

第 6 回道路事業評価手法検討委員会議事録

平成 1 5 年 7 月 1 7 日

於・国土交通省 4 F 特別会議室

## 目 次

|  |    |
|--|----|
| 1 . 開 会 .....                                    | 1  |
| 2 . 議 事  |    |
| ( 1 ) 委員の追加について .....                            | 1  |
| ( 2 ) 第 5 回委員会議事概要について .....                     | 1  |
| ( 3 ) 客観的評価指標 ( 案 ) 及び費用便益分析マニュアル ( 案 ) について ... | 1  |
| ( 4 ) 道路事業・街路事業に係る総合評価について .....                 | 4  |
| ( 5 ) 高速道路を対象とした評価手法について .....                   | 14 |
| ( 6 ) 事後評価について .....                             | 28 |
| ( 7 ) そ の 他 .....                                | 32 |
| 3 . 閉 会 .....                                    | 32 |

## 1. 開 会

【事務局】 ただ今から道路事業評価手法検討委員会の第6回委員会を開催いたします。

## 2. 議 事

- (1) 委員の追加について
- (2) 第5回委員会議事概要について
- (3) 客観的評価指標(案)及び費用便益分析マニュアル(案)について

【事務局】 初めに、本委員会の新たな委員といたしまして、今回から委員会設置要綱の第3条の規定に従いまして、専修大学商学部教授の太田和博先生と筑波大学社会学系助教授の堤盛人先生に委員をお願いすることになりました。これは本日御欠席の林山委員が長期の海外出張ということで当分この委員会に出席できないこと、あるいは本委員会で御議論いただくこととして当初想定しておりました内容に加えて、高速道路以外も含めた道路事業全般についての総合評価方式の導入について今後議論していただくというようなことから、委員長に相談した上で、両先生をお願いすることになりました。

両先生、本日お見えでございますので、太田先生と堤先生から一言御挨拶をお願いしたいと思います。

では、太田先生、お願いいたします。

【委員】 専修大学の太田でございます。議論がかなり進んできたところから加わらせていただきますが、ネットコントリビューションをしっかりしたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 堤先生、お願いいたします。

【委員】 筑波大学の堤でございます。かなり責任の重い仕事を仰せつかりましたので、一生懸命頑張りたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 それから、委員会の設置要綱第4条の規定に従いまして、委員長の森地先生から委員長代理として小林先生を御指名いただきました。小林先生、今後よろしくお願い申し上げます。

なお、本日、中村顧問は所用のため欠席となっております。

新しい両先生を加えました委員会の名簿は議事次第の次につけてございますので、ご覧いただければと思います。

それでは、本日の資料の確認でございますが、議事次第、委員名簿のほか、お手元の配付資料一覧のとおりお配りしてあるかと思っておりますので、御確認いただきたいと思っております。

それでは、冒頭の撮影はここまでとさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、以降の議事は森地委員長をお願いしたいと思います。

【委員長】 どうもお忙しいところお集まりいただきまして大変ありがとうございます。

これより議事を進めさせていただきます。

まず初めに、第5回委員会の議事概要及び客観的評価指標（案）、費用便益分析マニュアル（案）の修正箇所等について事務局から御説明をお願いいたします。

【事務局】 資料2が議事概要、資料3が御指摘いただいたことについての対応方針を用意してございます。これらにつきましては本日のそれぞれの議題の中で対応方針を検討しております。御説明はそれらの中でしたいと思っておりますので、資料2と資料3は省略させていただきます。

それでは、資料4-1というクリップでとじたものがございます。それを外していただければと思いますが、これまで御議論いただいております客観的評価指標と費用便益分析マニュアルについて、前回、パブリックコメントを実施した結果の修正を踏まえた案をお示ししまして、それにつきまして幾つか御意見をいただいております。それについての修正、対応の方針を用意してまいりましたので、それについて御説明をさせていただきたいと思っております。

まず最初に資料4-1でございますが、客観的評価指標における費用便益比の扱いについてということでございます。

まず最初に、前回の指摘事項、あるいは前回の議事の結論でございますが、従来費用便益比について1.5以上という形で処理してございましたけれど、今後は便益が費用を上回っていることを確認しつつ、費用便益比を含めた事業に伴うさまざまな効果を幅広く反映し得る総合的な評価方式の導入を検討していくというのが前回の結論であったかと思っております。

いただいた御意見としましては、事業採択は費用便益分析だけで決めるものではなくて、費用便益比1.5以上を必須要件とする必要はないのではないか。その他の効果も含めて総合的に勘案して、その上で説明責任を果たすことが重要だろう。費用便益比の値については、1を超えるか否かは資源配分の観点からは重要であるけれど、1.5を基準値とすることについては学問的には意味がないのではないかというような御意見をいただいたかと思っております。

対応の考え方をその下に書いてございます。現行の評価は費用便益比が1.5以上というのが前提条件になっておりまして、その他の効果につきましては、個別の客観的評価指標を用いて、定性的に効果の有無をチェックをしていたということでございます。

今後は、事業に伴うさまざまな効果を総合的に評価する手法を導入しようということでございまして、その中で、便益が費用を上回っているということを1項目として確認する。あわせてさまざまな効果を同様に評価していくということで進めたいと思っております。これにつきましては、次の議題の中で諸外国の事例等も御説明いたしますが、諸外国の例を見ましても、総合評価を行う場合、費用便益比についてはこのような扱いになっているというような状況でございますので、こういった形で進めさせていただきたいと思っております。

総合評価方式の導入についての具体的なやり方については、今回より本委員会で御議論いただければと思っております。

客観的評価指標の具体的な修正案を2ページ目につけてございます。客観的評価指標は非常に長いのですが、そのうちの冒頭の部分だけ拡大してつけてございます。

表の上に 印が幾つかございます。赤字のところがこの回の修正箇所でございますが、最

後の 印に「本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する」という項目をつけてございます。

項目の中の事業の効率性というところですが、「費用便益比 1.5 以上」ということになっておりますが、ここにつきまして「便益が費用を上回っていること」という修正をしたいというふうに考えてございます。

客観的評価指標についての修正箇所は以上でございます。

もう一つ、費用便益分析マニュアルについて御意見を幾つかいただいております。これは具体的には 4 - 2 に表をつけてございますが、費用便益分析マニュアルそのものを資料 4 - 4 で用意してございますので、こちらを使って前回の御意見と修正箇所を簡単に御説明いたします。

最初に 2 ページのところをお開きいただければと思います。前回の議論の中で、実際に現場で評価の作業をする方々の評価に対する姿勢が、1つの基準を超えるための、1つの基準をクリアすればいいという、評価自体を目的としてしまう傾向があるけれど、評価を通して本当にこれでいいのかということを考えてもらう。評価を通してプロジェクトに立ち返って、現場の方々がまじめに議論するということが重要だろうという御指摘をいただいております。それを踏まえて、(1)のところの最初の文章を修正しております。「費用便益分析は、道路事業の効率性かつ効果的な遂行のため、新規事業採択時評価及び再評価にあたり、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、併せて、評価を通じて担当部局においてより効果的な事業執行を促すことを企図するものである」ということを追加してございます。

それからもう一つ、2点目の議論として、これはマニュアルとして1つ示されているわけですが、これ以外にもいろいろなやり方、あるいは改善する余地があるわけであって、それぞれの部局で勉強して、現場でも独自に項目や手法を追加していくことで積極的に手法の改善に取り組む。そういったことを促すような記述が必要ではないかという御意見をいただいておりますので、2つ目の丸でございますが、「本マニュアル(案)は」というところで、赤字のところを追加しておりますが、「評価自体についても担当部局において独自の項目や手法の追加等を検討し、アカウンタビリティの向上を図ることが重要である」という記述をつけ加えております。

それから、このマニュアルの最後の方ですが、20 ページのところ、感度分析の実施のところでは幾つか御意見をいただいております。感度分析のところにつきましては、先ほどの最初の意見と同様に、感度分析というものをただやっただけではなくて、やりっ放しにするのではなく、それを契機にプロジェクトに立ち返って少し議論する必要があるだろうという御指摘をいただいておりますので、最初のパラグラフですが、「感度分析の実施及び分析結果の蓄積を通じ、事前に事業をとりまく不確実性を的確に認識し、適切な事業の執行管理や効率性低下等への対応策の実施などを適時的確に講じることにより、事業の効率性の維持向上を図る」という表現を入れております。

それから、感度分析を行う際のファクターとして、前回、交通量と事業費、事業期間の3つを掲げるという形で挙げさせていただきました。これに対して感度分析に用いるべきファクターというのは、この3つが代表的なものかもしれないが、それ以外にもいろいろあるので、この3つに限定するようにとられるような書き方は好ましくないのでは

ないかという御意見をいただいております。

そこで、例示としては前回と同じ3つを書いておりますが、その前に影響要因としては、「GDPや人口を設定する場合から、原単位を変動要因とする場合まで想定されるが、わかり易さを考慮すれば、次に示す3要因が基本となると考えられる。なお、この他にも事業の特性等を考慮し、事業の不確実性を的確に反映できる影響要因を設定することが重要である」という文章をつけ加えております。

それから、感度分析を実施するためにどれだけの幅で検討するかということで、前回±10%という記述をしてお諮りしましたが、それに対して±10%という形で書くにしても、実際にこれを使う人が10%でチェックしさえすればそれですべて事足りるというふうに誤解をされるのは好ましくないのではないかと。むしろこの±10%を通じて、もっと大きかったり、もっと小さかったりするときにどうなるかということを考えていくことが大事なんだという御指摘をいただいております。

そこで、最後のパラグラフですが、「影響要因の変動幅については、その要因の不確実性の度合いを考慮して設定する。なお、データの蓄積が不十分な影響要因については、基本ケース値の±10%を変動幅としてもよい。この場合、費用便益分析結果の変動幅は、あくまでも影響要因の変動が費用便益分析結果に与える感度を見るためのものであり、不確実性の度合いを反映したものではないことに留意する必要がある」という文章をつけ加えております。

修正箇所は以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございます。

ただ今御説明いただきました資料のうち、客観的評価指標及び費用便益分析マニュアルについては、本日の委員会で概ね了解となりましたら、行政の方で通達の形として発出されるということです。

概ねこれまでの委員会での議論を踏まえて修正されていると思いますが、何か御意見があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、客観的評価指標及び費用便益分析マニュアルについては本日の委員会で概ね了解ということでよいかと思っております。

#### (4) 道路事業・街路事業に係る総合評価について

【委員長】 次に、道路事業・街路事業に係る総合評価について事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料5と右上に書いた資料をご覧いただければと思います。

先ほども出ました方針に基づいて本日から高速道路以外のものも含めた道路事業、街路事業全般についての総合評価についての検討をお願いしたいと思っております。

最初に資料5の1ページ目でございますが、経緯のところは省略させていただきます。

その下に、「総合評価導入の趣旨」ということで3点ほど書いてございますが、1点目として、公共事業に関する透明性の向上についての社会的要請を踏まえ、新規事業採択時評価における透明性を高め、道路事業に対する信頼性の向上に資する。

