

社会資本整備審議会 道路分科会 第26回基本政策部会

平成20年11月26日(水)

【総務課長】 皆様、本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。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26回基本政策部会を開催させていただきます。

本日の会議でございますけれども、委員、委員、委員、委員、委員からはご欠席ということでご連絡いただいております。なお、委員、委員よりは若干遅れて参加される旨ご連絡いただいております。遅れて参加していただく委員の方を含めると、総委員10名中5名の方のご出席ということでございますので、定足数を満たしているということで、会議を進めさせていただきたいと存じます。

それでは、以下の進行につきましては、部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【部会長】 おはようございます。お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

本日の議題は4つでございます。1番目が「将来交通需要推計」、2番目が「道路事業の評価手法の見直し」、3番目が「新たな中期計画の作成に向けて」、4番目が「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方」の4点でございます。この4つのテーマについて国土交通省からご説明いただき、審議していきたいと思っております。

まず、将来需要推計については、別途委員会において検討されていた考え方に基づいて、国土交通省が算出した将来の全国交通量についてご説明いただく予定でございます。それから、道路事業の評価手法についても、別途委員会において検討されていた評価手法の考え方、新たな費用便益分析マニュアルについてご説明いただく予定でございます。中期計画については、現在道路局で検討が進められている中期計画の現在の進捗状況のご報告でございます。いずれのテーマも、今後の道路行政の進め方に大きくかかわる問題であるので、委員の皆様には幅広い観点から活発にご審議いただきたいと思います。

それではまず、最初の「将来交通需要推計」について事務局より資料の説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】

それでは、資料1、別添、1、2、3、4、参考1、2、資料1-2でご説明させていただきたいと思います。資料1-1以下、参考2までの資料は、先ほど部会長からご紹介がございましたように、別途メンバーに集まってご議論いただきました内容全体の取りまとめを行ったものということでございまして、その中で資料1-1をおめくりいただきたいと思います。

委員名簿をつけさせていただいておりますが、石田先生を委員長といたしまして、委員7名、さらには委員ということでこれからの社会・経済等の動きを主に専門に研究されておられる先生方にも参加していただき、合計12名の先生方にお集まりいただきまして、検討委員会を開催してきていただいたものということでございます。

後ほど資料のご説明の中でも触れさせていただきますが、この委員会と私どものほう、役所側の役割分担がございます。石田先生を委員長としますこの委員会の中では、将来交通需要推計を計算するためのモデル構築、利用するデータの指定、有効性の検証、全体のモデル構築に当たってのパブリックコメントの実施というところまでをお願いし、最終的にこの委員会で構築していただきましたモデルをベースにデータ入力して、推計値を算定するという作業を私ども役所側として国交省が分担しております。ですので、最初の6分冊の委員会の報告書は、モデル構築、あるいはどういうデータを使うべきなのかといったところまでの言及がされている資料とご理解いただきたいと思っております。

さらに、資料1-1の2ページ目をお開きいただきたいと思います。この報告書の中でのもともとの前提条件を委員会としておまとめいただいております。1.2に記載されております2行目から4行目に至るところでございますが、「モデルは、当然のことながら、当該機関の社会・経済動向を反映したものとなる。今回の検討では、5年毎に行っている道路交通センサスの結果などをベースに過去25年間の動向を用いて、2020年および2030年の推計を行うものとした」ということが報告書の前提でございます。

あと、加えて、5行目以降でございますが、2031年以降の推計を行う場合には、GDPといった計数が2030年までの試算しかございませんので、それ以降については提示されていないということで、さらにその2行下、「したがって」ということで、その結果として推計される交通需要推計値については別途の参考値として扱うことが妥当でないかと。2030年以降の推計を行う場合には、あくまでも参考という形で、このモデルの構築とは一線を画す形での扱いをされるべきではないかということをおっしゃっております。

あと、加えて、その下の「20～30年」と書かれたパラグラフの3行目以降、「数学

的需要推計モデルの前提とされている『過去の延長線上に将来像を描くこと』が常に適切であるとは限らない。自ずとその推計には限界があるとの認識に立つことが重要である」というのが委員会としての見解でございます。

さらにその下、「このような考えから」ということで、2行目でございます。すなわち、今回の推計値はBAUケース、今の状況が続くとした場合における1つのベースラインという認識でモデルをつくっていただいたということでございます。

2ページ目の下から6行目、「また」以降でございますけれども、考え方を1つに絞ることが困難な場合には、モデルの考え方や将来像を複数示すということがこの中でもうたわれております。

あと、加えて、使っていくデータでございますが、下から3行、「『人』や『物』の動きが人口やGDPに大きく影響されることは、これまでの研究において判っており、この人口やGDPの将来値は、極めて重要である。したがって、政府機関による最新の推計値を使うことが妥当であり」ということで、以降国立社会保障・人口問題研究所、あるいは内閣府、経済財政諮問会議の推計値をデータとして使用するというのをうたっていただいております。

あと、加えて、3ページ目の「1.3 近年の燃料価格高騰による交通への影響について」ということでございます。2行目以降、交通需要推計とは別にモデル化をこの委員会等で行っていただいております。その結果、3行目以降、下でございますが、燃料価格が10%上昇すると、全国交通量は乗用車で短期的には1.6%、長期的には3.2%、貨物車で短期的には0.86、長期的には0.92という数字で減少することがモデルで解析されたということで、今回その結果を価格弾力性という形で表現して、これを反映するというところでございます。

それ以降、「ただし」と書いてございます。諸外国の研究を踏まえると、2行目でございますが、「10年以上先では社会・経済動向の影響が卓越し、ほとんどその影響を加味する必要はない」という結論をいただいております。10年もたてばいろいろな技術革新が進む、あるいはそれとは別の経済・社会動向の影響の寄与度のほうが卓越してしまうということが全体としてよく見られることでありますので、10年以上影響が続くのをこの段階で長期的な予測の中に加味するのは適切ではないということ、委員会としておまとめいただいております。

あと、加えて、4ページ目でございます。「1.5 モニタリングについて」でござい

ます。当然今後もいろいろな社会・経済動向が大幅に揺れ動くことが想定されます。その中で、先生方から言っていたいておりますのは2行目以降、今後の社会・経済情勢の変化によっては云々と書いてあります。4行目、「その変化について把握し、柔軟かつ迅速に需要推計に反映するモニタリングの考え方が重要である」ということで、いろいろなデータを継続してとりながら、場合によってはそれをもう一度推計し直すことも含めて検討するべきではないかというご意見をいただいている状況でございます。

資料1-1のこれ以降はモデルの内容でございます。それを全体の推計値と合わせまして資料にまとめたものが資料1-2でございますので、これに基づいて結果に至るまでご紹介させていただきたいと思っております。A4横の資料を、今の報告書一式の一番後ろのほうにつけさせていただいております。

1ページ目をお開きいただければと思っております。「交通需要推計の流れとその利用」ということでペーパーをまとめさせていただいております。簡単に交通需要推計が一体どういう流れで、さらにどう使われるのかをまとめたものでございます。先ほどの報告書の中からの抜粋ではございますが、人、あるいは物の移動が乗用車、貨物車の交通量に反映される。その際に、人の移動に関しては人口、物の移動はGDPの動きがベースになって推計がなされるということが過去の知見等でわかっている。

その全体を束ねて全国交通量の推計を行い、さらに加えて、各個別の路線の交通量の推計に至るということで、それを実際には、右側にご覧いただけますように、B/Cなど個別事業評価の基礎データ、高規格幹線道路の再点検、有料道路の償還計画、個別の路線の環境アセスメント、さらには個別路線の道路計画、例えば必要な車線数に応用、活用されていくということになります。

2ページ目をお開きいただきたいと思っております。今までの交通需要推計並びにその結果、実績値を1つのグラフにまとめたものでございます。第1次石油危機、あるいは第2次石油危機を経た際の予測、例えば1973年、第7次の道路整備5カ年計画の際に作成された将来交通需要推計が緑の点々であります。石油危機を2回経る中で、実際には少し上回った推計をし、実績はそれを下回ったということになります。

一方、バブル期を経た推計はさまざまございます。第8次、第9次、あるいは第10次と書かれている推計のデータでございますが、バブル期を挟んで推計したのに関しては、実際の交通量をかなり下回る形で予測し、その実績は予測をかなり上回る形で推移したという経緯がございます。

現時点、2000年から2005年あたりの実績の交通量は、実際の燃料価格の高騰等によりまして少し下向きの数字が出ております。特に、この3年、4年の間ガソリン価格が1リットル100円ぐらいから150円ぐらいに値上がりしました。さらに今年には180円台の高値をつけて、現在百二、三十円まで落ち着いてきたという乱高下を繰り返している中での交通需要の実績でございます。この実績をどういう形で見ていくのかというのが、今回の推計の1つのポイントだろうと思います。

3ページ目をお開きいただきたいと思います。先ほどの報告書の中の抜粋を整理させていただいているものでございまして、人の移動の実際の実績のフローを整理したものでございます。将来人口をベースにさまざまなデータを用いまして、最終的には乗用車の走行台キロを計測するということ。

次のページをお開きいただきたいと思います。これは、その推計に際し使いました将来の人口でございます。国立社会保障・人口問題研究所で使われております2050年までのデータで、人口は全体としてかなり落ち込んでいくということが今言われております。さらに高齢化が非常にふえていく、現況値と比べて2050年ベースで1.96という数字になっているということでございます。

全体として、この数字自身はさまざまなケースデータで整理されておりますけれども、実際に政府機関としてさまざまな分野で使用しているデータは、出生中位、死亡中位というデータでございます。さらに加えて、現在の年金制度等もこのデータをベースにいろいろ構築されているということでございます。

