

## 第1回 将来交通量予測のあり方に関する検討委員会議事録

平成15年2月24日

於：国土交通省3号館2階特別会議室

## 目 次

1 . 開 会	1
2 . 道路局長挨拶	1
3 . 委員紹介	1
4 . 委員長挨拶	1
5 . 議 事	
( 1 ) 設立趣旨、運営方針、検討内容、スケジュール等	2
( 2 ) 交通需要推計の概要と民営化委員会での指摘と対応について	10
( 3 ) 長期交通需要推計の考え方の整理について	11
( 4 ) 民営化委員会の第三者調査結果への対応について	14
6 . そ の 他	32
7 . 閉 会	33

## 1. 開 会

前川道路経済調査室長 それでは、委員の皆様方、大変お忙しい中、また足元のお悪い中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。ただいまから第1回の将来交通量予測のあり方検討委員会を開催させていただきます。

本日の資料でございますが、お手元に配席図、議事次第、委員名簿のほか、配付資料一覧のとおり資料をお配りさせていただいております。ご確認いただければありがたいと思います。

それでは、第1回ということでもございますので、初めに佐藤道路局長のほうからごあいさつ申し上げます。

## 2. 道路局長挨拶

佐藤道路局長 おはようございます。道路局長の佐藤でございます。

先生方には日ごろから大変お世話になっておりますのに、また年度末のお忙しい中に委員会をお願い申し上げまして、大変恐縮であります。ご存じのように、将来の道路交通需要の推計というものが全国的な話題になりまして、私どもも何も、大きければいいとか、大きく見積もろうと、こう思っているわけでは決してございません。やはり確からしいという線を常にいろいろ見直しながら追求していくと。そういう中である幅を持って柔軟な対応ができ得るということが一番大事なことだと思っております。先生方にいろいろご指導いただきながら、よりそうした観点から十分な説明ができる、アカウンタビリティを持った内容で世の中にまたいろいろご説明を申し上げていくことにしたいと思っております。先生方にご指導をお願いすることにしたわけでございます。お忙しい中、大変恐縮でございますが、よろしくお願い申し上げます。

## 3. 委員紹介

前川道路経済調査室長 それでは、本日は委員会として初めてでございますので、委員の皆様方のご紹介をさせていただきたいと思っております。議事次第の次に委員名簿がございますので、委員名簿の順にご紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、委員長をお願いしております東京大学教授の太田委員長でございます。

太田委員長 よろしくお願いいいたします。

前川道路経済調査室長 続きまして、一橋大学教授の浅子委員でございます。

浅子委員 浅子です。よろしくお願ひします。

前川道路経済調査室長 続きまして、筑波大学教授の石田委員でございます。

石田委員 おはようございます。石田です。よろしくお願ひします。

前川道路経済調査室長 なお、石田委員、本日所用のため、11時40分ごろまでというふうにお伺いしております。

それから、東北大学教授の森杉委員でございます。

森杉委員 森杉でございます。

## 4. 委員長挨拶

前川道路経済調査室長 それでは、委員長にごあいさつをいただきまして、以後の議事進行を太田委員長にお願い申し上げたいと思っております。

太田委員長 はい。きょうお集まりいただきましたのは、そこでございます将来交通

量予測のあり方ということで、交通量予測、実はこういった予測というものは、どういう目的に使うか、どういう背景のものとどの政策評価に使うか、あるいは計画づくりに使うかということで、当然、どういう品質管理をしたらいいのかというのが違って来ると思います。今回は少なくとも長期的な予測を道路整備計画、その他で使われるということの中で、それでは、どういう品質のものが問われているかということを含めて、予測のあり方全体を議論させていただければいいのかなというふうに思っております。幸い、多方面の専門の方が参加していただきましたので、かなり客観的な従来の仕方の反省の上に立って、これからの長期予測に耐えるという形のもので議論できるかと思っております。率直な意見交換をさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以下、私のほうから進めるということによろしいのでしょうか。

前川道路経済調査室長 はい、よろしくお願いいたします。

## 5. 議 事

### (1) 設立趣旨、運営方針、検討内容、スケジュール等

太田委員長 それでは、そこに議事次第がございますが、(1)から(4)が議事内容ということですが、一括して説明していただいた上で質疑ということによろしいでしょうか。