それから、現行の費用便益分析では把握できない効果も含めた総合的な評価を行うこと

により、その客観性を高めていく。

最後に、諸外国における評価の潮流、あるいは省全体の取り組みの方向性も踏まえて評価方法の見直しを行うということで考えております。

本日は検討の第1回として、2ページ目に今後検討していく上での基本的事項というのを用意しております、それを御審議いただきたいと思いますが、その前に、これまで既存の文献等を通して、諸外国、あるいは日本国内でも一部自治体等で行われているものについての事例を整理しておりますので、先にそちらを説明させていただきたいと思っております。

右上に資料5参考資料という2枚組のものがございます。それで、参考資料1、2というものを用意してございまして、参考資料1が諸外国で行っている総合評価の概要、参考資料2の方が日本国内の一部の地方公共団体で行っているものの例をまとめたものでございます。

資料5参考資料と書いてある2枚紙の方を見ていただければと思いますが、今から個別に御説明いたしますが、総合評価と一言で言いましてもいろいろなケースがあるということがございます。なかなか主体によってさまざま、簡単に類型化するのは難しいのですが、大雑把に4つにまとめたものが表-1と書いてあるものでございます。この辺もこういう理解でいいかどうかを御審議いただければと思います。

類型の1と書いておりますのが、指標について重み付けをして、その指標の統合化を行って、いわば1つの総合得点のようなものを出して、優先度を点数で評価するというもの。

2番目は、定量的評価ということで、点数化も含めて定量的評価を行うわけですが、重み付けによる統合化はしないで、それらを横並びで見えていく。あるいはグループ分けをするという案。

類型の3というのは、項目として、定量的項目、あるいは定性的項目を並列に扱って、必ずしも点数をつけるというようなところまではいかないで、統合化はしないで、ただわかりやすい形で示して、総合的に評価をしていくもの。

類型4はちょっと視点が異なるかと思いますが、費用便益分析を基本に、便益項目をつけ加えたり、補正をしたりというような形で総合評価をやっていくというような形があるかと思っております。

1ページめくっていただきますと、手元の既存の文献で調べられた限り、諸外国の例と一部の自治体の例を書いて、それがそれぞれどういう特徴があって、どういう類型に相当するかというものをまとめてございます。この表を御説明する前に、個別に特徴的なところだけ御説明したいと思っております。

この表の順番とは違いますが、まず最初に類型1という統合化まで行っている例を御説明したいと思っております。

これにつきましては、外国の例では、現在我々が調べた限りではベルギーだけではないかというふうに思っておりますが、ベルギーの例、参考資料1と書いてある諸外国の資料の一番最後の紙の7ページをご覧ください。この「クライテリア一覧」という表がございまして、こういった評価項目で評価をして、評価した結果を指標によって数量化する。それに重みをつけて、総合評点を設定しているというやり方をしているようです。

ただ、最後の表の下のところを書いてございますが、「ワロン地方施設・運輸省の専門家たちの合意によって設定されたウェイトを用いて指標を統合し、各プロジェクトの総合

評価点を算出する」ということをごさいます。別の文献等を見ますと、政策判断というものが何らかの形で働いているようでごさいます。文献を見る限りでは重み付けのところにある程度そういった政策判断というのを加味しているのかなというふうに考えております。

これと同様の点数まで出すやり方というのは、日本の自治体でも一部取り組みが行われております。参考資料2と書いたものの2ページ目と3ページ目に岩手県の事例をつけてごさいます。2ページ目に幾つか評価項目がごさいますが、必要性、重要性、緊急性、効率性というのがごさいます。その中に配点があって、それぞれプロジェクトごとに点数をつけていくというやり方ようです。実際採点した結果というのが3ページ目についてごさいます。事業ごとに点数が出るというような形になっております。実際どういう形で採択するかというのは、ある程度行政的な判断があるようですが、一応点数をつけた結果までは公表するという形をとっているようです。

以上が類型の1の事例でごさいます。

類型2の事例として、これがぴったり当てはまるかどうかは別として、フランスの例が比較的近いのではないかと考えております。フランスの例は外国の方の資料の5ページでごさいますが、ご覧いただければと思います。

資料の5ページ、真ん中に基準が10項目挙がっております。この10個の評価基準に基づいてそれぞれの事業を全部評価をするということです。この時点では必ずしも点数化されているわけではなくて、それぞれについてどうなっているかを見るということです。

第2段階で、5ページの下の方に書いてごさいますが、それぞれの評価基準ごとにプロジェクトに対して「きわめて有利」から「きわめて不利」までの5段階の評点づけを行うということのようです。フランスの特徴は、ベルギーと違って、これを全部統合するというはしないということです。この2つの表、事業ごと、あるいは基準ごとの表を見た上で総合判断をするということのようです。

6ページ目の最後のところにアンダーラインをつけてごさいますが、「多基準の評価結果を集約したフォーミュラは明示されていない」ということで、「最終段階の総合判断は現実の意思決定者に委ね、他方で、各評価基準による評価を徹底させるべく、指標と計算方法および基礎データについて不断に改善を加えていくことが基本姿勢」だということでごさいます。こういったデータをもとに判断をしているということのようでごさいます。

3番目の類型として、イギリスの例を用意してごさいます。参考資料1の1ページ目と2ページ目がイギリスの例でごさいます。ASTと書いてごさいます総括評価表に基づいて評価をしているということで、環境から統合まで5つの評価指標に基づいて評価をするということのようです。それで、質的インパクト、定量的指標があって、それぞれの項目ごとに評価要旨を書くことになっておりまして、評価要旨には貨幣換算できるものは金額で書く。定量的なものは定量的指標。それらが困難な場合には定性的評価によっているということのようです。ただ、文献がいろいろごさいます。7段階尺度で評価しているんだという基準もごさいます。その辺、もう少し調査をしてみたいと思っております。

下の方、5つ目の丸に書いてごさいますが、基本的な姿勢としては、「ウェイト付けによる順位付けは行うべきではないと考えている」ということのように。このASTというのは「評価の素材となる基本的な情報であるという認識であり、最終的な判断は、意思



決定者に委ねられている」というふうに書かれておりました。

1 ページめくっていただいて、2 ページ目をご覧いただきたいのですが、事業ごとにこういう表をつくるようです。一番右がそれぞれの項目についての評価の結果のようですが、定量的にできるものは書いてあって、それ以外に「やや悪化」とか「効果大」とか、そういうようなものも残っているようです。

イギリスの場合は1枚ごとにわかりやすく表したということがポイントのようで、比較案も含めてこういったものが提示されております。

これを使って、どの事業をなぜ選んだのかということが説明できるように、透明性を図ったということがポイントであって、統合化するよりも、その辺のわかりやすさを重んじた手法なのかなというふうに考えております。

最後に類型4ということで、費用便益分析そのものを拡張していくやり方をやっているところもございまして、ドイツがそれに相当するかと思います。ドイツの例についてはこれまでこの委員会で事例を御紹介したものがございまして、今回はつけてございませませんが、ドイツの場合は費用便益比を拡張すると同時に、地域係数の導入ということをしているようでございます。それが外国の資料の3ページ、4ページにつけてございます。3ページの上の方に「地域構造への影響」というふうに書いてございまして、「経済活動水準が低い地域の便益にボーナス点が与えられる方式」というのを導入しているようです。

4 ページ目に書いてございまして、費用便益分析結果に対して地域構造によるポイントというものを加算するという形で、地域特性を加味しているということのようです。

日本でも同様の取り組みがございまして、資料をいろいろ使って恐縮なんですけど、日本の自治体の方の資料の中の最後の紙に三重県の事例をつけてございまして、三重県の方でも地域係数の導入というのをやっております。5 ページ目、最後の紙ですが、具体的に地域ごとに係数というのが設定されてございまして、四日市とか津とかそういったところは1で、同じ県内でも地方の方は係数が高くなるということで、これを費用便益比に乗じるといったことのように、この修正係数の出し方なんですけど、5 ページ目の下の方に書いてございまして、その地域の物価水準とか、家賃や地代の水準、所得水準、こういうものに基づいて算定しているというようなこととございまして。

以上のようにいろんなやり方が行われてございまして、こういったものをにらみながら日本の道路事業はどういったやり方がいいかを議論していただければと思っております。

本日、一番最初の右上に資料5と書いてある資料の2 ページ目に、基本的事項という形で、今後検討を進めていって、この委員会で御議論いただくための基本的事項をまとめたものを用意いたしました。ちょっとこれを説明させていただいて御意見をいただければと思っております。

まず1項目目ですが、評価項目の体系としては、「公共事業評価の基本的な考え方」

これは大臣官房技術調査課が事務局として省全体の体系を示したものでございまして、お手元に小冊子をつけ加えてございまして、基本的にはこの体系をベースに議論をしていきたいと思っております。

それから、新設・改築事業を中心に検討するということ。

3番目に、新規事業の評価を基本とするけれど、再評価時や事後評価にも活用できるようにということとです。

4番目に、具体的な評価項目をこれから設定してくわけですが、具体的には現行の客観的評価指標を基本として、体系的に整理、検討していきたいということです。

5番目に、項目ごとの評価方法として、できるだけ定量化の方法というものを模索したいと思っています。ただ、項目によっては定性的評価項目を併用するということもあり得るのではないかとという形で括弧書きで書いてございます。

6番目、今回道路事業全般ということになりますと、直轄国道から市町村道に至るまで非常に幅広い領域について検討することになりますので、道路種別ごとに各々の特性、事業の規模に応じた手法を検討することにしたと思っています。その際、評価指標の統合化の是非をまず検討する。必ずしも統合化を行うことが必要かどうかというところからまず御議論いただければと思っています。また、統合化をする場合については、その方法についての検討が必要になってくるという形でございます。

7番目には、先ほどの事例でもございましたけれど、地域性を考慮する手法、こういったものを導入することの是非、導入する場合の手法を御検討いただければということでございます。

8番目に、評価に関する作業に要する負担というものも配慮しまして、事業規模なり、評価主体に応じて、余り評価そのものの負担が重くなり過ぎないように手法をということで考えてございます。

9番目に、今回の検討では評価結果について透明性の向上を図るということが重要だと思っていますので、非常にわかりやすい取りまとめ方についても御審議いただければと思っています。

なお、10番目に最終的な決定は政策判断を踏まえて行うものであることに留意する必要があるのではないかと考えております。

以上10項目でございます。

3ページ目にスケジュールを書いてございますが、一応これから具体的な枠組みの検討、それから項目、基準の検討をして、ケーススタディを行いたいと思います。最終的には取りまとめ方の検討も踏まえてパブリックコメントを実施して、一応年度内に案の取りまとめのところまでいけば、来年度から実施に移せるのではないかと考えております。

説明は以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

ただ今の御提案につきまして御意見を伺いたいと思います。これから本格的に議論していくことですので、今日は最初ということで、なるべくいろんな観点からの御意見を願いたいと思います。

特に資料5の2枚目の基本的事項、いかがでしょうか。

大体は検討するということですので、なかなか御意見はお出しただきにくいかわかりませんが、自分はどう考えているとか、そんなことでも結構でございます。

【委員】 なかなか情報が出てこないのがイメージが付きにくいのですが、でも、戦略としまして、やはり最初の段階では高速道路と同様に、道路事業、街路事業も点数化の努力というのか、それはまずやってみるのが正攻法ではないかと思うんですね。実際やってみてうまくいかないような場合はこれから多々出てくると思いますが、最初からやらないというのはちょっと問題があるのかなという気がします。