5ページ目をお開きいただきたいと思います。この人口をベースに、実体としてじゃあどのぐらいの免許保有者が将来いるのだろうかというのを予測したものでございます。実際に人口と免許保有者数は、基本的にはパラレルになるわけではございません。

具体的には5ページの右下、女性の免許保有率の推移を見ていただければと思いますが、緑の点々で追ってあるところは、ちょうど25年前、1980年当時の女性の免許保有率。例えば20代半ば以降の方々の免許保有率は45%程度だったわけですが、10年年をとって30代半ばになられた段階では、約8割弱の免許保有率になっております。同じ世代の方々が年をとるに従って、免許保有率は高くなってまいりまして、最終的に65歳ぐらいになられる25年後には、おおむね90%ぐらいの免許保有率が維持されるであろうということでございます。

また、黄色の点々で引かれているところでございますけれども、例えば55歳から59

歳の年齢の方々は、現在六十数%の免許保有率であります。高齢化になるに従いまして免許を手放すということで、黄色の点々のようになっていって、最終的に70代のころには、免許保有率は三十数%という数字になるであろうという推計をさせていただいております。その結果、2005年から2030年ベースでの免許保有者の状況は、男性は若干減りますけれども女性はまだ2割以上ふえるという推計が実際になされております。

免許を実際にお持ちの方がふえると、車がふえてくるということになりますけれども、その際に6ページ目の、一般的には5歳ごとの集団が5年ごとにどういう形で変化していくのか推計するコーホート法という方法を使いまして、例えば一番極端な例で言えば、現在80歳から84歳の方は免許保有率38.2%でございますが、変化率は70.5%という数字をはじき出しておりまして、この分は減るであろうということで、最終的には男性の現在80歳から84歳の方が、5年後には27%の免許保有率になるということとを計測しております。加えて、90歳以上の方はすべて免許を手放すことを前提に、0%という形ではじいた上での計測を今回させていただいているというところでございます。

7ページ目でございます。特に高齢者の方は、最近の動向として活動が非常に活発であるということで、三大都市圏、あるいは地方都市圏におきまして濃いブルーの棒グラフを見ていただきますと、近年とみに自動車による移動の機会がふえているということ。

さらに、乗用車系の予測をしていく上での一つの留意事項として、7ページの右のグラフを見ていただきますと、上の赤い線、軽乗用車を除く乗用車が頭打ちになっております。一方で、下の青い線、軽乗用車の保有台数が非常に伸びております。全体としては微増という状態にはなっておりますが、軽乗用車の動向とそれ以外の乗用車の動向がかなり異なってきております。

実際に軽乗用車の主な運転手は、7ページの一番右下のグラフを見ていただきますと、女性の既婚者の方々が非常に多うございます。この方々が買い物、あるいはみずからの出勤に軽乗用車を使われることが大きな影響としてあるのではないかとということで、特に今回は軽乗用車とそれ以外の車を分けて推計しております。

8ページ目以降はほぼ同様でございますが、物の移動ということで、将来のGDPからそれぞれの物がどれぐらいのトン数運ばれ、それをどのぐらいの車の台数で受け持って、最終的にはどのぐらいの走行台キロになるのかというのを計測したものでございます。

9ページ目が、その際に使用させていただいたGDPの動き。右下にございます「日本21世紀ビジョン」で示された将来のGDP成長率は、以下のとおりという形になって

おります。

物の移動につきまして、推計上少し反映を加味しなければならない事項ということで、左側でございますけれども、特にGDPとともに輸入額はふえている。ただ、貨物輸送量は減少傾向にあるというところを配慮する必要があると議論されております。また、加えて右側でございますが、特に昨今では物流拠点の集約化、あるいは生産拠点が全国に展開しているということで、長距離の貨物輸送のシェアが非常にふえているというところがございます。

そういったものを受けて、トレンドモデルという形でモデルを構築していただいた結果が11ページでございます。「交通需要推計の結果」ということでございます。その結果、基本ケースというのをベースに、2030年に乗用車で2005年度との対比で0.97、マイナス3%、貨物車でマイナス2%で、全体として微減という数字を今回は引き出させていただいております。

表の下に「高位ケース 注1）」と書いてありますが、今回いろいろモデルをご議論いただく中で、先ほどの免許保有率を、例えば90歳以上の高齢者についても実際に免許を保有し、運転されておられるという実態を踏まえて試算すると、少し上向きの数字になります。あるいは貨物車につきまして、平均輸送距離100キロ以上、長距離の輸送距離を分担しているトンキロ部分の伸びが非常に著しゅうございますので、それをそのまま伸ばすと、交通量がさらに上向きにふえると予測されることになると、それを高位ケース、比較ケースとして計算させていただいております。この結果、貨物車は対2005年で1.0、合計でマイナス1%程度の0.99という数字になっております。

このうち、国土交通省としては、B/Cの算出等に用いますので、安全側の低位の値を基本ケースという形で使用させていただきたいということで、今回整理させていただいております。

全体としての結果でございますが、上の四角の枠で囲ってあります丸の3つ目、「全国交通量は2.6%減少」、ほぼ横ばいでそのあと全体としてはやや減少という形になります。また、先ほどの報告書にもございましたように、直近のガソリン価格高騰をこの中にも反映させて、実際には2020年の推計値を2.8%減という形で補正させていただいております。

その結果を、12ページに参考という形でグラフを載せさせていただいております。それぞれのデータを既加工したものという形でグラフを書かせていただきました。全車を

見ていただきますと、直近の原油価格、あるいは景気動向を踏まえまして、やや下がりぎみというところから今横ばいになりつつあるところではありますが、今後ともほぼ横ばいあるいは微減という形で、2030年まで数字が続くであろうということで計測させていただきます。

11ページにお戻りいただきまして、先ほどの報告書に従いまして、2030年値をそのまま延長させて2050年の値を計測した結果を、最下段の参考に数字として掲載させていただきます。

13ページ以降が参考値で、国際比較をいろいろ掲載させていただいております。それぞれ人口が将来どのくらい伸びるのか、あるいは先進国でGDPがどのくらい伸びるのかというところを計測させていただいておりますが、15ページの今回出させていただいた推計値を各国が出している推計値と比較したグラフの中で見比べていただければ、1人当たりの乗用車人キロは、ほかの先進国の一番下の数値をたたき出しているイギリスと横並びぐらい、16ページの貨物に関しては、先進国の中で一番下の数字に2030年の段階でなっているというところを見ていただければ、かなり安全側の数字という形で計測されているものと思われるところでございます。

以上、交通需要推計についてのご報告を終わります。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続き「道路事業の評価手法の見直し」についてご説明いただいて、その後一括してご意見やご質問をいただきたいと思っております。それでは、「道路事業の評価手法の見直し」についてお願いいたします。

【道路事業分析評価室長】 道路事業分析評価室の進藤でございます。「道路事業の評価手法の見直し」についてご説明します。道路事業の評価手法につきましては、別途「道路事業の評価手法に関する検討委員会」で検討していただきまして、昨日資料2-1ということで取りまとめていただいたところでございます。

資料2-1を1ページめくっていただきまして、委員の皆様の名簿を載せさせていただきます。次に、目次ということで、「便益・費用の計算方法の見直しについて」と、「事業評価手法の考え方について」を主にご審議いただきまして、別添資料といたしまして、本日資料2-1別添ということでつけさせてもらっておりますけれども、「費用便益分析マニュアル(案)」を取りまとめていただいたところでございます。

それでは、説明につきましては、資料2-2の説明資料で説明させていただきたいと思

います。1枚めくっていただきまして、1ページが「事業評価手法の見直しに関する検討の概要」ということでございます。費用便益分析マニュアルにつきましては、平成15年8月に策定しておりまして一定期間が経過したということと、B/Cを含みます事業評価手法について国会ですとか地方のほうからさまざまなご意見をいただいていたということで、今回改定したということです。

いただいていたご意見は、まず1つとして、現行の3便益の計算方法が過大ではないかというご指摘、特に非業務目的の人の時間価値を賃金より算出しているとか、車両の時間価値をレンタカー価格から算出しているという点について過大ではないかというご指摘をいただいております。

もう一つは、事業評価手法の考え方は現行でよいのかということでございます。現行便益につきましては3便益で計測しておりますけれども、計算に含まれない部分の効果が大きいということですか、そういう計算に乗らない部分については国民の代表者が政策判断すべきというご意見をいただいていたところでございます。

これを踏まえまして、検討委員会ではこの2点について集中的に議論をいただきまして、1点目として費用便益分析における便益・費用の計算方法ということで、先ほどご説明いたしましたように費用便益分析マニュアル(案)を取りまとめていただきました。2つ目の事業評価手法の考え方については、委員の皆様からご意見をいただいて、それを取りまとめていただいているということでございます。

それでは、1ページめくっていただきまして、最初に「便益・費用の計算方法の見直しについて」ということで見直し内容をご説明いたします。走行時間短縮便益を算出する場合に、時間価値原単位というものを定めておりますけれども、その中で1点目といたしまして、業務目的の人の時間価値についてでございます。

従来は、業務目的の人の時間価値は会社側が支払う金額ということで、賃金に福利厚生費等を足して算出していた。その賃金の値については、5人以上の事業所の常用労働者の統計調査をもとに設定していたということで、左側に模式図がございますけれども、全労働者約6,400万人のうち常用労働者約4,450万人、現行設定対象と書いておりますけれども、これによって計算していたということでございます。

平成17年には、新たに臨時労働者の賃金の調査が行われるようになったということでございます。左の模式図でいきますと臨時労働者約60万人ということで、17日以下の勤務の労働者の統計が追加された。さらに、常用労働者が4人以下の事業所の常用労働

