

第3回道路事業評価手法検討委員会議事録

平成15年3月25日

於・国土交通省4F特別会議室

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
(1) 第 2 回委員会議事概要について	1
(2) 費用便益分析マニュアル(案)の改定案について	1
(3) 客観的評価指標(案)の改定案について	1
(4) 高速道路を対象とした総合評価のケーススタディについて	3
(5) そ の 他	17
3 . 閉 会	17

1. 開 会

【事務局】 それでは、お待たせいたしました。ただいまから道路事業評価手法検討委員会の第3回委員会を開催させていただきたいと思っております。

まず本日の資料の確認でございます。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させていただいているかと思っておりますが、御確認いただければと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、以後の議事は森地委員長にお願いいたしたいと思っております。

2. 議 事

- (1) 第2回委員会議事概要について
- (2) 費用便益分析マニュアル(案)の改定案について
- (3) 客観的評価指標(案)の改定案について

【委員長】 年度末のお忙しいところ、遠路お集まりいただきまして大変ありがとうございます。時間が限られておりますので、早速本題に入りたいと思っております。議事次第に従って進めてまいります。

まず初めに、第2回委員会の議事概要、今後のスケジュール、引き続き第2回委員会における指摘事項に対する対応方針及びそれを反映した費用便益分析マニュアル(案)、客観的評価指標(案)の改定案について事務局より御説明いただきます。よろしくお願いたします。

【事務局】 それでは、資料-1でございますが、第2回、前回の委員会の議事概要でございます。後ほど対応方針とあわせて御説明させていただきますので、ここでは飛ばさせていただきます。

それから、資料-2でございますが、今後のスケジュールでございます。本日が3月25日、第3回の委員会ということでございまして、大きく3つございますけれども、費用便益分析マニュアル、それから客観的評価指標、これにつきましては前回まで2回御議論いただきまして、今回は最終的な案を取りまとめていただきたいと思いますと思っております。委員会としては案として取りまとめていただいて、今後パブリックコメントにかけた上で最終的な決定ということにさせていただきたいと考えております。

それから、高速道路を対象とした総合評価のケーススタディの方でございますが、前回までほとんど議論がなされておられません。今回が議論のメインになろうかと思っております。評価項目と標準評価指標について検討いただければと思っております。

総合評価の評価項目と評価指標につきましては、費用便益分析マニュアル、客観的評価指標、総合評価のケーススタディ、あわせて都道府県に意見照会を予定いたしているところでございます。

その後、4月以降でございますが、1ないし2回ということで総合評価のケーススタディについて引き続き御検討いただければというふうに思っております。

資料-2は以上でございます。

続きまして、資料-3で前回の指摘事項と対応方針ということで、総合評価の方は後でまた御説明させていただきます。費用便益分析マニュアル、客観的評価指標についての御指摘を前回いただいております。

まず、費用便益分析マニュアルでございますけれども、資料 - 4、クリップを外していただきまして、資料 - 4 の後に参考資料 4 - 1 というのがあるかと思ひます。それと見比べていただひて御確認いただひければと思ひます。

指摘事項につきましては、時間価値の原単位のところでは独自の設定値を用ひる場合に、その根拠を示すべきだという御意見でございます、今回それをマニュアルに反映させていただきます。参考資料 4 - 1 でいひますと 10 ページでございますが、10 ページの下の方に青字で追加させていただきます。「ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする」というのを入れさせていただきます。

同じ文言が 13 ページにもございます。ここも青字になっているところでございます、「独自に設定している数値がある場合、それらを用ひてもよい。ただし、その場合は」ということで同じ表現を入れさせていただきます。

修正したものについては以上でございます。

それから、対応方針、資料 - 3 に戻っていただきまして、交通事故損失額の原単位。支払い意志額に基づく損失額を整理すべきだという御意見でございます、残念ながらまだ科学的な知見等がそろっておりませんので、今後の検討課題とさせていただきます。

それがマニュアルの関係でございます。

続きまして、客観的評価指標について前回市町村を対象とした指標については大都市の場合には市ということでは大き過ぎるのではないかというような御意見がございましたので、今回「市区町村」ということで修正を考えております。こちらが資料 - 5。これもクリップを外していただきまして、資料 - 5 の次に参考資料 5 - 1 というのがあるかと思ひます。参考資料 5 - 1 の 1 ページ目を見ていただきますと、指標によって入っているのがあるかと思ひますが、例えば「円滑なモビリティの確保」のところの新幹線駅のところは、原案では「市町村」となっておりましたのを、御指摘をいただきまして、「市区町村」というふうに変えてはどうかという案でございます。

以上、修正点だけでございますが、前回の御意見を踏まえて費用便益分析マニュアルと客観的評価指標についてはこのような修正を行った上で、これによろしければパブリックコメントにかけていきたいというふうに考えております。

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。

ここまで前回までいろいろ御議論いただいたところでございます。なお御意見とか補足等ございましたらお願いいたします。

参考資料 4 - 2 は何か説明はありますか。

【事務局】 説明いたしませんでしたが、参考資料 4 - 2 は前回までの御意見を踏まえて、例えば時間価値について資源価値にするか、行動価値にするかとか、レンタカー料金とリース料金の考え方とか、前回御説明させていただいたものをこれに盛り込む形で最終的な算出方法の説明資料をまとめさせていただいたというものでございます。

【委員長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

パブリックコメントは都道府県に照会だけですか。

【事務局】 先ほどの資料 - 2 で御説明させていただいたのは、パブリックコメントということで、国土交通省のホームページを使って、都道府県だけではなくて、広く国民一般に御意見をいただくということとあわせて都道府県には別途意見照会という形でも意見を聞こうと思っております。

【委員長】 いかがでしょうか。

よろしいですか。

【委員】 確認で1点だけなんです、マニュアルの中で価格年次が注釈で平成15年価格と表現されているんですが、前も平成11年ということなので正しいと思うんですが、これは暦年価格でよろしいんですね。カレンダーイヤーでよろしいんですね。フィスカルイヤーじゃなくて。確認だけです。

【事務局】 はい。

【委員長】 よろしいですか。

これはまだパブリックコメントでいろいろ御意見を伺って、その後、もう1回議論していただく機会があるかと思いますが、そういう手順を進めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(4) 高速道路を対象とした総合評価のケーススタディについて

【委員長】 それでは、引き続き高速道路を対象とした総合評価のケーススタディについて事務局より御説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料6-1でございますが、最初に目次がついております。「高速道路を対象とした総合評価のケーススタディ」ということで、先ほどの前回までの指摘事項と対応方針案を再掲でこの資料にもつけさせていただいております。

それから、大きな2番で総合評価の「ケーススタディの目的」なり、「ケーススタディの対象」ということで整理をさせていただきました。

メインは3番の「評価項目と評価指標」ということになろうかと思いますが、基本的な考え方、これも前回までの再整理でございますけれども、1番として「基本的な考え方」、それから、「総合評価のケーススタディにおける体系と評価項目・指標(案)」、それから特にその他外部効果の評価指標の具体化、どういう考え方で指標の具体化をするのか、その場合の留意点、具体的な評価指標の案、評価指標をもとにした評価点の設定と分布。それから、大きな4番で、「評価項目間の相関分析」というところまで本日資料として用意させていただいております。