それでは、事務局のほうでお願いいたします。

前川道路経済調査室長 それでは、まず、配付資料一覧の次に議事の1番でございますが、設立趣旨と運営方針、まずご議論いただきたいと思っております。

資料-1でございます。検討委員会の設立趣旨でございます。ただいま太田委員長のごあいさつにもございましたように、3つ目ぐらいからでございますが、「道路局においては」ということで、交通需要推計に基づきまして、さまざまな道路構造でありますとか評価のためのいろんな重要な根拠になっているということございまして、より信頼性の高い推計方法とするための改良をこれまでも重ねてきたところでありまして、今後も改善を図っていくという方針でございます。このため、今後の将来交通需要推計の考え方でありまして、その課題、対応方針等について整理・検討を行いまして、必要な助言をいただきたいということで本委員会を設置するものでございます。

続きまして、資料-2でございますが、委員会の設置要綱(案)を事務局のほうで用意させていただきました。ここで皆様方のご承認をいただければ、この(案)を取って、設置要綱ということで確定をさせていただきたいと思っております。

1条、2条、3条、4条、もう一般的なことでございますので、省略させていただきます。

それから、第5条(議事)でございます。一応、委員の過半数の出席ということで会議が成立するというようにいたしております。

それから、第6条でございます。会議の公開に関することでございます。第6条の1でございますが、「会議は、公開とする。」2、「会議の議事録及び議事要旨は、会議の都度作成し、公開するものとする」ということで、道路局のホームページで公開を考えております。それから、3番でございますが、「会議資料は公開することを原則とする。ただし、資料の提出者の同意が得られない場合は、その旨を明示した上で非公開とすることができる」ということでございます。基本的には、議論になるのはこの公開の扱いのところかと思っておりますが、これについてご意見いただきまして、これによろしければ確定させていただきたいと思っておりますが、いかがでございましょうか。

太田委員長 いかがでしょうか。公開の件について、よろしいですね。それじゃ、このとおり同意ということをお願いしたいと思っております。

前川道路経済調査室長 はい。では、これで（案）を取らせていただきます。ありがとうございました。

それでは早速、中身のほう、資料 - 3 以降でございますが、説明員のほうから説明を申し上げます。

太田委員長 はい、お願いします。

説明員（川嶋） それでは、私のほうから説明をさせていただきます。

まず、資料 - 3 をごらんいただきたいと思います。まず、この委員会における検討内容についてご説明をさせていただきます。

一番上に検討フローというのをつけてございます。詳細については2ページ目以降でご説明させていただきますが、大まかな流れをここでごらんいただきたいと思います。まず初めに、この検討内容と、それから、交通需要推計モデルの概要と民営化委員会での議論というものを整理しておきたいというふうに思っております。それから、そもそも長期交通需要推計の考え方というものはどういった目的でなされているのか、あるいはどういった要件があるのかといったようなこと、そういった考え方を整理していきたいと思っております。また、モデルが有する限界と有効性、あるいは、そういったものを踏まえた要件の明確化ということを最初の段階で押さえておきたいというふうに思っております。

そして、大きく2つの流れがあるわけでございますが、1つは左側の箱でございます。民営化委員会の第三者調査結果というものへの対応をどうしていくか。この調査結果、現在のモデルへの対応というものと、今後のモデルについてのご指摘の事項というものがあつたかと思っておりますが、その2つに分けてここで整理していきたいと思っております。また、右の箱でございます。今後の将来交通需要推計に関する検討として民営化委員会での指摘だけではなくて、そもそも今後の将来交通需要推計をどうやっていくかということについて、いろいろ課題の整理、また対応方針を考えていきたいというふうに考えております。それらを踏まえて、今後、そういった交通需要推計を公開していく場合にどういったものを検討しておかなきゃならないかということについて押さえておきたいと思っております。

詳細について2ページ目以降をごらんいただきたいと思っております。

「はじめに」というところは今申し上げたとおりでございますが、2番目の「長期交通需要推計の考え方の整理」というのがございます。ここで、需要推計の目的とその要件について明確にしていきたいと思っております。

まず、2 - 1 というところにございますけれども、そもそも、先ほどのごあいさつにもありましたが、道路構造の決定でありますとか、あるいは償還計画といったような交通需要推計の目的というものが幾つかあるかと思っております。それを整理した上で、何が要件となるか、例えば長期にわたる需要推計といったものがそれぞれのフェーズで必要になるということで、そういったことができなきゃいけないとか、将来起こるであろう社会経済状況の変化を反映しなければいけないんじゃないか、こういったようなことについてまず整理をしていきたいと思っております。