者が240万人いるということで、これらの労働者の賃金のデータも業務目的の人の時間価値に加えるべきであるにご審議いただきまして、左側の模式図の黄色の部分について今回業務目的の人の時間価値の算出対象として加えるという整理をしていただいたところでございます。

なお、白で会社役員から下の家族従業者までございますけれども、これらにつきましては平均賃金が統計調査から特定できないということで、対象から外しております。

そうすることで、計算しますと、見直しの概要のところを書いてありますように、平成15年度のマニュアルでは1人1分間当たりの単価が46.7円だったのが、今回対象を広げて見直した結果、43.95円になるという改定をすべきだという結論をいただいております。

1枚めくっていただきまして、次に非業務目的の人の時間価値でございまして、先ほどの業務目的が働いている時間帯の時間価値でございましたけれども、こちらのほうは、例えば通勤、買い物、レジャーのときの人の時間価値ということでございます。こちらにつきましては、現行のマニュアルでは、道路整備による短縮時間をドライバー等が仕事など他の行動に充てた場合の収益分として、労働者の賃金をもとに算出しておりました。国内他事業とか海外の事例を見ますと、賃金をもとに算出している事例と実際の行動実態のデータをもとに算出している事例の両方がございます。

それで、委員会の中でさまざまご議論をいただいたところでございます。ご議論の内容を中段に書かせてもらっておりますけれども、現行の値は海外と比べて高いのではないかというご意見、一方では、日本は欧米に比べて労働時間が長いので、余暇の時間価値が高いとも考えられるというご意見、日本では、人々の実際の行動実態のデータをもとに時間価値を算出する研究の蓄積が少なく、当委員会でもいろいろ試算したところがございますけれども、なかなか適用には至らなく、適用は慎重にすべきだというご意見、一方、そういうことから、従来どおりに所得接近法で出すことにした場合には、ドライバーが実際に受け取らない税金を除くべきではないかというご意見をいただいております。さまざまご意見があったわけですが、最終的には従来のおり所得接近法で出すのが妥当だろうという結論をいただいております。その場合でも、所得税等の税金を控除して設定すべきということでご審議いただきました。

それに基づきまして計算しますと、現在のマニュアルの平成15年度価格が38.11円であったものが、平成20年度価格で28.87円になるということでございます。な

お、行動実態に基づくデータに基づいて設定すべきだということもありますので、引き続き研究を進めて、その知見が集まった段階で見直すことが必要であるというご意見をあわせていただいているところでございます。

引き続きまして、4ページで車両の時間価値についてご説明します。車両の時間価値とは、道路整備によって到着時間が早くなった、短縮されたときに、車両を他の用途に活用した場合に得られる最大の収益を計測するという事で、従来は実務上計測が簡単なレンタカー価格により算出していたところでございます。これについては、海外と比べて高いのではないかと、レンタカー価格の適用は過大ではないかというご指摘をいただいていたところでございます。

それで、車両の時間価値の出し方についてはいろいろな案が考えられまして、委員会でも4案ぐらいご提示してご議論いただいたところでございます。最終的には現行のレンタカー価格か車両償却費で出す考え方ということで、この2つで比較検討していただいたということでございます。

レンタカー価格で設定する場合には、計測が容易で透明性が高いということがある一方、レンタカー価格に含まれている費用の特定が難しいというデメリットもある。一方、車両償却費で出す出し方については、海外で採用している国が多いものの、計算上データがないため設定できない車種、バスがあるということでございました。

従来、車両償却費につきましては、走行経費減少便益で一括して計上しておりましたけれども、今回車両の時間価値で車両償却費を見る場合には、距離に依存する車両の償却費と時間に依存する車両の償却費ということで概念上区分いたしまして、時間に依存する車両の償却費で車両の時間価値を算出する。この場合は、業務目的に限って車両の時間価値を設定するということになります。

ということで、この議案についてもいろいろご議論いただきまして、それぞれの案については長所、短所があるが、海外の事例も参考にして、より厳しい設定方法として車両償却費による算出が妥当ではないかというご結論をいただいております。これに基づきまして計算いたしますと、平成15年のマニュアルでは1台1分当たり12.51円だったものが、業務に限りますけれども、平成20年度のマニュアルでは3.16円になります。

5ページに移りまして、その他の見直しです。大きく2つあります。1つは、交通事故の死亡事故の損失額に精神的損失額を加えるということでございまして、死亡時の精神的損失額については内閣府で研究が進められておりまして、国土交通省としても全体の技術

指針でその値を採用することになっておりますので、道路においてもその値を使うということで、死亡事故の損失額に精神的損失額を追加して、今回改定を行ったということでございます。

もう一つは、評価対象期間の見直しということでございまして、現在の道路のマニュアルは対象期間を40年にしておりますけれども、道路施設の実際の耐用年数、例えば50年以上経過した橋梁数が相当あるとか、減価償却資産の耐用年数が鋼橋で45年、RC橋で60年等であるということ、国内の他事業についてもこのような考え方に基づいて50年に設定しているということでございまして、道路についても考え方の整合をとって50年にすべきであるというご意見をいただいているところでございます。

そのほか、平成15年度時点から20年度時点への価格の変更等詳細な見直しも行ったということでございます。下に、「時間価値原単位の見直し結果」ということで改定前と改定後を示しております。乗用車で1台1分当たり62.86円だったものが、40.10円になるということでございます。車種によって値の減り方が変わっておりますけれども、これは乗っている人の非業務の人の割合が違うですとか、そもそも車両の機会費用の全体に占める割合が違うということで、車種によってばらつきがありますが、ご説明した考え方に基づいて計算するとこのとおりになるということでございます。

以上がマニュアルの変更でございまして、案をいただいたということでございます。

2点目は、「事業評価手法の考え方について」ということでご意見をいただいております。6月から当委員会で道路事業の評価手法の見直しの検討を始めたわけでございますけれども、その直後から、地方公共団体等からB/Cによる評価に関していろいろなご意見をいただいております、そのご意見を整理しております。

地方公共団体からのご意見としては、人が暮らすための平等な権利の保障や、経済活動の基本的なチャンスの保障、安心・安全といった観点が評価されていないですとか、日本の便益算出方法は世界に類を見ない過小評価であるということ、既存の費用対効果の算定には含まれない部分での効果が大きいと推測され、これらを含めた評価を行い、道路の必要性をより適切に判断することが重要であるというご意見等いただいているということでございます。

その他でもご意見をいただいております、例えば社整審の基本政策部会等のご意見ということでまとめさせてもらっております。道路ネットワークについて、防衛や危機管理や安全という観点は、B/Cに乗らない、むしろ国としての本質的な機能であり、国家

としてどこまで投資を行っていくのかという視点で議論すべきであるというご意見ですとか、道路事業の評価について、計算に乗らないようなところは国民の代表者が政策判断を行うべきであるというご意見をいただいているということでございます。

こういうご意見をいただいて、海外の事業評価の手法について委員会に調査の結果をお示ししております。7ページでございます、これは、海外における事業評価手法を金銭換算している項目と採択基準という観点からまとめたものでございます。日本は3便益でB/Cが1を超えることを前提にしているという評価制度でございます。ドイツ、ニュージーランドにつきましては、同じくB/Cが1を超えるということが前提ではございますが、かなり多様な効果を金銭換算化して便益に加えているという事例でございますし、イギリス、フランスについては、B/Cが1を超えなくても、そのほかの項目を総合的に判断して事業採択ができる制度をとっているということでございます。

日本の手法とドイツ、ニュージーランドの手法とイギリス、フランスの手法がございまして、その考え方を整理したものが8ページでございます。手法1ということで、日本方式でございますけれども、3便益による費用便益分析を行って、B/Cが1を超えることを前提にするという制度は、道路の持つ効果の一部しか評価していない反面、3便益についての計算精度が高いという特徴があり、手法2の多項目便益による費用便益分析については、地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映できる反面、便益の計測精度に課題があるのではないかということでございます。

手法3につきましても、地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映できる反面、だれがどのように判断するのかという点が課題ではないかと整理しておりまして、以上の資料をもとにして委員会でご意見をいただいた結果が9ページ、10ページでございます。

最初に、日本方式の現行の3便益で費用便益分析を行うことについてのご意見でございますけれども、道路の評価手法は相当厳しくて、ストイックな評価手法ではないかというご意見、道路事業が現行の手法を選んだのは、数多くの事業実施の要望の中で相対的によい道路を整備したいという考え方があったからだというご指摘がありました。

2番目の3便益以外の多様な効果の貨幣換算化については、いろいろな効果を貨幣換算化すると恣意性や二重計上のおそれがあるということで、その対策として、1つの値ではなくて一定の範囲を持たせるやり方、当面参考値として扱いつつ、精度を高めていくための試行を重ねるやり方があるのではないかというご意見をいただいております。

一方、定量的・定性的な効果を含めた総合評価に関してもいろいろご意見をいただいております。例えば防災上の道路や空間設計上の道路のようにその機能が単一的ではない道路については、総合評価により扱うことを検討すべきではないかといったご意見、意思決定者がトータルで判断できる人になっていない場合、どのような仕組みにするかというところが難しいというご意見、総合的な評価を行う場合、その正当性を担保する努力を行うべきであり、評価のガバナンスのルールを検討していく必要があるというご意見、マニュアルにはB / Cにかかる共通事項のみを記載して、地域や事業における独自の効果については、プラスアルファで政治的な判断により考慮する考え方があるなどのご意見をいただいたところでございます。

次に、全体の当委員会のまとめと今後の課題ということでございますけれども、1点目の費用便益分析における便益・費用の計算方法については、「費用便益分析マニュアル（案）」を取りまとめていただいたということでございます。あわせて、計算方法については研究途上の分野であって、諸外国においても継続的に見直しを行っているところから、引き続きさらなる改善に努めることが必要であるというご意見をいただいております。