総合評価といたしましては、当然この後、評価項目間の重みづけというようなことをやりまして、総合化するということになるわけでございますが、今回御議論いただきたいのは総合化の一手前までということで資料を用意させていただきました。

それで、先ほどスケジュールでもちょっと説明いたしました、本日の委員会でいろんな御意見をいただきまして、その意見に基づきまして修正をした上で、都道府県に意見照会を行いたいというふうに考えております。修正に少し時間がかかりますので、都道府県への意見照会は4月上旬ぐらいになるのかなというイメージを持っております。

中身に入らせていただきます。

クリップを外していただきまして、対応方針案のところの総合評価、1ページ目の下半分からでございます。

前回、体系につきまして、公共事業評価システム研究会のものと違う整理になっているのではないかとございまして。今回は公共事業評価システム研究会の項目立てにあわせて、それに基づいた体系化をしております。

それから、評価項目の関係では、「利便性」が「アクセス」の方が適切ではないかという御指摘はそのまま修正させていただいております。

それから、都市圏の環状道路の整備。環状道路の評価はB/Cとか環境改善効果で評価可能ということで、わざわざ指標にする必要はないのではないかとということで、今回の案

は作成いたしております。

次のページにまいりまして、前回、ダブルカウントの問題、それから独立性の問題の御議論がございました。注意しなくてはいけないという御指摘がございました。今回はその件に関しまして指標間の相関分析をやっておりますので、それで検証をさせていただくというように考えております。

それから、後ほど説明させていただきますが、総合評価に当たっては、外部効果だけではなくて、B / Cも含めまして総合評価を考えてございます。

そのほかの個別の項目でいろいろ御指摘をいただいております。基本的には御指摘いただいたとおり、今回の案を作成しているということでございます。

それから、総合評価の重みづけの御意見もございました。今回は議題としては、資料としては重みづけの資料を用意しておりませんが、考え方といたしましては、有料でつくる場合、無料でつくる場合で重みづけの考え方は当然変わってくるだろうということで、幾つか複数の重みづけの考え方を検討して、多様な評価ができるように検討していきたいと考えているところでございます。

続きまして、3ページの方でございますが、やはり重みづけについていろんな御意見をいただいております。これも先ほどと同様でございますが、有料の場合、無料の場合で評価手法とか重みづけが変わってくると思っています。そういったことも含めまして今後検討していきたいということでございます。

それから、今後の進め方についても、いろんな試行錯誤をやってみる必要があるのではないかと、いろいろインセンティブが働く仕組みというものを組み込む必要があるのではないかと、全体的なスケジュールはどうなんだというような御指摘をいただいたところでございます。対応方針にございますように、都道府県への意見照会とか多様な意見を反映させるような手続も踏んでいきたいと思っております。

インセンティブにつきましては、コストの縮減とか、地域振興プロジェクト、そういったものの地域の取り組みというのを評価するような考え方を入れていきたいというふうに思っております。

スケジュールについては先ほど説明申し上げたとおりでございます。

そういうことで、中身でございますが、4ページから少しお時間をいただきまして説明をさせていただきます。

まず4ページで「目的と対象」ということでございます。まず目的は大きく2つ整理しております。

でございますが、1つ目の目的は、高速道路の整備効果を多面的に評価する手法を検討するというので、B / Cとか採算性のみならず、さまざまな整備効果、費用換算が困難な効果についても考慮いたしまして、高速道路の役割を多面的に評価する手法、こういったものをケーススタディを通じて明らかにしていくということでございます。

でございますが、有料と無料という評価手法の検討ということで、最初の丸にかいてございますが、事業効率・採算性・波及的影響、こういったものの総合化に当たって、有料、無料というものをどう考えていくかという手法を検討する必要があると思っております。今回対象にするものは、高速道路についてある程度整備計画が出ているものを対象にするわけで、そういう意味では例えば適切ではないかもしれませんが、1回入学試験を通っているものを対象にする。

ただ、むだな高速道路があるのではないかと、さまざまな御指摘をいただいておりますので、の方で、入学試験の再試というのがあるのかどうか知りませんが、再度本当に大丈夫かというのをチェックするというのかなと思っておりますし、の方はちゃんと入学試験に本当にパスしているというものの中から、これも例えばいいかわ

かりませんが、例えば進学振り分け、文系に行くのか、理系に行くのかというようなことで、有料と無料の仕分けの基準として使うというようなのが のイメージかなというふうに思っております。

それから、 のところで、2つ目の丸以降でございますが、「なお」ということで少し留意点を書かせていただいております。具体的な指標のみで評価できないような項目がどうしても残るのではないかと。機械的に点数で並べて、どこかで足切りするというのではなくて、こういう留意点を頭に入れて、最終的には少し調整といいますか、そういった必要ところがあるのではないかなということで、留意点を2つ書かせていただいております。

1つは一般道路を含めた適正な交通量の配分でありますとか、有料道路としての連続性。無料と有料が余りにも細切れで、まだらになったのでは使い勝手が悪いだろうということで、そういった連続性も考える必要がある。

それから、並行路線の収益に与える影響ということで、例えば、書いてありますように、第二東名・名神を無料につくってしまうと、東名・名神の交通量を全部引っ張って、東名・名神の採算が非常に悪化するというようなことが考えられますので、そういったことは当然考えた上でやっていく必要があるだろうということが留意点でございます。

2つ目の留意点でございますが、地方の意見なり姿勢、こういったものを適切に反映させる必要があるのではないかとということで、これも例示的に2つ書かせていただいております。当然無料で直轄方式でやる場合には地方負担をいただくわけですから、当然地方の意見も適切に反映させる必要があるだろうというふうに思っておりますし、先ほどのインセンティブの話と関連いたしますが、例えばコスト縮減だとか、利用の増進方策、そういったものについて地域がさまざまな努力、施策、そういったものを打った場合にはそういう地方の協力姿勢といったものを評価する必要があるだろうということでございます。そういったことを含めまして最終的に総合評価というものを考えていく必要があるのではないかなと思っております。

それから、ケーススタディの対象でございますが、整備計画済みで、未供用の区間が14年度末で約2,142kmになります。これをすべてケーススタディの対象にするのではなくて、実際の計算はかなり膨大な作業になりますので、全体の3分の1ぐらい、ここで各ブロックごとに2区間程度とか書いてございますが、19区間、800km程度を対象にしてケーススタディをやって、手法をきちんと確定させてから全国的な計算をやらないと、作業の手間の効率の関係でございますけれど、そういうことで今回19区間、約800kmのケーススタディの結果についていろいろその後の資料で整理させていただいております。