もう1つは、ローカルルールの検討というのがいろんな形で積極的に進められているのですが、それに対するインセンティブといいますか、それをどういう形でこの総合評価の中に反映していくのか。今すぐに私も答えを持っておりませんが、ちょっと考えていきたいなと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。どうでしょうか。

【委員】 今意見はあれなんですけれども、この「公共事業評価の基本的考え方」が土台であるということと、下の方にいくといろんなことを検討するということになっていて、もしも下の方のことを検討すると、これから随分外れちゃうのかなというところがありまして、その辺はどうお考えなのか。ある意味では基本で、自由度は大きいんだと、こういうスタンスで議論すべきだという御提案と考えてよろしいのでしょうか。

【事務局】 そのところは非常に難しいところで、むしろこの検討を進めながらその点も御相談をしていきたいと思っておりますが、省全体の中で体系図、例えばお手元の白いパンフレットの8ページに体系図というものが示されておりますし、またこれについての考え方というようなものもございますので、こういったところは基本的にすべてベースにしていきたいと思っております。

このパンフレット、官房が取りまとめたものでは、これを踏まえて、具体的なやり方としてこの青い紙の後にかなり細かい事例が載っております。こういったところについては、ここに書いてあるものも十分参考にしていきたいと思っておりますが、一方ではかなり事業規模の小さい事業というのが道路事業の中にもありまして、そういったものにも適用できる基準をというふうに考えておりますので、そういった部分は必ずしもこれに100%沿っていないケースも出てくるのではないかと考えています。ベースとしてはこれを十分意識してやっていきたいと思っております。

【委員長】 お答えになっていきますか。

【委員】 今の話で私も大体了解したんですけれども、特に私が、今、先生から御質問が出る前に思っていたのが重み付けのところの話なんです。この冊子では、重み付けに関する記述が分量としてかなりあるので、もしもこちらで何か独自の方針を出した場合、これと余り整合性がとれない、あるいは全く違うアプローチでやってしまったというところで問題があるのかなと疑問に思ったんですけれども、今のお話ですと、少しは変わってもいいのかなという認識を持ちました。

この2ページ目を拝見して、私自身がもっと考えなければいけないなと思ったのは、やはりここの中で書かれていない、暗黙のうちに入っているのかもしれないのですが

不確実性の問題をどう捉えていくかという点です。例えばこれまでの議論の中でも特に積雪地域の方が雪の問題を捉えていますけれども、例えば雪について重点的に何かやったとしても、たまたま連続して雪が降らないときがあったとか、あるいは思いのほかすごい豪雪があったという話もあるかもしれませんし、あるいはさまざまな天変地異があって、

いわゆるリダンダンシーの問題等もありますけれども、そういう全く予想がつかないようなことが起こり得る。起こる確率はとにかくゼロではない。でも、一体それをどうやって評価すればいいのか。恐らくそういうことが1つ重要な論点になってくるのではないかと思いますので、そういうところもあわせて私は検討して考えていきたいなと考えております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 今回から加えていただいたので、全体を追い切れない中ですが、どこまでやるのかという話を確定して議論した方がいいかなと思います。

2ページ目の、特に10の「最終的な決定は政策判断を踏まえて行うものであることに留意する」ということでありますので、評価手法の開発を精緻化するということにとどめるのか、それを超えて、政策の実行のところまで踏み込むのかということを少し議論した方がよいかなというふうに考えます。

なぜこれが気になったかといいますと、1ページ目の「総合評価導入の趣旨」の1つ目なのですが、「新規事業採択時評価における透明性を高める」ということでとまっていればいいんですが、「道路事業に対する信頼性の向上に資する」という言葉がありますと、これはつまり政策の意思決定の内容に関してまで、国民的な評価がプラスになるような評価手法をつくるという話になっているのかなというふうに受け取れます。そういう意味では、限定するとするならば、透明性を高めるという目的がある。その後の意思決定に関しては、行政執行の部分ではなくて、意思決定の部分に任せるという意味で、総合評価でこの委員会ですべてどこまで扱うか、私は議論すべきだと思いますし、私の意見としてはむしろ限定した方がいいかなと考えています。

【委員長】 関連して御発言でございますでしょうか。

多分これは、今先生が最後におっしゃったように、ここで個別の事業を評価するわけではないので、個別の事業の政策判断をここで云々することは基本的にはないんだろうと、そういうことですね。

【事務局】 もちろんそうでございます。

【委員長】 ただ、前の高速道路後ほどまた議論が出てまいります、イギリスのように、足し算はしないけれど、非常にわかりやすいものを示して、世の中の人が見ていて、どう考えてもおかしいものが出てきたら、それに対して、説明が非常に困る。したがって、そうむちゃはできませんと、こういう格好を私自身はイメージするんです。そうすると、「政策判断を踏まえて」という日本語の語感、何か政策判断と言ったら、何かわからないけれど、政策判断だという、そういう話ではなくてもうちょっと緊張感のある、そんなことをイメージしています。いかがでしょうか。

私の方から6番の、先生の御意見に賛成なんです、後ほど出てくる場所もありますが、各自治体がやっているように、重み付けをあらかじめ決めておいて、その前提でこうやるという、そういうやり方だと、後、それに反するときは自由で、ここは特別違うところだから、これを重視して、こう判断しましたと、こうなるわけですが、1個1個そのたびに重みを計算するというようなことをやろうとすると、これは現場は相当大変な作業になりますね。交通安全の事業と何とかなの事業で一応やれば点数は出てくるんですが、その辺は自治体がやっているようなことをここではイメージしておくんですかね。それも議論の対象ということですか。

【事務局】 必ずしもそういうものをやろうという意味でお諮りしたわけではございません。

【委員】 今のお話で、私もそこでわからないところなんですけれども、それに関し

て8番ですね。事業規模・評価主体等に応じ、負担が過重にならない方法を検討するというので、これは手順を見ますと、パブリックコメントにかけて出してくるということですけれど、つまり実際に本当にすぐ使える状態まで持ってきて、実際に使ってもらって、ここが大変だ、あれが大変だという話まで持っていくのか、あるいは全体的な方針で、こういう形でやっていっては大変ですかというような程度で何か御意見をもらうのかというところはどこまで考えておられるのかという点、何かありましたら伺いたいんですが……。

【事務局】 申しわけありません。まだそこまで具体的にイメージが固まっていなくて、パブリックコメントの前にケーススタディという項目をつけてございますけれど、その辺を通してちょっとイメージを固めていきたいというふうに思っています。

【委員長】 どうですか。

【委員】 これはいろんな道路種別ごとに総合評価の手法を開発していくということで、恐らく全部をカバーできるような総合評価手法をこしらえることは不可能だと思うんですね。今度どういう種別ごとにつくっていくのか、あるいはそれでも全体として同じような評価スキームというのを一応全部の種別に対して適用して重みを変えるのか、いずれにしても種別間の総合評価を比較するというのは余り意味がないと思うんですね。

【事務局】 それはそのとおりです。

【委員】 その種別の中でどう優先順位をつけるか、そういう議論になって、その辺を初めから種別ごと、あるいは種別間での絶対評価というのはちょっと不可能だということを基本合意しておいた方がやりやすいのではないかと。結局はどういう種別で対象を整理していくべきか、その辺の議論からスタートするとわかりやすくなるかなという気がするんですけど。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 いかがでしょうか。

今の関連で言うと、評価する単位をどうするか。例えば環状道路を宇都宮とかいろんなところでつくっている。30年かかっていますと。そういうときに、ぶつ切れにしていって、最後残ったミッシングリンク、これは流れないからと、こうやるのかと考えると、どういう単位でやっていくのかというのはちょっと気になるころではありますね。多分全体のプロジェクトの流れから言うと、全体の体系をつくっていく。30年かかるものを全部こういう格好でというのではなくて、予算づけですから、割合短いタームでやっていかないといけない。そういったときに、全体構想をこうやっていきましょうという話が吹っ飛んで、部分部分を最適化していくようなことをやったのでは、何をやっているのかわからない。そういうところも政策判断というところでやっちゃうのか、何かそういう項目があるというふうに考えておくのか、こんなところもまた議論したいと思います。

先生、先生、何かございますか。

【委員】 私も今回からですので、必ずしもまだ十分理解していないところがあるかと思いますが、今委員長が言われたネットワークの評価というところはちゃんとあらかじめやり方を決めておかないと、全体としてやっていることが整合しない可能性があるのも、それは非常に重要なことという気もいたしました。

重み付けで統合化するかしらないかというところは、多分これも委員会ですと御議論があったらと思うんですけども、点数化すること、それ自体がすごく意味がもちろんあ

るわけですが、そこに至るプロセスでいろいろ議論したり、何に重みを置いているかということが明らかになるということは非常に重要なわけで、そこはこの委員会で最終的に統合化までするかどうかということも議論していいのではないかとこのように感じております。

1点気になるのは、点数化するというと、ついつい、特にマスコミなんですが、何かそういうものに対して血も涙もないような印象をいつも持たれるような気がして、今回のも新聞をちらっと見たら何となくそういうふうに伝わっているところがあって、でも、これまで御議論されたいろんな資料を拝見すると、そうではなくて、効率性ととも公平性も十分検討されているわけで、それはアピールの仕方かと思えますけれども、何かそういった誤解を少しでも取り払えるようなことができればいいのではないかと、ちょっとわき道にそれましたけれども、そんなふうに考えております。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 今 先生の方からいろいろあったんですけれども、効率性を重視することイコール血も涙もないと思われちゃうと困るわけで、効率性を重視するというのは、より多くの人に、より多くのベネフィットを与えようということですから……。しかしながら、公平性とかいろいろなものを考慮に入れなければいけないというのは確かにそのとおりでありますので、重み付けのことを考えるのは大変重要なことだと思っています。

ただ、私は合計して点数化するのはいろんな意味で必ずしも賛成ではないのですが、その試みを試してみるというのは重要だというふうに考えています。といいますのは、1つ反対意見は、費用便益分析だけの、つまり効率性だけの順位ではいろいろ問題があるよというのわかるんですが、総合指標で点数がついてしまうと、それはすべてのことを総合的に考えて決めた点数だから、上からやっていかなければいけないよということにならざるを得ないわけでありまして、総合的についた点数を何らかの形で順番を変えようとする、それこそ本当に説明ができなくなるので、総合点を出すというのは、私はあんまり賛成ではないというふうに思います。

つまり、まさに総合的に考えた結果なんだから、その点数どおりやるのが筋でしょう。それ以外の筋は考えられませんかと言われたときに、なかなか説明するのが難しいかなというふうに思います。しかしながら、点数化する試みを提示するというのはある意味では重要なこと。

