、それぞれの数値につきまして先ほどの考え方に従いまして見直しをさせていただきたいと思っております。

12 ページが交通事故減少便益でございます。これにつきましても先ほど御説明いただいた考え方で 13 ページの交通事故損失額の算定式、これは中央帯のあり、なしの場合でございますし、次の 14 ページは中央帯の有無を考慮しない場合の算定式のそれぞれ係数を改定させていただきたいと思っております。

1枚さらにめくっていただきまして、16 ページ、今度は便益ではなくて、費用の算定のほうでございますけれども、ここは若干表現を適正化させていただいている部分でございます。(2)「道路整備に要する事業費」ということで、従来、工事費、用地費、補償費という書き方をしてございましたが、委員会でも御指摘をいただきましたとおり、間接経費ということ、これは従来から計算の中に入れてはいるわけですが、ここに明記させていただいているということでございます。

それから、(3)「道路維持管理に要する費用」ということで、従前、例示として、見え消しになっておりますが、下に丸が5つほど書いてございました。若干ダブリ等もございまして、改めて整理をさせていただいて、点検・補修にかかる費用、あるいは巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用ということで、間接経費を含むということで対象にさせていただきたいと思っております。

なお、17 ページの次のページ、ページが入ってございませませんが、従前、参考値として年間の維持管理費をお示しさせていただいたわけですが、よりそれぞれの道路の管理者、事業者によって維持管理費をしっかりと検討した上で計上していただくということで、参考の表は今回削除させていただいたらどうかというように考えてございます。

最後でございますが、ページをさらに1枚めくっていただいて、ページが統一になっていなくて大変恐縮でございますが、4「費用便益分析の実施」ということでございます。

一番下から次のページ、右側の上まででございますが、前回御議論いただいたように、物価変動分を計算に入れてくださいということで、その規定を追加させていただいております。

最後、右下、「結果の公表」ということでございます。従来からも公表させていただいておりましたが、改めてその結果、あるいは計算手法等は公表させていただくということでございます。

公表様式につきましては、従来簡単な1枚紙がついておりましたが、別途細かい公表様式を通知させていただいておりますので、それに従って公表するという位置づけで考えてございます。

1番目の議題につきましては以上でございます。

○金本委員長 それでは、ただいまの御説明につきまして御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

○城所委員 まず資料2の7ページなのですが、乗用車の走行経費原単位が11.31から16.65に5円ほど上昇している。その理由は、下を見ると、ガソリン及び軽油の価格上昇と車両償却費の見直しですが、上がっている5.3円のうち、例えばガソリン価格が寄与している分はどれくらいで、タクシーの償却費が寄与している分はどれくらいかというのわかりますか。

○事務局 すみません。今、内訳のデータまで持っていないので、寄与率何%というのはないのですが、ガソリンのベースになっている価格は、これは税抜きの価格をもとに出しておりますので、平成15年のときは税抜きの価格で40円程度でございましたのが、今回ベースとしている税抜きの価格で80円程度ということでございます。

○城所委員 ガソリンが倍になっているということですね。

○事務局 そうですね。

○城所委員 もう1点なのですが、資料3の「費用便益分析の実施」のところなのですが、これは今回修正がなされていない部分なのですが、真ん中辺に、「ただし、費用便益分析の目的によっては、以下のとおり、経済的純現在価値を用いることができる」とあるのですが、費用便益分析をいわゆるB/Cという比で行うときと、経済的純現在価値を用いるときではどんな差があるのでしょうか。つまり、費用便益分析の目的によってという、そ

の目的というのは具体的にどういうケースなんですかという質問です。

○山本専門官 ただいまのは後ろから2ページ目ですね。費用便益分析のところでございます。

基本は道路事業の場合はB/Cということで、これで採択を判断している部分がございますので、それを基本にさせていただいているということでございます。マニュアル上の経済的純現在価値とか、あるいは内部収益率というのが書かれているのですが、実態としてはこういう計算をしているケースというのはほとんどないということでございますので、このままの表現で従前どおりさせていただいているわけでございますが、もし何か御意見等がございましたら場合によっては少し見直しということもあり得るかと思っております。

