

平成23年5月27日

【内海総務課長】 おはようございます。まだちょっと見えていない先生がいらっしゃいますけれども、定刻でございますので。

【家田部会長】 半分いないけれども、いいんですか。

【内海総務課長】 定足数は足りておりますので。

【家田部会長】 そうですか。

【内海総務課長】 第3回の事業評価部会を開催させていただきます。本日はお忙しいところ、まことにありがとうございます。

それでは、開会に当たりまして菊川道路局長からごあいさつ申し上げます。

【菊川道路局長】 道路局長の菊川でございます。きょうは社会資本整備審議会の道路分科会第3回事業評価部会ということでございます。部会長の家田先生はじめ委員の先生方におかれましては、お忙しい中をご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

太田先生、いらっしゃいました。よろしく願いいたします。

道路の事業評価につきましては、いろいろ3便益でB/Cをやっておるわけでございますけれども、今回の大震災でも、特に緊急輸送路とか道路がやはり多くの役割を果たしたわけございまして、今般のこういう大きな震災を受けまして、そういった教訓を踏まえてということも、これまでもそういう議論はしておりましたけれども、今後の事業評価のあり方についてこの部会でご審議をお願いするというものでございます。

それからもう1点は有料道路事業の活用でございまして、大島大臣から社会資本整備審議会へ諮問させていただいております大都市部の一般国道の環状道路でございます。具体的には首都圏中央連絡自動車道と東海環状自動車道でございます。これら有料道路事業の活用についての事業主体、そして施行区分についてご意見を賜りたいというところでございまして、本日の部会におきましてご意見をいただければありがたいというふうに考えております。

限られた時間でございますけれども、どうかよろしくお願い申し上げます。

【内海総務課長】 それでは最初に、お手元の資料を確認させていただきます。

クリップを外していただきますと、座席表、委員名簿、議事次第とございます。それか

らその下に資料1、資料2とございます。それからさらにその下に参考資料1、新聞の切り抜いたもの、参考資料2とございます。それから一番下に事業評価に係る通達集という別冊がございます。漏れている資料がございましたらお知らせいただけますようお願いいたします。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則7条1項に基づいて公表といたしておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、委員のご紹介に移らせていただきます。

事業評価部会の委員につきましては、先般、委員の任期到来に伴う改選が行われました。結果的に前回と交代はございませんが、改めて名簿の順でご紹介させていただきます。

(各委員を紹介)

【内海総務課長】 なお、田村委員におかれましては、本日おくれて見えると思われま。また、石田東生委員、上村多恵子委員、竹内健蔵委員につきましては、本日所用により欠席とご連絡をいただいております。

本日ご出席いただく委員の方、総員8名中現在のところ4名、5名の予定でございますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、以下の議事の進行を家田部会長にお願いいたします。

【家田部会長】 それでは始めさせていただきます。きょうは議題が、審議事項が2つございます。震災の絡みと、それから道路事業の事業主体、施行区分について、合併型の方式に関する議論でございます。

1個目につきましては、もう改めて言うまでもありませんけれども、震災で、道路に日常の機能とは別の機能を要請するという考えが、国民的に、もしくは現場的に非常に盛り上がっている中で、だけど一方で、人口も減るといような状況があったり、あるいはお金もかかるという状況があると、要るから要るんだというたぐいの話で済まないことはもちろんだから、どんなような秩序やルールをつくっていくのがいいのか、その辺に関する重要な議論かと思えます。

後半につきましては、利用者の負担という世界と、それからそうではなくて、広く税金によってつくっていくという世界が、道路には2つの種類があるわけですが、鉄道にしてもどこにしてもここにしても、そういういわば両方の要素を上手にブレンドしながらつくっていくというのが1つの世界的トレンドなんだけれども、それをうまく、合理的で、しかもオープンで納得できるようなものにするという、そういうとこ

ろの第一歩じゃないか、そのような話でございます。

それでは早速議事に入りたいと思います。では、まず議題1について事務局からご説明をお願いします。

【石原道路事業分析評価室長】 それでは、資料1の「震災等を踏まえた今後の事業評価のあり方について」説明をさせていただきます。

まず1ページでございます。これは現行の道路事業の評価手法についてでございます。ご存じのように、道路事業、街路事業に係る事業評価につきましては、事業採択の前提条件を確認した上で、費用便益分析、事業の影響、実施環境を俯瞰して採択の可否を判断する、こういうものになってございます。

次が2ページでございます。この事業評価につきましては、これまでも本部会等におきましてご意見をいただいていたところでございますので、ご紹介をさせていただきたいと思っております。ここに記載しておりますように、現状の3便益による評価方法では、安全・安心等といった観点からの効果が十分評価できていない、別の観点からの評価が必要なのではないかといったようなご意見を多くいただいております。

それから3ページでございます。先般、月曜日でございましたが、5月23日に開催されました道路分科会におきましても、B/C等の事業評価につきましてご意見をいただいたところでございますので、ご紹介させていただきたいと思っております。

多くの委員の方からB/Cの評価による限界、多面的な評価システムの必要性。それから災害時の機能確保の視点からはこれまでの評価と違った評価が必要なのではないか。それから、事業評価の多様化と透明性、こういったトレードオフの関係にあるところではあります。評価の根幹部分につきましては単純化していくべき。それから発生確率につきましては、今回のような1,000年に一度とか500年に一度といった災害によって、これまでと違った判断基準を持たざるを得ないのではないか、こういった意見をいただいております。

4ページでございます。この4月1日に、平成23年度の予算に向けまして、防災面の効果の大きい事業につきまして再評価を施行させていただいております。今回は防災面の効果につきましては、貨幣換算化した便益やそのほかの効果を整理した上で、便益が費用を上回るということを確認するというようにして行っております。

具体的には5ページ、6ページに掲載をしておりますが、6ページを見ていただきたいと思っておりますけれども、具体的な評価としましては、効果のところを書いてありますが、災

害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等、それから災害による被害の回避、それから地域住民の不安感の解消等、これはCVMによって評価をしたところではありますが、こうした効果につきましては貨幣換算をした便益として、それからそれ以外につきましても総合的に整理をした上で、便益が費用を上回るということを確認したものでございます。

それから7ページでございます。7ページからは、今回の検討のベースとなります3月11日に発生した東日本大震災における道路の役割について紹介をさせていただきたいと思っております。

まず最初に、救助・救援のためのルートの確保という観点でございます。国土交通省では、発災後すぐさま津波で大きな被害が想定された東北沿岸部への進出を図るために、高速道路、国道等から成るいわゆるくしの歯型のルートを設定して、高速道路会社等とも協力をして早期啓開するという事で、早期の救助・救援あるいは復旧活動を支えるということをやってきました。特に発災初期には、他の交通機関もなかなか輸送ができないという中で、こういったことによる効果というものは大変大きいものがあったと考えております。

それから8ページでございます。これまでも震災等で道路の損壊等がございましたので、そうした教訓から橋梁の補強をやってきておりますので、その紹介でございます。今回の震災におきましても、対策を実施した橋梁につきましては、落橋等の致命的な被害は防ぐことができっております。こうしたことが早期啓開を可能にしたものと考えております。

9ページは耐震補強の概要ですが、詳細な説明は今回は省略させていただきたいと思っております。

それから10ページをお願いいたします。今回の震災において、左下の地図にありますように、海岸べりにあります三陸縦貫道が住民の避難や復旧のために大変大きな効果を上げたものでございます。この道路は、現在開通率が50%ちょっとといったような道路でございまして、つながっていない区間も多くあるということですが、津波浸水域を避けて高台に計画した高速道路であったという要因もあって、こうした役割を果たせたものと考えております。

それから11ページでございます。11ページも、これは救援物資の搬送等に、道路ということであれば、ネットワークの効果が大きく発現された事例ということで紹介させていただいています。今回の震災では、発災後に東北道、常磐道といった道路がとまってしまいました。その代替として、東北方面への物資というのは日本海側の北陸道あるいは関

越道を通して送り届けるということで、ここには交通量の増減で、赤いほうは震災後に交通量が増加しております。青いほうは減っている、こういったところでそういったものが見てとれるのではないかと考えております。

それから12ページでございます。道路の本来の機能とは異なっておりますが、副次的な機能、効果ということになります。盛り土構造によって周辺よりも高い仙台東部道路におきましては、住民の避難場所あるいは内陸部へのがれきの流入を抑制したといった防波堤の効果、こういったものが発揮されたというものでございます。

それから13ページ、14ページにつきましては、過去の震災においても道路のネットワークということで機能した事例でございます。13ページにつきましては、阪神・淡路大震災におきましては、中国道、舞鶴道が、それから14ページにつきましては中越地震の際の磐越道、上信越道がそれぞれ代替ルートとして大きな役割を果たした事例でございます。

それから15ページでございます。具体的な事例を1つ紹介させていただきたいと思いますが、この3月、震災の前ですが、釜石山田道路が開通いたしました。この道路は、先ほどの三陸縦貫道の一部をなす道路でございますが、津波浸水域、この下の地図の黄色い部分でございますが、これを回避するルートであったということから、今回の津波では大きな損傷もなく、緊急輸送路、生活道路、避難路として大きな役割を果たしたものでございます。これにつきましては、釜石市長さんから、衆議院の総務委員会にご出席された際に、小学校、中学校の生徒たちがこの道路を使って避難したといったような発言を頂いているということでございます。

16ページでございます。この釜石山田道路でございますが、平成22年度の再評価を行っております。この再評価の際には、上のほうに書いておりますけれども、費用便益比（B/C）は1.01ということで、大変厳しい評価結果というものでございます。これは今までありましたように、これまでの3便益の評価では、今まで紹介しました震災等の役割が十分評価されていないのではないかと。冒頭にご紹介させていただきましたように、本部会のご意見とも合致したといったような結果になっていると考えております。

17ページでございます。こうした状況から、今回、検討課題を設定させていただきました。検討課題としまして、現行の3便益で十分に評価できない道路の機能、効果等について適切に事業評価へ反映する手法はどうあるべきか。特に今回の震災における防災面での道路の役割等を踏まえて検討したい、こう考えております。

本日は、この検討課題につきまして3つほど論点を提示させていただいております。18ページでございます。まず論点の第1としましては、どのような防災面での機能、効果を評価するかといった点でございます。今回の震災のような壊滅的な被害が発生した場合、こうした場合でも道路は早期に啓開し、緊急輸送ルートとして大きな機能を発揮するということが明らかになりました。これは特にネットワークによる効果の発現が大きいということが明らかになりました。また、津波来襲時の避難路、それから被災後の生活幹線としての機能、また、盛り土構造による津波せき止め効果、または避難場所としての効果、こういったものが明らかになりました。こうした機能、効果を事業評価に活用しようとした場合、何を評価するかといった論点があります。

また、こうした壊滅的被害のほかに、毎年のように繰り返される土砂災害等に対する評価、これはこの4月1日に再評価として試行し公表させていただいておりますが、さらに検討すべき点、見直すべき点はないかといった論点がございます。