これが「目的と対象」でございます。

それから、5ページ、「評価項目と評価指標」ということで、基本的な考え方を4点ほど書かせていただいております。これも前回と若干重複しますので省略したいと思います。要は評価項目の体系化の話、評価項目の設定の話、それから項目ごとの評価点の設定の話、それから多様な意見を反映させる方法というような基本的な考え方、公共事業評価システム研究会で留意点として言われているようなことを十分踏まえてやっていく必要があるということで、これは整理をさせていただきました。

中身でございますが、6ページをお開きいただきたいと思います。6ページの前に、その次の7ページを開いていただければと思います。それから、資料6-2と少し見比べながら簡単に1つ1つ説明をさせていただければと思っております。

7ページ、A3の縦書きを開いていただきまして、まず事業効率については費用対便益と採算性が大きな2項目でございます。それから、波及的影響ということで、先ほど対応方針でも申し上げましたが、大項目、中項目、小項目、ここまでは公共事業評価システム研究会の分類を今回そのまま採用して、これに合わせて項目の体系化を進めております。

この分類に合わせまして、先ほど御審議いただいた客観的評価指標の関連するものを真ん中に書いてございます。この客観的評価指標もにらみながらこの分類ごとに、一番右側でございます指標、例えば公共サービスの向上でありますとか、バスとか新幹線へのアクセスとか、高次医療施設へのアクセス、そういった項目を体系化したものでございます。

それから、一番下、波及的影響の下でございますが、実施環境という項目でございます。今回のケーススタディは整備計画策定済みでありますので、法手続等は当然クリアしているので、考慮する必要はないわけでございますが、地域の同意ということで、先ほどの留意点、地方公共団体の意見とか協力姿勢を考慮する必要があるとか、他事業との関連ということで、道路のネットワークとしての整合性、先ほどの交通分担とか、有料道路としての連続性、競合関係に留意する必要があるという項目を入れて、全体として総合評価というふうに考えてはどうかという提案でございます。

時間をいただきまして、1つ1つ簡単に御説明させていただきます。

まず、一番上の高速バスの利便性向上ということで、資料6-2の1ページでございますが、例えばこれをどう評価するかということで、1つの指標ごとにA4、1枚で整理をさせていただいております。整理の仕方としては、この指標がどういう目的を持った指標なのか。

その目的をあらわすために、評点と書いてございますが、ここでは T_{1-1} / T_{1-2} ということで、こういう式で表現してはどうかと。実際にこの式に入れるときに、例えば拠点都市のとり方をどうするかとか、最短時間というのはどういうふうなデータに基づいてどういうふうに計算するんだということを定義というところに書いてございます。わかりやすくポンチ絵で解説をしているということでございます。

その下にヒストグラムがございますが、先ほどのケーススタディの対象の19区間につきまして計算した結果を偏差値と5段階評価で並べておりまして、こういう分布になるんだというのがケーススタディの結果でございます。

それから、一番下に指標の特徴として実際にケーススタディをやった結果、この指標でやると、例えば指標ごとにこういう傾向があるとか、こういう癖があるとか、そういったことで気づいたことを特徴ということでまとめさせていただいております。

資料はそういう見方でございますが、高速バスができたということで、資料6-2で見ますと、従来高速道路ができないときには公共輸送機関として鉄道で都市間を結んでいた。鉄道の時間に比べまして、高速道路ができたときには高速バスが走るだろうと。高速バスで行くと、鉄道よりも時間が早く行けそうなところについてはその区間に時間短縮率ということで点数が入るといような指標の考え方でございます。

その次の資料が次のページでございますが、新幹線・空港へのアクセス向上ということで、これは真ん中にポンチ絵がございますが、例えば新幹線の駅から現在60分以内でアクセス可能となる人口があって、それが高速道路が新たにできることによって、60分のアクセス圏域が広がる。広がったところにどのぐらいの人が住んでいるかというのを、これはメッシュデータなどを用いましてシミュレーションで計算をするものでございます。その人口をその地域の都道府県の全人口で割って評点としてはどうかということで、その結果の分布は下にヒストグラムで書いてあるようなとおりでございます。

これが新幹線・空港へのアクセスの向上でございます。

その次のページ、高次医療施設。これもやり方は全く一緒でございますが、高次医療施設へ救急車で30分、もしくは一般自動車、例えばマイカーで60分でアクセス可能というようなものを同じようにメッシュデータを用いて計算をしまして、人口の指標になりますけれども、それを評点としてはどうかという案でございます。

次、4ページでございますが、これはちょっと複雑で恐縮でございますけれども、拠点

都市と拠点都市を連絡するということが、地域間交流の活発化とか、地域振興とか、都市の高次サービスの相互補完といったものが促進される効果を表現しようということでございます。ちょっと複雑な式になっておりますが、評点の最初の方は拠点都市と拠点都市を結ぶ。これは生活圏中心都市を考えておりますが、それぞれの人口をA都市とB都市を結ぶ場合にはA都市の人口とB都市の人口。それをDということ、都市間の距離で割ったもの。これはある意味では拠点都市間を連絡する重要度みたいな考え方でございます。それをD分のDということ、新しく高速道路ができることによって、都市間の距離のうち、どのくらい新しい高速道路を利用するかというのがDでございます。最後にというのがかかっておりまして、連絡時間短縮率。これは拠点都市間が既に既存の高速道路で連絡済みの場合、例えば東名高速で静岡と名古屋はつながっている。それに加えてさらに第二東名ができて、静岡と名古屋が一層短縮されるという場合には、その短縮時間の分だけ評価してあげましょうということ、全くないところに新たに高速道路をつくる場合と、1本あって、2本目をつくる場合とでは評価に差をつけましょうということでこのを考慮いたしております。その結果、このようなヒストグラムになるということでございます。

5番目でございますが、これはまだ計算が間に合っておりません。新たな拠点都市、日常活動圏の中心となる拠点都市へ、ここでは一応30分にしてありますが、30分でアクセス可能となる人口を評点としてはどうかというのが5番目でございます。

以上が住民生活にかかわる指標ということで、5つ提案しております。

それから、6番からが地域経済に与える影響ということで、生産の拡大効果、これは物流の拠点となる主要な空港・港湾へのアクセスの向上を新たにアクセス可能となる地域の年間の工業製品出荷額で評価してはどうかという提案でございます。主要な空港・港湾については定義のところに書いてありますように、港湾でいきますと、国際コンテナ航路が就航しているような港湾、全国58港湾でございます。これもそういうことで計算いたしますと、下のような分布になるということでございます。

続きまして、7番でございますが、高速道路ができることによって工業団地の立地が促進される効果、そういったものを評価してはどうかということでございます。これは各地方公共団体が中心になりまして、整備計画、路線の沿線でのいろんな地域振興プロジェクトを計画されておられます。そういったデータを地方の方から集めておりまして、そのデータでもって評価してはどうかということで、新たに整備する高速道路のインターの10km圏域に予定されている地域振興プロジェクトを評価してはどうかということで、評価としては、地域振興プロジェクトの地区の面積で評点としてはどうかという案でございます。