2 - 2 のところで、長期推計モデルの限界と有効性の整理ということで、そういったモデルというものが本来的に抱える性質から来る限界というものをまず整理していく。また逆に、そのモデルというものが持っているメリットといいますか、有効性、例えば前提と結果というものをワンセットで提示可能であるといったようなことを順次整理しておきたいと思っております。

これらを総合しまして、2 - 3 のところにありますモデルが具備すべき要件を明確化しておきたいと思っております。

3ページ目でございますが、先ほどのフローの左側の流れでございます。「民営化委員会の第三者調査結果への対応」ということで整理していきたいと思っております。

これから15年以降の道路計画に用います交通需要推計におきまして、その調査結果を

受けてどういうふうに対応していくかということをご自分で決めていきたいと思っております。3 - 1、2で、まず、具体的に調査結果でどのような指摘をされたかということをご整理してきたいと。それらを、現在のモデルに対する指摘と、今後のモデル構築に向けての検討が必要とされたものについて分類したいというふうにご考えております。まず、現在のモデルへの具体的な指摘事項でございますが、3 - 2でございます。具体的にそのモデルにつきまして、パラメータの推定に関するごこと、あるいは定数項補正の妥当性に関する指摘等をお願いしております。そういった指摘事項に基づいて実際に試算をしてみよう。その試算結果に基づいて、これからどういうふうに対応方針を持っていったらいいのかということをご検討しよう。具体的には、構造規格の決定や償還計画等にどういうふうに影響を及ぼしていくんだらうかということをご把握した上で、交通需要推計として修正すべきか否かということについて検討していこうというふうにご考えております。

3 - 3のところでございますが、将来交通需要の更新・見直しの方針ということで、そういった試算結果等を踏まえまして、ここに観点を2つほど挙げております。最新のデータに基づいて各種データを更新して推計していく。あるいは、社会経済指標に関する最新の推計値に基づいて更新・見直ししていく。こういった観点から将来交通需要の更新・見直しの方針を固めていきたいというふうにご思っております。

3 - 4でございますが、今度は、今後のモデル構築に向けていろいろご指摘いただいた事項についての対応について検討していきたい。具体的には、政策シナリオへの対応でありますとか、基礎的マクロ指標の整備、あるいは、同時に考えていくべき事項についての同時推定の問題、センサスとかPTとかいったような基礎調査の充実、系列関連処理のマニュアル化、こういった点、ご指摘いただいております。これらについてどうしていくかということについて対応方針を決めていきたいと思っております。

4ページの下、4番のところでございますが、先ほどのフローの右側の流れでございます。「今後の将来交通需要推計に関する検討」。民営化委員会の第三者調査結果でも、今後のモデル構築に向けていろいろご示唆いただいたわけでございますけれども、それ以外に、そもそもモデルについてこれからどうしていくか、あるいは将来交通需要の考え方をどうしていくかということについて、ここでもう一度考えてみたいというふうにご思っているわけでございます。

5ページに参りまして、4 - 1、今後の将来交通需要推計の基本的考え方の整理というところで、まず(1)でございますが、モデル構築に向けて考慮すべき要因というものを検討していきたい。実際、交通需要に影響を及ぼす要因を抽出する。今回のモデルでも、社会経済情勢、ライフスタイルの変化というものを取り込めるように若干改良を加えたわけでございますが、今後、こういった交通需要に影響を及ぼす要因というものはどういったものがあるということをご抽出していきたい。実際、推計に導入可能な要因というものをその中から選んでいくということになるわけでございます。その際には、必要な説明変数がデータとして入手可能であるかとか、あるいは、その将来値が推計可能であるかとか、そこに大きな誤差を含んでいないか。各説明変数の誤差というものが将来の推計値に影響を及ぼしてくるわけでございますが、そういったようなことをご考えながら選定していかなくちゃいけないということでございます。また、そもそも交通需要推計には不確実性というものをご伴う。それをどういうふうにとらえていくかということについても、ここでもう一度考えてみたい。場合によっては、将来交通需要推計値の示し方、例えば高位・中位・低位の幅推計といったようなものもあるのかもわかりません。そういった目的に対応した推計値の使用法というものも整理していきたいというふうにご考えております。

(2)のところでございますが、今現在、全国の自動車走行台キロから各地域ブロック別にそれをブレークダウンしまして、それぞれのブロックでの将来OD交通表、また、そこからさらに路線別の交通量というようにブレークダウンしていくという作業をしております。