19ページでございます。2つ目は、こうした防災面の機能、効果をいかに評価するかということでございます。これはこれまでもご議論いただいておりますが、貨幣換算化して現行便益に加えるのか、貨幣換算化せず別の観点にて評価するのかといったところが具体的な論点ではないかと考えております。加えまして、下の2つ目の点に書きましたが、貨幣換算をしない場合は、コストの評価をどうするのか、評価基準をどうするのかといった点もあります。それからネットワーク効果を考えるのであれば、評価単位はどうあるべきかといった点も論点になるかなと考えております。

それから20ページでございます。3つ目の論点でございますが、評価手法の論理構成（組み立て方）はいかにあるべきかということでございます。現行の評価手法は、最初の1ページにありますように、事業の採択の前提条件を確認するというのがありました。この中に費用が便益を上回っていること、円滑な事業執行の環境が整っていることというのがあります。一方、行政評価法によりますと、評価につきましては必要性、効率性、有効性、またはその政策の特性に応じた必要な観点で評価する、こうなっております。そこで、道路事業の評価の論理構成につきましてもいま一度ご議論いただきたい論点と考えております。

また、今回検討する防災面の評価手法、それから従来から実施しておりますB/Cを中心とした評価手法の関係をいかに整理するかといった点、それから、これは道路分科会でもございましたが、現行の評価手法のほかに道路事業に活用できる評価手法はないかとい

った点につきましても論点と考えております。

以上3点、3つを論点としておりますが、欠けている点もあろうかと思っておりますので、これに限らずご意見等をいただければ幸いと考えております。

それから最後に、今後のスケジュール感でございますが、口頭で恐縮でございますけれども、今回の検討は今後の新規事業評価に反映させたいと考えておりますので、それに向けて検討を進めたいと考えております。そうしますと、来年度のことであれば、地方小委員会における議論等の時間もございますので、できましたら6月の下旬から7月上旬までには一定の成果を取りまとめたいと考えております。大変タイトなスケジュールで大変恐縮でございますが、今回を含め今後のご審議をよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

論点は後ろのほうに（１）、（２）、（３）とありまして、１つずつ別々に議論しなくてもいいと思うので、（１）、（２）、（３）のあたりを意識していただきながら論点を論ずるということだと思ひますけれども。

手前のほうの質問なんかも込みにして、少し自由な発言をしてもらいましょうかね。きょうの時間的都合としましては、後ろの議題がもう１個あるので、大体この議題を１１時くらいまでやっていいんじゃないかと思うので。そんな調子でお願いします。

どうぞ、順番は決めませんので自由にご発言いただきたいと思ひます。

【原田委員】 資料の整理ありがとうございます。この２ページの一番下にあるように、既にその方向で資料も整理されているんですが、命の道、別の観点で評価すべきだろうと。費用便益分析のような観点でいくと、相対的に時間を短縮するとか、そこの交通量とか、そういうものの大小で決まってくるんですけども、命の道という場合は、ある一定の時間内に、ある速達性を持って、ある範囲の人々を何人カバーするかみたいな、そういう観点が明らかに違ふと。だから費用便益分析とは違ふ観点のものを入れるべきだと、これは明らかにそうではないかと思ひます。

ただそのときに、じゃあそういうものが必要だといったらどこまでつくるのかというのがあるので、この最後に３点ありましたけれども、必要性については今のような観点から見て、効率性についてはやはり費用便益分析的なことも片方で一応やってみるということには必要じゃないかなというふうには考えています。それから最後の有効性というところは、必要性のところは非常に単純にしておいて、有効性のところで防災拠点の役割とかいろいろ

ろな多面的な役割があるというふうに書かれていましたけれども、そういうものをきちっと評価の手法の中に組み入れて、ここはこういう点がすぐれているなというのを見ながら決める。必要性、効率性、有効性、まあきょうはこの枠組みを今ぱっと見たので、まあそんなことかなというふうに思います。

もう1つは、今回は災害時のことで命の道というのが非常に大きく出ているんですが、前に議論したときに普通に頭に描いていたのは、急病人が出たときに高次医療のところまできちんと運べるかというような、そういうことの命の道というのをに入れて考えていたんですね。だから、そういうことも当然入ってくるんじゃないかと。僕はあまりよく知らなかったので今回のことでちょっと見たら、救急車退出路というんですか、病院が高速道路の近くに移転して、その高速道路のところに救急車がちょっと出れるという専用の退出路を設けたのがかなりあって、石巻も少し内陸のところにあるみたいですけども、ああいいう広域的な施設とインターのことも含めて一体的にやると。それは防災拠点の救助活動にも役に立つだろうし、広域的な物流拠点をどこかに置いて、それと高速道路を一体にして地域全体をカバーするというようなことも入ってくるだろうし、そういう作り方のほうも少し考えないといけないなというふうには思います。

それから家田先生が最初に言われましたけれども、大西先生のほうでやっている長期展望委員会の、人口がどんどん減るよと。半分になっちゃうようなところもあると思うんですね。人口が非常に大きく減るような地域を含んでいるので、まちのほうの作り方が、いわゆるコンパクトというか集約型、あるところに比較的まとまって暮らすような、そういう集約的に居住し生活するような地域づくりというのを一緒にやっていかないと、いくら道路のほうがそれが必要だといっている、先ほどのB/Cがものすごく低くなってしまっ、今は非常に皆さんの支持は得られるけれども、何かまた少し時間を置いて議論したときに、これは無理やりやったんじゃないかということになるといけないので、その辺を上げるための努力、まちづくりとの連携というのが必要かなというふうに思います。

一応以上です。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。ちょっとしばらくしゃべってもらってから事務局に反応してもらいます。

【田村委員】 私は、従来のB/Cの体系は体系で残し、安全・安心にかかわる議論に関しては、災害時の機能確保ということを政策目標として財源調達の手続も政策評価も含めて全く別途のものをつくったほうがいいという意見です。

なぜそう思うかということなのですが、B/CにCVMを入れて分析した例というのがありました。6ページでしょうか、地域住民の不安感の解消をCVMで計測して175億円というような数字が出てくる。しかし、この数字にはダブルカウントがあるということで、学問上、一般化できない。費用対効果の中で、我々が実感している道路の機能を具体化させることは非常に難しいというのが私の結論であります。B/Cの原単位である命そのものの価値をどう見積もるかを見直しても、それに掛ける発生確率が低くて非常に小さな便益しか出てこないということでもあります。

じゃあ、どうやってやるのかという話なのですが、リスクという概念があります。それは、発生確率掛ける被害額。この被害額の部分は、たくさん人がいるところには当然被害額が高くなっちゃうんですね。ですから、リスクが高いところはどこだと計算をずっとしていくと、どうしても大都市部の中とか、たくさん人が移動しているモビリティの高いところのほうがリスクが高くなってきてしまう。リスクという概念を持ち込んで定量化したとしても、拾えないところが出てきてしまう。

そこで、私の意見は、ここからちょっとロジカルじゃないのでありますが、高速道路プラス一般国道の二けた、そのぐらいの道路ネットワークを対象として、先ほどの三陸道と国道45号ではありませんけれども、ダブルで入っていると、そういう基準を作れないかと考えます。道路ネットワークの形態を指標化して評価する。

そこであと2つだけ申し上げますが、実は阪神・淡路の後に、国土庁で、複数モードも含めたリダンダンシー、リスクポイントの議論をたくさんしました。明石のところには重要な鉄道網、幹線道路網が一箇所に集まっていて、そこが一回寸断されると、日本じゅうに影響する。このような分析でわかったのは、箱根のところと、関門海峡と親不知、それから青函がリスクポイントであるということです。しかし、青函は流動量が少なくて外れちゃったので、わが国には4つはリスクポイントがあるとされました。この経験から、わが国の高速道路と二けた国道のネットワークはどうあるべきかという安全・安心のネットワーク形態が示めせるのではないかという気がいたします。

それからもう1つです。これで最後ですが、B/Cと安全・安心というのは兄弟みたいな関係にある。B/Cが高いところ、効率のいいところ、それから効率は悪いけれども安全面から必要などころというのはそれぞれ正規分布をしているかもしれない。そして、1軸上に右からB/Cの高い順番に、左から安全・安心上必要性が高い順番に、道路を並べると、フタコブラクダのような形になるかもしれません。私は、このフタコブラクダの真

ん中のへこんだ部分は一体何だというのがすごく気になっているんです。その意味は、真ん中のところにやらなきゃいけない大事な部分が残っていて、ここに注目しないために、実際被災しちゃうと大きな被害が起きちゃうところがあるのではないかという気がします。

なぜそんなことを申し上げるかという、「荒廃するアメリカ」の78年ぐらいのときの議論なんです。橋梁の点検をしてここの橋梁は耐震補強しましょうということを決めたんですが、その成果指標として、何橋補強したかをアウトプット指標にしてしまったために、工事のやりやすいところから耐震補強をしてみた。早くやってほしいニューヨーク、ニュージャージー州の一番肝心の道路が一番後回しになったというようなことがありました。正規分布とフタコブラクダ、このあたりの言葉は私もあいまいで使っているんですが、評価指標として、安全・安心とB/Cばかりに注目していて、安全・安心とB/Cに間に重要な部分があるかもしれないので、そこのところはすごく注意しながらやったほうがいいんじゃないかなというふうに思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。ちょっと1点だけ、今のところがよくわからなかったので聞くんだけど、経済効率的に判断していく世界と、安全のほうがあって、その間というのは、具体的に言うとどういう場所がご心配ということか、もうちょっとご説明いただけますか。

【田村委員】 安全・安心をリスクで測る場合の落とし穴として、B/Cと同様に、交通量が多いところほど、リスクの値が高くなってしまい、国民が求める安全・安心と異なるものになってしまう。

そこで、リスクではなくて、安全・安心を交通量に関係しない別の指標で計測する必要がある。そしてそれが叶った場合に、B/Cと安全・安心の2つの指標をどのように使うかという問題が生じる。その場合、B/Cの高い道路群と安全・安心から必要性の高い道路群に大きく二分できるかどうか。二分されたときに、その間にあるB/Cもそこそこ高く、安全・安心からの必要性もそこそこ高い道路とは、どういう道路なのかを見極める必要があるということです。

【家田部会長】 こういうことですね、安全・安心といっても、結局交通量や人口が寄与するような姿でしか表現できないんだとすると……。

【田村委員】 安全をリスクで測ることについては、そういうことです。

【家田部会長】 結局これは両側のようにいて片側しかやっていない、そういうことですね。

【田村委員】 安全・安心をリスクで測ってもしようがないということです。

【家田部会長】 したがって、もっと人口希少地区であるとか、通常時には交通量が少ないようなところは、その論理でいけば落ちちゃうよ、そういうことですね。

【田村委員】 そうということです。

【家田部会長】 わかりました。

【太田委員】 今の話は集計問題です。例えば、地域に貧富の差、所得の格差があった場合に、豊かでない地域に2倍のウエートをつけたとしても、交通量が10分の1だったら、いくらその地域に2倍のウエートをつけてあげたのですよといっても、結果としてはその地域の優先順位は落ちてしまう。そういう集計問題の話で、単純に集計していいのか、もしくは別途違う尺度を入れるかということです。つまり、B/Cの限界の議論あるいはB/Cで汲み取れない部分の話だと思います。

【家田部会長】 どっちにしても、田村先生のご心配は、量のところの判断というのが、今、太田さんが単に係数・ウエートとか言っちゃったけれども、その量の判断というのをそんなに単純にしているのかという問題提起ですね。