また、事業評価手法の考え方についてのご意見をまとめております。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わけではない。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便益以外の多様な効果にかかる評価手法については、先ほどご説明したとおり貨幣換算化してB / Cに入れ込む方式と、それとは切り離して定量的・定性的に効果を把握して、B / Cとあわせて総合的に評価する手法が考えられるということで、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、後者の手法についてはだれが意思決定を行うかなど評価のガバナンスなどの課題があるということで、民主的に選ばれた国民の代表者のかかわりも必要であると取りまとめをしていただいております。

ということで、今後3便益以外の多様な効果を的確に評価するために、さまざまな事業での試行を重ねながら、さらに議論していく必要があると取りまとめをいただいているところでございます。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま事務局から続けて説明のありました将来交通需要推計、それから道路事業の評価手法の見直しについて、ご質問、ご意見をお願いいたします。どうぞ。

【 委員 】 最初に2点需要推計についての質問がありまして、資料1 - 2の9ページで、2012年までは2%ということですよ。1%台半ばと書いてありますが、そこは間違いではないですね。

それで、経済財政諮問会議はこういう数字を使っているわけで、それをもとにしておられるわけですが、おそらく経済財政諮問会議は、もう少し明るい将来を見せなきゃいけないから若干高目を使っている感じがするんですが、これは大丈夫でしょうかというのがそれに関連した質問。

それからもう一つ、19ページで諸外国と比較した場合、GDPは各国とも伸びていくのに、日本だけが貨物の台キ口が減っていく。この一番の大きな理由は何か教えていただきたいというのが2つ目の質問です。

それから3つ目は、道路事業の評価手法の見直しの話なんですけれども、ここは意見ということで。私は関東整備局の事業評価の委員をさせていただいていますが、そこで必ず3便益以外の費用便益についても、参考の資料として特に河川とか水質を改善するとか、要するに道路以外のところの手法を出していただいて、それを見ながら判断するというのをやっております。私はそれでいいのではないかと考えております。

1つ多くの方が誤解していることがあって、便益をたくさんカウントするとそのプロジェクトは通りやすいんでしょうかというのは私が一番疑問に思っているところで、要するに、便益をたくさんカウントすればそれだけでももちろん別途費用のほうもありますから、費用もカウントしなきゃいけないので、逆転してしまう場合もあり得るという話が1つと、費用のほうは考えないで便益だけで考えたときにも、例えば人の命が大事だから安全のための道路が大切であるという意見を和歌山県の知事さんが言っておられるんですが、それをきちんとカウントしたら、どう考えたって首都圏の道路整備を先にやらなきゃいけないということになるはずですよ。絶対に人口の多いところのほうが安全の便益は大きいはずですよ。それ以外の外部効果の便益も、人口の多いところのほうが大きいはずですよ。そっちの道路を優先して整備すべきだという話がより大きくなる。私はそれで結構だと思うんですけど、そういうことでいいと皆さんはお考えになっているんでしょうかというのが、疑問としてあるということを感じて申し上げます。

最初の2つの点についてだけ質問に答えていただければと思います。

【部会長】 お願いします。

【道路経済調査室長】 1点目でございます。9ページでお示した数字でございます

が、言葉足らずで申しわけございません。9ページで出典のところがございます「日本経済の進路と戦略」というのが、平成20年1月に出版されております。それは、下表に書かれている数字とは違いまして、実際には別添1の資料の5ページに書かせていただいております。

「将来のGDP」の中で、先ほどのページでははしょらせていただいて、21世紀ビジョンのみを掲載させていただいておったんですが、実際には「日本経済の進路と戦略」ということで、毎年のGDPの伸びを平成20年1月に5年間分提示されているものが最新値としてございます。成長シナリオの2007年1.3%、2008年2%、2009年2.3%、2010年2.5%、2011年2.6%という数字が最新値ということでございましたので、それを使わせていただいたということでございます。

実際のGDPの予測等は、現下の世界の経済情勢の中で当然変更はあろうかと思えます。それが将来無視し得ない状態、あるいは交通需要推計上無視し得ない数字になってくるような状況であれば、先ほどのモニタリングをしながら、場合によっては将来的に試算し直す、あるいは検討していくことが必要ではないかと考えているところでございます。

あと、加えて、資料1-2の19ページ、貨物における諸外国との伸びの比較、GDPがヨーロッパ各国とほぼ背を並べる形で伸びているにもかかわらず、なぜ貨物車が伸びないのかということでございますが、これは近年の高付加価値化の影響を反映したものでございまして、要は価値の高いものを実際に輸送している。全体のGDPがふえているわりには、実際に運ばれている量は少な目になっている。

実際には10ページの左下のグラフを見ていただければと思いますが、「生産輸入額当り全機関輸送トン数の推移」ということでございますが、最近の事例では全体として右肩下がりという状態になっている。要は、経済的に伸びがあっても、実際にそれが輸送量のトン数という形で反映される際には、右肩下がりの数字になって出てくる。このトレンドをベースに予測していることから、ヨーロッパとはちょっと違う数字、トレンドになってしまうということでございます。

以上でございます。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 まず、成長率の話についてはよくわかりました。それで、成長シナリオのほうを使っているということですね。

【道路経済調査室長】 はい。

【 委員】 　だから、若干楽観的な数字がもとになっているのかなと考えてよろしいですか。

【部会長】 　直近だけ。

【 委員】 　直近だけというのは、2012年まではということですね。

【道路経済調査室長】 　はい。

【 委員】 　わかりました。

それから、2つ目でもう一つ教えてください。今時間がなければ後で教えていただいても結構ですが、ということは、ヨーロッパの国々では高付加価値化はあまり進んでいないという意味なのか、そうではなくて、外国の数値はその部分を取り込んでいないと考えてよろしいんですかね。

【道路経済調査室長】 　海外のモデルをもう少し計測する、あるいは調査するということがあると思いますが、今のご指摘の意味で言えば後者のほうだと思っていただければと思います。ヨーロッパのモデルも今後とも継続して勉強はしていきたいと思っております。

【 委員】 　ありがとうございます。

【部会長】 　一般的には、経済はグローバル化して、ポーランドとか東が伸びていて、その部分をトラックで運んでいるシェアがあるんです。環境面で交通部門でのCO₂の排出量をGDP以下にしたいと言ったんだけど、そうならなかったんです。日本は、グローバル化がみんな船に行っちゃっているのです。そのデータを見ていると、今のインターナショナルとドメスティックの差がヨーロッパと日本で随分違っている気がします。ドイツは通過交通が結構ありますので、そんなところも影響しているかもわかりません。

どうぞ。

【 委員】 　2つの議題とも、委員会が鋭意検討してきた成果を今日をご説明いただいていますので、まずは委員会の検討に敬意を表したいと思います。その上で、意見といいますか、お願いとご質問を差し上げたいと思います。

1点目の需要予測でありますけれども、11ページにありますように、今回特に高位、低位という複数のケースを設定して、将来の不確実性を考慮した予測値になっているという点では大変評価できると思います。

1ページにもありましたように、今後この数字がコントロールトータルのような形で地域、あるいは個別計画のもとになっていくということだと思いますけれども、もともと将来値というのは予測値、計画値、目標値とさまざまな性質を持って使われるということで

ありまして、特に個別事業になったときに、この値が計画値として使われるということであればお願いしたいのは、1ページにありますように、需要予測がさまざまな意味で社会の批判にさらされたりする中では、計画値として計画の規模を決めたいという値と、予測は技術的に一生懸命やっても将来の不確実性に依りて幅や変動があり得るということが、どうも社会ではちゃんと理解されないという問題に思っています。

ですから、個別の計画検討等の場面においては、計画値としての一点だけではなくて、やはりそこでも、ある種将来の不確実性が考慮できる予測値としての活用が必要に依りてできるような検討をしていただきたいと思います。今回の結果については、おおむね妥当ではないかと私は個人的には思います。

それから、費用便益について、11ページに検討結果と今後の課題がありまして、2点申し上げたいと思います。1点目は、資料2-1の3ページにもありましたように、実は平日、休日というときには、従来からの議論であります、休日の交通はさまざまな目的で構成されているわけです。特に、欧州のようにバカンスがないとかいうことで、休日の観光、レジャーの時間価値は高いのではないかと私も思っているほうであります。

そうはいつでも、計測技術や研究の蓄積等ということで、今回は最終的には今日ご説明のあった結果になっているわけですが、3ページにありますように「引き続き研究を進め」ということで、休日、あるいは観光とか非日常的な活動に伴う価値の実用に足るような値をいかに早く出すかというのは喫緊の課題だと思っておりますけれども、そのあたりが今日の11ページの資料の中にはあらわれていない。行政が行う検討なのか、あるいは研究機関が行うのか、いずれにしてもぜひ早急に進めて、日本の特殊事情というか、実情に合った時間価値をぜひ出していただきたいと思います。

それからもう一点は、最後から2番目のところに「民主的に選ばれた国民の代表者の関わりも必要である」というコメントがあるわけです。けれども、これには疑問がありまして、先ほどの8ページ、手法を比べているところがあります。特に、イギリス、フランス等を例にして、総合的な評価だということでもあります。けれども、だれがどのようにして判断するかが課題であるという。

この整理の仕方では、私の理解では評価の制度しか考えていると思っております。ほかの国がなぜこういう総合的な評価を行うか。そこに書かれていることを考えるときに一番重要なことは、計画の制度を別途持っているということだと思っております。