以上、この2つが地域経済に与える影響ということの指標でございます。

次、8番以降が安全にかかわる指標でございます。8番はこの絵にございますように、高速道路の評価しようとする対象区間に並行する、普通は国道が必ずあるわけございまして、災害時の緊急輸送道路に指定されております。そういった緊急輸送道路がもし地震その他災害等で切れた場合にどのくらいの迂回が強いられるか。迂回が強いられる、迂回の度合いが大きければ大きいほど、新たに高速道路をつくることによる代替効果と申しますか、それが高いだろうということで、迂回の程度を評点としてはどうかという案でございます。これは実際計算すると、かなりばらついておりまして、下のような分布になるということでございます。

これが一般国道である緊急輸送道路の迂回の評価でございますが、その次の9番は高速道路そのものが切れた場合にどういうリダンダンシーが確保されるかという評価でございます。これはブロック中心都市、札幌・仙台・広島とか、東京、名古屋、大阪とか、それから地方整備局の所在都市を入れてありますので、新潟と高松を拾っておりますけれども、そういうブロック中心都市間を連絡するルートが切れた場合に整備しようとしている路線がリダン

ダンシーの確保に役立つかどうかという、これは1、ゼロの評価でございます。

それから、10番でございますが、これも安全の関係でございますが、並行する緊急輸送道路に雨に弱いとか、雪に弱いとか、そういう障害がしょっちゅう起こるような区間がある場合に高速道路が代替機能を発揮するのではないかとということで、例えばこれは年間の通行止め時間を評点とする案、案-2の方は通行止め時間ではなくて、弱いところ、通行規制が起こるような区間が何カ所あるかというようなことで評価してはどうかというのが案-2でございます。ヒストグラムは案-2でつくっております、このような分布になるということでございます。

これが安全の関係でございます。

それから、環境の関係でございますが、NO_xとSPMと騒音とCO₂、これはいずれも計算が間に合っておりません。高速道路ができることによって、並行する一般道路の渋滞が解消されるなどして、走行速度が上がることによってNO_xとかCO₂の排出量が減るという効果を計算しようということで、まだ計算中でございます。

11番がNO_x、12番がSPM、13番が騒音、14番がCO₂ということでございます。

以上が環境でございまして、最後地域社会に与える影響ということで、地域資源の活用ということで、主要観光地の連携というものを指標にしてはどうかということで、これも新たに高速道路をつくることによって、インターチェンジから60分以内で到達可能となる市町村の年間の観光入り込み客数、これを指標としてはどうかということでございます。下に分布がございまして、少し偏っておりますけれども、こんな結果がケーススタディの結果、得られております。

ちょっと長くなりましたが、指標の項目、具体的な指標の内容は以上でございます。

【委員長】 最後の参考はいいですか。

【事務局】 今のが指標でございまして、あと、その辺の説明を資料6-1の8ページ以降、わかりやすく説明をさせていただいておりますし、10ページ、11ページは今申し上げたことを一覧表にしております。

10ページをお開きいただきたいと思うんですが、10ページで赤字で書いてあるところ、これは民営化推進委員会で中村顧問が建設中路線の取扱判断基準のイメージとして具体的な指標を提案されたものからいろいろケーススタディの結果、変えている部分でございます。なぜ変えているかという理由は備考欄に書かせていただいております。例えば一番上だけ説明させていただきますと、中村先生の御提案では、最初のバス路線のところは並行する一般道路に実際に走っている長距離バスの便数で評価してはどうかというような御提案でございましたが、今高速道路のないところは、そういう長距離バスも通っていないということでございまして、新たに高速道路をつくることによってどれくらい便利になるかという評価には適さないのではないかとということで、今回鉄道との比較の方がよりこの指標の趣旨をよくあらわすのではないかとということで変更させていただいております。

なお、この点に関しましては、きょう御欠席でございますが、中村顧問に先週御説明に行きまして、その方がいいねという御意見をいただいております。

そういうことで、赤字のところを多少民営化推進委員会で中村顧問が提案された内容から若干実際やってみたり、データがなかなか入手できなかったりとかいうことで変えた部分が赤い部分でございます。項目そのものは環境のように追加になっているものもござい

ます。それから、12ページ、13ページが評点の出し方でございまして、先ほどのヒストグラムで見ていただいたように、偏差値が5段階評価でかなり分布が変わってまいります。13ページに図で整理させていただいておりますが、例えば案1と案2は、前のページに戻っていただきますと、偏差値で1外れた40から60を例えば3点ととるのか、真ん中を中

心に1 ですから、偏差値で言うと45から55を3点というふうにするかで、幅のとり方で大分感じが変わってきまして、案1と案2を見ていただきますと、案1の場合にはほとんどが3点になってしまうということで、これだけ見ると案2の方がいいのかなという感じもいたします。こういういろんな検討をしてみましたということでございます。

それから、最後、14 ページでございますが、今回計算が間に合ったものだけでございますけれども、指標1から指標15、途中飛んでおりますので、ここに挙がっているのは10個の指標の相関を見たものでございます。これを見ていただきますと、一番相関係数の高いので0.5というのが、色分けして見にくいんですが、0.535というのが一番高いものかと思えます。相関係数が0.535というのは御存じのようにほとんど相関がないということかなと思えますので、一応指標間、現在計算ができていますものだけで恐縮でございますが、相関、独立な指標に一応なっているのかなということでございます。これはほかの項目も再度最終的にはもう1度検証する必要があると思っております。

ちょっと長くなりましたが、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。

それでは、残った時間、十分御議論いただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【委員】 資料6-1の7ページについて確認を含めて御質問させていただきたいんですが、上の方は効率性が入っている。これは十分理解できました。あと、波及、環境というのもよくわかるんです。恐らくこれは総合評価ですから、ダブルカウント云々ではなくて、とりあえずやってみようというこの前の御意見もありますので、これも賛成いたしますが、効率性が入っているとすると、一般的に考えれば公平性というのはどこに入っているのか。もしどこかのコンセプトの公平性に対応する項目がこれだとあるのであれば、御説明願いたいということと、こういうときに、緊急性みたいなものとか、今の戦争のあれもありますので、ナショナルセキュリティみたいなことを考えたときに、緊急性みたいなキーワードとかというのは近い項目としてどれが該当するのかなということをお教えいただきたいと思えます。

【事務局】 にわかにはあれですが、個人的な感じだけで申し上げますと、例えば緊急性ですと災害の関係がある意味では緊急性なのかなと。例えば東海地震とか南海地震なんかの地域では、国道が1本しかなくて、それが切れたときには本当に地域が寸断されるという危機感が非常に強い地域もございまして。そういった意味では、例えば先ほど申しましたが、緊急輸送道路が通行止めになったときに物すごく大きな迂回を強いられるというのが本当に災害のときに大丈夫なのかということをおっしゃると、やはり緊急性というのには一番近いのかなという感じはいたします。