○城所委員 つまり明確な目的があって書いているわけではない文章ですね。

○山本専門官 恐らくB/Cだけでは表現できないような、例えば事業規模の違いにつきまして、純粋に便益がどのくらい出るのかということを見るためにBマイナスCについて表現されているのだと認識しております。

○森地委員長代理 一般にはやっていないのですが、違う事業種目をやるときに、何を費用にして、何を便益にしているのかによって、全くB/Cの意味が違ってしまいますので、その場合にはこの下を使うという、そういう議論を一番最初にマニュアルをつくったときには議論したことがあります。

○金本委員長 B/Cだけを出すというのは国土交通省の事業の中では例外的かと思えます。ほかの事業は大抵3つ全部出しています。道路の場合は数が多いということがありますので、こんなことになっているのだと思いますが、計算するのは別に簡単ですので、やってできない話ではないということです。

そのほかございますでしょうか。

○森地委員長代理 同じページの物価変動分のデフレーターは当然そのときの物価を使っているものについてだけやるわけですが、そのことは書いてないんですね。

○金本委員長 それは私が話すのもあれですが、再評価及び事後評価において評価時点までの便益についてだけやる。そういう話ですね。将来のものについては実質で推計をするのでデフレーターによる調整ということをやらないということです。

○森地委員長代理 わかりました。

○上田委員 後の見直し、全体のサマリーのところにもかかるのかもしれませんが、資料

3の中の最初のところの位置づけで、以前からなのですが、便益の項目がいわゆる3便益というのが定着していますが、交通に関連した、ある意味で狭いところだと。費用のほうもいわゆる事業費、実際にお金として予算の中に出てくるものに限定している。これで問題といたしますか、今までこのタイプ、現在このマニュアルの改定で中身を見直すということとは別にといたしますか、根本的問題としてこういうマニュアルを十数年前からやってきて、一番よく言われる——先ほど国民の声というのもありましたけれども、こういった項目でかなり限定している。世界的にも費用便益分析の基本的な便益の項目というのは大体これが基本になっている。それは間違いないのですが、ただ、今の十数年、あるいは世界的にもそうですが、どこまで費用便益分析の項目を広げるかというのは、これは時代とともに、あるいは計測技術とともに変わってくるものです。

そのときに1つ問題になるのは、環境のいろんな負荷ですね。それについて前から入っていない。今回もまだ数字としての信頼性もあるし、どこまでやれるかということに対する我々の判断もまだ十分合意できていないので、入れない。そのことを文言としてどこまで断っておくかということですね。そういうものが入っていないが見ればはっきりわかるわけですね。費用便益分析の今の教科書やいろいろな論文ではむしろ環境の価値をはかるところが中心になっているときに、あえて一番クラシックなといいますか、伝統的なものに限定している。これをどうはっきりと宣言するかということ。それが第1。

第2は、この中にも1ページ目の下の段のほうには書いてあるのですが、これにプラスアルファで加えないのだけれども、見ておきたいもの、雇用だとか、地域の経済の影響だとか、観光だとか、いわゆる地域開発効果とか間接効果といっているものの中身ですね。それは加えないのだけれども、そういうものを、あるいは中に加えてもいいものもあるかもしれませんが、そういうものをエンカレッジするというか、それはこれだけが全国に流れるとなると、そのことをどこかで1行でも、そういうものはここで扱うものとしては標準には考えないが、どんどんそういうものを積極的にやるべきだと。例えば維持管理費のところ、各地域で、特に雪だの何だのという、地域別のところで考えてくださいということになったということで、これはある程度ローカリティーといいますか、地域特性をどんどん入れていこうという、それに合うようにみんな、変なことをしてはだめだけれど、ちゃんと考え方を守っていれば、地域ごとの特色はだんだんはっきり反映させていいよ、という方向に少し変わったと私は理解しているのですが、それを突き詰めていくと、どこまでを地域ごとに、我々の地域はこういう効果があるから、これを特別にはかりたい。プラ