ですから、評価のB/Cという形で技術基準を一生懸命つくって行って、それでどこま

で決められるかということはおのずから限界があって、社会が手続の基準なり社会の基準を別途持ってして、その両方があることによって物事が決まっていくという全体の社会システムがあるわけです。けれども、道路の場合は比較的計画の制度が弱い。制度という意味は、社会が認定しているというんでしょうか。社会で妥当性を持っている計画制度がちょっと弱いところがありますから、結果的には評価で全部決めていこうという形をとらざるを得なかったところもありますけれども、これをほかの国と比べたときには明確な違いであって、その明確な違いは非常にシンプルな形で対応しているということにこそ目を向けなければいけないのであって、最後の「民主的に選ばれた国民の代表者のかかわり」云々という議論ではないと思うんです。

ですから、ぜひ計画の制度と評価の制度、あるいは事業の制度、さまざまな制度がありますけれども、その全体をもう一回構築していくんだという姿勢がないと、B/Cを幾ら頑張ったところで、それだけで決めるということはもともとおかしい決め方なのではないかなと私自身は思っていますので、ご意見申し上げました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【道路事業分析評価室長】 非業務目的の時間価値については、議論の中でも研究を蓄積していくべきだというご意見をいただいておりますし、当然行政でも努力しますし、民間の研究機関にも協力いただくという手法も考えられますので、その辺はどのようなやり方がいいかは今後検討させていただきますけれども、いずれにしても、委員会でも議論になった大きな問題点でございますので、引き続き研究していきたいと思っております。

【道路経済調査室長】 交通量の予測値、計画値の議論でございます。予測値という概念については先生のご指摘もごもっともではありますが、ややもするといろいろな場面で誤解されて、当然不確実性をあわせ持った数字であるということでの取り扱いを、十分私どものほうとしても肝に銘じておく必要があるだろうと思います。

あと、計画値という議論に関しましては、地域、あるいはもう少し上位レベルでの話ではあるかもしれませんが、やはり計画づくりの過程の中で出てくるものということで、当然一通りというものではございません。端的に言えば、例えば1つの道路のルートのことを考えれば、ルートが変われば当然交通量も変わってくるというのは実態の話としてあるわけでありまして、町の北側なのか南側なのかによっても当然ルートは変わってくる。交通量の将来の計画値の算出の仕方も含めた計画づくり、地域とどういう形で一緒になって

計画をつくっていくのかという過程の中で、議論を深めていければと思っている次第でございます。

【部会長】 今のが、最後のご意見に対するお答えだと思っているいいですか。

【道路経済調査室長】 はい。

【部会長】 ありがとうございます。はっきりしておいたほうがいいかと思うのは、先生のご意見は、資料2 - 2の8ページの「誰がどのように判断するかが課題」とか、最後の民主的云々という話は計画制度の中で議論していくべきもので、評価の結果はどういう格好で出すかという問題なので、混同していませんかというご趣旨ですね。

【 委員】 そうです。

【部会長】 そういう意味では、どう読むかですけれども、イギリスも1つ1つのプロジェクトを1枚にまとめて公表していますよね。あの段階での意図は、だれが見ても評価が低いのが評価の高いのより優先されたらいろいろな人が文句を言うので、大臣はそれに対して答える義務があって、したがって情報公開までが評価側の1つの方法です。そんな扱いもあるので、この辺の解釈は 先生が言われるような意味で解釈しておけばいいのかなと思います。

そのほかいかがでしょう。どうぞ。

【 委員】 最初の需要予測についてなんですけれども、私はおくれて参りまして説明を十分に聞いていないので、二重の説明をお願いすることになるかもしれませんが、もしそうだとすれば申しわけないんですが、まず資料1 - 2で先ほどご説明がありました将来需要予測、11ページですか、私自身は特にこれについて自分で計算したとかいうことはいわゆるですけども、直感的に言って非常に妥当なのではないかという感じを持っております。

それで、全国交通量が2030年には減少になるという結論になっているわけですけども、ご質問申し上げたいのは、これがどういうメカニズムというか形で出てくるのかといことを少しご説明いただけないかということなんです。資料1 - 2、それから別添2とか3にもモデルがありまして、それぞれ積み上げられた形で段階を追って推計されているわけですけども、一言で言うのは難しいかもしれないんですが、その中でどういう要素がどうなって、そしてこれがプラスなりマイナスなりで、こういう結果になったという概略をご説明いただければありがたいと思っています。おそらく人口が減って、GDPはそこそこふえてという形の中で、どの辺がどう効いているのかなということが質問でござい

ます。

【道路経済調査室長】 交通量の実際の2030年の値は、もともと貨物系の車に関してはほぼ横ばいという数字になっております。これは、先ほどの 先生のご指摘にもあったような形になるんですが、 先生からのサポートもいただきましたように、GDPが伸びているわりには全体としてグローバル化の中で差異が十分発揮できなくて、結局あまり伸びないでいくといく形で、貨物についてはほぼ横ばいという数字になっておりまして、特にマイナスに転じている、あるいは横ばいから微減に転じている主要因は乗用車系ということになります。

乗用車系も、実際には人口の減少がもう少し大きく効くはずではありますけれども、一方で女性の中高年のドライバーがふえるという予測が、現在の免許保有状況から見てとれる。その方々が、将来20年後、25年後には免許を保有された高齢者になられて、基本的には乗用車に乗られる。その分落ち込みは人口減に比べてやや少ないという状態で、今の状態の数字になっている。大ざっぱに言えば、そういう傾向のもとで今の数字がはじき出されている。

1個1個は、先ほどの委員会でご議論いただきましたようなさまざまなモデルをベースに、将来をトレンドして予測させていただいたということでありまして、基本的に大きなメカニズムとしてはそういうことなのかなと思います。

【 委員】 どうもありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

私からも1点だけ。資料1-1で、ガソリン価格の上昇が短期的には0.何%、長期的には何%という話と、資料1-2の11ページで2.8%減にして安全側にしましたという話の関係はどうなっているんですか。何か平均してあるんですか。

【道路経済調査室長】 2020年の数値についての補正を行ったということですが、その際に資料1-1で条件をいただいておりますのは、3ページの下4行でございます。

実際に補正する弾性値の数字はその上で計測して出てきたわけですが、じゃあ今後どうなるのかというのをベースに考えるときに、下から3行目に書いてあります今後2~3年程度の間は燃料価格が安定するであろうという前提のもとで、その分を弾性値という形で補正させていただいているということですので、その先はだんだん社会・経済の動向が原油価格の影響をオーバーカムしてしまうだろうということを予測して

いただいておりますので、その分の補正をさせていただいたということでございます。

【部会長】 資料1-1だけで今のところを見ていると、もう補正はしませんがと理解しちゃったんですけども、そうじゃないんですね。

【道路経済調査室長】 10年以降は補正する必要はないであろうと。

【部会長】 二、三年分だけ。

【道路経済調査室長】 二、三年分の影響が10年間ぐらいの影響で出てくるということでの長期という意味では10年程度ということで、2020年の数字のみについては補正したらどうだろうという意見をいただいております。

【部会長】 わかりました。理解しましたのでそれで結構ですが、コメントだけしておく、少なくとも参考1の計算は、この表で見える限りはガソリン価格と交通量の数字になっているんですけども、ガソリンが上がるとGDPにも影響しますよね。その結果交通量の総量が減る分と、ガソリン代が高いから機関分担が変わるという話と両方ありますよね。両方込みでやったのが参考1。分離されているんですか。ここには細かいことは書いていないだけかしら。つまり、交通量が減る分と機関分担が変わる分を分離しているかという。

【道路経済調査室長】 機関分担に関しての考慮までは行っておりません。全交通量に対しての影響という形では見ておりませんで、あくまでもガソリン価格とGDPと自動車の交通量という形での相関をとって弾性値を出させていただいたということになっております。ですので、先生がおっしゃるような形でもう少しマクロのというんでしょうか、マルチモードの中での寄与度というところまで出せれば、さらに精緻さがふえてくるのかもしれません。

【部会長】 そういうことを意図したのではなくて、財政諮問会議のGDP予測に当然資源の話が入っている。そうだとすると、もうガソリン価格は織り込み済みで、機関分担が変わる分だけはやらなきゃいけませんと僕は理解しちゃったんです。したがって、この2.8%がどういう意味を持っているのかなというあれですが、どっちにしても極めて不確実な話ですから今さら数字をどうとは言いませんが、論理ははっきりしておいたほうがいいかなという気がしました。コメントです。

それじゃあ、まだあるかと思いますが、もう二つ重要な議題がございますので次に進みたいと思います。「新たな中期計画の作成に向けて」について、事務局からご説明をお願いいたします。

【企画課長】 ありがとうございます。企画課長の徳山でございます。資料3 - 1を中心に説明申し上げたいと思います。

資料3 - 1の1ページをまずごらんいただけますでしょうか。今までの経緯でございます。昨年11月に中期計画素案というものを公表いたしました。65兆円という内容でございます。これを、その後、徹底したコスト縮減に取り組むことにより、12月7日に政府・与党の合意という形でまとめたわけでございます。

その時点で、事業量は59兆円を上回らないという整理をいたしまして、国会等での議論を受けたわけでありますけれども、右の吹き出しにありますように、59兆円は過大ではないのか、根拠があいまいではないか、高速道路ばかり目立って生活道路などが重視されていないんじゃないかという指摘がございました。結果的に、5月13日に道路の中期計画は5年として新たな計画をもう一回策定し直すということで、道路特定財源の一般財源化の方針とあわせて決定を見たわけでございます。

その後、9月から10月にかけて、一般の方、あるいは地方公共団体から改めて意見・提案を募集したのと並行して、本日ご説明いたしました将来交通需要の見直しなどを進めておりまして、今日に至っておるということでございます。この意見・提案の募集の結果につきましては資料3 - 3にございますけれども、今日は時間の関係でその資料でのご説明は省略いたします。