それから、公平性というのとどれになるのかなという感じはいたしますけれども、安全とか環境は公平性とは違うような気がいたしますので、住民生活、住民の立場なり、地域社会の立場から見た指標がある意味で公平性なのかなと。新幹線とか空港のない地域もございまして、新幹線、空港、高速道路を通じまして、例えば高速交通体系へのアクセスを高めて、全国1日行動圏の形成に役立つとかというのであれば、ある意味では全国的な公平性の確保というようなことにつながるのかなというふうに思いますし、例えば高次医療施設へのアクセス、人の命の重さを考えますと、そういう医療施設へ30分かかると2時間も3時間もかかる地域があるというのでは公平ではないんだろうというふうに思いますので、そういう住民生活にかかわるような項目はそういう意味では公平性をかなり意識したところになるのかなという、全く個人的な考え方で考えてございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

【委員長】 緊急性はあれなんだけれど、公平性は明示的にある必要がありますか。

【 委員】 というのは、前回の指針案のときにもちょっとお手伝いさせていただいたんでけれども、第2編ができたときに、拡張費用便益分析ということで、今まで難しかった項目を増やしましょうという考え方が1つと、修正費用便益分析ということで、地域修正係数というのがたしか書かれていたわけです。そういった意味では公平性をすごくイメージしたことを書かれているとすると、その流れとして、このどこに反映されているのかなというのが素朴な疑問としてありましたのでちょっと伺っただけなんですけど……。

【委員長】 便益を何倍にするとかというたぐいのものですね。

【 委員】 何倍までいきませんが、そういうのが一応第2編で書かれているわけです。それを指針として実際通達として使われているかどうかよくわかりませんが、あれは公平性をすごく意識されている概念だと思うわけです。

【委員長】 さっきの赤字で直したところの人口だけというよりも、比でやるとか、そういうところで若干そういうところの考え方は入っているんですが、明示的に入っているわけではないように思います。

【 委員】 インプリシットに入っているという理解でよろしいですか。

【委員長】 そうですね。

【 委員】 わかりました。

【委員長】 資料を見ていただいている間に 先生、こういう格好で結構複雑な指標になっているでしょう。重みをつけるときに、もちろん偏差値にしたり、分布形にしているのでもいいんですが、それにしても言葉で見たときの重要度と具体の指標で比だったり、引き算したり、足し算したりで、その重みというのに能力がついていけるかというのはどんなものですかね。

【 委員】 難しい指標ですから、なかなかイメージしにくいなと思っています。

【委員長】 今の段階ではこの指標だけ見ると非常によくできていると思うんですがね。次のステップにいったときに、そこは非常に難しいけれど、よく気をつけてやってくれというよりしょうがないんだろうと思うんですけれどね。

【 委員】 大体わかりやすい指標ですね。4番だけが複雑ですが……。

【事務局】 補足でございますが、実際にやってみて思ったんですけれども、ここにいるんなアクセスを60分だとか30分とか90分で切っているんですけれども、やってみると、例えば60分で切った場合には、今まで50分の人が30分になっても全然評価されない。逆に120分の人が70分になっても評価されないんですね。たまたま60分という線を超えないと評価されないということで、そこが地域によって随分線の切り方でちょっと有利、不利が出てくるなというのはやってみてすごく思っていて、この辺をどうしたらいいのか、実は非常に今の段階では悩んでいるところでございます。

【 委員】 例えば都道府県の人口というものをどう定義するかというだけで随分変わってきますね。例えば鳥取の米子なんかどうするんだろう。端っこに位置していますね。割り切らなければいけないのかもわかりませんが……。

【 委員】 恐らくそういうこともあるので、時間との競争にもなりますけれど、かなり入念ないわゆる感度分析が必要になのかなという気がしますね。多分先ほどお話があった5段階評価で案の1、案の2なんていうのもこうやってみたらこうなったということだと思うんですけれども、これに類するものでそういうさまざまな指標を変えてみたときに、どれだけ評価が振れるかというところをやはり見て、それをまた客観的に見るという、そういうステップを踏むことがアカウンタビリティの意味でも大事でしょうし、やはりそこをかなり手厚くやる必要があるなという気がいたしました。

【委員長】 私自身は採点したのではないんですが、首都移転のときに同じような方法をとっていて、それで審議会委員の方々が採点をされてやっていったわけです。その段階で、

最初の段階でそういう方法はそもそもよくないというお話と、ただどうやって決めるんだと。手を挙げて決めると何が理由でその人がそういったのかわからないじゃないかと、いろいろなことがあって、それで私は仕組みをつくる方の事務局側にいたものですから、基本的にこの方法でどうしても嫌な人はそうじゃないことでも結構ですと。しかしながら最終的には皆さんそれでやっていただきました。

もう1つは、そうはいいながら、この重みをつけて、本当にこうかなというときに、2つの格好でチェックをしていただいて、1つはほかの方々と比べて突拍子もない重みをつけている人が仮にいたとすると、それでもいいかどうかを自覚していただくためにフィードバックをする。こういうことをやりました。

もう1つは、そうはいいながら、首都移転の場合、主観的にあそこがいいなと思っていることを何でいいのかというふうにもう1回再確認していただいて、こうやって点数つけるとえらく矛盾するとすると、そこを御自身で修正をしていただいて結構です。そのときの1つの縛りとして、極めて恣意的にどこかが有利になるようなことをやるとすると、ほかの人の重みがえらくバランスが狂っちゃうわけです。そんなことをやりながら、そんな長い期間をかけたわけではないと記憶していますけれども、最終的にそれで点数がついていった。こんなことがあります。

さっきの60分の問題も同じようなことが結構あって、地震とか土砂災害の危険はどうか。大体首都移転の候補地というのは、マサ土のあるような使っていない土地が多いものですから、どこも危ないといったときに、一体それをどう評価するのかとか、そんなことが非常に悩まれていました。

【委員】 60分の話にこだわるんですが、有料か、あるいは無料かということで、この辺の数値は変えてもいいと思うんですね。例えば地元負担ということを求められるのであれば、そういう対象地域というものを想定するか、両方とも同じ評価指標である必要はないのではないかという気がしますが、いかがですか。

【委員長】 どうでしょう。

基本的には効率性の一番上で一応B/Cのところでは評価しているんですね。しかも無料にする、有料にするで交通量が変わってきますから、そこで結構救われていると思うんですけどね。ただ、確かに60分という物すごく落差があるようなところが起こると、それをどう考えるかというのはあると思いますが.....。

【委員】 前回インセンティブという話がありましたけれども、それから見ると、これはどの指標に該当するんでしょうか。

【事務局】 インセンティブそのものをどう評価するかということで大変難しいと思うんですが、資料6-1の7ページで申し上げますと、先ほど言いました実施環境のところでは地域の同意ということで、地方公共団体の意見とか協力姿勢を、これは指標にはなじまないと思っておりますけれども、そういったことは念頭に置いて、単に指標だけで1から100まで機械的に並べて、どこかで線を引くのではなくて、多少アジャストする必要がなかろうかということで、留意点的ではありますが、入れさせていただいています。