【田村委員】 ということになります。

【羽藤委員】 私、普段は高度モデルとかそういう数式の話をやっているのですが、論理的にちょっと説明したいんですが、なかなかきょうはあまりできそうにないので、ちょっとご容赦いただきたいんですが、私も田村先生と同じようなことを非常に感じていまして、多分、費用便益にのせようとする、信頼性解析、要するにリンクをちょこちょこ切っていくって、切ったときにどうなるのかというシナリオ評価であるとか、あるいは構造物を強くする、それによってフラジリティーカーブが変化して便益的にどうなるのか。さらにそれに人口を乗ずる、そうするとどうなるのかというふうにやると、一見リスクの評価みたいなものはできるようになるわけですが、結局、すべての要素を対等にすべて並べて合算してしまうと、多分、問題が抜け落ちる。要するに、地域安全保障のような問題が抜け落ちるということですね。全部一緒くたに、要するにサムメンションをとることで抜け落ちるので、このやり方はおそらくよくないというふうに私自身は思っています。

では、そのときに何が必要かという、多分、国土論みたいな話になろうかと思いますが、あるいは地域計画でもいいんですが、ノードとリンクの投資のバランスの、そういう観点で見たときに地域像をどういうふうに考えるのかという、多分ネットワーク計画の構造の戦略、それをまず基盤に置くと。そのところはおそらく地域安全保障的な考え方で

考えたほうが頑健なのではないかということを感じています。

例えば、今回ご説明いただいたさまざまな資料がありますが、ネットワークが切れたことでフローがさまざまに変化していますと。これはまあそうなんですね。過去の災害でもさまざまな形で確かに変化しています。でもこれは、よくよく考えると、そのようにフロー・オリエンテッドな国体というか地域の構造を我々は選択しているということになりますね。でもそれは、例えばおそらくよく言われるでしょうけれども、人口減少になってきてなかなかお金も使えない中で、そういうふうにリダンダンシー、確かにそれでフローを代替的に確保できていいんだけど、それはほんとうに持続的なのかという話がどうしても問われてしまうでしょうと。ただ、今までこういうふうに投資をしてきているので、日本という国土を文化的に、ロジスティクス的に、オペレーション的にどうやるのかという、そういう選択もあり得ると思うんですね。それはおそらく、お金の問題もあるでしょうけれども、我々がどういう国土、あるいはどういう広域計画を選択するのかという選択の問題なので、今まで投資してきた、あるいは文化とか歴史とつながりの問題なので、そこを早計に積み上げて議論することはなかなか難しいので、その構造の部分はおそらく別途議論するべきだろうということを感じています。

それに関連してもう1点だけ言うと、ノードかリンクかという話でいくと、たしかに今回の震災でくしの歯作戦はすばらしかったと思います。ものすごい勢いで啓開をやられて、皆さん一体となってやられた、これはよかった。ただ一方で、ロジスティクスはかなり復旧がおくれましたね。それはじゃあだれの問題なのかという話がある。それは別の省庁の問題かもしれないし、物流事業者の問題かもしれませんが、結局、一体となって機能を発揮しなかったというところをどう見るのか。ロジスティクスは、一般的によく言われますが、リンクの問題とノードの問題があると。ノードの問題というのは、結局、荷役の施設等がノードのところでは寸断、要するに機能しなくなって、リンクが結果としてノードのところでは結ばれなかった。くしの歯作戦は非常によくいったんだけどノードが機能していなかったということですね。

そう考えると、緊急時にフローをどう流すのかという観点に立つと、我々は、ノードとリンクの問題をやはり一体的に考えたような広域地方計画、あるいはロジスティクスのオペレーション、あるいはサプライチェーンの評価、そういうことを考えていかなければならない。なぜなら、2050年、例えば首都圏であれば65歳以上の世帯主は今の3倍になるわけですね。そうするとどうしても大きく、彼らみずから動いていくというよりは、

ロジスティクスをうまく回して地域の中に届けるというような機能としての、おそらく高速道路のネットワークの重要性は増してくる、そのときに、ではノードあるいはリンクの組み合わせはどういうふうな機能分担をされるべきなのか、こういうことも当然議論されるべきでしょうし、首都の直下の震災が起こったときに、では圏央道とかそういうものの機能というのはどうあるべきかなどという議論も、当然ノードとリンク一体的な議論が必要なのですが、その部分はどちらかというところと戦略の部分なので、何となく積み上げてやっていくというよりは、地域安全保障として別に議論される性質のものなのかなということを少し思っているということです。

だから、別に費用便益そのものを否定しているわけではなくて、それぞれのシナリオの中では積み上げていっていいわけですが、それだけで全部判断できるとしてしまうと、おそらく、日本という国に住んでいるということに関して保障され得る権利というのが脅かされるということになりますので、この部分については別途、仕分けをして一体的な議論が必要だろうというのが私の感覚です。

ちょっとあまり筋が通っていないかもしれないですけども、そういうことを思っていますということです。

【太田委員】 太田でございます。きょうは竹内先生がいらっしゃらないので、私の立場としては、B/Cを重要視すべきだということをいう立場もありながら、そのB/Cの使い方を含めて今回の議論をどのように考えるかということを申し述べたいと思います。

私はやはり、今回はネットワークというものによって全体をある程度支えたというものがありますので、そのネットワークのことをちゃんと考える必要があると。ただ、残念ながらそれがうまく汲み取れないような仕組みになっている。きょう配られておりますこの通達集の4ページのところの第2というところの実施要領第3 関連というのがありまして、事業単位をどう設定するかということが書いてあります。それによると、事業は1つずつぶつ切りにして評価しなさい、そういう形になっているわけですね。これが実はこのネットワークの議論とは全く逆の方向に進んでいるということです。例えば、これは民間事業ということになりますが、鉄道の駅をつくる、もし鉄道の駅でB/Cを計測したら、それはオーケーですね。その後にはバリアフリー用にエレベーターをつくることを考えたら、エレベーターのB/Cは、どう考えたっておそらく1を上回ることはないだろう。そこで別途、鉄道の場合ですと5,000人以上乗降しているところには必ずバリアフリー化しなさいという別の基準を入れているわけですね。しかしそれは、そういうようなやり方も

1つですけれども、エレベーターを込みのコストで鉄道の駅全体を考えてみたら、それはもしかしたらB/Cの議論に乗ると思います。そういう意味では、例えば東北地方全体のネットワークで既につくったものも含めて、新しいところを込みで全体としてB/Cが1であるとするならば、個々の箇所についてはB/Cが1以下でもつくるべきだという議論は、私はできるはずだし、そうすべきだ、それがネットワークだと思っています。

そのように組みかえることは、そもそもの事業評価の手法の大もとのルールとは違うものを提示することになりますから、それにつきましてははっきりした議論をしなければならぬと思っています。

それから、実は今、効率性という話が出ました。効率性につきましては、私は、以前から申し上げているように、目的に対して効率的であるかどうか重要で、個々の事業の効率性によって事業の可否を判断するという考え方はそもそも違っていると思っています。で、そもそも1ページ目のところが、私は昔から違和感があります。それで、結局のところ……。

【家田部会長】 これの1ページですか。

【太田委員】 はい、そうです。結局のところ、事業を採択するか採択しないかというために評価手法を用いるというシステムになっております。しかし、B/C等々の手法というのはそうではなくて、最終的に日本の国のネットワークとしてこれだけつくらなければならぬ、そのどこからつくるかという順番を決めるために評価手法を用いるという考え方だと思うのです。例えば東北地方全体のネットワークでこのぐらいつくらなければいけない。それは安全性の基準、防災の基準等々から出てくる。それに対して一応優先順位をつけるために、全部つくる中で優先順位をつける。そうすると、効率性の高い順番から一応やっていかなきゃいけないので、最後のほうはB/Cは1を下回ることになる。しかしそれは全体のネットワークとして1を上回っているという構造があれば、正当化される。それが先ほど申し上げた細則のほうで事業をぶつ切りにしてそのぶつ切りごとにB/Cを見なさいということになっていることが、この道路ネットワークの評価を非常にゆがめていると思っています。

ちょっとまた少し話は変わりますが、勝間委員がバランスト・スコアカードなどを使えばどうかというご提案をなさいました。多面的な評価を入れるということにおいてはバランスト・スコアカードも良いのですが、バランスト・スコアカード自体は意思決定支援のためのシステムです。あるものとあるものがどういう形でトレードオフになっているのか

ということを洗いざらい示すと。しかし、バランスト・スコアカード自体からは優先順位とか採択の順位は出てこないのですね。それを見て意思決定者が考えなさいというシステムなので、勝間先生が多面的な評価を入れなさいという意味でおっしゃったのか、もう少し進んだことを考えていらっしゃって、評価と意思決定を分けろとおっしゃったのか、その意図が私はよくわからないのですけれども、評価と意思決定を分けるということは極めて重要だと思います。先ほど防災とリスクの話が出ましたけれども、東北地方太平洋岸は地震が起こったので次に地震が起こるリスクが下がった、ならば東南海対策をしろというような話を通るのかということですね。

あるいは、防災の意味においてはそうであるとしても、震災復興ということを考えると、三陸縦貫というのは重要である、防災のリスクは、地震が既に起こったので減ったけれども、三陸縦貫は震災復興のために重要である。この判断というのは、おそらく評価手法でできるものではないとは思っています。

そういう意味では、ネットワークを考えて最終目的に対して効率性、必要性、有効性の順番をつける、必ず最後までやるのだ、ネットワークを完成させるのだということの全体の道路政策の目標の中で評価手法を使うということと、最終的に意思決定に近い部分に関しては、どこでどう決めるか、これはなかなか難しい部分があるのですけれども、そこを念頭に置いておかないと、評価書ですべてのことはできないと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では私もちょっと二、三。

最初に1個素朴な質問するんですけども、ご説明の中で、便益が費用を上回っていることが要求されているというご説明があったと思うんですけども、それってどこに書いてあるんですか。

【石原道路事業分析評価室長】 通達集のほうですか。

【家田部会長】 うん、そのどこかに書いてあるということなんでしょう。

【石原道路事業分析評価室長】 すみません、通達集のほうの22ページを見ていただきますと、これはもともと道路事業、街路事業に係る総合評価要綱というのがあります。その22ページの(1)が事業選択の前提条件、ここに、確認する項目にこう書いてあるということです。

【家田部会長】 書いてありますね。ありがとうございます。そこが僕は間違っていると思うんですね。つまり、今、太田先生が言ったとおりで、便益と費用の絶対値に大し

て意味があるわけじゃなくて、同じような種類の事業というものをある標準化された手法で作業してみるとどっちがいいかなという、そういう表現には使えるんだけど、絶対値に意味ないから、例えば同じ関東地整の中でやっても、多摩川のちょっとした堤防をつくるのはB/Cが30くらい出て、隣の道路は1.05とかなんか、そんなのが出たりするんですよ。方法が違うんだから全然違うじゃないですか。つまり、このところの便益が費用を上回っていると書いたこと自身が便益が、そんなふうにはかかれているというおごりだと思うんですよ。そこがすべての間違いのスタートになっているという——まあ、ありがとうございました。とにかくどこにどう書いてあるかはわかりました。