こういうものを受けまして本日骨子をお示しするわけございまして、今日いただく意見も踏まえまして、年内に「新たな中期計画（案）」というものを作成したいと思っております。最終的には、後でご説明する社会資本整備重点計画と一体化して閣議決定されると理解しております。

次の2ページが、いただいた意見・提案のあらあらの概要でございまして、10月までに一般の方から840件、地方自治体からは1,838件のご意見をいただいております。いただいた意見をさらにばらして概要をまとめますと、1つは道路行政について改善すべき点で、道路整備の必要性とか進め方に関して、必要な道路をきちんと説明してつくれ、あるいは交通需要予測の精度を上げるべきという意見。それから無駄の排除で、不適切な支出を改めよというご意見。あるいは地域の実情に対応した整備ができるよというご意見もいただいております。

実際に重点的に取り組むべき事項につきましては、件数で言いましても拮抗しております。大ざっぱに言いますと身近な道路の整備に関するものと幹線道路の整備に関するも

のに分かれておったということでございます。

こういうものを受けまして、次の3ページに今回の新たな道路の中期計画(案)の基本的な方針として4つ掲げてございます。まず1番目でございますけれども、吹き出しの下に書いておりますが、一般財源化に際して、他の公共事業と同様に事業費を明示する形から達成される成果であらわす形に転換する。結果として、今回の中期計画は今後の選択と集中の基本的な方向性を示す計画にしていきたいということでございます。

2番目に、計画期間を5年として社会資本整備重点計画と一体化を図るということ、3番目に、身近な道路などのニーズを勘案しながら地方版の計画もまとめていくということ、4番目に、徹底したコスト縮減や無駄の排除を行うということでございます。

これについて順次ご説明いたしますが、4ページ、5ページには、いただいたご意見と今の取り組み方針についての関連をご説明しております。まず、基本方針の1つ目の事業費をやめて選択と集中ということでありまして、恐縮ですが資料3-2の1ページをごらんいただけますでしょうか。

平成15年までは、ここに書きましたように国土交通省の所管だけで9本の事業分野別の5カ年、あるいは7カ年計画を持っておりました。道路で言いますと、5カ年計画として4兆6千億何がしというように、すべて事業費を持っておりましたけれども、平成15年時点で2つの大きな変更をいたしました。まず、こういう分野別のばらばらではなくて、一本化して社会資本整備重点計画としてまとめたということ、もう一つは、事業費を明示することは、5年分、あるいは7年分の事業に対して硬直化させるというご批判がたくさんございまして、つくる側の事業費よりも、むしろ受け手の成果目標という形で計画を示せということでございました。

そういうことで、基本的には事業費なしになったわけでありまして、その枠の上のほうにありますように、道路だけは引き続き特定財源で暫定税率の説明の必要もあったということから、特別に別途閣議決定して事業費を決めておったという事情がございました。中期計画もそういうことで、当初5兆9千億という数字を入れておったわけでございますけれども、今回政府として一般財源化という方向が固まった中で、ほかの公共事業と同様に成果目標でもって整理するという方向に変更するわけでございます。

そうなりますと、今度は選択と集中とはどういう内容になるのかということでございます。もとの資料3-1に戻りまして、6ページをごらんいただきたいと思いますけれども、1つの重点化のイメージでございます。身近な道路施策の場合でございますけれども、

施策ごとにどのように重点化していくのかということは今後明確化していきたいと思っておりますが、ここでは交通事故対策の例でございます。

全国の国道、都道府県道全体で、イメージとして200メートルかそこらのピッチで道路を輪切りにしたと思っていただきます。交差点区間とかいう要素に分けて切ってみますと、71万区間に分かれております。これらの事故率を過去4年のデータで精密に調べますと、下にありますように、事故の発生割合が高い区間、いわゆる事故多発地点は、今回の整理ではおおむね平均的な事故率以上の区間15万区間でございまして、国道・都道府県道の約2割に相当しております。この2割に全部の7割強の事故が集中しておることでございます。

平均で切るという考え方はいかがかと思っております、要対策という言葉も、それ以外に対策が要らないのかどうか少し考えたいと思っておりますけれども、こういうところが優先されるべきだろうと。もちろんこのデータだけで一概に言えないということはよく承知しておりますけれども、こういうことを考えて、これは現場の事務所などにも認識してもらったらどうかと。

右にありますように、今回の計画期間中は死傷事故率をどれほど下げるとい目標を掲げるわけでありまして、これを達成するために、原則として要対策区間を意識し、地域の実情も踏まえながら、各年度の予算の中で箇所づけをしていくと実施部隊がきちっと認識してはどうかということでございます。もちろん国の直轄につきましては、こういう方針を進めていくこととなります。

地方の道路につきましては、今の世の中、国が全部縛るといこともおかしゅうございますので、基本的にこういった考え方が推奨できるのではないかと国がお示しして、地方でそれぞれの実情の中でお考えいただくということになるのかなと思っております。こういう優先順位をきちっとしていくのはどうかというわけでありまして。

ちなみにこの例で言いますと、2割の区間はとて5年終わるものではございませんで、ボリュームとしては10年でも難しいと思いますが、かなりのボリュームの中からそれぞれの事情で優先順位をつけていくということだろうと思っております。

それから、7ページでもう一つの例をお示ししたいと思いますけれども、高規格をはじめとする幹線道路ネットワークの場合でございます。今回、最新のデータに基づく交通需要推計と見直しを行った評価手法というものができました。その中で厳格な評価を行うわけでございます。

交通需要推計も今までの推計に比べると下方修正になりますし、評価手法もやや厳格に見直すということで、これらを掛け合わせますと、現行のB / Cの計算は路線によって異なりますので、最終的に路線別の交通量を計算してからでない**とわかりませんが**、ごく大ざっぱに全体の傾向を見ますと、従来のB / Cの数字が2割から3割程度小さくなるという効き味ではないかと思っております。こういう厳格な評価の中で、必要なものを選択していくということになると思います。

なお、もう一つのポツに書いており、先ほど**から**のご議論にありますように、3便益であらわれないもの、救急医療、観光、地域活性化、その他の地域にもたらされるさまざまな効果について総合的な評価を実施するというのも検討していきたいと思っております。

あわせて、こういう厳しい評価の結果として効果が少ないと判断される場合には、幹線ネットワークの場合には、現道を活用する、あるいは徹底したコスト縮減を図るなどして抜本的な見直しをすることになるのかなということで、これが選択と集中のもう一つの形なのではないかと思っております。

それから、基本方針の2つ目に社会資本整備重点計画との一体化、あるいは3番目に地方版の計画というのがございましたけれども、これについては資料の10ページをごらんいただけたらと思います。

従来、道路の中期計画と並行して、先ほども申しました社会資本整備重点計画ということで5年間の社会資本整備全体の計画を検討中ですが、今回の議論がありましたので道路の部分だけ書けずにおりまして、足踏みしておるということになっておりまして、今回**中期計画**も5カ年と計画期間もそろえましたので、私どもは中期計画としてつくりますけれども、このエッセンスの部分为社会資本整備重点計画の中に盛り込んで、これは法定の計画でありますから、先ほど申しましたように閣議決定という形で位置づけたいと思っております。

あわせて、閣議決定するボリュームというのは非常に少のうございますし、それぞれの地域のいろいろな課題を今まで勉強してまいりました**ことから**、国土形成計画その他も地方計画がありますのと同様に、今回の新たな中期計画につきましても**ゆくゆく**地方版をつくりたい。ブロック版、あるいはそれぞれの都道府県においてもつくるということについては、強制はいたしませんけれどもおつくりいただいて、それぞれの地域の道路の整備方針ですとか代表的な事例などをお書きいただければどうかと思っております。

それから、先ほどの基本方針の4番目の無駄の排除についても、大変厳しいご批判をい

いただきました。今回中期計画をつくる前提として、この部分につきましては我々真摯に反省と改善をしなければいかんという思いでございまして、恐縮でございますが資料3 - 2の2ページをごらんいただきたいと思っておりますけれども、ご指摘、ご批判のあった無駄につきましては、公益法人、あるいは整備局の支出の関係の大きく2つであったと思っておりますが、現在これらの無駄の徹底的な排除に取り組んでおります。

例えば、1の(1)でございますけれども、**道路関係公益法人**への支出でございますが、組織の見直しとか契約方式の適正化をして、22年度までに半減以上の支出額にしていく。特に組織の見直しにつきましては、平成18年時点で道路特会から50の公益法人と契約しておりましたけれども、これらの法人につきまして廃止とか統合、あるいは支出を取りやめるもの等含めまして、16の法人まで契約関係のある法人を絞ってまいるということを考えております。

それから、(3)にありますように、今の契約方式につきましては、平成18年には94%まで随意契約でやっておりましたけれども、これが4%まで、現実にはもう少し少ないところまで今減っておりますが、競争性のある契約に置きかえていき、あるいは(4)にありますように、役員の報酬とか退職金の**規定**を策定し、兼職についてはすべて解消しております。

また、地方整備局の支出につきましても、広報広聴費が全部いかんというわけではないと思っております、きちんとお知らせすることは続けてまいりますけれども、ややもすれば安易に流れた部分があったというご指摘もあられて、これも半減していこうと。あるいは、公用車の台数の3割減とか、現在**本省**のタクシーの乗車券も使用停止という状況で、非常に厳しく律してきておるつもりでございます。そのような内容も含めて、無駄、コストの縮減も大きな方針として掲げさせていただいたということでございます。

以上4つの方針を掲げまして、今日ご意見をいただきましたものも含めまして、年内に案を作成してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明についてご質問、ご意見があればどうぞ。