ますけれども、そのやり方について、そういった推計手順についての検討というものをここでやっておきたいと思います。今申し上げましたようなブレークダウンする方法というのがいいのだろうか。今、かなり統計データが充実している中で、逆に地域から積み上げていくということも考えていくべきじゃなからうかというようなこと。あるいは、現在の方法といたしまして、ブレークダウンしたブロック別の自動車走行台キロに基づいてブロック別の生成交通量を求めているという、作業上の手順というのがございます。そういったやり方がほんとうにいいのかということもチェックをかけていきたいというふうに思っております。

4 - 2のところ、さらにそれぞれの段階での推計にかかわる課題と対応方針について見ていきたいというふうに思っております。

6ページでございますが、(1)のところ、まず、全国またはブロック別の将来交通需要(自動車走行台キロ)の推計の課題と対応方針について整理していきたいというふうに考えております。大きく旅客と貨物を分けて、今、推計しているわけでございますが、旅客交通需要推計につきましては、例えば先ほどの第三者の指摘のところにもありました同時推定の可能性でありますとか、あるいは政策シナリオへの対応という観点からさらに変数を考えていくべきではないか、あるいは、今、推計に当たりましては、大都市圏、地方都市圏、中山間地域といったような地域の細分化をしておりますが、その必要性和限界についてもここで検討していきたいと思っております。貨物につきましては、今現在、生産量からトン・トンキロを求めて、それを貨物車交通に変換するという推計手順を踏んでおりますが、その妥当性について検討していく。また、都市間と都市内の物流というのは特性が違うじゃないか、それを反映させるということをもた考えていくべきじゃないかと。さらに3番目ですが、今、9品目について詳細にそれぞれの特性に応じて検討しておりますが、その詳細化の必要性和限界についても検討していきたいと思っております。

それから(2)でございますが、将来OD表について。これは今、各地方整備局が実施しているわけでございますが、その各機関が採用しているモデルの式や説明変数の妥当性についてもまたここで検討していく。また、各機関それぞれがやっているわけでございますが、相互の整合性の確保についてどうしていったらいいのかということも、この辺で検討していきたいと考えております。

5番は「将来交通需要推計の公開に関する検討」でございます。公開ということが今の流れでございますが、具体的には何をどのように公開していくか、その方法。あるいは、公開後の対応としまして、いろいろとご意見をいただいた場合にどう対応していくかと、こういったことについてもここで議論いただければというふうに思っております。

以上が、この委員会における検討内容としてご提案させていただく内容でございます。

続きまして資料 - 4でございます。今の検討内容をどういうスケジュールでやっていくかということでございますが、本日が第1回でございます。スケジュール(案)の表の一番下に委員会として4つほどをつけてございますが、15年6月までに4回ほど開催させていただければと思っております。本日がその第1回、2月のところのでございますが、本日は交通需要予測の考え方の整理についてご提案させていただいて、また、第三者委員会 先ほどのフローで言いますと左側の流れのほうでございます。その段階で具体的な試算の状況までご報告をさせていただければというふうに思っております。それに対して具体的な対応をどうしていくかということにつきましては、次回、4月の第2回にその結論といいますか、まとめさせていただければというふうに思っております。以降、この表にあるようなスケジュールで進めさせていただければというふうに思っております。

太田委員長 ここで1回切りましょう。これを見ますと、随分短いといいますが、6月までの間である程度まとめたいというご意向がありますので、検討フローの中に含まれた内容、極めて多岐にわたるようですので、プライオリティをつけないといけないと思いま

すが、一応、期限のほうは逆に決まっているという範囲の中で一番有効な議論の進め方はどうかということと、検討内容について、ご質問とかご意見等がございましたらお願いします。具体的な検討の細かい項目について、きょう、後の資料のものはまた別途ということにさせていただいて、検討範囲とか検討の進め方を中心にご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

先ほどの説明の中に随分モデルの中身に立ち入るような話もありましたが、これはやっぱりこの6カ月というのは無理でしょうね。並行して何かまた専門部会というようなことでやっているのかですね。それにしても、それを十分吟味するような時間はないように思いますが、サポート体制といいますか、この委員会に対してどんな形でサポートされるのか、その辺と、直接モデルの中身に加わるようないろんな話も出ていますので、そんなのをここで議論できるかどうか、ちょっと私、時間的な心配がありますので、方向性として、こういう課題があるのでこういう方法を検討したらどうかというようなことはできると思いますが、結果として既にそういう作業がしてあればまた議論できると思いますけれども、その辺は今どんなお考えで進める予定か、ちょっと教えてください。