スアルファはしないけれど、こういう項目については我々も一生懸命はかったから、それも参考情報として見てほしい、評価してほしいというものを、受けとめる側の道路局さんからすればいろんなものが出てくると大変だというのはあるかもしれませんが、やっぱりこういう時代で地域ということが言われている時代だから、何かそれをエンカレッジするようなものが一文どこかにあってもいいのかなという気がします。どういう表現がいいか、私は案がないのですけれども、その辺はどうかなとちょっと気になったところです。

○金本委員長 何かございますでしょうか。

○山本専門官 まさに次の議題の話になってくるのだと思っております、その辺をどう考えるかというのがこれからの大きな話になるのだらうと思っております。

ちなみに、マニュアルでは、2ページをお開きいただきまして、「マニュアルの更新等」というのが(3)に記述がございます。この2つ目の丸に、このマニュアルでは原則としての項目とか原単位を示している。それ以外の項目とか手法、原単位を用いることも想定しているという書き方になってございます。とはいっても、実態上はこのマニュアルに従っているというのがほとんどでございまして、今、上田委員がおっしゃられたようなことをどのように今後生かしていくのかというのが非常に大きな課題であると認識しております。

○上田委員 そうすると、マニュアルには以前から書いてあったけれど、実態として横並びという悪いけれど、余り変わったこと、自分のところだけ特別にこういうことをやりましたというのは余り出てこなかったということですかね。

○山本専門官 一部の地方公共団体等ではそういった努力をしているところがございすけれど、全体として見れば統一の値を使っているといったところが多いということだと思います。

○上田委員 多分みんなトップバッターになるのは非常に怖いし、躊躇するし、不安だというのがあるのだと思います。ですが、いろんなところがやってきた、ベストではないけれども、結構頑張ってちゃんとやった分析結果とか評価の方法を、どこかで地方自治体の方も含めて共有できるような場所があれば、これだったらうちでもやれるかなというのが多分出てくるだらうと思うんですね。マニュアルの中で今書かれた範囲で、うまく言えませんが、もう少しエンカレッジしてほしいなという気があるのですが、実態がそうならばその程度かなという気がします。結構です。どうもありがとうございました。

○金本委員長 次の議題のところに出てくると思いますが、なかなかその辺のスタンスは

軽く考えて踏み出すといういろいろ問題があるということかと思えます。

今まではカットオフで使っていたという面があって、B/Cのかなり厳格な、ある程度正確な仕様でカットオフして、その次の段階ではいろんなものを入れるという、そういう方法でやってきたということがあります。これをどう変えるのか、変えないのかというところが次の議題の問題かなという気がいたします。

そのほか何かございますでしょうか。

○太田委員 非常に汎用性の高いマニュアルということで、改良されたので結構かと思っております。

汎用性が高いマニュアルですので、対象が明記されていないのはこれでいいのかなと思います。国交省の管理のところで使われる、あるいは県、市等でマニュアルとして使っていただくので、これでよいと思いますが、タイトルをぱっと見たときに、費用便益分析マニュアルということなので、参考にするときに、ちゃんと道路整備評価のマニュアルとか、タイトルといいますか、国交省道路局のつくったマニュアルなのかどうかということを表紙で明記していただくと、我々も参考文献に使って、ここはおかしいとか、ここは改良されているというふうに議論に使えると思いますので、その辺をお願いしたいと思います。

○山本専門官 最終的なマニュアルの形にするときには、従前からそうなのですが、この下に国土交通省道路局、都市・地域整備局という書き方と、改定された日付、年月日を入れるようにしてございましたので、名前のほうも御指摘いただきましたので、検討させていただきたいと思えます。

○金本委員長 そのほか何かございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、一応ここについては特に御異論がないということで、これから何か細かいことが見つかるかもしれませんが、そのときは私に御一任いただくということでお願いできればと思います。