それから、通常重み付けを行う場合に、ある程度いろんな知識を持っている人たちに重み付けの案を聞くわけですが、逆に言うと、過去に行われてきた政策決定でどういう重みがついているのかというのをはかることはある程度可能だろうと。よく地域係数について検討する場合に、累進税率の逆数を使うことによってウェイト付けをするということをするわけで、所得税の累進構造というのは何十年にもわたって我々は公平だと考えている重み付けだということの裏返しなので 過去に行われてきた道路行政で、実は暗黙的にどういうウェイトをつけてきたのかということ逆を明らかにすれば、それが1つのデフォルトになるのかなと。それは少し整理してみる価値があるかなと思います。

【委員長】 先生には釈迦に説法ですが、私自身はこう思っているのですが。総合評価といってもあくまで限定の総合評価で、もともとそういう定式化したところに、重みにしろ、要因にしろ、完璧にダブルカウントを防いで、なおかつみんなの直観に合うように

というのは非常に難しい。したがって、むしろ さんがおっしゃったように、こういう重みでやったらこういう点数になるので、そこからあんまり外れたときに、それで本当にいいのかという、こういうことがいろんなところから出てくるような舞台をつくっていくことに意味があるので、前段の話に関しては、ここで計算したものに対して外すのは難しいということではないと思うんです。

もう1つは、重みをつけることについての議論は線形性を仮定しているということで、それが本当にいいかという、こういう議論と、そもそもいい悪いのときに、ある絵が絵より顔がいいですかね この顔が好きか嫌いかというときに、目と鼻と肌の色と形とを足し算して重みをつけてやるかという、そうではなくて、ある人は、あの人の鼻は嫌いだと言ったら、一番悪いところであれば嫌いだとやるし、あの人の目が好きだからと一番いいところにつけるという人もいるし、いろんな効用関数の形がある。それを無理やり線形の関数にしているので、もともとそういうことを学者の間でやり出すと、その根拠は何だというのは無限にある。ただし、そういうたぐいの、今、顔でお話ししたようなことの判断が知事さんなり、ある時期の政権なりにあるとすれば、それはそれで政策的な判断としていいんで、むしろそれがえらく標準型でやったのとずれているときに、実はこういう理由でずれていますということをやちゃんと説明をする責任が生じれば、あるいはそういう機会がクリアに出てくれば、それはそれでこういうことを出していく意味があるのかなと、こんなふうに僕は思っているんです。

【 委員】 最初の話は、後者の方はそういう意味では最終的な決定の政策判断というのは向こうに置いておいて、評価手法としてより精緻化するということにここで恐らく限定する。それは大変重要なことだと思いますし、前者の方は、それゆえ総合評価という言葉が前面に出て、なおかつ点数がついていますよと。そしますと、 先生がおっしゃった血も涙もない順番だねというふうに捉えられるのは果たしていいのかどうかということで、あえて申し上げたということです。

【 委員】 確かに1つの数字に全部まとめ上げて、それで順番を変えた判断をしてしまったら、本当にそれを説明できなくなってしまうところがあるんですけども、ここで作業するのは大変だなという気はするんですけど、いろんな重み付けの根拠があって、そういうもので複数のものを幾つか出しておいて、それらからいろんな数字が出てくるとい、いわば総合評価が複数があって、そういうものから出したら、それぞれこれならばこういう点が出るという、それらの数字を見た上での総合的な判断というならそれは割とできるかなと。ですから、ひょっとすると、どういう方法をとったって、やっぱりこのプロジェクトが一番になるというのは、これはまず文句ないでしょうし、場合によってはそれがばらばらになってきたときには、それこそそこで政策判断というか、そこを踏まえてやってくるということですから、何か1個の数字だけを出すということだけが目的になると 先生がおっしゃったみたいな問題が出てきますから、本当ならばそういうことができて、複数の評価のやり方を出すというのがいいのではないかという気がいたします。

【 委員】 ウェイトの感度分析みたいな話もあると思うんですけども、そういう意味では恐らく過去において県によって非常に公平性を重視してきた県とか、効率性を重視してきた県とか、県によってそのウェイトが違ってくるんだろうということがありますの

で、もし提示する場合に幾つかのウェイトのバリエーションがあって、非常に高齢化が進んだ地域において割と適したウェイト付けとか、産業を集中的に勃興させようと考えている地域に適したウェイト付けとか、そういうのが幾つか類型化して出てくると思いますので、そういうのを多様に提示するというのがここでの議論のやるべきことかなというふうに考えます。

【委員長】 ありがとうございます。

この基本事項の検討の中身についての御意見をいろいろいただきました。今いただいたような問題意識をこれからの検討の土台にしていきたいと思いますが、基本的事項としてもっとこれを足せとか、削れとか、こういうことはなかったようにも思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

特に 先生おっしゃったように、あんまり自由にすると、時間が限られたところで際限なくいろんな議論が出てまいりますので、ある程度枠組みを決めるということで、これをお出しいただいているかと思えます。

ただ、この基本的事項、割合緩やかですので、そんなに議論を制約するものではないので、一応これで次の段階に進んでいってはどうかと思えます。

そんなことでよろしいでしょうか。

#### ( 5 ) 高速道路を対象とした評価手法について

【委員長】 それでは、次に高速道路を対象とした評価手法について事務局から御説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料6を用いまして説明をさせていただきたいと思えます。

資料6のクリップを外していただきますと、参考資料6 - 1から6 - 4まで、その後ろに続いております。今回資料6によりまして御紹介したいこと、あるいはお願い、御意見をいただきたいことは3点ございます。

まず前回の御意見を踏まえて、評価指標等につきまして、参考資料6 - 1を用いまして6月12日から先月いっぱい、パブリックコメントの募集をしたところでございます。その結果6 - 2という形で集められてきておりまして、それについての今後の対応について後ほど御議論、御意見をいただければということでございます。

さらに、重み付けにつきまして、知事、政令指定都市の長の方に協力をお願いいたしまして、その結果を御紹介させていただきたいと思っております。

さらには、資料6の目次のところに書いてございますが、3点目で、高速道路の評価手法についての基本的な今後の使い方ということで、今まで委員の先生方からいただきました意見をまとめるとこんな形になるのかなということで、提言という形で、口幅ったい形になりますけれども、まとめさせていただいたものでございます。

それでは、資料6を用いまして御紹介させていただければと思えます。

まず1ページ目でございます。先ほど御紹介しましたパブリックコメントでいただいた御意見を踏まえた対応についてということでございます。

御意見として540意見いただきました。

中ほど以降に書いてございます。主な意見ということで、指標の重み付けということに



関しましては、特徴的なものを特記させていただいたものでございますが、地域の特性に応じた重みにしてはどうだという意見。さらには国家的な施策を進めるという観点からいけば、採算性よりも、波及的影響を重視すべきだという御意見。

さらに、2つ目の丸、評価項目・指標等につきましては、例えば2つ目のポツにございますが、積雪寒冷地においては、冬期の速度低下を考慮すべきという形で、先ほどのクリップを外していただきました資料6-3で雪寒地域の10道県の担当の方から提言書という形で別途いただいているものと同じでございますが、冬期の速度低下を考慮すべきだという御意見。さらには4つ目のポツでございますが、地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況について、もう少し判断基準を明確にしないとかかなりあいまいなものになってしまうのではないかと等々の御意見をいただいております。

それにつきましての対応方針ということで、2ページ目をお開きいただければと思います。パブリックコメント等を踏まえた対応ということで、まず1点目は、先ほど意見にもございました、さらには私ども国土交通省あてに都道府県の方からの提言でも寄せられております、「積雪寒冷地における冬期速度の考慮」ということでございます。今便益を出す際には、年間の平均ということで、通常、センサス等々のデータを使っております。これは雪がないときのデータを使っておりますが、積雪寒冷地におきましては、長いところでは5カ月、短いところでも4カ月くらい雪の影響を受けており、交通にかなりの障害が発生しているということをも踏まえて対応してほしいということでございまして、資料の6-3にございますような10道県の部長様方からの提言書といったことも踏まえまして、実際に冬期速度を考慮して、各種指標を算出することにしてまいりたいと考えております。具体的には後ほど簡単に御紹介させていただきたいと思っております。

次に2)でございますが、「地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組みの評価方法」ということで、これは先般のこの委員会の中でも御意見が出ましたが、名目で、ただやる気があるというふうに見せるだけで評価されるのでは、実際にやった方々との差がつかないのではないかと御意見がございました。さらにパブリックコメントの中でもそういう御意見が出てきましたので、さらに恣意的な評価にならないようにということで、対応案の方に書いてございますが、詳細な評価基準を作成して、場合によっては資料の確認、ヒアリングといったようなこともやりながら評価をしていきたいと考えております。

以上がこの2つの大きな項目についての対応ということでございます。後ほど主なものについても御紹介させていただきたいと思っております。

3ページ目でございます。先ほどの冬期速度の反映ということでございますが、実際に2の(1)に書いてございますが、2001年1月、2月に約2週間にわたりまして実際にスピードを測っております。それを見ますと、大体夏の期間に比べまして、1割から2割以上、12%から25%の低下を起こしております。高速道路は若干それに対しましてサービレベルがよいということもございしますが、やはり1割弱のスピードの低減ということが実際に起こっております。こういったものを考慮して実際の効果といったところに反映していければと思っております。

実際に冬期間の設定方法ということで、3でございますけれども、特に最低気温0度、あるいは積雪があるといった日数を冬期と仮定いたしますと、北海道で5カ月、その他地域で4カ月ということ。さらには4で、一般道路、高速道路についてのスピードの低減率

をこういう形で加味していこうと。1年間のうち何カ月これだけのスピードが落ちているかということを加味して、年間の平均速度を低減してあげることで、便益の算出に際し、冬期間のサービス低下を少し反映させてあげるというようなことを計算上やっていったらどうだということを御提案させていただいているものでございます。

そのほか、5ページでございますが、先ほどの創意工夫のやる気満々の世界でございますけれども、それぞれ今まで書いておりました調査項目のところでございますけれども、その右側に判断基準ということで、実際に一番上の項目で、例えば地域計画の中での路線名、あるいは区間がはっきりと位置づけられなければ認めないというようなこと、さらには中段の2の にございますけれども、実際の取り組み方針といったようなものについても実際の協議会だとか委員会の活動が年間2回以上実際に行われているものとか、あるいは3のコスト縮減、一番下の欄でございますが、これについても予算額といったものが実際に明記されているということについてのみ評価をしていくというふうに変えさせていただければなと思っております。

以上、大きな項目の2点目でございますが、8ページ目をおめくりいただければと思います。パブリックコメントという形でいただいた多数の御意見をさらに集約させていただいたものでございまして、まず一番大きな項目の評価のあり方・指標の重み付けにつきましてでございますが、特徴的なところにつきましては、ここでも先ほども御紹介しましたように、3つ目の欄、地域の特性に応じた重み付けを行うべきというふうに考えるというふうなことをおっしゃっている方がいらっしゃいます。

採算性につきましては、その欄の3行目以降でございますが、外部利益からの費用回収といったようなことも無視しているので、一般化すべきではないかということではございますが、なかなか外部利益を定量化すること自身が非常に困難でございますので、今回はこの中で対応させていただければということでございます。

さらに、波及的影響の評価指標という項目の中でございますけれども、環境面での負の影響も考慮すべきではないかという御意見。それに対しましては既にアセスメント等で実際に対応させていただいておりますので、今回の評価の中ではそれを考慮しないという形で対応させていただければと思っております。