【委員】 2点ありまして、最初は簡単なほうから。最後にご説明いただいた資料3 - 2の2ページなんですけれども、支出の改革をするというのは大変結構なことだとは思いますが、この中の広報広聴費に関しては、やはり広報と広聴は全く別であると認識

するべきだと思います。特に広聴です。例えば例を挙げれば、英国あたりは Right to be Heard ということで、国民の聞かれるべき権利を今非常に強調して、一生懸命それにお金や労力をかけています。

広報という一方的に何かアナウンス、アピールすることと広聴とはやっぱり違うと思いますので、広報広聴費という中で全部半分にするということは、極論を言えば国民の聞かれるべき、知るべき権利を奪っているということにもなりかねない。そういう批判を後日受けないとも限らないということでもありますので、そこは一緒にたにしないでいただきたいと思います。

それから2点目ですけれども、資料3-1の最後のページに今後の進め方が出てまいりまして、新たな中期計画がもともとの趣旨からいろいろと変わってきている事情については、私なり理解しているつもりです。だからこそ、今のこの中期計画の意義が果たしてどこにあるかについては、私は逆に正確に理解できません。

道路は50年たったって使わなきゃいけないし、効率的にきっちりとサービスも維持しなきゃいけないということなので、5年というのは極めて短期ではありますが、5年たったときに中期計画なり地方版の計画がどういう計画になっているかということが想定されていなきゃいけないと思います。地方版の計画はよくわかりませんが、特に中期計画についてはそういうことだと思います。

5年になったということと言うならば、例えば中期計画の内容は国の基本的な方針を示している内容でありますので、難しいかもしれないけれども道路法を改正してその中にきっちりと方針を位置づける。空港法を改正して今国の基本方針を法定方針として位置づけたわけでありますけれども、道路はそういう部分を持っていないので、せっかくこういう中期計画をつくって方針を示そうということですから、そんな将来も考えてみる必要があるのではないかなと思います。

計画ということと言うと、後でもう一つ議題がありますのでそこで申し上げたいと思いますけれども、計画の制度化による行政裁量の適正化というのは、今道路問題については非常に重要な観点ではないかなと思いますので、ぜひそれに向けた取り組みを、アドホックな1回だけ計画をつくって、次はどうなるかわからないという形だけではないようにしていただきたいというお願いであります。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。どうぞ。

【 委員】 この基本方針の考え方は、自分なりに理解したつもりであります。選択と集中、成果基準の導入といったもの、あるいは成果基準の徹底が基本で、あとは地方、あるいは生活に身近な道路を勘案した上でそれらを推し進めていくということだと思いません。

それで、まず1点、成果基準ということで考えたときに、資料3 - 1の6ページで、生活に身近な道路施策の重点化ということで、例えば1つの例として交通事故対策ということ考えたときに、そういったことで重点を絞り込んでいくというお話がございました。これはよく理解できたんですけども、成果基準の場合には、おそらく目標とするものを達成する手段はたくさんあって、例えば交通事故の場合も道路だけの問題なのか。ほかのいろいろな問題も絡んできているということだと思えます。

これは道路の基本方針ですので、道路の目から見てということではあるとは思いますが、やはり成果基準ということ念頭に置いた場合には、それをいかに効率的に達成するかは、実は道路以外からの視点も必要だったりするわけで、その辺も考慮に入れていただきたいということが最初の指摘でございます。これは言わずもがなかもしれませんが、確認のために申し上げておきたいと思えます。

それともう一つは、要求ベースといえますか、かなりいろいろなところで意見を入れられて、2ページにありますように大変な数のご意見を吸い上げた上でこれをつくられたということで、そのプロセスとしては成功であると思えますけれども、1点さらにつけ加えるとすれば、戦略性というんですか、要するに道路をこれからどうやっていって、どのように道路交通を変えていくか、あるいは場合によっては地域の発展性といえますか、バランスというものがあると思うんですけども、そういった戦略性みたいなものが要求ベースじゃなくて演繹的に入ってくるという面も、中期計画にあってよしいのかなと思っています。それがどこまで具体的になるかはわかりませんが、何らかの形でそういったものを盛り込む余地を残す必要があるのではないかと考えています。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【 委員】 資料3 - 2の「無駄の徹底した排除」というところについて。先生がさっき広聴費のことをおっしゃったんですが、無駄は排除していただきたいんですけども、契約の方式なんかを何でも競争入札にすればいいのかという疑問があります。私が言うと多分何でも競争しろという話になるとお思いかもしれませんが、私は、必ずしも何

でも競争しろと言っているわけじゃなくて、例えば調査の委託とかいう場合には、むしろ随意契約のほうがいいわけです。規制改革会議でもそういう検討をしているんですけども、何でも競争入札でやっていいかという、ものすごく時間がかかってかえって効率を阻害することがあるので、これはもう少し見直したほうがいいと私は考えています。

それから、タクシーなんかの話は気にしないでいいじゃないかと思います。タクシーの運賃を競争でどんどん下げてくれりゃいいわけで、下げられないからかわりに金券だという話になるので、金券を批判するのは全くおかしい話です。そういう話は今日の道路分科会のテーマではないので、それはつぶやきとして聞いていただくとして、無駄を徹底的に排除したいんだったら、やっぱり要らない道路はつくらないということのほうがよほど効果は大きいだろうと思います。

1つ注意しておかなきゃいけないのは、さっきの需要予測で2030年は減少するという形で一応結果が出ています。そうすると、それを見て、「もう道路整備は要らない」と言う人が絶対出てくるんです。これは全く違う話なので、必要な道路の整備はしていかなきゃいけないし、修繕していかなきゃいけないわけです。ただし、無駄な道路をつくらないということがやっぱり無駄の徹底的な排除という点では一番大事なことだと思います。

その点でいきますと、資料3-1の6ページで、交通事故対策ということで一応例として書いていただいていますけれども、事故率の高いところに集中して行く。これはいいと思いますけれども、大事なのはやはり事故の数の多いところだと思います。同じ安全対策をやっても、交通量の多いところではそれだけ効果は大きいはずなので、さっきも申し上げたとおり、選択的、集中的にやっていくとなれば、効果の大きいところからやっていく。無駄な投資をなるべく控えるということが大事だと思います。

事故率が高いところに重点的に置くのは一見いいように見えますけれども、事故率が低いところでも交通量が多くて事故の数の多いところで、一方で事故対策のほうは一定のお金がかかるのであるなら……。

【部会長】 多分延長当たりじゃないですか。

【 委員】 これは延長当たりということですか。

【部会長】 交通量当たりじゃないでしょう。

【企画課長】 このデータは交通量当たりです。

【部会長】 交通量当たりですか。わかりました。

【 委員】 交通量当たりの事故率の高いところということですか。その辺のところ

はともかく、同じ年同じ額の安全投資をやって、救える命がより多いほうが効果的なわけ
でありますから、その辺もぜひ考えていただきたいということです。

【部会長】 ありがとうございました。どうぞ。

【企画課長】 順にお答え申し上げます。まず広報広聴の点についてはおっしゃるとお
りだと思っております。逆に、そういう面が不足していたからこういうご批判を受けた面
も多々あると思っておりますけれども、今回その費目の中に**見直すべき**ものがあった。例
えば道の相談室というので広聴するはずが、本当に相談室という建物を設けるようなもの
まで**必要だった**のかというご批判がありました。そういうことで、今回は調査費の中でや
るのではなくて費目を分けることも考えておりまして、**やめる**ものはやめるし、必要なも
のはきちっとできる形にしたいと思っております。

それから、中期の意義はどこにあるのかというお話がございました。真に必要な道路は
どれなのかというのが、まさに今の大きな問いだったわけでございます。必要な道路とい
うときに、確かにあれば便利ということから言うと、絶対無駄な道路とか絶対必要な道
路、1か0かには分かれないうわけで、考えてみますと結局優先順位をきちっとわきまえて
いるのかということだと思いました。

したがいまして、今回選択と集中とか重点化という言葉を使っておりますけれども、い
かに今回の5年の中で優先性を間違えないように、かつそれをどうきちっとご説明でき
るかということで進めていくのかなど。それを前回は、59兆は必要だということで表現し
ようとしたわけでありましてけれども、今回は優先性をどのように担保するかということで
表現したいと思っております。

それから、 先生からのお話の交通事故の点、道路以外の要因につきましてもおっし
ゃるとおりだと思えます。現状では、実際に警察と事故の分析、地元のPTAとかいろいろ
な方と一緒に現地診断、ドライバーへの注意喚起という手法を少しずつできるようにな
っております、そういうものを考えたいと思えます。

それから、同じく 先生から、確かに必要な道路とかいう話、無駄がどうかというだ
けではなくて、戦略性とか国、あるいは地域をどうしたいのかといったものを書き込めな
いかというお話だったと思えます。大変厳しいご批判をいただいた結果として、その部分
に対してどう信頼性を回復するかにややウエートがあるんだと思えますけれども、今回全
体としての方向性も注意しながら書いてみたいと思えます。

それから、 先生から事故率のお話がございました。事故については、かなりのデー

夕の蓄積ができてきましたので分析したわけでありまして、やはり道路の原因性みたいなものを考えると、事故率が多発地点とかなり整合性がよかったというのが実感でございますけれども、今回事故率でロングリスト的に拾い上げましたが、実際にこの中からどこをやるのかということに対しては、それだけでは実はかなり間違える可能性がある。

あるいは、ちょこちょこぶつかっているけれどもあまりフェータルではないとか、事故率は低いけれどもいざぶつかると致命傷になっている率が非常に高い箇所もございますし、おっしゃるとおり、今度は費用対効果で言いますと、事故の数というのも重要な観点だと思います。