(2) 事業評価手法の見直しについて

○金本委員長 続きまして、2番目の議題ですが、道路の事業評価手法の見直しについて、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○進藤室長 それでは、資料4ということで、これまで4回にわたって御議論いただいた

内容を取りまとめておりますので、御確認いただきたいと思います。

なお、明日の社会資本整備審議会の道路分科会基本政策部会でこの内容を御説明したいと考えております。

それでは、資料4に沿って御説明します。

1枚めくっていただきまして、委員会の名簿でございまして、もう1枚めくっていただいて目次ということになっておりまして、この資料4の別添ということで、今議論いただきました費用便益分析マニュアル（案）をつけるということを考えております。

1枚めくっていただきまして、「はじめに」でございまして、本委員会は6月12日に設置されて、主に2つの点について集中的に審議したということございまして、「便益・費用の計算方法については、諸外国における事例も参考に、現時点での最新の知見・データに基づき検討を行い、今般、マニュアル（案）としてとりまとめた。

事業評価手法については、委員会における検討期間中に各方面から頂いた数多くのご意見や、諸外国における事業評価手法の考え方を踏まえて議論を行った」と記載させていただいております。

2の「便益・費用の計算方法の見直しについて」ということございまして、「より厳格に事業評価を実施する観点から、諸外国における計算方法等を参考に、3便益の計算方法」について見直しを行った。こうした計算方法については、「引き続き、更なる改善に努めることが必要である」と記述させていただいております。

2ページ目でございますが、「業務目的の人の時間価値」ということで、現行のマニュアルでは、常用労働者が5人以上の事業所の賃金を対象にして算出しておりましたが、「今回の見直しに当たっては、信頼できる機関が継続的に公表しているデータを独自に推計・加工することなく直接使用すること」となどの基本的な考え方に基づいて、臨時労働者ですとか、1人から4人の事業所の常用労働者についての値を使うという結論になったということでございます。

非業務目的の時間価値につきましては、「一般に」ということで、「業務目的と非業務目的の時間価値の差は、福利厚生費等に加え、ドライバー等が受け取らない税金や、労働に伴う苦痛やその他精神的な要素が考えられ」と。「諸外国においては、選好接近法をもとに非業務目的の人の時間価値を設定している事例が見られる一方、日本においては」「学術的な蓄積が少なく、今回の見直しの中で試算した結果も直ちに採用できるものではなかった。」

また、海外の「時間価値をそのまま我が国に適用することについては」、議論がございまして、「必ずしも合理的とは言えない」としております。

次のページでございますが、「業務目的と非業務目的の時間価値の差を可能な限り考慮しながら」、今回の改定では「所得接近法を用いる方法を採用する」と。「具体的には、ドライバー等が労働の対価として直接受け取る収入」から所得税等を引いた値により「非業務目的の時間価値を設定する」という結論に至った。これにつきましては、「引き続き研究を進め、その知見が集まった段階で見直すことが必要である」と記述させていただいております。

「車両の時間価値」につきましては、現行のマニュアルではレンタカー価格により算出しているところでありますが、今回の見直しに当たっては、「複数案について、比較検討を行った」結果、それぞれの案について「それぞれ長所・短所はあるものの、海外事例も参考としつつ」「より厳しい計算方法」ということで、「車両償却費により計算するべきとの結論に至った」ということです。

その他の改定の内容としまして、主なものとして、交通事故減少便益の計算に、死亡事故の損失額に精神的損失額を加える計算方式へ変更、あるいは評価期間を従前の40年から50年に見直すということの結論をいただいております。

その他、「統計データについて最新の値に更新する等、所要の改定が必要」ということで、審議をいただいたということでございます。

次、4ページで「事業評価手法の考え方について」です。「国民や地方公共団体から意見を募集したところ」「3便益のみを計上することは過小評価であり、その他の様々な効果を含めた評価を行い、事業の必要性を適切に判断することが重要である」と。また、「道路整備の効果のうち計算に乗らない便益は国民の代表者が政策判断すべきである」などと数多くの御意見をいただいております。