さらに、指標、高速バスの利便性が高まるということに対しては、便数も考慮すべきだというような御意見。これに対してはなかなか将来の便数を予測することも難しゅうございますので、現在の指標とさせていただきたい。

指標の については、先ほど御紹介をさせていただいたものでございます。

指標の につきまして、2つ目の丸でございますが、単純な入込客数では大都市部が有利になるのではないかということでございますが、なかなか対象とすべき人口をどういうふうにしたらいいのかということが非常に難しゅうございますので、今回については現在の対応にさせていただきたいということでございます。

9ページをおめくりいただければと思いますが、指標の、これについても現在の工業出荷額といったようなものを使うべきではない、将来の可能性というものがどうだということでございますが、なかなか将来の予測技術が確立していないということで、こういう形にさせていただきたいというふうを考えております。

さらに、指標、これはCO<sub>2</sub>についてトータルの評価をしてほしいということですが、

これについては実際に全排出量がどのぐらい周辺の道路網を含めまして削減されるかというような評価をしておりますので、こういう形でお答えをさせていただければと思っております。

その他、総合評価に係る意見ということで、最下欄でございますが、高速道路はネットワークとなって初めて本来の機能を発揮するのであって、便益の算出はネットワークの整備を前提として行うべきだということに対しまして、整備効果、今回の整備計画の9,342kmというその延長単位だけではなくて、全体のネットワーク1万1,520kmを前提とした評価もあわせて行っていきたいというふうに考えているところでございます。

さらに、参考資料をつけておりますので、その関連でお話ししますと、3つ上に上がったところの「Quality of Life への貢献」という視点が望まれるということで、項目、重み付けについてはそういう評価手法を考えていくべきではないかというお話でございました。実際に論文等もいただいたわけでございますが、新たな分析手法ということでございまして、全国一律でこの項目をまとめるとなりますと、かなり指標の把握の仕方とか、アンケートの仕方とかで難しゅうございますので、今回については実務上困難という形でさらに勉強を進めさせていただければなということに対応させていただければと思っております。

以上が今までの指標並びに重み付けにつきましてのパブリックコメントについての御意見を御紹介させていただきました。後ほどその対応ぶりについても御意見をいただければと思います。

10 ページでございます。重み付けということで、前回の委員会以降、私どもの方から都道府県知事、政令指定都市の長の方に全体の評価に対する評価手法について、ぜひ評価項目ごとの重み付けについて御意見をいただきたいということをお願いいたしました。実際の提出の様式パターンについては前回土木部長様をお願いしたのと同じでございます。次の11 ページのところで書いたような形をお願いいたしました。その結果、まだ一部出張中というような方もいらっしゃいまして、一部の方からいただいておりますが、ほぼ全員にわたりまして、都道府県知事については全員についての御意見をいただいたところでございます。

12 ページがその解析ということで、これは先般もお見せいたしましたばらつきを御紹介させていただいているものでございます。12 ページを見ていただきますと、有料道路の場合につきましても波及的影響というところに重みを非常に置いておられる知事が多い。同様に無料についても費用対便益に比して波及的影響の方について大きな点をつけられておられる。

13 ページでございますが、外部効果の6項目。この大くくりについて地域社会、地域経済というところに重みを置いておられる方が少し多目かなというところでございます。

14 ページで、それぞれの各指標、この委員会で御議論いただきました指標、16 指標につきましての重みでございます。余り差はないところではございますが、4つ目の拠点都市連絡、さらには一番最後の創意工夫といったところに重み付けを置いておられる方がいらっしゃいます。続いて、2つ目の新幹線・空港へのアクセス、高度医療施設、さらには6つ目の観光地、流通拠点、農林水産、さらには迂回路という最後から4つ目でございますが、そういったところに重みを少し余分につけておられるところが平均としてはあるの

かなというところでございます。

さらにそれを以前からテストケースでやっております 19 区間に当てはめてみたところが 15 ページのデータでございます。それらの平均値を当てはめたものでございますが、その評価点自身は 50 という中心部を境に、同じ区間でも評価の重み付けによりましてかなりばらつきが出てきているというところでございます。

16 ページをおめくりいただきますと、それぞれの皆さんからいただいた意見をある程度のカテゴリーにおきまして分けて整理をしたものでございます。先ほども言いましたように、やはり外部効果を重視されておられる方が非常に多いというところを見てとっていただけるのではないかと考えております。

一番右の外に書いてございますけれども、奈良県以下の知事、政令市長についてはまだこの中に入っておりませんが、これについては出張中ということで、まだ返せないという状況で、すぐ返すという御返事をいただいているところでございます。

次、17 ページでございます。今までは重み付けを知事さんにいただいたということでございますが、今まで御議論いただきました評価指標、さらには都道府県の方々からいただいている重み付けといったものを使って、今後どんなふう to 高速道路の評価を進めていけばいいのかということについて、大体こういう形でまとめてみました。これについての御意見を後ほどいただければと思います。

文章でずうっと書いておりますので、重要なポイントだけピックアップして文章的に御紹介させていただきたいと思っております。

17 ページでございます。高速道路の評価手法について、そもそもの考え方ということでございます。

15 行目、実際には貨幣換算が困難な効果・影響に関する評価項目を多角的に検証することが必要。さらに加えて事業手法の評価としては、この費用便益分析、さらには上記の 2 つの評価項目に加えて、有料道路としての採算性というものを加えた 3 つの項目が考えられるのではないのでしょうかということでございます。

さらに、20 行目以降でございますが、この中でいろいろ御議論いただきました評価手法につきましましては、できるだけ定量的に明らかにし、高速道路事業の評価を学術的・客観的に示すことが可能になるものと考えられますということでございます。

ただ、今回の評価手法ということにつきましましては、いろんな目的を持っているわけでございますが、実際社会・経済に及ぼす多様な効果を明らかにするということ。

さらには、高速道路の整備手法ということで、24 行目に書いてございます新直轄方式による整備、あるいは公団にかわる新たな組織による整備の振り分けについて検討する場合の有益な基礎的情報として活用が可能と考えられるのではないかとということでございます。

18 ページでございます。これは先ほどの冒頭でも御紹介があったものでございますが、諸外国の道路評価の政策決定でございます。これについても先ほど御紹介がありましたのであれですが、11 行目以降、費用便益分析を含むさまざまな評価項目の総合化については、ベルギーにおいてのみ重み付けを行って加算しているものの、他国では評価化や総合化は行われていないなど、今なお手法の改善が行われているという形で締めくくらせていただいております。

(2)で高速道路整備における政策決定のあり方ということでございます。15行目以降でございます。実際に現下の課題といたしまして、高速道路の整備計画区間のうち、管理費が賄えないなどの有料道路には馴染みにくい区間、しかし、整備効果が高い区間については、新たに法制化が今年度されました直轄高速事業として区間を決定することが実際に求められているところでございます。その際に、24行目に書いてございますが、政策決定に必要な要因すべての数値化を客観的に行うまでには未だいろんな研究が必要であることから困難ではないか。したがって、最終的にはそういった数値化が困難な政策項目も加味した上で、責任ある判断が行われるべきと考えられるということでございます。

19ページでございます。評価指標の重み付けの議論についての御意見をまとめさせていただいたものでございます。7行目でございますが、広範な国民の意見をとり入れることなど、可能な限り多様な考え方を取り込む。例えばということで、10行目でございますが、本評価手法について、論議を行ってきているこの委員会の先生の皆様方、さらには地域の代表として地域の実情・課題を把握しておられる知事の方、あるいはその他高速道路の利用者などの国民の方々、様々な方々から重み付けについて意見をきくことが考えられるのではないかとということでございます。

実際に重み付け案の提示ということでございますが、実際に今まで都道府県からいただいたデータをもとにケーススタディをやってみたわけでございますが、17行目に書いてございますが、これまでに都道府県に対して行った重み付けの調査結果でも非常に幅広い重み付けの結果になっております。

そういうことを鑑みればということで、19行目ですが、重み付けを一つの値とすることよりも、複数の値を設定して検討を進めていくことが妥当ではないかとということでございます。

実際に重み付けの設定の具体的な方法として、例えばということで、21行目以降でございます。知事から提案のあった意見については、例えばそれをただ単純に平均をするという考え方、として整備すべき区間が残っている地域の重み付けを出しておられる知事の平均値という考え方、さらにはもう少し大きく分けて、グループごとに知事のグループに分けて、それぞれを平均するというような考え方というようなものもあるのかなということで、19ページにまとめさせていただきました。

20ページでございますが、政策決定におけるアカウンタビリティの確保に向けてということで、例えばということで、皆様方からいただいたものを整理させていただいたものでございますが、5行目で新たな直轄方式で整備することになる対象区間について、以下のような手順で検討を進めていくことも一案かなということでございます。

カギ括弧で書いてございます。「高速道路事業の評価の基本的な考え方」ということで、もともとの目的ということでございますが、10行目でございます。限られた国費による直轄高速の整備も併せて進め、高速ネットワーク整備による効果の最大化を図るという目的のもとで、でございますが、有料道路としての管理費を収入が下回る区間、こういったものは直轄高速としての整備を基本とするのかなと。

として、高速道路の評価手法を実際に適用した結果、無料道路としての評価が有料道路としての評価に比べて著しく高くなる区間、あるいは有料道路としての費用対便益に比べ、無料道路としての費用対便益が著しく高まる区間といったところは直轄高速区間とし

での優位性があるのではないかというような評価の使い方ということでございます。

それを使いまして、最終的にはということで、24 行目以降でございますが、こういった評価結果を参考にしながら、例えば並行する一般道路における渋滞等の課題、あるいは既存の無料自動車専用道路との連続性、更には当該区間を無料にすることで、既存のその他の有料道路の採算性に与える影響、あるいは地方の利用者の御意見といったものを踏まえて、最終的には政策決定がなされることになるのではないかと御意見をいただいたかなと思ってまとめております。

さらには、地域の声をそれぞれ関連プロジェクトの実施等との整合性を図る観点からも聴くことが重要だよという御意見をまとめさせていただきました。

21 ページ目でございます。実際に、今後の事後評価ということで、今後御意見の中でも議論していただくことになるわけでございますが、今回の評価手法というのは、3 行目に書いてございますが、高速道路の整備効果を分かりやすく評価するために、現在の知見を最大限に活用して作成したものだ。実際の具体的な事業としての初めて試みられるものでございますので、7 行目に、評価手法の改善に向けて継続的に検証を行う必要がある。9 行目で評価手法の検証については一定期間毎に見直しを行っていくなどということで、今後いろいろまたこれについての見直しも行っていくべきではないかというところをまとめさせていただきました。

4 番目に今後の委員会の役割ということでございますが、この高速道路の評価手法ということに関しましては、いろいろ御意見がございますところでございますが、15 行目に書いてございます。そのプロセスにおいて、重み付けの設定、あるいは評価結果の扱いについて、まだ今後とも改善すべき項目も数多く存在するものと考えられ、17 行目で、専門家としての当該委員会が学術的な観点から助言を行うことが望ましいという形。19 行目でパブリックコメント等の手法を用いて、幅広く国民の意見を取り入れることが必要であると。さらに意見の改善方策の組み込み方法についてもこの委員会によって助言をいただくということが必要なのではないかとということで、今後の委員会の役割としてまだまだたくさんの項目が残っているよという形で役割の整理をさせていただいたということでございます。