それで、私はここからが意見ですけれども、ともかく現場的に言えば、経済効率的につくっていくようなものとそうじゃないような種類のものがあるねというのは、どうも古来ずっと道路については思われているものであって、それは基礎インフラだからそうなんですよね。だけど、そこに関する手法が、片方は経済効率的にまあまあそれでも何とか評価できるような手法をつくり出してきたけれども、もう1個はまるっきり人情ものでいくしかない。人情ものでいくんですよ。片方は計算しておいて片方は水戸黄門みたいな世界でやる、これは無理でね。これだけ国民の関心が高まったら、その人情もののほうもそれなりに何か手法をつくらなきゃしょうがないという感じがしています。

幾つか雑多なことを言うんですけども、費用のところを評価できないんじゃないかという問題提起もあったと思うんですけども、それも例えばB/CがあるんだったらA/Cがあつて、Cで割っておいてやれとかね。そうすると、ネットワークを強化する程度の割にはコストが低く済むものはどれかなとかいうこともできないわけじゃないんだから、何とかなら何とかというのが好きな国ですから、そういうやり方もあるし、別にそれが、分子のほうがお金で判断しなくたって、そのネットワークの、さっき田村先生がおっしゃったようないろいろな評価がされているし、ほかの先生方もおっしゃったようなものもありますよね。まあそんなような感じがしている。

それからリスク、要するにリスクマネジメント、あるいはリスクアセスメントの世界というのは、P（確率）が比較的小さくて、しかもそれが従来のイベントから、ほぼ大数の法則で測定が可能という世界でだけ成り立つんですよ。だから、確率掛ける救うことのできるコストといいますか、それを掛けると期待便益になるわけで、それでやっているわけですよ。だから、河川の治水便益なんかはそれで計算しているし、まあそれで伝統的にやられていて、まあまあ大過ないだろうというお考えなのかもしれない。これはこれで

わかるんだけど、今回対象にしなきゃいけないのは、もっとはるかに確率が小さくて、しかもそのイベントが非常に少ないから、P自身が見当つかないんですよね。

だから、この間も言ったかもしれないけれども、要は、Pを救う費用のところに掛けるので、掛けるものが怪しげなものを掛けざるを得ない。ということは、掛けられる前のところをいくら緻密に計算してみても始まらないという面が出るんですよね。これは港湾のほうの、これと全く同じ検討を始めているんですけども、そこで、ここのところのガントリがああなったらこうとか、要するに救えるだろうコストのところを緻密に計算するようなことをやると言っているんですよ。だけど、そこにPは1,000分の1とかなんとかを掛けるって、それを僕が言ったのは、すばらしいフレンチレストランのシェフが手によりをかけてディッシュをつくって、そこにとんかつソースをだぼっとかけて食うようなもので、Pが荒っぽいんだからその手前のフレンチレストランなんてやる必要ないんですよね。いわばコンビニで買ってきたものにソースをかけて食べればいいんですよね。つまりバランスというのが重要で、片方で妙に緻密にやる必要なんてどこにもないんですよね、この議論は。

だから、太田先生が言うように、ある種どういものが国民的なクライテリアなのか、それをネットワークとして表現するのか、何かガイドラインみたいなものを大局的につくっておいて、その上で比較的効果が高そうな、費用が高そうな、効果という意味が田村先生に交通量という意味で言っているわけでもないんですけども、費用が高そうなもので、なおかつ相対的にコストが低目のできるような、要するに短い距離でちょちょっとやるだけでも救えるようなものから順次予算の範囲でやっていくという感覚じゃないかなと私は思っているところでございます。

それから、CVM的な世界もあり得るとは思うんだけど、これも避難路みたいなものについては、対象にする人たちの数も限られているというか、そのエリアが限られているからわかるんだけど、ある場所の防災道路の評価というのを、ちょっと私の立場上、評価する立場にあったんですが、それもこんなことをやるんですよね。ここが切れる可能性はこうかなというのと、救えるのはこうかなというのがあって、それを、これをつくるとこんなに救えそうですと。CVMのアンケートをやりました、何百人だか何千人だかに聞きましたと。1世帯当たり1年当たり300円だか500円だかと言っています。賛成率が90%だとか言うと、じゃあ今度何をするかというと、その県の人口に賛成率を掛けて、そしてその300何十円だかを掛ける。一応出ますよね、数字は。どうしてっ

て思いますよね。いくらそのCVMのところに仮にそのつけ値が正しく出たとしても、何人掛けるかというところで全然わからなくなっちゃうじゃないですか。例えばそのプロジェクトを認識している人とかいったって、宣伝すれば認識するようになるし、黙っていればだれも知らないし。そういうような方法というのが現場で行われているCVMですよ。つまり理念としてはCVMで計測可能なものも多いと思うんですが、やむを得ずそれを使うこともあると思うんだけど、道路のようにかなり広域の使われ方こそが使命であるようなものがどこまでの人を対象にするかで大幅に結果が変わってくるようなものはやはり信頼性のある評価手法とはなかなかちょっと言えないような気もしまして、私はやや懐疑的ではあるので、むしろ実務的に簡単に計算ができて、しかもその数字の意味が国民的にも、なるほどと思えるような理解しやすいもので、何らかの順位が算数的にというか数値的に出るような、そんなものじゃないかなと思うんですけれども、そんな気がしています。

また、これについてはほんとうに古来いろいろな研究や実務的にもいろいろなことをされているところがあるので、研究者もトライアルされているところでもあるので、これはぜひ幅広く我が国の研究とか外国の研究とか実務とか、そういうところをちゃんとレビューしてみて、その中で一番妥当だなと思うような、しかも実際にできることじゃないと無理ですからね。1カ所計算するのに3年かかりますなんて手法じゃあ意味がないからね。簡単に計算できる、それが実務者の大要求ですので、そういうものであることを前提で何かサーベイしていただければいかがかななんて思っているところでございます。まあ、これは部会長としてじゃなくて、単に意見で言ったんですけれども。

今、一通り5人から意見が出ましたので、事務局から少しお答えいただいて、その上でさらに先生方のご意見をいただきたいと思います。

【森企画課長】 ありがとうございます。企画課長の森でございます。今、ご指示のありました点、考えていきたいと思えます。多分、ネットワークの信頼性みたいなものをある程度数値的に整理をし、それはリスクの話とは多分違うんだと思うんですけれども、リスクでPを掛ける世界ではなく、ネットワークそのものの信頼性の部分で甲乙をつけていて、さらにその中で社会的な有用性だとかというところで最終的にはピックアップできればなというような感じで今のお話を参考として聞かせていただきました。ちょっとそういうようなものもできるだけ具体的に形づくれるようにしていきたいと思っております。

あと、ただ、とは言いつつも、先ほどの羽藤先生がおっしゃったような地域保障みたい

なものが、そういうウェイティング・ボックスがつくれるかどうか、これは非常に難しいなというふうには思います。防災と言いつつも、そのリンクが切れるとそれ全体としてネットワークの信頼性が落ちるものと、リンクが切れることで要は孤立部落が発生してしまうようなものと、またこれも1つ階層が違うのかなというふうには思っています、そのリンクとノードの議論というものと、言っているのは多分リダンダンシーとかダブルネットの議論で、もう1つ、1本切れてしまうと孤立部落が発生してしまうような防災の議論というのとは多分また違うボックスになるのかなと思いますので、そこもちょっと頭を悩ませてみたいなというふうには思います。

先ほどの田村先生がおっしゃったフタコブラクダみたいなイメージって、多分まさしく、防災というふうに1つ言っても、孤立部落が発生するような防災事業と、ネットワークとして全体として他の複数交通モードによる物流ネットの確立みたいなものと、多分、位相が違うので、それを2つ両方向か同じようなところで計算するとフタコブラクダになってしまうのかなというふうに私は頭の中で考えながら聞いておりました。そこも少しまた悩ませていただきますが、また次回、そういったところもご提案をさせていただければと思います。よろしくお願ひします。

【家田部会長】 加えて先生方、どうぞ。

【原田委員】 今回の、場面は違うけれども都市内の道路で何かやるときに、消防活動困難地域みたいなものがありましたよね、1つはね。だから、こういう面的に被災したときに救助活動なり支援活動をやるときにそういう活動ができなくなるという状況がどこにあって、どれくらい孤立するところが起きるか。それを理想的にはゼロにしたいわけですよ。そういうことの理屈が皆さんに広く支持されているのであれば、そういう単純な理屈でも構わないとは思いますが。そのときに、さっき、住む側もほんとうに孤立したけれどもそれなりの理由があつて住んでおられるんだから、場合によっては、人口が減っていく中でその住み方をどうするかということも含めて将来像を提案して、将来はこういうふうにゼロにするんだという道筋の中で道路をつくっていきます、それが最終の必要性ですという言い方はあるのかなというふうには思いますね。

【羽藤委員】 費用便益の議論を、私もよく配分計算したりとかしてやるんですが、多分一番欠けていたのは、ネットワークの形に対する議論ですね。多分それがかなり多重のネットワークによって我々生活をしているわけなんだけれども、その形をどういうふう設計することが地域安全保障にとっていいのかという話と、生活レベルでいいのかという

話、ここを分けて、かつ一緒に議論する必要があると。それはよく最近、意思決定理論の中でチョイス・アーキテクチャーという話がありますが、例えばアメリカなんかで生命保険の推薦をするときに、何をデフォルトとしてそこからどういうメニューを提示するとよき選択に至るのかという問題ですね。これは別に厚生年金でも何でもいいんですが、その設計がやはりちょっと今よろしくない。で、その設計ははっきり言うとほとんど存在していないにひとしくて、全部費用便益で連続的にやりましょうという話なんですね。この構造化が今一番必要で、そのためのネットワークの形のスタディーというのを我々は恐ろしいぐらいやってこなかった、自戒を込めて言うと、反省ですけども。

【原田委員】 もともとあるんだよな。

【羽藤委員】 そこが多分非常に気になる。それはかなり広域のネットワークの形の議論もあるでしょうし、地域内もあるでしょうし、集落レベルのものもある。これを多層的にネットワークの形の議論をしていくことで、デフォルトなのか、基盤になるところ、地域安全保障的などところを決めて、そこからの議論の中では、私は案外、費用便益というのは結構有効なところもあるのでいいんですが、それを最初からやるのはちょっとやめたほうがいいのかなということを思っています。

【家田部会長】 計画論ということですね。

【羽藤委員】 はい。

【森企画課長】 先ほど田村先生がおっしゃっていたリスクポイントみたいなどころの議論があったという話でございますので、そういったところも参考に、もし解析ができるようなものであれば、道路のモードで、あるいは複数モードで、なおかつそのエリアが広域的なモード、あるいは中域的なモードで計算なりあるいは解析ができるとすれば、今、羽藤先生がおっしゃっていたような交通のネットワーク解析に対しての何らかのリスク解析というんでしょうか、リスクとあまり言うと、またPの確率の議論になるんですが、そうではなくて、よりリスクポイントの発見という形での、まさにそれがミッシング・リンクであったり、それが多分ダブルネットを構築しないといけないポイントであったりということなんだろうと思いますので、そういう解析もできればデータ解析していきたいと思っております。