海外の道路事業評価手法についても調査して御報告しているところでございまして、例えば「ドイツやニュージーランドにおいては」「道路の持つ多様な効果のうち、貨幣換算化が可能な効果を便益として計上したうえで、B/Cが1を上回ることを前提とする制度」をとっている。イギリス、フランスについては、貨幣換算化が可能な効果によるB/Cと、貨幣換算化が難しいその他の効果の大きさを定量的・定性的に把握したうえで総合的に評価する制度」をとっているということでございます。

日本の方式と、ドイツ、ニュージーランド方式、イギリス、フランス方式について第3

回目の委員会で委員の皆様からいただいた御意見を5ページ以降にそれぞれ3つの方式ごとに区分して紹介させていただいております。それで、各委員からいただいた御意見をまとめて4ページの下のところ記述させていただいております。

「現行の3便益による費用便益分析では、道路整備による効果のすべてをとらえている訳ではない。したがって、3便益以外の多様な効果を的確に評価することが必要である」。

3便益以外の評価方法については、ドイツ、ニュージーランド方式とイギリス、フランス方式があるということで、5ページ目にいっていただきまして、「前者の手法については、二重計上や計測精度などの課題があり、後者の手法には、誰が意思決定を行うかなど評価のガバナンス等の課題がある」ということをごさいます、「民主的に選ばれた国民の代表者の関わりも」こういう中には必要になってくるのではないかというご指摘がありました。

先ほど上田委員からの御指摘もございましたが、「このため、今後、様々な事業での試行を重ねながら、更に議論していく必要がある」ということで、まとめさせていただいております。

ということで、資料4の説明でございますが、内容の御確認と事業評価手法の考え方のところについてさらに御意見があればよろしく願いいたします。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

それでは、御質問、御意見をお願いいたします。

○竹内委員 先ほど上田委員がおっしゃったことの延長線にある話なのですが、そのとき例として出た環境の話も、実際には計測方法が未熟なところがまだあって、まだ確立されていないところがあります。それに、数字が小さいものですから、分析に入れても大した差がない。時間価値が変われば環境の数値が吹き飛んでしまうような便益だということもありえます。ただ、国民の期待としては、環境に対する配慮がなされているかどうかという点があると思います。その点で、説明責任をつけるという意味でも環境評価は大事なことだと思うので、そういうことも一応は考えましたよということがわかるようになっていなくてはいけないと思うわけですね。

そこで問題なのですが、今御説明いただいた資料4にみられるように、いろんな理由でこのマニュアルに反映されなかったが、この委員会で議論されたことがわかるようなものをつけておく必要があるのではないかと、思います。つまり、マニュアルだけを単独で出してしまうと、数字のひとり歩きのようにマニュアルのひとり歩きが始まってしまつて、

これだけ見てしまうと、人によっては、あれは入っていない、これはどうしたのだ、なぜこうなっているのだ、というものばかりが出てきて、十分に議論が尽くされていないという誤解を受けかねないと思います。委員会でいろんな議論が出たけれども、載らなかったことがいっぱいあるわけですね。ですから、むしろ資料4と合冊でもいい、一緒になるくらいのものを用意しておく、今後の検討の方針もはっきりしますし、あらぬ誤解も避けられると思いますから、できればそのようになる方が良く私は考えております。

以上です。

○金本委員長 議事録が全部公開されておりますし、それ以上何かをやるとすると、整理をして、ある種委員会での合意を得たものといったものにしなければいけなくて、この段階でそれをやるというのは、若干私はとりまとめが難しそうだなというイメージを持っています。いろんな課題が積み残されていて、それはマニュアルに将来入れるというものもありますが、入れないというものも結構あるのだと思います。それについてなぜ入れないかということ別途説明する責任はあるのだらうと思います。そういったことをどういった格好でやってくかということについて、この委員会は続くということもありますので、フォローアップ的にお願いをするという感じでいくのがどうかなと私個人的には思っていますが、いかがでしょうか。