とりあえず今までいただいた意見を文章化するとこんな感じになるのかなということで、たたき台としてまとめさせていただきましたものでございます。

よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

ただ今の御提案につきまして御意見ございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。

【委員】 最初の方に御説明下さいましたところで、これは多分私が言ったことだったと思いますが、2 ページ目のところで、「地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況の評価方法」として、要するにやる気があると言えば評価されるとか、あるいは協議会の設置だけで、形だけというような、そういう話があったということ、これについての対応で、5 ページのところにもまとめて下さって、例えば過去1年間に2回以上云々とありますけれども、もちろんこれでいいと思うんですが、それに加えて、今こういう御時世ですから、通常、そういうさまざまな自治体等で行われた委員会、協議会等でのいわ

ゆる協議の内容や情報は公開されるものだと思いますので、例えば議事録をつけて出すとか、そういう形にした方がより一層はっきりするのかなというように思いました。それだけです。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

事務局で何かお考えありますか、今の点。

【事務局】 ぜひそういう形でやらせていただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

【 委員】 質問でいいですか。

15 ページの波及的影響の図ですけれども、これは得点の分布を描いておられるんですね。その前のページの重みで描いた分布は結構散らばっているんですが、集計化すると結構ピークがはっきり出てくるように思いますけれど、この出し方はどういうふうにやられたんですか。19 区間の、この分布のかき方。

【事務局】 それぞれ重み付けいただいたデータを使って、単純にこの 19 区間に当てはめたということになっております。

【 委員】 各都道府県さんが出してこられた重み、いろいろばらばらにある。それに則って集計していったということですか。

【事務局】 そうですね。ただ、ここは評価点という形で、標準偏差みたいな形になっておりますので、50 のところにどうしても集まりやすい形の分布形になるのかなと思っています。そういう意味では、ここで見ていただきたかったのは、同じ路線であったとしても重み付けの仕方によって 50 を上回ったり、下回ったりというようなことが出てきますということでの御紹介というつもりだったんです。

【 委員】 結構ピークははっきり出てくる傾向があるのかなと。それがいいのか悪いのかわからないですけれど、平均して同じようなところ、真ん中に集まってくるのか、その辺はこの図をつくられたときの印象としてどうだったですか。結構いろいろ散らばるけれども、集めてみると、そこそこいいところにいつているのかどうか……。

【事務局】 私どもの感覚としては、最終的な結果かというところもありますけれども、それぞれの各指標に対する重み付けのデータを見させていただくと、かなり極端な方がおられて、例えば費用対効果なんていうのは 0 点とか、採算性は 0 点にしてしまえというぐらいの方がおられた一方で、例えば地域開発的なものに関してはすごい高位な点をつけておられるという方もいらっしゃいまして、そこはかなりばらつきがあるのかなというところは作業上の感覚として持っております。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【 委員】 これは何回か議論された後のものですか。

【委員長】 そうです。内容はですが。この資料自身は今日出てきたところです。

【 委員】 17 ページ以降に関しては……。

【事務局】 17 ページ以降は、今まで数回にわたりまして、高速道路の評価について、その使い方やら、あるいはその考え方についていろいろ各先生から御意見をいただいたものをカテゴリーにまとめさせていただいたものということでございまして、逆に私どもの方が今後こういったものを使用していく際に、こういう考え方でとりあえずは対応してい

くのかなということでもまとめさせていただいたものということでございます。この文章自身は今回初めて御提出させていただくものでございます。

【委員】 ちょっと私気になったのは、20 ページのところなんですけれども、高速道路ネットワークが必要かどうかという話と、それを有料道路にすべきか、無料道路にすべきかという話は同じ俎上でうまく書けるのかどうかという点です。料金というのはある意味では単なる移転なわけですから、有料であるか、無料であるか、あるいはそれは道路の有効利用という側面において、今日ですか、朝、新聞に出ておりましたけれども、いろんな料金体系を実験しましょうということが始まっている中で今は有料なんだけれども、夜間は無料にしましょうという議論が出てくる可能性がありますね。

そういう道路の運用として有料であるべきか、無料であるべきかという議論と、高速道路がある地域に必要であるかどうかという議論を一元的に扱うのはなかなか難しいのかなと思ひまして、20 ページの真ん中のところにある文言が評価手法のところから必然的に、つまり「収入が有料道路としての管理費を下回る区間については、直轄高速としての整備を基本とする」これはすごく当たり前の考え方だと思うんですけど、当たり前の考え方なんですけれども、評価手法の委員会から出てくるのかなというのは疑問なんですけど……。

【事務局】 確かにこの に関しましては、評価という形の観点で描いているものではございませんで、今整備計画で、整備途上の約 2,000km の高速道路を有料道路で整備するか、無料道路で整備するかという考え方に立ったときに、まず前提としてこういう前提はありますよねということ整理したものでございます。評価の考え方が導入されてくるのは以降という形になるのかなということでございます。

いずれにしても高速道路の整備を進めるか否かということに関しましては、無料であろうが、有料であろうが、費用対効果の中で社会的な効果があれば、高速道路として整備をすべき議論というのが多分前提として抜けているのかもしれない。その中で、その整備をしていく上での手法を考えていくときに、いろんな条件があって、とりあえずそのふり分けをしていくということでの考え方を整理させていただいたということでございます。

【委員】 のところがポイントだということなんですけれども、そもそも道路というのは本来無料の方が効果が大きいのではないかという気がしてしまひて、非常に混雑しているところは別にしても、余り混雑していない道路であれば、みんな無料にした方が効果は恐らく大きいんだろうという気がするものですから、の(1)にしる(2)にしる、幾つかの前提がある場合には非常に受け入れやすいのですが、そうでないと、かなり間違ったミスリーディング 例えば中央道、東京から向こうは全部無料にしちゃった方がいいよという結論が(1)(2)から出てきそうな気がして、ミスリーディングな結果になりはしないかということで、ここの文章は少し怖い感じがするんですけど……。

【事務局】 もともと前提としては、道路整備を進めていく上では、各国の例を見るまでもなく、無料という形の高速道路が整備されてきているところではございますが、日本の場合にはということで、の方に、先ほど言葉足らずで申しわけございませんがこの前提に先生がおっしゃるような前提が多分あるんだろうと思ひます。本来高速道路として、あるいは道路のネットワークを整備する際には財源の負担とか、あるいは税の



負担ということはとりあえずございますけれども、受益者負担の原則に基づいて料金を取らずに整備をしていくというのがまず基本だろうと思います。ただ、その整備を進めていく上での財源が不足しているものですから、有料道路という制度を導入して、特に受益者負担の考え方がはっきりする高速道路については有料道路を前提に整備を進めてきているという文章が、実はこの の上に入るのかもしれませんが。有料道路として整備をしていく、せざるを得ないという状況の中で、採算も非常に厳しいと言われていた考えとあわせて直轄高速の整備によって早くネットワークをつくらうという考え方があるんですよという、そこからこの が始まるのだらうと思います。 が多分言葉足らずなのかなというところがございます。

【委員長】 手順をどう読むかですね。上から順番に枠がかかっているのを。

【 委員】 私もここはわかりにくくて御質問しようかなと思っていて、 先生に先にとられちゃったんですけど、 先生の方の趣旨と私のが違っていけばなんですけども、恐らく というのも本当にここだけ取り上げて読んじゃったら、「ひとつの評価をして、どんなに効果がないものであっても、収入が……」と読めちゃうわけですね。ですから、ここは恐らく前提として暗黙のうちに、実は非常に効果が大きいと。大きいけれども、有料にしちゃったらどうしようもないということなんでしょうけれども、もしそうだとすれば、今、 先生がおっしゃったように、最初から読んでいくと、「 があって、こういうところでは がくる」というように読めるような気もしますし、それでいいかどうかかわからないですが、 それが私が混乱している原因なんですけれど あるいは でそういうことを、「非常に効果が大きい。でも、管理費を下回っちゃったら……」とやる手もあるかもしれませんが、それでも がわからないのは、(1)(2)というのも、例えば「(1) 無料道路としての評価が、有料道路としての評価に比べ、高くなる区間」というのは相対的にそうでありさえすればいいのかと思われちゃうところもあって、実は無料でも有料でもそもそも大した効果はない。でも、無料の方が評価が高ければ良いのか、

私、根性が曲がっているのかもしれませんが、何かそう読んじゃうことも可能かもしれないという点、やっぱり言葉を厳格にしていかないと変に読めちゃうなという気はしますので、その点はもうちょっと文章の練り直しが必要なのかなという気がいたします。

【委員長】 今のところに関連していかがでしょうか。

【 委員】 先ほどの事務局のおっしゃられたことをもう一遍私の言葉で再確認したいんですが、要は道路というのはそもそも外部経済性を出すので、無料でやって、そして便益が費用を上回って、いろんな総合評価もパスすれば、それはつくった方がいいと。こういう結論ですね。それは直轄事業としてでもやるべきものはやるべきだと。こういうお話です。とはいえ、やはり財源が非常に少ない。乏しいという、そういう状況の中ではユーザーが負担してできるところは有料道路としてでもつくっていった方がいいのではないかと。そういう二段構えの理解でよろしいんですよ。

【事務局】 はい。

【 委員】 そういうストーリーで書かれた方が、今の話と がやはりちょっときちっとは対応していないかなという感じがしますね。何か誤解を招く可能性があるようですね。

【事務局】 おっしゃるとおり前の段階で議論されたように、基本的にはB / CでBがCを上回るといのは高速道路についても当然の話でして、それプラス外部効果みたいなものを含めての総合評価をして、基本的に効果のあるものの中での整備手法という前提でございますので、そのところが抜けているとなると、先ほどの委員のような誤解が若干出てくる。その辺のところは整理し直したいと思います。

【委員】 ここは整備の是非を評価するための評価手法の委員会だとするならば、ある道路があった方がいいか悪いかということの評価するための手法を提示していくわけですね。それが整備手法、有料の方がいいですか、無料の方がいいですかという、ある意味で財源調達手法の話のところは、そこまで踏み込んでいいんだらうかという気がちょっとするんですね。

【事務局】 そこで、17 ページの下から4行のところですけども、まさに今回の評価手法に絡んで、単に効果ということだけではなくて、評価手法については多様な効果を明らかにするとともに、整備手法の振り分けについての基礎情報ということで、2つのことを入れ込んでしまっているの、若干わかりにくくなっているのかもわかりませんが、無料で行う場合、有料で行う場合、それぞれ効果なり、あるいは波及効果なり、違ってくるわけですけど、そのところを一緒に書きちゃっているところがありますけれども、この中ではそういった2つのことを考えているということでございます。ということ的前提に従来から御議論いただいてきたということでございます。

【委員】 合意ができていながら私は構わないんですけど……。

【委員長】 若干問題は、何回目かのときに申し上げたんですが、本来なら1本1本何らかの事業主体があって、そこで有料でやるのか、誰がやるのかということ判断していけばいいんですが、今組織改革のそれにも使いたいということで、あらかじめ将来のこともどうなるかという予測をした上で決めないといけないという大変厳しい状況にあります。