あと、指標そのものの中では地域経済の中の雇用の増加のところでは関連事業との連携という形で書いておりますが、先ほどインターチェンジからの10km圏での地方公共団体が中心になってやっておりますいろんな地域振興プロジェクトの面積で評価するのがいいかどうかという議論ももちろんあるんですけども、工業団地と住宅団地とか公園だとかいろんな種類の施設がありますので、一応面積で評価してはどうかという提案でございます。

あとはコスト削減ということでは、一番上のB/C、もしくはB-Cの中のCの中にコスト削減の努力が反映されるということかなと思っております。これで十分かどうかというのはもちろん御議論があると思います。

【委員長】 多分コスト縮減の方は、単に実コストが幾らで発注できるかという話ではなくて、オーバーパスをするとか、ボックスカルバートを何個減らしたとか、あるいは用地買収の期間をどれだけ短縮して、もちろん理屈で言うとそれがうまく達成できなかったときには、その増加費用分は地元で負担しなければいけないとかというたぐいの話をするのだろうと思うんです。例えばPFI事業なんかの場合、そういう話だろうと思うんです。それが適切かどうかはともかく、コストの方はうまく入ってくると思うんです。需要増加はやってみなければわからないところがあるのをどこまで評価するか、結局さっきの面積ですかね……。

私がイメージしたのは、病院をあっちこっちにあるものをまとめてここに置くとか、文字通り地域の構造を変えるようなプランを道路とあわせてやりますというようなたぐいの話をして、かなりコントロール可能な評価をしていけばいいかなと思っていたんですけど、いかがでしょうか。

【委員】 実はこれは事前に少し見せていただいたこともあってあれなんですけれど、今回のこの指標は非常に客観的に全部データで指標が出るようになっていて、先ほどの事業の実行性のところですね。地方自治体の意見や協力姿勢という、ちょっとここだけ異質なんですけれど、今、先生がおっしゃったようなことは、こういう客観的な指標だけでは出てこないと思うんですね。それで、先ほどちょっとPFIの例を出されたので、PFIなんかでもこういう多基準で評価基準をつくって、点数をつけるんですけれども、全体の整合性だとか、あるいは時によっては事業者が持っている意欲だとか、そういったことを別項目として評価するような項目を設けたりすることもあります。もちろんそれは説明責任を問われるわけで、重要なんですけれども、そういうようなことがあるのかなと思います。前回これは私、発言して、要するに基準がどこまで変えられるかという、大項目、中項目、小項目ですね。そういう問題とも絡んでくると思うんですね。だから、この中に潜り込ませようとする結構大変かなという気がします。

【委員長】 逆に何か足した方がいいということですか。

【委員】 足せば楽だと思うんですね。あるいは実施環境の中で何かそういうものを入れておくかという手もあるかと思えますけれども、その辺のことですね。

それから、もう1つは、意欲というときに、別の事業のことも前回ちょっとお話し申し上げたのですが、別の事業で総合評価をつくるときは、これはその事業は自治体がやる事業に対する国としての支援とか、そういうものを決定するような事業なものですから、自治体に全部アンケートをしてもらって、こういうことをやっているという、その中で評価をするということをするわけです。そうすると、項目を見ていただいて、自治体としては協力しなければいけない、反応しなければいけないと、こういうインセンティブになるという、そういう面はあります。

【委員長】 この間の先生の御指摘で、これは合わせてあるわけですね。

【事務局】 はい、小項目までは公共事業評価システム研究会、先生が前回おっしゃった公園を例にされたのと、道路というよりは社会資本全体としての分類に合わせてあります。

【委員長】 いかがでしょうか。

【委員】 今の先生の自治体にアンケートというお話というのは、先ほどからこだわっているマニュアルの第2編をつくったときも総合評価というコンセプトというのは入っていたんです。中村先生もあの当時入られていましたから。僕はウエートは国土交通省のお役人さんとか学識経験者で決めていいと思っているんです。というのは、第2編のマニュアルをつくるときも、一般市民にやるべきではないかというようなことで、これは大議論でした。先ほど先生が御紹介されたような議論と同じで。ところが、沖縄にし

か住んだことのない人が積雪寒冷地の道路を知っているのか、ウエートをつけられるのかという議論がありまして、では日本の道路をだれが知っているのかということ、やっぱり道路行政に携わっている現場ではないかと。まずそれでウエートつけようよと。そこで、今、パブリックコメントという手法がありますから、そこで批判があれば修正すればいいわけで、初期値を決めなくてはいけないわけで、判断基準を何かつくらなければいけないわけですね。だから、僕はエイヤで国土交通省はこう考えていますと。これでもし地元で本当に道路を欲しい人が、ここがウエートが高いんだから、ここをちょっと重みづけるような改良なりしてというインセンティブが働けば、僕はそれは初期値としてはすごくは重要だと思んですが、こういう使い方というのはいけないんでしょうか。

【委員】 私がアンケートと言ったのは違います。点数をつける話ではない。

【委員】 済みません。僕のミスリーディングだったかもしれません。

【委員長】 私も同じ経験をしていて、鉄道とか地方の交通のサービス、バスだったり、タクシーだったり、歩行者だったりという、これの評価の総合点をつけるときにどうしようかという議論があって、鉄道に関してだけは鉄道の経営をやっている人たちに全国の人につけてもらったのと、学識経験者につけてもらったのと2つ併置して、それを公表して、こっちでやったらこういう結果、こっちでやったらこういう格好、こんなことをやったのがあります。ただ、それは単に評価をして、情報公開しようという目的だけで、利害があんまり直ではないので、それで済んだのですがね。

さん、実際の重みづけるのはだれかということについてはお考えがあるんですか。

【事務局】 いや、まだそこまでたどり着いていないので、今の段階では全く考えていません。委員の先生方をお願いするのも1案かなとは思っておりますが.....。

【委員長】 1つの手は、このテーブルに座っている人、責任は極めてクリアだから、だれがどういう点数をつけたというのも場合によっては公表したっていいという、そういうのが1つ。もう1つは、全国の交通の専門家の人たちにやってもらうというのがある。全く公募でというのは、多分おっしゃるとおりなかなか難しいですね。さっき言った都市の交通の評価なんていうのも、とてもだめだなと思ったんですね。例えばバスが便利ですが、この重み幾つにしますというと、その人がイメージしているのは、自分の住んでいるところで、都市全体ではないとかですね、空間的に広がってやるというのはやっぱり相当なれた人でないといけないですね。