環境については、一応温暖化ガスについては技術指針ができていますので、それを適用するというのは難しくはないのですが、道路をつくるときに温暖化ガスがどれくらい出るかという推計をしないとバランスがとれないという議論があつて、そこをやるとまた手間暇かかって大変だといった事情があるようではあります。

ただ、非常に重要なポイントですので、そういったことを何らかの格好で整理して、国民の皆様にはわかるような格好にしておく必要はあろうかと思えます。

そのほかに何かございますでしょうか。

○森地委員長代理 極めて細かい話で、3ページ目の「その他」の最後の文章、「最新の値に更新する等」というのはこれからそれぞれ出たときに新しくするという意味ですね。

○進藤室長 今日御審議いただいたマニュアルが、人とか車両の時間価値とか死亡の精神的損失とか評価期間以外のところでも最新のデータに置きかえるなどの所用の改定をしている、という意味です。

○森地委員長代理 まだという意味ですか。

○金本委員長 いや、してあるという意味です。マニュアルの数字の中に、例えばさっき

のガソリン代の値上げなどは既に入っている。これはここで議論していただいた手法の問題ではないのですが、統計上のある種自動的な調整だとか、そういう話だと思います。

○森地委員長代理 わかりました。

○金本委員長 そのほか何かございますでしょうか。

○太田委員 最後の「参考」のところで、この委員会で出た意見をまとめていただいております。これは3つに分類されていまして、3便益の話と、3便益以外の話と、総合的な評価との3つにくくられているのですが、最後の総合的な評価についてちょっと意見を述べたいと思います。

この中に例えば6ページ目で「政治的な判断により考慮する考え方があるのではないか」とか、「意思決定者はその判断の根拠を示す必要がある」ということが書いてあります。これは総合的な評価なのかどうかというと、私はちょっと違うと思っていて、これは意思決定責任の問題だと思います。総合的な評価は、客観的に総合的に評価できる範囲の評価手法の話で、事業評価検討委員会の責任範囲は恐らく総合的な評価まで。総合的な評価をした後に意思決定の話があるのだと思いますので、総合的な評価をするような手法を今後も着実に検討していくという話と、総合的な評価されたもの、あるいは費用便益分析でかなり限定された範囲で出されたものを全部含めて最終的に意思決定をするという話とは、別なのではないかと思っています。

そういう意味では、もう1項目立てられて、意思決定の部分でどこまで任せるのか、評価手法でどこまで任せるのかというところの切り分けの議論が恐らく残っているということだと思います。これは、費用便益分析マニュアルをどう使うのか、あるいは総合評価手法を用いてどのように意思決定をするのかというやり方について、ここでの仕事ではないと思いますが、道路行政として考えていかなければいけないのかなと思います。

ちょっと話が戻りますが、先ほど環境のことは中に入れるべきだという話がありましたが、実は環境アセスメントで環境については一応評価はされているわけですが、環境アセスメント自体も一種のカットオフだし、従来やっていた費用便益分析もカットオフのやり方をやっていたのですけれども、カットオフじゃないような使い方をしていかなければいけないという議論が恐らくあり、それが意思決定の話につながっていくと思いますので、この3番目の項目は少し整理されて、できたら私は2つに分けていただいで記載されたほうがいいかなと思います。

○金本委員長 この辺はいかがでしょうか。

多分事務局の意図としては、総合的な評価というのは、意思決定の仕組みと不可分だという判断で、それとうまく切り分けられないということでごっちゃになっているのかなという感じがあります。総合的な評価といっているのは、意思決定のときに3便益だけで済むのかというのが最初の問題意識のようですので、趣味の問題かなという感じがいたしますが……。