ただ、それを将来、また後ほど申し上げますが、制度設計上、こういう格好で振り分けをしないと、その制度設計ができない。しかしながら、そこで設計したとおりの状況がずっと続くかということ、状況は当然変わるわけで、そういうときにどう対応するのか、この問題はありますねという話はして、いつも「基本とする」となっているのは、多分その辺を踏まえた話なんです。

ちょっと確認ですが、先生が整理していただいたのは当然の思想なんですけど、今の状況で今の状況というか、今までの経緯からいって、これを書いたときに、そのとおりの原則を通して書いているかということ、そうじゃないように思うんですが、もともと道路公団という組織体が行っていくということを前提にしていて、その中でやっぱりとても無理な話を直轄国道でという、こういう枠組みでこれの前段の民営化委員会があったわけで、それを踏まえているのではないですか。

【事務局】 そうです。

【委員長】 だから、この順序をどういうふうに見ておくかですけどね。そういう意味では、上からと言ったのは、有料道路でできるところなら、それで十分採算がとれ、国民負担も増えなくて、費用対効果も十分あったら、それは有料で今までどおりの格好でやっていきたいと思います。それが難しければというふうに落としているのか、先生の順序なのかで全く話が変わってきますので、そこはもう1回確認をしておいた方がいいと思います。

す。

【事務局】 もともと民営化委員会での議論でもありましたように、まず高速道路を整備していく上で、採算性が非常に厳しいところもございます。その部分についてはネットワークをつくっていく上での直轄高速という手法も準備しましたということがまず前提でございます。

本来、この上にさらに加えて、費用対効果で、本来社会的便益があるのかどうか、社会的便益が費用を上回るかどうかというところの選択もあった上での話なんです。それも基本的には全部クリアするだろうという前提で話が進んでしまって、途中の部分だけ書いてあるものですから、こういう議論になってしまっているんですけども、特にの部分については、これはどちらかという、手順というよりも目的の世界なのかもしれません。ネットワークの整備による効果の最大化を図りますという目的の話であって、実際の手順としては、という形で上から追っていくという世界なのかなというふうにとりあえず整理をさせていただいたということでございます。

【委員長】 特にこういうふう考えた方が頭がクリアになると思うんですが、先生のようなことがまず基本で、無料の方が当然それを使う人においしい効果がたくさんあるし、外部効果も大きくなります。ところが、無料でやると、財源が限られているから、遅れます。タイムラグがあるために便益がどうなるかという、そこで損得が出てきます。それだけこうやっていくと、基本はそういう話のはずなんです。有料制度の仕組みはそうですから。

しかしながら、道路公団とか民営化会社とか1つの主体が出てきた途端に、その会社の中の優先順位とか、その判断があって、その速度によっては却って直轄でやった方が早くできますということが起こるわけですね。そうなったとしても、もともとその道路はその方が効果が大きいんだから、さっきの先生の原則で、それはそれでいいじゃないかという発想が1つあるんですが、そこで若干の問題は若干の問題というか、非常に大きな社会的な問題は、そうすると地域間の不公平性が出てくるじゃないかということなんです。地域間の不公平性は2つのグルーピングをしたら必ず出てきちゃうんですね。それをカバーしようと思ったら、やっぱりその地域にとってよければ、道路公団というか、民営化会社に補助金を渡して、そこでやればそういうことが起こらないはずで、それは自治体それぞれが判断すれば、それは一番合理的なやり方に私には思えるんです。

ところが、大原則として、政府の方針としてそこをばさっと切っちゃったものですから、どうしても手順前後が起こっちゃうんですね。その手順前後が起こったときに、なおかつ、我々が何とかそういうことを入れようと言ったのは、例えば地元の意思とかそういうことをなるべく反映するような格好で、本来機械的にやるやり方もあるのですがそこに地元の意思を反映することによって、地元が望めばお金を出して、もし直轄の方が早くなるならそうやる。有料制で早くなるなら誰もお金を出したい人なんていないから、それはそこでカバーできる。こういう仕組みになっているんだと私は理解しています。

そういったときに、細々した話をここに書かないで、書くのが非常に難しいので、こういう格好で書かれたんだと思います。みんな最大化を図ることを基本とするという、こういう言葉になっているんだと思います。

したがって、この文章を書き直されるときに、これでまずければもちろん書き直し

の方がいいと思うんですが、誤解を生んでは大変ですから そのときに、そのスタンスを、今私が申し上げたようなことなら、何か別の紙に書くのか、何かよくわかりませんが、整理された方が良いと思います。

【榊次長】 御指摘のとおりだと思います。特に なんていうのは、実は採算とれませんよと、会社が、組織がやるわけがないじゃないですかという代表事例を書いているみたいなものなんですよ。

【委員長】 そうですね。

【榊次長】 先生御指摘のように無料の方が評価は高くなるはずだということを前提にすると、若干我々の方もあれだと思いますので……。

【宮田企画課長】 先生の御発言でなるほどと思ったのは、 先生が議論に参加されて初めてこの文章をご覧になると、一般的な高速道路の評価手法が書かれているはずなのに、そうではないと。我々はずっと中村基準をベースにして議論をしているものですから、 多分民营化委員会が概念的に示されたのがいわゆる中村基準で、そこをベースにしてやっていますから そこをきっちり書いておかないと、この議論を見ていない人は誤解を生じさせると思いますので、その辺はちょっと留意をしたいと思います。

【委員長】 パブリックコメントも学者が書いているのはほとんどそこですね。

そこはどうでしょうか。書き直すという前提でよろしいですか。

【事務局】 というか、前提条件に入れたいと思います。

【委員長】 そうですね。

まだ民营化会社がないので、どれを民营化会社でということをお考えになる方法を提示するときには、手順前後なんですけど、先ほど申し上げたように、最初の設計はこうやってやらなければ設計はできない。しかしながら、一般論として民間会社があったときに、その会社を未来永劫無視して、お前はこれとおりにやるんだとやっちゃうと、何を民間会社にしたのかわからない。わからないというか、ある部分の一番大きい部分が抜けちゃうんですね。設計上、会社の枠組みとしてこうやって、これだけやるようにしましょうと。それで会社を発足しますと。それに見合っているんな資産の、国鉄の民营化のときと同じで、いろんな資産の割りつけとかというようなことが行われて、経営が成り立つようにとやって、あとはどんどん努力していけば、いろんないいことがあります、社会的にも、働いている人にもメリットがありますと、こういう枠組みだろうと思います。

でき上がった後の話としては、何を前提にその会社は責任を持つかということを経営で縛るのか、契約で縛るのか、定款で縛るのか、何かやっていくことになるんだろうと思います。

個別の路線をどういうふうにやっていくかということも、そういうふうになると、ここは自治体と国と会社がみんなお互いに話し合っただけだから、何年までにこうやるから、これだけ負担しますという、こういう契約をしていくんだと思います。そのときの1つの問題は、なおかつ、その会社に頼む以外は全部直轄しかなくて、ずっと遅れるとなると、かなり強いあれを 要するに独占の弊害が起こるわけです。そこにどういう競争条件を入れるのかという話がもう1個別出てくる。そういうことを思うわけです。

しかしながら、 先生がおっしゃるには、我々は評価の、そういうことに使う方法の評価手法だけつくっているんであって、制度設計を頼まれているわけではないですから、

なかなか苦しいんですが、その辺は、だから我々としてはこういうことが気になりますということだけは申し上げておきたいと思います。

特にそういう場合が1つですね。要するに民間会社が無理強いされてもいけないし、民間会社が独占的なことをやってもいけない。そういうときにこの道路をどうつくるかという話のところ、どの程度の自由度を入れるか。これが1つです。

もう1つは、この原則を書き過ぎると、例えば私が民間会社で、この横に非常に順序の低い道路がありました。しかしながら、自分の持っている会社の道路と並行しています。そこをただでつくられちゃうと、お客をうんととられる。もちろん物すごく赤字になれば別ですけども、ネットワーク効果として黒字になるなら、それは自分でやろうと。こういう話が当然出てきます。したがって、そういう枠組みは残しておいた方がいいと思います。

ただし、若干地元から見ると、いや、そんなことは要らないと。自分はお金を出してでもただの道路が欲しいと。こうなったときに、会社の権益が、ある種の便益が税金を使ったところによって奪われる。こういうことが起こります。そういう問題を、我々として、それは競争だからしょうがないと思っておくのか、いいと思っておくのかという話はまた別途あるんですね。少なくとも赤字だからもうやっちゃいけないよというのではなくて、民間会社がやりたいと言え、その方がいいような気もするんですが、そこで地元もそうだと思えばいいんですが、そうじゃないときはどうするか。

この問題は、理屈の上ではいろんな解釈ができるんですが、現実の問題としては鉄道なんかで現実はずっと起こってきたことで、JRがあって、その横に三セクの鉄道ができたなら、そこのお客は奪われて、非常に損する。しかしながら、それはしょうがない。こういうふうに使っていたケースもありますし、どっかの橋をかけたときに、フェリーがだめになったときは補償したというケースもあるし、そのときそのときに政策判断をされてきた。したがって、1本の理屈でぱっと通るわけではないんですが、ここで理屈のようにびしっとやっちゃうと、その政策判断も余地がなくなる。そこをどうやるのかという話もぜひお書きになるときに考えていただければという気がいたします。

ちょっと長くしゃべり過ぎましたけれど、先生の問題意識のところはここを書き直すということで、どうしましょうか。どういう手順でやりますか。

【事務局】 早目に案をつくって、メール等でまた先生方に見ていただくということで、何回かやりとりをして……。

【委員長】 そうですね。わかりました。

【榊次長】 多分制度ができた後の道路事業の評価の考え方に反映されるべき部分と、そうでない部分がひょっとしたらこの中に含まれているのかもしれない。そのところをどう書いたらいいか、今あれなんですけれど、ちょっと考えたいと思いますので、なるべく早く……。

【委員長】 僕自身は、前にも申し上げたように、将来のことを考えて、これはある民間会社がやる、これは何とかがやる、こういうことを決めろという話ですから……。

【榊次長】 決めて、強制ができるならいいんですけど……。

【委員長】 そうなんです。その後の処理なんですよ。

【榊次長】 その部分が会社ができてみないとわからない部分があって、そうだとする

と、もう1度戻して、若干今の書いてある部分を修正しなければいけないかもしれないという部分が私どもの方にも実は残っていますので。

【委員長】 そのときに、ちょっと余計なことを言って恐縮ですが、私自身は事務局には事前に申し上げたのですが、民間会社があって、ここは補助金は絶対入れちゃいけないとあって、こっち側は無料の直轄ですと。ここにもともと無理があって、国民から見て、民間会社にお金を渡した方が自分で全部つくるよりよくて、長期債務もよくて、早くできて、ただそれはやっちゃいけないというのは理屈の上では非常に妙なんです。ただし、そういうことによって、経営が非常に甘くなるとか、別の問題が起こるとということからそれは排除されているわけです。しかしながら、ここで言う評価の話としては、そうではなくて、我々経営形態を議論しているわけではないですからあれなんです。基本的にこの問題だけ言えば、それを排除しちゃうというのは理屈の上では非常に変で、多分その問題は知事さんのお立場に立つと、直轄でこっちの道路をやるより、この民営化会社にやれといったら、そこに話をして早くつくってもらった方が税金としてはいいって、当然そういう意見は出てくるでしょう。その話を前段の経営が甘いとか何とかということではさっと切っちゃうことをどう考えるかというのは非常に気になっています。そのことは道路公団問題ではなくて、日本のPFIと欧米のPFIの決定的差はそこにあるんです。