【家田部会長】 まあウイークポイントの発見なんでしょうね。

【森企画課長】 はい。

【家田部会長】 あるいは頑健なネットワークというのはどういうものなのとかね。

【森企画課長】 そうですね。

【家田部会長】 ただ、今こういうタイミングで言うと、頑健なネットワークになるようにすべきということは、だれでもそうだよねと言うんだけど、一番平常時だと文句を言うタイプの人たちがやってきた物流ネットワーク、サプライチェーンの厳密化、そしてストックはなるべく置かない、そして拠点はなるべく集約する。それはすばらしいコストダウンになったし、大変な効率性なんだけれども、いざとなるとぼこぼこになって、いや、拠点の分散化が必要ですねってことを言い出しましたよね。だから、今ならばこうやって言えるんだよね。だから、気持ちはわかるんですよ。だから、今だからこそ、羽藤さんが言うように、そういうことをきちんと確率すべきであるというのは同感でございます。

ほかにいかがでしょうか。

【太田委員】 今回のネットワークの議論といいますか、ある意味では道路種別の話でどう組み合わせるのかということにも関連すると思うのですが、この通達集を見ていると、都道府県と政令指定都市が出しているということで、おそらく国道ということなのかと思うのですが、街路を含めてこの評価手法が適用されていくのかどうか、あるいはまちづくりで関連すると、ほんとうに一本一本の道路の話じゃなくて全体の防災というような絡みがあるのだらうと思います。

そういう意味では、ここでは大まかな話を議論するのだらうと思いますが、ある程度道路種別ごとに考え方が違うかもしれませんし、特に生活道路の部分に関しては、私どもでのここでの議論が市町村の皆さんにも参考にされているような部分もあろうかと思えます。逆もあると思います。結構、各都道府県さんは自分なりの評価手法をつくられていて、それも逆に私どもが参考にすべきところもあろうかなと思えますので、私どもとしては、少し議論の範囲を、ここまではきっちり議論したいという部分を絞らなければいけないと思えます。

【家田部会長】 さっき申し上げたので言うと、レビューというあたりも少し幅広に広げておいて、その中で特にここで厳密的に決めなきゃいけないことを、その横も見ながら考えていくというようなことなんでしょうね。

田村先生、加えて何かございますか。

【田村委員】 一言だけです。改築とか維持管理とかいろいろな専門用語がありますよね。私はそれらが何回聞いてもわからなくて、国民に説明をしにくい部分があるかと思う

のです。防災に関しては、国民に改築とか維持管理を分かりやすく説明するチャンスだと思いますので、ぜひお願いしたいということです。

【森企画課長】 わかりました。多分、維持修繕とか改築というのは、あくまでも予算の、お金を計上するための分け方、便法でありまして、本来であれば、ここでの議論というのは、やはり事業の目的ごとに行われていくということが多分必要だろうと思いますので、その目的に対しては、例えば住宅対策にしても、例えばちょっとした右折レーンを引いたりという、これは維持修繕的に行うものなんですけど、多分、事業目的ごとに予算の使い方がいろいろあるものですから、そこはわかりやすく整理をさせていただければと思います。

【家田部会長】 そろそろ次の議題に行こうと思うんですが、ここまでのことを大局的にまとめますと、1つは、多分別世界があると。その別世界について何とかしなきゃいけない。それから2つ目は、その別世界というのは、おそらく個別に一個一個いいかな悪いかなという評価だけではなかなか従前の体制にはならなくて、その上位というのかその手前かというのが、計画論みたいなものがあるって、そここのところでは何かのプランを持っていて、その中で優先順位をつけていくような手法ならあるんじゃないか。こういう評価のところの話とその手前の計画論の話というのが二段構えになっているねみたいなお話が大体の皆さんのお考えじゃなかったかと思います。計画論そのものについては、ちょっとこの事業評価部会ではやりにくいところなんだけれども、少なくとも計画論があったとして、そのときに順位がつけられるようなたぐいのものは何か欲しいんじゃないかなというようにお話だったかと思います。

それくらいでいいですかね。あとは、作業的には少しいろいろなものをレビューしてみて、サーベイしてみて、ぐあいのいいようなものを探っていただくということでよろしいでしょうか。

【原田委員】 あと、費用便益分析の役割というか、似たようなものの優先順位をつける、必要性は別のところでというのを皆さんいろいろなときに同じような発言をしているので、ここはこの評価委員会としてひとつ……。

【家田部会長】 そうね、別にとってことね。

【原田委員】 そういう位置づけだと。

【家田部会長】 まあ大体そんな感じでしたね、きょうは。

ほんとうを言えば、それだって広い意味の費用便益分析とか費用対効果分析なんですよ

うけれどもね。便益というのは厳密にああいうものというふうに、これは3便益とかになっちゃっているからどうもちょっと違うのかもしれないけれども、広い意味では効果がありそうなところを早目にやったほうがいいし、コストがかからないところから先にやったほうがきっといいに決まっている、ここまでは正しそうですものね。

【羽藤委員】 計画論のところは、多分、便益じゃなくて、唯一制約条件としてはコストなんですよ。残りはもう要するに価値の問題なので、そこは計画論ということかどうか。だから、コストの話はしないといけないけれどもということだと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。大変に円滑な議事運営をしていただきまして、結論も大体方向が見えた。すごく早いですね、きょうは。

【原田委員】 自分を褒めちゃった。

【家田部会長】 いやいや。皆さん非常に収束の早い議論をしていただきましてありがとうございました。

それじゃあ1個目の議題はこのくらいにさせてもらって、2つ目の議題に入りたいと思います。それではまず事務局よりご説明をお願いいたします。

【森企画課長】 それでは、資料2をもってご紹介をさせていただきます。資料2のクリップを外していただきますと、今回、一般国道での有料道路事業の活用の際の取り組みの充実並びに審議対象事業の概要についてというホチキスでとじられている部分と、2の審議事項と書かれているもの、2つに分かれると思います。要は、私がこれからお話をさせていただくためのまず結論を先に申し上げますと、要は、この審議事項にございますように、圏央道、首都圏中央連絡道と言われている環状道路でございますが、それと東海環状、これは名古屋圏の圏央道と同じような役割を果たす環状道路でございますが、この箇所に関しまして、他の区間、当該の環状道路でございますので、ほかへ続いている区間がございます。この有料の事業として隣接区間も含めまして、有料ネットとしての事業を継続させていただいていいものかどうかということのご審議をさせていただくということでございます。

まず、少しずつ徐々にそれからまた普遍化するような形のお話をさせていただければと思いますが、こちらのほうの1番、一般国道での有料道路云々の概要についてと書かれているものの最初の2枚目、A4の部分をめくっていただきますと、事業の概要として圏央道、東海環状が1枚になって出てくるもの、3ページ目でございますが、A3横の絵がございます。今、口頭でお話をさせていただきましたように、きょうご審議いただきたいと

思っておりますのがこの2点でございます、圏央道、東海環状それぞれでございます。その部分の、今回赤と、両わきに緑で塗られているところの部分に関して、例えば圏央道でございますと、東北道から常磐道に至りますまでの区間、久喜白岡からつくば中央までの区間、そして茨城・千葉県境の稲敷から東関道の大栄ジャンクションまでの区間、赤と両わきに緑で塗られているこの区間について有料事業、前後区間を継続してやらせていただいていかどうかということでございます。既にこの青の区間は有料道路として供用し利用されているというところでございます。

東海環状も同様でございます、東側でございますが、関広見インターから伊勢湾岸に至ります区間、供用中というふうに塗られておりますが、青の区間が既に有料道路として供用してご利用いただいているという状況でございます。それから先の部分ということで、四日市までの区間でございます。

それぞれ全線にわたって事業を行っているものではございますが、特に圏央道に至りましては、この東北道の部分で一部に平成24年で供用する、さらには東関道の部分に関しても平成24年で供用する予定ということ、あるいはまた東海環状におきましても、平成24年で供用する箇所というものが出てまいります。こういった箇所がございますので、供用時期が迫っている中での議論ということで、本来、高速ネットワークの有料・無料の切り分けといったような議論をそもそも論から議論していくという場面も当然出てくるとは思いますが、当面の措置として、前後の区間と連続して有料ネットの事業を進めさせていただいていかどうかということのご審議をいただくものということでご理解をいただければと思います。

そもそもでございますが、また資料を少し、参考資料2というものを準備させていただいております。その20ページをお開きいただきたいと思っております。この直轄方式、有料道路方式というもの、さらにはそれを組み合わせたものということで、今までどのような仕事のやり方をしてきているかというのが、この参考資料2の20ページに一覧として整理をさせていただいております。ここには高速自動車国道、一般国道として、全体で今、計のところを見させていただきますと、1万2,596キロの区間、これは全体の総計としては1万4,000キロになるわけでございますが、そのうちの1万2,596キロについてどういう方法を使いながら事業をしてきているのかというところを一覧として整理をしたものでございます。例えば、高速自動車国道に関しましては、この直轄方式と有料道路方式の組み合わせというものはバーになっておりまして、そういうやり方は高速自動車国道

では今まではとってきておりません。一般国道の事業に関しまして、今回組み入れるものを除いて736キロというのが今回のこの方式で行われてきているものということでございます。ただ一方で、有料道路としてやっているもの、完全に税金としての無料道路として行っているものが、例えば一般国道でも2,089キロということで今までも行われてきているというところをご理解いただければと思います。

いずれにせよ、この切り分け方自身は、今までもなかなかこれについてどういう理由なのかというところで整理が十分されてきていないところもございます。この切り分け方によって、有料のここへ移っていくための手続が不明確ではないか、あるいは不透明なのではないか、あるいは責任の分担が十分されていないのではないかと、そういうところの議論が十分されていないのではないかと、いろいろなご批判もいただいているところでございます。そういったところを今回少し改善も図りながら、この有料事業と直轄事業を組み合わせてやるこの事業の実施方法を、皆さんを含めご審議いただければということでございます。

またこの一番最初の資料の1枚目をおめくりいただければと思います。1.一般国道での有料道路事業の審議対象事業の概要についてというものの1枚目でございます。表紙を1枚めくっていただきますと、一般国道での有料事業の活用にあたっての取り組みの充実についてということがフローとして掲示されております。今お話をさせていただきましたように、実際に全国でも対応されてきているものでございますし、また、今回の圏央道あるいは東海環状におきましては、前後区間がもう既に有料道路として供用してきているということもございますので、それを継続するというだけではないかというご意見もあろうかと思いますが、その手続の中で、少しこの事業主体あるいは施行区分の検討を、こういう形で透明性も保ちながら、あるいは今までよりも一層工夫をしながらやっていると、そういうところを少しご紹介をさせていただければと思います。

1枚目に書いてございますように、取り組みの充実内容というものが、一応点線で囲まれております。例えば、施行方式に対しての地方公共団体からの意見を再度確認をしよう、あるいは高速道路会社からの意見もちゃんと聞こう、そしてきょうでありますけれども、皆様方の第三者委員会からの意見も聞かせていただいて、有料事業として許可をするということにしていこうということでございます。