そのあたりは、実際にはいろいろな視点でやっていきたいと思いますが、いずれにしても今までは、お金がどうであるとかアウトカムで2%事故を減らすというだけでは現場の職員にとってはメルクマールが何もないわけでありまして、まず1つの大きなところでこういうところに着目すべきだということを見せながら、その中できちっといろいろな指標を目指していくように改善したいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、もう一つ議題がございます。「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方」について、事務局からご説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 資料4を用いましてご説明させていただきます。本日資料4でご提出させていただいておりますのは、今まで諮問、あるいはそれ以降一度開いていただきました当部会におきましていただいた意見を文章に書いて、骨格をお見せしようという形で準備してまいりました。再度意見をいただきまして、最終的な答申のひな形に向けて肉づけしていければということで、今日準備させていただきました。

資料をおめくりいただきまして、1ページ目でございます。今まで挙げさせていただいた論点をそれぞれ整理させていただいておりますが、論点1としてどういう方向で見直しを行っていくのかということでございます。今までいただいた意見を総括して文章化すると、見直しの方向という形で、例えば広域的な視点、あるいは地域的な視点と2つあると考えております。

広域的な視点という意味合いで言えば、その整備の影響が広範囲に広がって、幅広い影響を与えるということもございますので、そういう視点の中で国民の理解、協力を得ていくことが必要である。そのために、広範な情報提供と全国的な観点からの議論、あるいは

意思決定プロセスについての透明性・公正性・妥当性の確保が、全体として今後議論していく上での1つの目的、目標ではないだろうかということで整理させていただきました。

3ページをおめぐりいただきたいと思います。論点2ということで、整備による効果、影響が非常に大きく見込まれるものはどういうものを想定していけばいいのかということで、例えば一般国道自動車専用道路、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、地域高規格という形でつくられているもの。その中でも、ネットワークとして高規格幹線道路同士、さらには複数県をまたがってつないでいく自動車専用道路、あるいは延長で事業規模を区分することができるのでしょうかという論点でございます。

今までいただいているご意見を踏まえて、見直しの方向という形で下にかかせていただいております。いずれにせよ、高速自動車国道と同等の内容について審議していくのかなということ、さらには、加えて広域的な機能を持つ地域高規格道路については、高規格幹線道路に準じた手続を考えていってはどうかと考えております。

次の4ページでございますが、審議する段階をどう考えていけばいいのかということでございますが、見直しの方向という形で書いてございます。2行目の最後のところ、基本計画及び整備計画を決定する段階で、社会資本整備審議会（道路分科会）の議を経て議論していったらいいのではないかと。さらに、高速自動車国道について審議する上で関連する事項については、適宜国幹会議に報告することを考えていってはどうかと考えております。

5ページ目でございます。それぞれのところで審議する内容ということでございます。これは、既に今までもいろいろ比較表を見ていただいている中で出てきている意見を踏まえて、見直しの方向としては、基本計画段階、要はルート・構造規格を決める段階では、路線・区間の必要性、構造規格の妥当性、あるいは整備計画段階では優先度、新規採択時の評価といったものを議論していただくことでいいのではないかと、また、地域的な議論として、それぞれの地域においてもその内容、緊急性・優先度といったものを含めた議論を行ってはどうかと考えております。

6ページ目でございます。議論のポイントとしまして、地域の意見の反映をどのように考えていけばいいのか、あるいはその評価の仕方、評価の内容についてどういうものがあるのだろうかということで、今までいただいたご意見をここに整理させていただいております。まだ全体をまとめている形にはなっておりませんし、前段をまとめていく過程の中でこういったご意見をさらに反映していく、場所、場所にちりばめていくことはできるだろうと思いますので、あえてここは文章化しているわけではございません。

見直しの方向としまして、1行目でございますが、地域住民との対話の機会をどういう形で具体化していくのか、あるいは国土政策の観点を踏まえた必要性の評価についてどのように考えていけばいいのかというのを、私どもとしても、できるだけ具体的な今後の施策、あるいは行政に反映できるような方向として文章化していければと考えているところでございます。

7、8、9、10ページは参考資料という形で今までもお示しさせていただいている資料でございますので、説明は省略させていただきます。今までの文章についてご意見がいただければということでございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。それでは、ご意見をいただければと思います。どうぞ。

【委員】 前回この議論がされたとき欠席していましたので、若干手戻りかもしれませんが、大体わかるんですけれども、7ページと10ページあたりにフローがありまして、申し上げたいポイントは、基本計画のさらに上流の部分をどう捉え、手続面とともにどう制度化するかというのはすごく重要な問題です。

構想段階のガイドライン等については全省のガイドラインも出来ましたし、透明性もある、説明責任も果たせるきっちりした方法、手続がとられるようになっていると思うんです。

しかし、スタートで規模、構造を説明するときはこの道路がなぜ必要かということの説明しなきゃいけないんですけれども、それはやりながら、ネットワークというレベルで対象としている道路、区間が必要だということを事前に位置づけておく必要があります。諸外国では合理的な方法がとられているわけだし、日本だってそういう方法をとっているわけです。それが全部にとられているかということ、必ずしもそうではないというところがあると思います。

ですから、今日の資料で言うと、論点3とか4は、基本計画段階と整備計画段階について審議すると説明されているわけですが、その上はどうなっているんだという事が気になります。その部分の手続とそこで決める計画、ネットワーク計画かもわかりませんが、これをどう制度として位置づけるかという大変重要なところが抜けているのではないかなと思います。

もしかすると抜けていないのかもしれないのは、最後のページに広域道路整備基本計画というのがあるんです。これはもしかするとネットワーク計画みたいなものだったかもし

れません。ですから、地域が必要だと言うときには、面的、あるいはネットワークレベルで一定の参加も含めた手続きを用意して、そこで地域として総合的に必要だということを一度きっちりと認めて、そこに位置づけられた事業だからこそ次に構想段階に入ってくるという、普通に考えられる手続きがどうも議論されていないというのは、非常に不思議な気がします。ぜひそこも入れていただきたいと思います。

【部会長】 その点ははっきりしておいたほうがいいと思います。7ページで、構想段階P Iの下に基本計画決定とあるでしょう。

【 委員】 はい。

【部会長】 この基本計画は、路線が決まった後の基本計画であり整備計画で、今先生がおっしゃった基本計画とは、ネットワークとしての基本計画はこの前にあると。その議論をしておられるわけですね。

【 委員】 そうです。7ページで言うと、路線からスタートしています。だから、個別事業の最上流からスタートしている絵なんですよ。別の言い方をすると、構想段階と言っているものなんです。これは決してP Iじゃなくて、構想段階という計画プロセス段階です。だから、そこは路線からスタートしているというので、遅過ぎると思います。

【部会長】 同じ基本計画という名前なので、混同しないで。ネットワーク計画という意味ですね。

【 委員】 ここに書かれている基本計画というのは、すべて路線の計画しか書かれていないという理解を私はしたものですから、その上流の計画が必要でしょうというお話をしました。

【部会長】 ありがとうございます。

ここで議論すべきなのか、関連させるべきなのかどうか迷うところはあるんですが、基本的にいろいろなステップでやるときに、何を議論するのかということ、あるいは何を制約条件に議論するのかということを考えると、例えば今地方分権の議論が盛んにありますけれども、私自身は県にお金を渡すことが本当にいいのかと。広域地方計画というのはブロックでの議論をしてもらう場所のはずなのに、各県でやってしまうと、大丈夫かなということ。

それから、一般財源化されたとは言いながら、ガソリン税を納めている人がいて、さっきの 先生の話じゃないですけども、地方でたくさんガソリンを使って税金を払って、それを東京とか大都市ばかりで使うことが本当にいいことなのかということを考え

ると、アメリカのように払った税金の例えば7割はブロックで使いますとかいう制約条件下で何かを決めるということがもしあるとすると、地域ではさっきの評価の後の意思決定の段階で、自分たちはこの道路よりも実はこっちが欲しいということができるようになりますよね。

したがって、何を言いたいかということ、みんな断面を切ってこれは評価、これは需要予測とやっていったときに、手続も同じように切っちゃって大丈夫かなという気がします。抽象的で恐縮ですが、ぜひこの辺の議論をされるときに、国幹審は一体何を議論し、何を制約条件にしてやるところか、あるいは国と県は一体どういう役割を果たすべきなのかという点について注意して欲しいと思います。

例えば今のままだと、国は国家にとって重要な都道府県をまたがるという話になるんですが、例えばフランスの場合は、地方庁がやることでもその間の調整は国がやるとか、ブロックの話は地方も州政府に任せないで国がやったほうがいいんだとかいう議論があって、そのアウトプットだけ見ると非常に矛盾しているようにも見えるんですが、多分その場所、場所です。いろいろなことを考えた上でそうなっているはずなんです。いろいろなことを考えた上でというのが、我々が今極めて流動的なときに何なのかということぜひよく考えていただきたいという気がします。まだ方向性なので、若干抽象的で恐縮です。よろしくお願いいたします。

ちょうど12時、予定の時間になったんですが、よろしいでしょうか。それじゃあ、今日ご欠席の委員も多かったので、特に方向性のところについてはその方々のご意見も伺っていただければと思います。前段のほうについては、手続になっていかなきゃいけないところなので、今日これで決着ということにしたいと思います。

それでは、事務局のほうで何かございますでしょうか。

【総務課長】 本日は、ご熱心にご討議いただきまして、誠にありがとうございました。次回は幹線高規格道路の手続の議論等続くわけでございますけれども、日程につきましては追って事務局より調整の上ご連絡させていただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして第26回基本政策部会を終了いたします。どうもありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

了