いかがでしょうか。

切り分けるときにどれをどちらにというのがなかなか難しそうですが……。

○徳山企画課長 確かに太田先生がおっしゃっており、概念的には評価の問題と意思決定とを切り分けて認識しておいたらいいと思います。

ただ、現実には、現在でもマニュアルに先ほど見ていただきましたように、非常に不十分ながら項目を追加することもできるとは書いてある。あるいは今でもB/C以外の総合評価も行うということになっているわけで、ただ、なかなかそこは意思決定との問題で責任の所在ということの中から使われていないという現実があるということだろうと思います。

おっしゃったような頭の整理はきちっとこれからはしながらこのマニュアルを運用させていたきたいと思います。

○金本委員長 そのほかございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、これについて今太田先生から御意見がございましたが、少し調整できるかどうかというのを検討させていただきますが、時間もないことですので、それについては私に御一任いただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、そういったことで最終的にとりまとめさせていただきたいと思います。

あとは道路局側のほうから何かあればお願いいたします。

3. 閉 会

○進藤室長 本日はどうもありがとうございました。

最後に、道路局長から一言御挨拶させていただきます。

○金井道路局長 道路局長でございます。

本日は、早朝から大変ありがとうございました。

非常に幅広い御議論をいただき、その中で1つの方向性をお示しいただいたものと考えておりました。今後長く使える基本的なスキームを御提示いただいたと思っております。今後見直しを非常に頻繁にやる必要があるのは当然であります。このスキームをもとに今後厳密な、世の中に理解される事業評価ということで取り組んでまいりたいと考えております。

ここから先は、明日の基本政策部会その他での議論を踏まえて、行政的な運用方針はまた最終的に決定させていただければと思っておりますが、基本的に年度末までに基本的な事業についてはこの新しいマニュアル、もしくは新しい方針に基づいて事業の見直しをさせていただいて、世の中に事業の必要性、あり方を問い直していく必要があると考えておりますので、またいろいろ御指導のほどお願い申し上げたいというのが1点でございます。

2点目は、今かなり先生方から御議論いただいた項目であります。私のところへ知事さん方が多分10人以上お見えになったと思いますけれども、例えば命の道とか、広域確保とか、きちっと評価してほしいという話や、環境の話も随分たくさん知事さん方から直接承りました。これは必ずしも便益だけの話ではないのですが、この間の東海北陸道開通による広域的な効果みたいなものもかなり有名になっており、地元ではかなり肌身でそういういわゆる広い効果というものを感じておられると認識しております。私どもも行政的にもそういった効果をどうやって意思決定に反映するかというのは極めて重要な問題であると思っております。知事さん方の中には自分の県でマニュアルを作ったからといってお持ちになった方もおられて、大変おもしろい数字も入っております。参考にさせていただきたいと思っておりますが、そんなことも含めて、例えば命の道であるとか、観光であるとか、提案は行政的にはぜひ前向きに取り組ませていただいて、その評価やあり方について、いろいろまた先生方の御意見もぜひ伺わせていただいて、できるだけ地域の実感に合った評価ということも重要ではないかと考えておりますので、また引き続き御指導を賜るとともに、ぜひそういったものもなるべく早く定量的に取り込めるような努力をしなければいけないかなと思っております。

また、さっき御提案いただきましたとおり、いただいた情報であるとか、いろいろ地域でこんな努力もされているということはぜひ情報を共有できるように、そういったやり方もぜひ考えさせていただければと考えておりますので、まだこれからやらなければいけないことがたくさん残ってしまったなと思っておりますが、ぜひ今後とも御指導のほどよろ

しくお願いいたしまして、とりあえず今回のとりまとめに対してお礼を申し上げて挨拶にかえさせていただきます。

大変ありがとうございました。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

それでは、一応これで中間的なとりまとめということですが、今後ともよろしくお願いいたします。

というところで、事務局のほうからお願いいたします。

○進藤室長 本日は、御多忙のところまことにありがとうございました。

資料、議事録、議事要旨については従前の扱いにさせていただきたいと思います。

なお、本日御意見をいただきまして、修正するかどうかは委員長と御相談したいと思っております。その結果については議事要旨で公表したいと考えております。よろしくお願ひします。

以上をもちまして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。