これのやり方の参考にしておりますのが、次のページをめくっていただきますと、国土交通省所管の公共事業の事業評価の改善というものをこの数年来行ってきております。こ

の中の、特に、例えば新規事業採択時評価といったようなところに赤でAと書かれているもの、あるいはBと書かれているものを参考に、例えば都道府県あるいは第三者委員会の方々からの意見を聞いていくというのを今回のこの有料道路事業の場合にも当てはめて考えていったらどうかということを今回追加させていただいているということでございます。

あと、また1枚目のところに戻っていただきまして、この有料事業の許可を行った後も、実際には事業の進捗状況を公表する、そして事業評価の責任分担の明確化ということで、だれが、どちらが責任を持っているかということがはっきりわかりませんので、直轄事業が取りまとめを行った上で、事業費が増加したときに、それはどちらのものとして責任を持ってやるのかどうかといったようなところ、そしてこの有料投資額の管理ということで、今後、例えば将来の交通量が大きく見込みが変わってくるとか、あるいは借入金の投入額が大きく変わってくるといったようなことが見込まれる場合には、再度この評価部会での意見を聞かせていただいて、有料投資額が妥当なのかどうか、それによって償還が図れるものなのかどうかというところを、常に供用までも見せていただくということの改善でどうだろうかということを考えた次第でございます。

実際に、今のご紹介をさせていただきました取り組みの充実内容に関しまして、一個一個話をしていますと非常に時間がかかりますので、例えばということで、参考資料2をおめくりいただければと思います。ここにはずっと、きょう審議に至りますまでの間、いろいろ各方面から、あるいはご意見をいただいている内容を掲載させていただいております。参考資料2の1枚目をおめくりいただければ、そこから今回の道路が通過している区間の知事、例えば茨城県知事からの意見、あるいは埼玉県からの意見、いずれにせよ、いろいろな付則のご意見等がついておりますが、有料道路事業でこの後、継続的にやってほしいというご意見をいただいております。3ページ目が千葉県の知事の意見、5ページ目が東海環状の岐阜県のご意見、さらには7ページに三重県の意見ということでございます。

あと加えて、今回、圏央道、東海環状で継続的に有料事業を行っていくとした場合の償還計画が次の9ページ、10ページ目に記載がなされております。9ページ目は圏央道、10ページ目が東海環状として、南側に赤く塗られているところに、ここに支出が発生する。この部分が支出を発生させて全体的に償還が図れるかどうかというのが、最終的にこの圏央道の部分に関しての未償還額が、一番左側の下、平成63年度に借入金がゼロ円になるという計算、こういったものが一応計算上行われて確認が行われております。

あと11ページ目で、すみません、また資料がいろいろなところに出ますが、圏央道・

東海環状の事業の経緯という形で、一番冒頭でお話をすべきだったのかもしれませんが、今回の区間、例えば東北道、埼玉県・茨城県境ということで一番左側のところに入っておりますが、ここの部分で実際に都市計画手続、あるいは各事業の段階での説明、そして再評価という手続が行われております。東海環状も同様でございます。それぞれ平成2年から、あるいは平成二、三年ごろから順次行われてきているわけですが、この手順の中で、既に地域においても有料道路としてのネットワークをここで構築するという前提のもとでの交通量、あるいは前提のもとでの構造という形で都市計画を行い、事業の説明を行い今に至っているというところも、地域としてそれをそのまま前提として受け入れていただけないかということの証左なのかなということ考えている次第でございます。

そして、一応本題でございますが、2番の審議事項というところに移らせていただければと思います。まず1ページ目が圏央道でございます。きょうまさしくご審議をいただきたいというのが、この選定（案）というふうに書かれているところでございますが、これは事務局の案でございますが、その下に有料道路会社、例えば東日本高速会社の意向ということで記述をさせていただいております。公の文書として、東日本高速会社に問い合わせをさせていただきました。そのご意見としてあったのは、今回紹介をさせていただいた区間については、1つのパラグラフの一番最後でございますが、この高速会社が現在建設・管理をする高速道路とネットワークを形成し、かつ密接に関連する区間であることから、一般国道事業と有料道路事業による事業方式で実施する意向であります、両区間の事業実施に当たって、東日本会社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材といったものを活用しながら最大限の努力を図ってまいります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。

それを踏まえて、これは事務局の案でございますが、これについてご審議いただければと思いますが、上のほうの四角で囲ってあるところ、まず1番目に、東日本会社のもともとの事業範囲であるということ、そして他の高速ネットワークと一体管理をするということでの効率的な管理ができるのではないかということ。既に東日本会社が有料投資を行う意向があることという3つの視点で、東日本高速会社が有料主体としてやっていただけるということが妥当ではないかと思われることがまず1点目でございます。

次の3ページ目でございますが、有料投資額というものでございます。こういった額を会社にお願ひするのかということも1つ決めておくということでございますが、今回の算出条件、先ほど償還計画をずっと見ていただきましたが、あの償還計画を計算している

前提としてございますのが、ここの算出条件で書かれているものでございます。既に隣接の区間の有料道路事業が行われておりますので、その際のデータを左側に参考として書かせていただいております。例えば交通量も同じ、あるいは金利も同様、料金水準に関しましても、基本的な延長当たりの料率というのはそこに掲げておりますような基本料率で、これはもう他の高速道路ネットワークと同等のキロ当たりおおむね34円程度ということでの整理をさせていただいております。それによって、この区間、今回ご審議をいただいております区間に対しての有料事業としての投資可能額が844億円という形で算出がなされます。それが先ほど見ていただきましたような形での、63年には借金がゼロになるという計算になるわけですが、全体事業費3,640億円のうちの約20数%という形になります。それを、区分方式といいますけれども、横切りにして見てみますと、4ページ目になります。当然、ここは事業の区分のことしか書いてございませぬ。これはこの後、当然すべてこの区間に関しましてはメンテナンスについても有料道路の費用で行う、利用者負担いただいてそれに基づいて管理を行っていくということを前提とするわけですが、それぞれの区間、平成24年、26年といろいろ区間のところは上の中段のところ書かれておりますが、例えば久喜白岡から県境を越えたところまで平成24年供用でございますが、ここの部分については舗装・設備工事を行うということ。そして平成26年のつくば中央までの供用の区間については、一部土工あるいは橋梁工事を行いますが、基本的には舗装設備工事といったようなところを分担をさせていただいて、さらにはこれにプラスして、今後の40数年間の維持管理の費用を利用者負担でお願いをしていくという仕組みを前後区間と同様にやらせていただければということが今回の施行区分の基本的な考え方でございます。こういう施行区分の考え方あるいは先ほどの有料投資額、そして主体といったところをきょうのご審議の内容という形でご理解をいただければと思います。

次が東海環状でございます。ここも同様でございますが、ここは先ほどの東日本との区分としての違いは、東海環状が存在しますこの事業のエリア、これは中日本高速会社の事業範囲という形で法律で定められているということでございますので、これは7ページの絵を見ていただいても、この東海環状が名古屋エリアの東海北陸自動車道、あるいは北陸自動車道、名神高速道路あるいは東名阪自動車道、あるいは伊勢湾岸自動車道、さらには東海自動車道、いわゆる第一東名、第二東名といった区間を全体を集約する環状道路の一部ということになりますので、圏央道と基本的には位置関係あるいはそれを束ねる効

率的なネットワークという意味では位置づけは変わらないという形でございます。

8ページ、9ページも、先ほどご紹介したものと同様でございますが、料金水準もこの周辺と同様の34円という形になっております。この計算の中で出てまいりますのが、有料投資額としては553億円ということで、全体事業費6,730億円のうちの約8%程度という形になります。その投資の部分としては、9ページでございますように、施行区分は9ページに掲げております。おおむね1割前後の投資額でございますので、用地あるいは土工・橋梁・トンネルの工事は税金による公共事業という形で行ってまいりまして、舗装あるいは料金所などの設備工事、そしてここには書かれておりませんが、供用後の平成62年までの維持管理費用については、有料道路料金によります利用者負担に基づいてこれを賄っていくという形の施行区分方式という形になっております。

ただ、ご存じのように、現下におきましては、高速道路を無料にする、しないという議論が当然ございます。そういった議論を今、高速道路のあり方委員会ということで、別途のところでもまたそういう議論も行われてきておりますので、そこでの議論を踏まえながら、今後はその有料・無料という形での区分をどうしていくのかという議論を行っていくつもりではございます。ただ、先ほど言いましたように、もう供用が迫っているという中、さらには前後区間の有料道路事業が継続されてきているという中で、この部分に関しても、当面、有料道路事業を前提として事業を継続させていただければありがたいということでございます。最終的に、当然政策自身は10年のオーダーで変わっていくものだというふうに理解をしておりますので、その議論の中でまた、有料道路はどうあるべきなのか、あるいは全国ネットワークの中で利用者負担はどうあるべきものなのかというところを継続して並行的にご議論いただければ幸いかなというふうに思っております。

以上、長くなりましたが、事務局からの説明でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

これから質疑をしていただいて、その後に議決というふうなことにしたいと思いますが、最初に1点だけ素朴な質問だけさせてもらおうと、これは今回の諮問は、主体とそれから区分ということに関する諮問であって、この事業を採択するかどうかというのはまた話は別という、そういう理解でいいんですけど。

【森企画課長】 採択自身は既に国道事業としてもうされておまして。

【家田部会長】 採択が先か。

【森企画課長】 はい。で、そのときにはもう当然、先ほどの議論であります、費用

対効果というような計算が行われてきているということです。

【家田部会長】 採択のときにはこの事業の区分なり主体というのは判断事項に入っていないというわけだな。

【森企画課長】 今までは有料道路事業ということを前提の交通量でのB/Cといったものをベースに事業採択のところで評価をしていただいていたと。だからそこには、だれがやるとかどのぐらい有料道路でやってもらうんだというところは実は入っていなかったということでございます。

【家田部会長】 判断の内容に入っていないのが従来であったと。それがいいのかどうかみたいな話もあるかもしれませんが、まあ、そういう事実関係ですね。ありがとうございます。

【森企画課長】 はい。ですから、それに対していろいろまた批判もあるということも前提で、今回こういったところを第三者委員会のこういう場にお諮りをさせていただいているという次第でございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは私の質問はそれだけですので、皆さん、まずは質疑ということをお願いしたいと思います。どうぞ、どなたでも結構です。

【太田委員】 事実確認なのですが、償還期間が平成62年8月までということですが、この償還期間の設定の理由、根拠をお願いします。

【森企画課長】 今回、日本道路公団が民営化された際に、償還期間を45年とするという、その法律に基づく45年間の償還期間ということで、平成62年の夏ということを設定させていただいているということでございます。

【太田委員】 そうしますと、今後、後々、まだ今回議題に乗っていない事業が出てきますと、だんだん償還期間が短くなるということですか。

【森企画課長】 ええ、そのとおりでございます。法律上で一応、高速会社は平成62年までの高速道路事業の実施機関という形で現行の法律の中では定められております。

【田村委員】 質問です。1のほうの審議対象事業の概要のほうなんですけれども、2枚めくっていただいて、国交省の事業評価の今までの議論のチャートがありますが、ここ一、二年の流れは、計画段階評価でやりましょうということを随分議論してきています。今回の議論はそうではなくて、再評価のところに関しての評価だと理解していいのかというのが1つ目の質問です。