それから、もう1つ、私ばかりしゃべって恐縮ですが、首都移転のときは事後的に、それを決めたあと、それをすごく勉強された方がいらして、その人がもう1回、利害関係者そのものに、首都移転ですと、それぞれの地域の方々に点数をつけてもらって、どれぐらいばらつくかと。しかも逆に意志決定がひっくり返るときには重みをどれぐらい動かしたら意志決定がひっくり返るかとかですね。意志決定がひっくり返らないとすると、この辺の重みの許容量はありますか、そういうことをずっと分析されたんですね。そこまでやると、ちょっとやそつとで恣意的にやるというのは不可能になりますから、そうやって見せてしまったんですね。少なくともやっているメンバーの中からこれで大丈夫だなという考えは持てると思います。ただ、それが外からどういうふうに見えるかというのはまた別問題ですけど。

【委員】 先ほどのインセンティブの話なんですが、どうも道路をつくってくれという割にはどういう受け皿にしたらいいかということもなかなか地元は考えないところがいっぱいあるんですね。その中ですぐ彼らが出してくるのが工業団地とか住宅団地をつくってやるとやりやすいものですからね。そうすると、逆に雇用の増加とかこういうので面積と単純にやるとどんどん逆にそういうエンジンをかけてしまうかなという気がするのですが、むしろ下の方に他事業との関連とか、上位計画との関連とか、関係する市町村で計画

をきちっとつくってくださいよとか、あるいはB / Cもきちっと計測をした上での話ですよ。そういうふうにきちっとしておかないと、ちょっと怖いところがありますね。むしろ一番下の上位計画との関連とか、都市計画の策定状況であるとか、こういうのをもうちょっと積極的に取り上げていくというのはいいんじゃないかなという気がするんですが。

【事務局】 ちょっと趣旨と違うかもしれませんが、例えば北関東自動車道なんかは茨城県、栃木県、群馬県の学者先生だけではなくて、民間の方なんかも含めて、全部で何人ぐらいだったか、500人ぐらいだったですかね。何とか交流会という交流会をつくって、単なる工業団地とかそんなことだけではなくて、高速道路ができたらどういうふうを活用しようとか、どういうふうな交流をしようかというのをずっとディスカッションして、その成果も上がっているように聞いていまして、例えばそういう地域の独自のそういう広域的な取り組みみたいな、官民挙げた取り組みみたいなものは本来は評価すべきなのかなというふうにも思いますけれども、ちょっと趣旨と違うかもしれません。

【委員長】 私もこの前インセンティブと言ったのは、先生おっしゃるようにインセンティブは逆に余り意味のないことのインセンティブになってはしょうがないのですが、それより点数をつけて自分のところが有利になる、不利になるということではなくて、高速道路なんかやるのはもっと真剣に地域をどうするか考えてくださいという、そっちのインセンティブ、そういう格好に道路をつくるサイドも姿勢を変えましたという、そのメッセージが一番重要な気がするんですね。そこを極めて明示的にルールとして入れ込んでおいた方がいいのか、本当にそういうインセンティブだとすると、まあそこは見て、何か点数をつけてというので、それ自身に重みではなくて、点数をつけるような、スキームにするというのも1つの手かなと思います。

【委員】 それを点数をつけて、重みをつける。でも、これで整合的にはできるわけですね。

【委員長】 先生がおっしゃったアンケートはそれに近い……。

【委員】 そうです。

【委員長】 多分事務局に地元から、これ、どうやって、どうするんですかって物すごい質問がきて、答えるにも困るでしょうね。何かそこははっきりしておかないと……。

本当に困るのは、よく考えてそこはというなら、どういうメンバーかはともかくとして、そのメンバーがその努力を何点に評価して、どう分布するかという、そういうものですというふうにはっきりしておいた方がかえって明朗かもわからないですね。

【事務局】 先ほど都道府県に意見照会をさせていただきたいというふうに言いましたけれども、意見照会すると物すごい質問から意見からいっぱい出てくるのではないかと思います。

今の話で、そういう地域が自ら地域をどうするかというのをいろいろ考えているところもあると思うんですね。そういうものをアンケート調査やるときに、あわせてお聞きするという方法もあるんですけども、使い道をはっきりさせないでお聞きだけしておいて、後でその指標でもって指標化しますと言ったら、後出しじゃんけんになりますから、そこはあらかじめきちっとしておかなくてはいけないと思うので、そこは必要ならばどこかの項目といいですか、実施環境なのか、波及的影響なのか、地域経済のところなのかわかりませんが、そういう項目を入れることは可能だと思いますけれども、そういうのに使うんだよということでアンケートさせていただくということも考えられると思います。

【委員長】 どうですかね。

幾つかのやり方がありますね。さっき言った、きちっとここで決めちゃう。それからいまま言ったように出てきたものを評価して、評点にする。それから、もう1つは、もしかすると、感度分析的にそういうのを使っていくというようなやり方もあるかもわかりません

しね。パブリックコメントするときにそこまで原案としてははっきりしておかないといけないのですよね。意見照会とパブリックコメントで当然変える余地があるわけですから。どうしましょうね。

一応案としてはどっちかに決めておきますかね、そういうところだけ。協力姿勢とかここでしよう。

【事務局】 はい。一番ここがなじむのかなという感じはいたしますけれど、もう少し幅広くこの部分をとらえるという.....。

【委員長】 何か項目をつくって.....。

【事務局】 はい。

【委員長】 それの努力を相対的に点数をつけて、それをここに入れますというたぐいのですね。フィージビリティも含めて。

論理的にはそれで大丈夫だと思うんですが、行政上はどうですか。自分のところは何点になったけれど、それはどうだといったときに、あくまで主観的な評価を許容するというところがないと.....。機械的にできないからそういうふうになっているのに、機械的じゃないところを機械的にしろという要求をしたのでは回答のしようがなくなりますか。どうですか。

【宮田道路局企画課長】 完全に全部指標化するのがいいのかどうかというのは、冒頭室長が説明しましたが、あそこの部分が多分地方公共団体が一番こだわる。インセンティブの裏返しでこだわるんでしょうから。さて、本当に迷うのはパブリックコメントにこういう案もあるし、こういう案もあるというのでいいのかどうかですね。

【委員長】 1つの案でパブリックコメントを出して、すごく意見がきたときに、それを踏まえて私たちはこういうふうにしましたという方がルールづくりとしてはクリアだと思いますね。2つ出して、多数決で決めるべきものではないから。

もしそういうものの感触を聞きたければ個別にお聞きになればいい話で、オープンにする話としてはやっぱりクリアにしておいた方がよくないですかね。どうですか。

極めて指標化しにくいところについては、その具体的な努力のデータをもらって、それが実行可能なのかどうかとか、あるいはどれくらい現実的にオーソライズされているのかとか、そういうことで評価して点数つけますと、こうしますかね。原案としてはね。

いかがですか。

【委員】 想像つかないですけど、さっきPFIの例を出されましたが、PFIですと大体10とかそのくらい、多くてもですね、そんな提案を見て、こうやって、こうやるんですが、数、結構ありますよね。それぞれの自治体が別々のところをもし仮にすると、かなりの説明責任を負うことになるかなと思います。そこのところは事務的に大変かなというのをちょっと懸念しますけれど。