先生が御専門ですが、当然民間会社にやらせた方が得なときはそこに税金を投入した方がいいに決まっているわけです。世界中そうしているわけです。日本だけは民間会社にそういうことをやると、妙なことが起こるといって、いろんな意味での妙なことが起こるといって、そこを排除しちゃって、排除しているために、また排除した弊害が出てきていて、この場合には物すごく大きくそれが出てくるように私には見えるんですが、それを救済するのはこの書き方次第です。ちょっと長くなって恐縮です。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、当委員会におけるこれまでの議論によって、高速道路の評価手法については具体的な手法及びその算出方法について概ね集約されたものと考えております。今のところだけが課題として残りましたので、これにつきましては、もう1度表現の仕方を工夫していただいて、真意はいろいろ議論したので明らかだと思いますが、工夫していただいて、早急に各委員全員にお配りをして、意見をまた集めて集約してまいりたいと思います。メール会議みたいなことになるかもわかりませんが、よろしく願いいたします。

それから、今後そのことを踏まえて、国土交通省におかれましては、必要な情報等を収集の上、具体の対象路線、区間に適用して、指標の算出を始めていただいて結構かと思えます。

指標の算出ができましたら、必要に応じ、当委員会に報告していただき、さらに議論を深めていきたいと思えますし、途中段階でも必要に応じて学術的な観点からの助言を行っていただければと思っております。

#### (6) 事後評価について

【委員長】 それでは、次に事後評価について事務局から御説明をお願いいたします。

【事務局】 資料7というのがございまして、もう時間が数分しかございませんので、趣

旨だけ、概要だけ御説明させていただいて、場合によっては個別に御意見を聞かせていただければと思います。

資料7-1というのをご覧いただければと思いますが、下にフロー図が描いてございますが、事業の流れと評価の段階を描いてございます。新規事業採択時と事業中の再評価というのをこれまで実施してきたわけですが、今年度から事後評価、事業が終わってからの評価というものについても本格的に実施したいと考えております。国土交通省全体の枠組みについては既に省の通達として出されておまして、それを踏まえて具体的に道路事業の場合にどういった事後評価をするかということについて決めたいと思っております、その部分についての御指導をぜひいただければということでございます。

資料7-1をめぐっていただいて、2ページ目と3ページ目が与件と申しますか、省全体で示された枠組みでございます。2ページを見ていただければ、3のところは事後評価の視点というのが書いてございまして、費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化とか、事業の効果の発現状況とか、環境の変化、社会経済情勢の変化、こういったものについてそれぞれの事業分野で評価の具体的な項目を決めて事後評価をするようにという形になっております。

実際のフローが3ページ目に描いてございますが、実施フローということで、右側が実際に評価をする、直轄で言えば地方の出先機関、公団あるいは自治体ということで、左側は本省に相当するわけですが、それぞれの評価主体が個別の事業ごとに、事業が終わって5年以内に事後評価についての案をつくって、事業評価監視委員会での議論を踏まえて対応方針を決めるということになるかと思っております。この場合、十分な効果が発現されているというふうに確認されれば、特に今後の対応の必要はないということになるわけですが、何らかの改善措置が必要な場合、あるいはその時点では十分な効果が発現されていないので、もう少し何年か置いてから、もう1回評価をすべきだという、こういうような判断がなされた場合、その結果を公表して、改善措置が必要なものは改善措置をして、いずれにせよ、何年か後に再評価を行う。

この事後評価を行った結果というのは個別の事業での対応と同時に、同種の事業の計画調査のあり方とか、評価手法の見直しの必要性にもフィードバックしようということで、本省の方にきまして、本省でそういったものの検討をするということでございます。

具体的にどういった項目を設定するかというのが、この資料の4ページ目と5ページ目の考え方に書いてございます。

さらに、それを具体の項目に落とししたものとして資料7-2という大きな表がございます。これが真ん中で2つに分かれておまして、資料7-2の左側が客観的評価指標、今日最終的に決定していただいた客観的評価指標、いわば新規採択のときに使う項目でございます。それに対応して、事後評価のときにどういう評価をするというのが右側の項目でございます。この右側の項目の方が新たに定める事後評価についての項目ということで、通達としてまとめたいと思っております。

基本的な考え方ですが、小さい方の資料の4ページの方にちょっと書いてございますが、費用便益分析の算定基礎となった要因の変化のところは、内訳として交通量なり、旅行速度、事故、コスト、事業期間、こういったものが着手前に想定していたものとどう変わったかということの比較と、乖離がある場合はその要因分析をする。それを踏まえて、

事後的に費用便益分析を実施してみる必要があるだろう。事業遅延による影響というものが見られる場合には、その内容についても検討する必要があるだろうということです。

事業の効果の発現状況については、先ほど申しました客観的評価指標に対応して項目を設定してございます。従前に定量的評価した項目については当然定量的に評価をする。定性的なチェックだけ事前にしたものについては、そういった効果が発現されているかどうか、bのところですが、チェックすると同時に、どの程度発現されているかということについて、可能なものはできるだけ書いてほしい。その中で定量的な表現が可能なものであれば、それを盛り込むようにということ。

それから、5ページ目で事業の位置づけというものを従前に、例えば地域高規格に該当するとか、三大都市圏の環状道路に該当するとか、位置づけをチェックしたものについては再度その位置づけを確認するとともに、可能なものについてはそれによってどういった効果が出たかといったことを個別に確認していくということになるかと思えます。

実際にはこういった項目を設定して、あと、事業ごとに、特に特徴的なところがあれば、掘り下げて分析をしてもらうという運用になるかと思えます。

最後、dのところ、こういった項目で把握できないようなものについては特に特別に効果を幅広く記述するようにというようなことを書いてございます。

最後、6ページのところで、環境の変化とか、社会経済情勢の変化とか、特に顕著なものが見られればそれについても評価をするということ。

今後の事後評価の必要性なり、改善措置の必要性なり、制度そのものにフィードバックしての見直しの必要性というものを、これは本省レベルで検討するということになるかと思っております。

ちょっと時間的に個別の項目を御説明する時間がございませんので、必要によって個別に御説明、意見交換させていただければと思っております。

【委員長】 基本的にはここでセットした評価指標ですから、皆さん了解いただいているものだと思います。いかがでしょうか。

この事後評価の目的は、一般的にはこれでいいのですが、私自身はこういうふうに思っているんですけどね。1つは、その事業自身の事前評価のようにちゃんと事前評価が機能するように、事後にもチェックしますと、こういう意味合い。会計検査的というんですかね、そういう意味合いが1つ。

しかしながら、そんなこともよりも、例えばB / Cが何とかだったらよかったとか、一応これが通ったらよかったとかという話に対し、B / Cだけよりもこれの方がはるかにきちっと評価できるから、そういう意味では非常にすぐれているだろうと思えます。

ところが、もう1つは、B / Cのことで言うと、B / Cが一応何とか出ましたという、つまり学生の点数で言うと、60点とったから、それでオーケーというのかと、僕はたとえばそれが85点でも90点でももっといい方法、いいことができたのではないかということの内部的にモチベーションにするようなことの方が事後評価としてはふさわしい気がするんですね。そのときにみんなが50点とりましたというところにばかり夢中になっている事後評価はどうも私の感覚には合わない。これが1点です。

したがって、もっと、それを予算の何とかにしますという、要するにバツェンをつけるための、次期の予算をそれでやりますなんていうような、まさに日本の思想がそういうこ



とになっているような気がして、優秀な人たちがやっていたら、たとえ 90 点でも、もっとよくすることができなかつたかということを考える方が常識的ではあると思うんです。これが 1 点です。

もう一つは、道路の 1 本 1 本の効果がどうだったという話をやるだけではなくて、もうちょっと全部横並びに見たり、歴史的に見たりして、本来どうあった方がいいかという、一般化をしていく、あるいは歴史化をしていくような、そういうことができた方がいい。これも事後評価の非常に重要な役割だと思います。そのためには個々のものをそこに一般化できるような格好でデータ集約しなければいけない。これが 2 つ目です。

3 番目は、時間管理が一番典型的なんです、今まで 3 年かかったのを 2 年半でやってもらおうと思うと、何かインセンティブを与えなければいけない。インセンティブを与えるためには、標準的な時間がセットされていないと、最初から長くかかりますといって 1 年短くなりましたと、それでインセンティブをもらったのでは、これは話にならない。モラルハザードです。ところが、そういうデータはないんですね。そうすると、遅れの時間、ここにも書いてあるとおりなんです、そういうたぐいの、何か次なるステップに行くためのデータをちゃんと蓄積していく。感度分析もそうだと思うですね。分布系がきちんと固まってきたら、もっとモンテカルロ的な方法をとれるかもわかりませんし、したがって、次のステップのためにデータをちゃんと蓄積していく。こういう役割もあるんです。

この文章はそんなことも全部読めるようにはなっているんですが、これを見た人が 50 点、60 点だけとったらいいというふうに読んで、そのとおりやっちゃうんじゃないかということをやや心配します。

もし最終的に通達なんかを出されるとすれば、その辺のことを少し行政的に議論されて、何のためにやるのかということをもうちょっとクリアにされた方がいいかなという気がします。

すみません、1 人でしゃべっちゃって。

この項目については、今申し上げたこと以外のことに関しては事前にやったことをちゃんとチェックするというところだから、特段大きな問題はないように思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 費用便益分析マニュアル、あるいは総合評価の手法を議論していたときに、幾つか宿題として、これは事後評価の結果が出てきたらちゃんとできるという積み残しをやってきているんですね。まずそれをちょっと整理して、何を宿題に残しているかというか、それをもう一遍復習したいと思いますので、その点、整理をお願いしますでしょうか。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 よろしいでしょうか。

それでは、事後評価についても今の意見を踏まえて、本日の委員会の後、行政の方で通達の形でまとめられると聞いております。

今の委員の御指摘のところは、拾えば事務的にできると思いますので、もし必要ならさっきのことと一緒に各委員にメール等でやっていただいても結構です。必要なければそれで結構でございます。

それでは、事後評価については本日いただいた指摘も踏まえ、必要な修正をしていただ

き、実施していただきたいと思います。

委員会としては、事後評価の項目や内容についての方針は了解したと、こういうことでいいかと思います。

### (7) そ の 他

【委員長】 以上で本日の議事は終了となりますが、何か御意見とか御提案等ございますでしょうか。

それでは、少し時間が延びて恐縮でございます。これで本日の議事を終了させていただきます。

次回の委員会について事務局よりお願いいたします。

【事務局】 次回はまた先生方の御都合を確認させていただいた上で設定させていただきますと思います。

### 3 . 閉 会

【委員長】 それでは、以上をもちまして第6回道路事業評価手法検討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。