それから2つ目は、再評価の段階で有料事業許可のところの議論をしていて、第三者委員会からの意見を今ここで議論している。そこで質問ですが、ここでは、有料事業許可の改善方法についても議論をしていいのでしょうか。

【森企画課長】 こちらのほうに参考を載せさせていただいたものは、きょうこのご議論いただいている内容自身は、じゃあこの中のどれなのかと言われますと、この中には入っていないというのが多分正しい言い方だろうと思います。私どものほうで今回考えさせていただいたやり方が1ページ目に書かれているわけですが、これを考えていく上で、この国交省で考えているいろいろなさまざまな公共事業の事業評価の改善という改善点を生かさせていただくと、活用させていただいていると。それを具体的にはということ、都道府県のご意見を聞くこと、あるいは第三者委員会の意見を聞くことということでありまして、その部分を活用させていただいているのだということだというふうにご理解いただければと思います。

です、よって、この1枚目の手続、ここは私どものほうはこれで考えさせていただいたということですので、これは今後、当然この第三者委員会としての事業評価委員会でご議論いただいている所存でございますので、もうちょっとこういうところを気をつけるべきだよというようなところがございましたら、そこはぜひいただいて、次回以降ここでのご議論をしていただく上での参考にさせていただければと思います。この手順自身は何か法律上に定められて決めていくというものにはなっておりませんので、そこはどちらかというと事務的に考えさせていただき、あるいは国土交通省として、いわば幹部も含めて考えさせていただいたやり方でございますので、それに対して、第三者委員会としての手続の進め方に対していろいろ意見をいただくということは当然あつてしかるべきだろうと思います。改善も当然していかないといけないというふうに思っております。

【田村委員】 わかりました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【羽藤委員】 ちょっと私、こういう話はあまり聞いたことがないのでよくわかりませんが、審議事項は、結局、有料道路事業主体の選定というふうに書かれてあるわけですが、前半のほうの議論で、かなり、地域安全保障的な話と、まあそういう言い方がいいかどうかはともかくとして、あと便益的な考え方は少し分けて、かつ一緒に考えるべきじゃないかという話があったと思うんですが、その際に、絵図としては、下はパブリックが

やって、上のところは高速道路の事業主体がやるという話だとしたときに、じゃあその地域安全保障的なところの負担というのは結局だれが見るのかという話と、あと、高速道路の料金設定というのは、結局収益とか償還にかかわってくる部分と、それとユーザーの便益にかかわってくる部分、要するに均衡配分的には両方のアルゴリズムでできるわけなんですけど、そこをどういう手順で決めていくのかという部分が、結局一緒になったまま、その議論はあまり整理されていないんですね。

ということは、そこが不透明なままになってしまいますと、彼ら、要するに有料道路主体が何をどこまで判断してどうやれるのかという部分は結局はっきりしていない。それは結局不完備契約的な話になってきて、そもそもの議論で行くと、少し踏み込んだことを言うと、別に電力で議論されているようにオークションみたいなものでもいいじゃないかという議論はあると思うんですね。私自身は必ずしもここにおいてそういうやり方がいいとは思わないんですが。ただ、よくよく考えてみると、例えば首都高速道路公団さんみたいなものもあって、もう少し首都圏を拡大していく中で、彼らが料金を自律的にどういうふうにコントロールすることで首都圏をマネージしていくのかという考え方もありでしょうし、首都圏が接続しているほかの地域に対してどういうふうな交通コントロールをしてどういう広域地方圏を構成していくのかという議論もあるでしょうし、そうすると、何をどここの主体がどうやるのかという話は、実はこの議論の中では、全くというところちょっと語弊があるんだけど、ちょっと整理されていない気がするんですが、そこがはっきりされない限り、多分ここで議論しようとしている選定をどういう観点で決めればいいのか、あるいは事業主体に対して何をやるべきかということが不透明になっているような気がするんですね。その議論は、まあ何となくそれをすべてつまびらかにするということがいいことかどうかということとはともかくとして、我々のロジックとしてはちゃんとしておく必要があるんじゃないかということをおそらく1点思ったということ。

あともう1点は、要するに償還を早くするとか、より効率的な運営をするといったときに、それがほんとうに主体としてできるのかという。できるのかというのは、逆に何を言うかということ、よくこういう話で言われるのは、ほんとうに料金を最適化していく、あるいはコントロールしていく、それによって地域をよくするというか地域安全保障もやるというときに、例えばETCのデータとかがあつて、それをちゃんと解析した上で、どういうふうな料金設計をすればどういうふうになるのかというようなことを、ほんとうにそれが要するにコントロールできるようなことをやってきているのかという問題ですね。だから

ら、そういう能力があれば、基本的にはこういう事業主体としてはふさわしいし、それをやる能力もあるということになるわけですが、そのところが結局はっきりしない。それはいろいろなコーディネーションのゲームなどでよく言われることですが、あるいはひょっとしたらそこに第三者が加わることで、より経営を効率化させながら社会的便益を出すというところに対してプラスに共同合理性を發揮できるような、もう少し別の契約の仕方もあり得るかもしれないというような可能性も含めて考えると、事業者を選定するというプロセスの、彼らの能力の判断というところに関しては、もう少し深めた議論が必要なのかなと。ただそれは、今回議論するべきかどうかというのはよく私自身判断できないんですが。

【原田委員】　　今回は議論しないな。

【羽藤委員】　　ちょっとそのあたりが、前半のほうの議論もあったので、中長期的には頭の隅に置いておいたほうがいいんじゃないかということを感じています。これはかなり強く感じているということです。

【原田委員】　　料金の主体をもっとダイナミックにいろいろなことも含めて決められるという自由度が与えられているのであれば、そういう場面があれば、ぜひ羽藤先生の言われるようなことも議論したいと思うんだけど、きょうのこの有料投資額の案のところに、隣接区間の最新の協定における諸条件と整合している云々で、基本料金はもう料率も決まっていますという、あるこの予測のものもあって、その中で計算した結果でこう出てきているんだよね、今回は。だから、今回のこのことについては、そういう自由度がそんなに与えられていないのかなというのが僕の認識ですね。

それで、この事業主体は、そういう中では、だってここはこの主体で明らかじゃんという感じもするあれですよ。あとはこの単独の収入での償還が確保されていることを計算して有料投資額が出ていて、これでやると、ある部分をそれで賄うことができるというんだけど、こっこのこの表ですよ、結局。この表はどこからどういうふうに見ればいいんですか。せっかく出ているのでここだけ聞いておきたいなと思うんですが。何となくわかるんだけど、ここが先に決まっています、ここからこうする、こう出るよというのを一応確認させていただけるとありがたい。

【森企画課長】　　まず、羽藤先生のお話の議論の中で、これは多分、費用対効果の議論をしていただく上で、まだこれからの、先ほどのブロックだとかジャンクション単位でとかインターチェンジでとか、あの計測手法のやり方とも当然連動するんですが、これから

例えば高速道路の費用対効果を議論していこうとしたときに、それは有料であるのか無料であるのかみたいなことを前提での議論になると思います。今までも同じように高速道路の、高速自動車国道として、これは先ほどもちょっとご紹介をしましたように、今までの手法としては有料でやるものと無料でやるもの、この2種類しかございません。二者択一のやり方がございまして、その二者択一の計算をやる際には、それぞれやはりB/Cという計算をする際に、有料で供用する場合、無料で供用する場合のそれぞれのB/Cを計算させていただいた上で、両方どちらでもいいように使っていたというのが実際のやり方です。そこは正直なところ、今後とも引き続き検討はさせていただければと思います。どちらのほうが正しいのか。私もそのときも、やはり税金で、社会的な効用ということであれば税の部分だけをCに入れて計算をするということなのかなというふうには思っておったのですが、ただ、とはいいいながらも、利用者便益としての社会的便益ということでは、利用者が払う料金の部分も足し合わせて構わないのだという、そのときは委員会でも議論していただいた記憶があるのですが、利用者として料金として払うものも含めてのコストというのが計算されていいのだということで、あまり軍配がどちら側に上がったということでは特になかったというのが記憶にございます。そこは引き続きの議論として、これから当然ネットワークを議論する、あるいは高規格を議論していく、あるいは費用対効果の議論をしていただくときに出てまいりますので、そこは今後の継続的な課題として調査させていただきたいと思います。今までは、ここは有料分ということも含めましてのB/Cでございまして、費用対効果を今までも有料事業としてやることを前提に計算をさせてきていただいているというところがございます。

あと加えて、先ほどの不完全契約の話の議論であります。ここは正直言って、まだこれからの議論としてあり得るとは思います。ただ、法律上の議論としまして、民営化をする際に、日本の高速道路を整備する会社、組織は6つに定めるというふうになっています。法律上の法文はまたちょっと別にご議論させていただきますが、6つに定める。それは高速全国ネットを行う3社、東、中、西高速会社、加えて首都高、阪神高速、そして本四というこの6社が日本の高速道路の建設・維持管理を行うという形の上の構成になっておりまして、日本の現法体系の中では、その6社以外の実施主体は規定をしておりません。ですので、オークションというやり方自身は、当然想定をされるところではあります。今回そういうような法体系の中での位置づけが行われていないというのが実態でございます。

当然、そういう議論もあろうかと思えます。諸外国においてはPPPの議論だとかPFIの議論で、そういったものが当然これから想定される場所ではございます。それに向けて法律の体系自身を少しいじりながら直していくことが必要になってきますので、そこは私どもの中でも今そういう議論は行われてきているところでございます。

ただ、現法体系の中ではその6社が一応大勢になる。とはいいいながらも、じゃあこのところだって、例えば突然首都高が、私やりたいみたいな話があってもいいはずではありません。ただ、そこは、先ほどから何回もお話しておりますけれども、前後区間の継続の議論として、要はこれは環状道路の一本としてのリンクを考えていけば、前後区間の継続事業としての扱いをさせていただくことが当面は妥当なのかなということが私どもの念頭にあったということでございます。

今後、当然、会社の組織のあり方といったようなこと自身も、今までも何度も国土交通省の中でも議論が起こったりまた消えちゃったりというのをずっと繰り返してきている状況ではございます。先ほどPPPだとか、あるいは今後の成長戦略の議論の中で、そういった話も当然出てこようかと思えますので、今後の中長期的な課題として扱わせていただきたいと思えますし、また、そういった場面で、先生方のご意見なりお知恵も拝借する場面が出てこようかと思えますので、引き続きそこを忘れずに、私も覚えておりますし、羽藤先生ももしいろいろ知恵がありましたら、また教えていただければ幸いかなということでございます。

効率的な運用自身、実際これで大丈夫なのかということではございますが、先ほどご紹介をさせていただきましたように、この事業評価の責任分担は、今後とも一応直轄で、国が有料分も含めて全体に責任を持つということを進めさせていただきたいということで、一応、1ページ目のところで、事業許可後も、その部分に関しては直轄が毎年度公表させていただく、国のほうが事業がどれだけ進んでいるか、毎年の投資はどれだけ進んでいるのか、あるいは責任分担が崩れるような状況になってきているのかどうかということも含めて、まずは国のほうがその部分に関しては責任を代表として持たせていただいて、事業を進めさせていただければということのご提案でございます。