【委員長】 私のイメージは本当のポーターのところの話がそういう格好になるんで、費用対効果でひどく、こんなのが逆転するという、それはないと思っていたんですが。

【委員】 PFIの場合は勝ちが1つですから。あと全部説明しなければいけないんで、そういうことはないかもわからないですね。

【委員】 本当に地方が重視している政策があったときに、これは半分物語りっぽいですけども、地方に持ち点を幾らか持たせておいて、その地域にそれを配分させるとか、何かそういうところで地域の特色を出させて、少し責任を持ってもらうとかですね、そういうのもあるのかなという気がしたんですけど。

【委員長】 現実にはコストダウンの方の努力は、さっき言ったようにインプリシットに出せますね。どう考えてもボックスカルバートとオーバブリッジがだーっと並んでいるなんて、ああいうことだとか、あるいは町から余りに離れ過ぎて、非常に使い勝手の悪い

ことになっちゃうとかね。そういうところについてこうやってお客がふえるように努力しますというのはクリアな気がしますけれどね。

さん、どことどことあれしませんが、非常に定性的にここに書いてあること、多分一番下の2つぐらいですかね。そんなところについてはもう1回今のようなことで大丈夫かどうかを御検討いただけますか。それで基本的には、人数少ないですから、原案としては今言ったようなやり方をする。どうしてもこんな難しい問題があるということがあったら、またそれぞれのメンバーにメールでもしていただいて御相談するようにしますか。

【事務局】 そういう案を事務局の方でつくらせていただいて、先生方とまた個別にメールとかいろんな形で御相談をさせていただいて、先ほどのケーススタディの19区間についてとりあえず地方公共団体の皆さんに御苦勞かけますけれど、何となく調査票に基づいたレポートを出していただくということで進めてよろしいですかね。

【委員長】 それから、この案1、案2の分布形については明らかに全部3のところを集まっているというのは意味がなくなっちゃうので、ある分布になる形がいいということだろうと思います。

そうすると、この部分はそういう格好でよろしいでしょうか。

【委員】 細かい話ですが、指標の中は本当にささいなことでちょっと気がついたところなんですけれども、例えば指標の8というところ、8ページになりますけれども、評点の特に緊急輸送道路と迂回路の距離の差ということでこれはとられているんですけれども、高速道路を整備する場合に恐らく規格がよくて、例えば片側2車線であったりとか容量も入ってきますから、果たして距離だけでいいのかなと。道路面積でやったり、処理の容量、そんなのが入ってきた方がいいのかなと。これはちょっと私、何も最終的な結論があるわけではないんですけれども、何か差だけだと物足りないような気がしましたのが1点と、あと、10ですね。10ページのところにあります冬季の交通障害、異常気象時というのは、並行道路の通行止め時間ということになっているんですけれども、恐らく整備された高速道路であっても幾らかは通行止めになるはずで、その数字もやっぱり変わってくると思うんで、恐らくここでは、例えば新たに整備された道路の通行止め時間分の既存の道路の時間とか何か、そういう比率でやった方がより公正な指標になるのではないかなという気がいたしました。

あと、先ほどちょっと話題になってそのままになっちゃった60分で切って、急にゼロになっちゃうという話ですけれど、これ以上ややこしくてどうするんだというのもあるんですが、例えば60分、70分、80分とやって、数字が変わって行って、そこでだんだん減衰するように加重をつけてやるとか、例えば60から70の間は0.9掛けるとか、そうしていくと、少しはそういう方法があるかなという気がいたします。

【委員長】 いかがですか。

【事務局】 おっしゃるとおりだと思うんですが、1つだけ新たにできる道路の通行止め時間の方を予測するというのはちょっと不可能でございますので、もちろん高速道路だって通行止めになることはあるんですが、2本あれば、同時に2つが通行止めになる確率は低いだろうと。よっぽど大雪とか大地震があれば2本ともやられることはもちろんあるわけですけれども、ということで、1本だったものが2本になるということで、そこは評価に当たっては今回は無理かなという感じはいたします。

【委員長】 比か、差かは、さっきの重みをつける段階で比というのはやっぱり物すごいイメージにくいですね。差の方が直観的にわかりやすいので、つまりこっちの、別の指標でやったときにですね。比と、さっきみたいな複雑なものとのどのぐらいの重みだと言われると本当に悩んでしまう。

【近藤技術審議官】 7番の「沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する」とい

うところのこれなんですけれど、やり方がどうこうということではないんですけれど、正直言いまして、私、都市・地域整備局ですが、この中では基本的にはこれ以上市街地を広げない。どちらかという、人口ですとか、産業の動向等を見ても、恐らく郊外にどんどん市街地を開発していくことはないだろうというような前提で実はいろんな議論をしているところがありまして、こういう話を地元がどうとるかということなのかもしれませんけれども、ややそろばんの合わない都市開発手法的なものを無理に計画するようなことがないようなことは必要かなと思っていまして、例えばこれをとるときに、相当程度実現可能性のあるものに絞るような文章が何か入れていただく方がいいのかなという気もしておりますけれども。

【事務局】 調査の仕方で、よくそこは注意して……。何でもかんでも構想めいたものまでどんどん出てくるようなことをされてもですね。

【近藤技術審議官】 かえって困ってしまうというか、評価を間違えてしまうおそれもあると思います。その辺は少し工夫が必要かと思えます。

【委員長】 先生が御指摘のところですね。

これとさっきの地域の協力姿勢というのとオーバーラップしていることはしていますね。多分そこも出てきたときに実際上がってきたら重みをつけるときに、こんなのにあんまり重みをつけちゃまずいとか、そういう判断が当然働くんですね。何度も何度もこれをやっている、やっている人が訓練されて、割合オーソドックスなものに落ちついてくるので、そういうソフトなやり方ですから、あんまりがちがちにお考えになる必要はない気はしますけれどね。

それでは、もしよろしければさっきの定性的なところだけの検討と、今のところも似たような問題なので、含めてもう1回再確認していただいた後、メール等で御相談いただいて、パブリックコメントという段階に進みたいと思います。

そんなことでよろしいでしょうか。

そのほか何か通しての御意見ございますか。

よろしいでしょうか。

それでは、本日の議事はこれで終了させていただきたいと思えます。

(5) そ の 他

【委員長】 次回以降の日程について事務局からお願いいたします。

【事務局】 次回、4月の下旬から5月の中旬ごろで委員の皆様方の御都合のいい日程を確認させていただきたいと思えます。今お手元に配っておりますが、今御記入いただければいただきますし、もし無理であれば後ほどファクス等で送っていただければと思えます。よろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。

【委員長】 手帳をお持ちなら今やってもらった方が……。すぐまた皆さんの予定が変わっちゃうでしょうから。

一応、今日書いていただいて、すぐメールでここにしますというのを連絡していただけますか。

【事務局】 はい。

3 . 閉 会

【委員長】 それでは、そんなことで進めまいりまたいと思えます。以上をもちまして第3回道路事業評価手法検討委員会を終了いたします。

どうも長時間ありがとうございました。