【縄田高速道路課長】 引き続きまして、償還の可能性とかということでは大丈夫なのかとかいうご質問がございました。ちょっと通り一遍で恐縮ですがけれども、特に会社ごとに当然毎年決を打ってチェックをしますし……。

【家田部会長】 より具体的には原田先生からこれを……。

【縄田高速道路課長】 それもご説明させていただきます。大きな変動があれば、機構と会社の間で協定を変更する形で償還ができる形でそれぞれ計画を変更していく、こういう大きな流れはございます。

それから、原田先生からご質問ございました、これは9ページを例にしてざっとご説明させていただきますと、9ページ左側が機構の収支、右側が会社の収支となっております、会社のほうから、右側からいきますと、会社が、新たな資産形成に係る部分ということで、みずから有利子借入金というものをしながら、赤いところですが、新設改築を行う。これは収入は会社が借入金を借入します。それで支出は建設を行う。ここのところでは24年と26年にそれぞれ供用がセットされておりますけれども、25年から収入が入ることになっておりますけれども、供用されますと、左端の3つの欄に集約されますが、料金収入が入り、それから維持管理費、それから料金収入に係る経費、これは計画管理費、これを引いたものが貸付料という形で残ります。これは青い部分です。これを毎年、左側に行きます機構に支払いをする、こういう見方になってございます。会社からは、供用するタイミングで有利子借入金をすべて機構のほうに引き渡す形になっていきますので、機構のほうの明細を見ていただきますと、供用した後の年から、25年度から有利子借入金未償還残高として計上されまして、以後の償還は、一応機構のほうでチェックをしていく、こういうような流れになってございます。機構はこの収入と未償還残高をチェックする、こういう見方になってございます。詳しい内容がまたございましたら、後ほどご説明させていただきます。よろしいでしょうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。

もうちょっと議論してもらいますけれども、きょうの議題としましては、このご提案のありました2件についての事業主体と施行区分について妥当か妥当じゃないかというのをご判断いただくとともに、こういうものをこういうパブリックな場で検討するのは初めてのことなので、これからも出てくると考えますと、決める際の附帯意見として、こういうことを今後もうちょっと勉強してくださいとかしまししょうねとか、そんなようなことも入れたっていいと思いますので、そんなことも前広にお考えになりつつさらにご発言いただけたらと思います。

【太田委員】 まず、審議事項に関しまして私は賛成であります。この方向で進めていくべきだと考えております。

それは前提として、3点ほど申し上げたいのですが、今回の問題は、これまでは

道路局内で検討していたものを、よりオープンに議論するべきであると、大臣のほうからこの件に関して検討しなさいという諮問があり、道路分科会のほうからこちらのほうに振られてきたということがあって、少しやり方について若干混乱があったのかなと思います。そこで、羽藤先生のご議論を受け取ると、これは当然、主体の選定と有料道路の範囲という、投資額の2つのものをセットで議論することだとは思いますが、その一方で、例えば本日議論にはなっておりませんが、東関道の大栄と松尾横芝の間ですか、もしかしたら、この部分の有料道路主体は、本来ここで先に決めておいて、後々のこの部会において投資額を決めるという2段階にするべきなのかもしれませんし、それは実は合併施行自体をどう活かすかということに関連してまいりますので、別途合併施行のありようをどう考えるかということが重要だと思います。私自身は、合併施行というのは極めて有効な手段であり、つまり利用者に負担を求める部分と公共が負担すべき部分の役割分担ということですので、今後より有効に使うべきだと考えますので、別途、基本政策部会等々で、あるいは道路分科会で議論すべきだろうと考えております。その上で、この部会においてどこまで議論をするかということを考える必要があるかなと考えております。

それから2点目は、この評価のやり方についてしっかり検討しなければならないと思います。それはやはり外環の問題があって、外環の場合は、一応3社が意向を出されているということになりますと、その事業主体をどう決めるかという話、そしてそれがもしかしたら有料道路の範囲ということに関連してくるかということになりますので、この合併施行のありよう等を含めてしっかり検討するべきだろうと思います。

3点目なのですが、先ほど償還期間のことをお聞きしたのは、もし外環をやるとすると、始まるのが少し先になる。そう考えると、有料道路事業の償還期間がかなり短くなる。そうしますと、公共側の負担のほうが大きくなる。そのバランスの議論からすると、この62年8月という期限というものは本当にフィックスなものなのかどうかということとは別途議論する必要があると考えております。

最後にちょっと1点、要望になるのですが、高速自動車国道は100%有料と無料しかないということなのですが、今般のように、無料化実験をやるとすると、あるいは料金割引を機構の債務を抜いてやっているということは、結果としては合併施行と同じ効果になるので、このあたりも含めて、有料道路事業と国の公共側の負担の関与のバランスの議論というのは、しっかり再構築しなければならないと本日の議論を聞いていて思いました。

まず、審議事項に関しまして私は賛成であります。この方向で進めていくべきだというふうに考えております。

【家田部会長】　そこに書いてある無料というのは、今先生が言ったのとは違う無料ですね。

【太田委員】　これは新直轄ですね。

【家田部会長】　ああそうか。

田村先生はいかがですか。

【田村委員】　私もきょうの審議事項に関しては、この案で賛成であります。主体の話に関しては、もう皆さんがおっしゃったとおり、有料の連続性から考えると、しかも他社から希望もなくNEXCOのほうでやりたいという意思も確認されますので、その意味では、主体に関しては全く問題なく、この方向で考えるべきだろうと考えます。

それからもう1つの償還に関しては1つ確認とお願いです。この区間をどうして決めたのかということを示せないでしょうか。ジャンクションで決めるとか、技術的な部分で決められており、ちゃんと理屈がつくと思うんです。

【家田部会長】　ありがとうございます。

じゃあ私も幾つか意見を申し上げて、その後、皆さんで議決していただくようにしましょう。

感想を幾つか言うと、もうすぐ開業、開通ですよ。開通のこんな間際になってこういうことを決めるのかなという感触。もっと最初から決めてやらなきゃ変な感じがするという、これは直感的な感覚です。何かぎりぎりになってさあどうしようかと決めているようなね。これは感覚的に違和感がないではない。

それから、いわば利用者の負担とそうでないものをブレンディングしてそしてやっていくという自由度の高いやり方だから、これ自身はトレンドイヤーだと思うのでいいと思うんですが、その区分の仕方を施行区分という、割合野暮ったい、野暮ったいが言い過ぎなら土木っばい、ここから上という、その上というのも何か盛り土の中に線が入っているという感じのおもしろいやり方で、ひょっとしたらこれはすごい知恵なのかもしれないし、すごく変なのか、その辺は何とも言えないんですが、例えば、整備新幹線の上下分離とか、いろんなものがありますよね、そういう種類の費用負担については。つまり利用者の負担と税金の負担。そののところを、今、太田先生が言った料金を下げることに対するバックアップをするというのも、また別の意味でのブレンディングだし、何かその中でこの方式

が一番適切なのかどうかというのは、ちょっとチェックが要るんじゃないかなという感じを持ちました。

それから3番目は、主体の判定の考え方は、この辺のエリアはあの会社だからこれだもんねということでやっているわけで、これはわからんでもないんだけど。どうなんですかね、この部分だけ何か別の会社が、外国の会社あたりが、ぜひオペレーションをやらせてくれと。それで、仮に国のルールとして、そんな会社が入ってきても料金の収受の仕方、つまりETCみたいなものが統一でできるようなクライテリアをつけておけば、それだってできないことじゃないし。とか考えると、これからは検討しなきゃいけない課題なんだなという感じがしています。

最後に、やはり今ここで決めようとしているものは、料金は周りの近所と比べてえらい高いのもえらい安いのも変だから、まあそれはフィクスしましょうねと。かといって、交通量の限度があるからそれだけで賄えるわけじゃないね、だからブランディングだよという、おのずから比率が決まっちゃうようなことになっているんだけど、そのところのブランディングの理念みたいなものはやはり要るんだなというような感触を持ちました。

いずれにしても、どれもたった今再検討できるようなことじゃないので、今回は、わかりましたというふうな私自身も意見なんですけど、この合併型の、つまりブランディング型の事業については、いろいろこれからも勉強しなきゃいけないねという感じは持ちました。

もう1つだけ言うと、これで、きっとこんな交通量でしようというものに基づいてやってみるとこういう区分になるということなんだけれども、その後、交通量違うじゃない、もっとずっと多かったじゃないとなると、いや、ちょっと税金はほかのところでは少し抜かなきゃいけないかなとなってきたり、あるいは足りなかったら、それはじゃあほかの区間の利用者が過大に負担していることにもなるからまずいよねみたいになって見直すとか、ほんとうに見直すかどうかは別ですが、少なくともフォローアップみたいなものは、事後評価をどうせそのうちやるでしょうから、そういうときにもチェック項目として入れるべきじゃないかななんていうふうに思いました。

加えてご発言ございますか。

【羽藤委員】 家田先生の2つ目の点に関して、何か上物と下物を分けるということに関して、前半のほうの話の中で、何か地域安全保障みたいなことを考えると、多分サービスエリアであるとか道の駅等が非常に防災機能として有効に機能したということを見ると、その部分はむしろパブリックで何かもう少し考え方を改めていくというふうに考え

ると、上物のところでも、多分やはり、パブリックがちゃんとメンテも含めて見ていかないと機能が保たれないのではないかというような考え方も当然あるとは思うんですね。ただそうすると、この上の赤側のところと下側のところの考え方というのは、ひょっとしたら上の赤側のところにも何らかの形でパブリックが入るような形にしていかないと何かいけないような気がするということです。

【家田部会長】 おそらくそれも費用負担のところでの話もあるかもしれないけれども、計画論のところでもそういう要素があるかもしれませんね。

ありがとうございました。それでは、これはどうですか、大体妥当であるということでご納得、合点していただけますということ。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 ではそういうことにさせていただいて、部会の意見としては、今提案があった圏央道と東海環状道路の事業主体、施行区分については妥当であるというふうにさせていただこうと思います。ただ、附帯意見としまして、これからのこういう合併方式による道路の整備について、どういうあり方がいいのかなということについてよく勉強することとか、あるいはフォローアップをすること、もうちょっとちゃんとした文言で言ってもらえると思いますけれども、そういうのを附帯意見をつけるということでもよろしいですか。詳しい内容は、今、多々先生に言っていただいたようなことを具体的内容というふうにするというふうにしたいと思いますが、よろしいですか。ありがとうございます。それでは、そういうことにさせていただきます。

これで議事は以上でございますけれども、皆さんからは何か発言は加えてございますか。よろしいですか。

ちょっと読まなきゃいけないところがありまして。この部会の議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により分科会長が適当と認めるときは分科会の議決とすることができます。本日の議決は、分科会長としてこれを適当と認め、分科会の議決とさせていただきます、分科会から社会資本整備審議会への報告、社会資本整備審議会から大臣への答申の進めさせていただきます。

また、今回の資料と審議結果については、道路分科会委員に報告させていただきますということでございます。

それでは、議事進行を事務局にお返しいたします。

【内海総務課長】 ご熱心なご議論をほんとうにありがとうございました。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様には議事録の案を送付させていただきます。また、近日中に速報版ということで簡潔な議事録を国交省のホームページで公表させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。

【家田部会長】 とうもご苦労さまでした。

— 了 —