前川道路経済調査室長 資料 - 3 の検討フローがございしますが、この検討フローの例えば左側の3番、民営化委員会の第三者調査結果への対応、これはもう詳細なご指摘をいただいていますので、これはかなりモデルの中身に立ち入ったような検討も必要かと思っております。ただし、右側の4番、今後の将来交通需要推計、例えば生成交通量とか分布交通量のモデルの説明変数とかについて、各機関ばらばらでございしますので、その一つ一つをチェックするというのはこの委員会の役目ではなくて、本来どうあるべきかと。できるだけ前提条件はそろえるべきだとか、具体的なやり方もそろえるべきだとか、じゃあどこまでそろえるんだとか、そういう物の考え方くらいまでご議論いただいて、大きな方向を出していただければ大変ありがたいなというふうに思っております。

太田委員長 そうですね。

前川道路経済調査室長 サポート体制ということでございしますが、国土交通省道路局のほうから国土技術研究センターに委託をしておりますし、先ほどはその研究二部長の川嶋でございますし、その下にコンサルが2つ入っておりますし、I B S と社会システムというコンサル、国土センターを中心にしたその体制でサポートをしていきたいというふうに考えております。

太田委員長 ありがとうございます。大まかな方針ということなんですが、いかがでしょうか。

森杉委員 解決できないものも結構ありますよね。多分、解決できそうもない問題については、実はよくわからないというのはありますから、それはそれでしょうがないと。課題として置いておくと。そういう体制で一旦決着をつけてみようと、こういうふうに僕は受け取れましたけど。

太田委員長 よろしいでしょうか、今のようなことがあるようですが。

浅子委員 私は経済学 今日テーマも広い意味では経済学の対象分野なのかもしれませんが、マクロ経済モデルとか、そういうものにふだん関与している者なんですけれども、そういう立場で関連した問題をちょっと指摘させていただきますと、こういうモデル、需要予測ですかね、こういうことをする場合に、いろいろな社会環境をまず整理して、それがどう影響を及ぼすかとかいうことはやられているのはわかるんですけども、重要なポイントは将来の政策のあり方ですね。政策当局がどういう方向に持っていこうかという意図がもしあるとすれば、それが人々の経済行動に影響を及ぼすというチャンネルがあって、どういう政策を立てるかというのは、こういう予測をして後からするのかもしれませんが、そここのところのフィードバックといいますか、同時決定のようなものがあって、その点がマクロの経済政策の有効性なんかを議論する場合には非常に重要



なポイントなんですよ。多分同じようなことがここでもあって、望ましいモデルは人々の経済行動を最初に描写するようなモデルから出発していくというところで、そこでいろんな将来の政策なんかも予測しながら経済活動を決めるといって、そういうチャンネルがほんとは重要なんだと思うんですけども、ただ、実際にそれをモデル化するのは難しいということにはわかってはいるんですよ。そういうのをどういう扱いをするかといいますか、そういうのはわかってはいるけれども、とりあえず扱わないというふうに整理してしまうのか、あるいは、そこを一生懸命取り入れるような形で努力していくのかという、そういうところの方針の決定というのは最初の段階では重要かと思えますけれども。

太田委員長　この辺はあれでしょうかね、特に今後の将来交通需要予測の中の基本的な考え方の中に政策シナリオという言葉がありましたね。私はやっぱりそれかなと思ったんですが、浅子先生がおっしゃられる見方は、もちろん、マクロ経済としてどうなのかというのは、それもまた1つの政策なんです。そこはちょっと別分野ということにしたとしても、交通分野での政策シナリオがやっぱりあって、鉄道と道路を何とかするとか、いろんな種類のものがあって、大きな枠組みがあって、そのシナリオの中で、じゃあ、道路整備をどういう方向で行くかというシナリオがまたあるでしょうと。だから、そうすると、シナリオの段階的整理と、その中で特に道路交通需要ということで直接かかわる目的に対して影響する政策シナリオですね、それをある程度範囲を決めて議論したほうが良いという、そんなような理解でよろしいでしょうかね。

森杉委員　今の件は、多分、僕の感じでは、4ページの3 - 4の1) ここですね、交通施設整備等の政策シナリオへの対応、例えば料金とか、こういうことがありますね。それで対応可能性を検討すると。それと、6ページの4 - 2の1) の課題の ですかね。

太田委員長　ああ、「政策シナリオ」という言葉がありますね。

森杉委員　上から何行目かにありますね。このところを書いてあると思うんですよ。それで、どこまで本気ですかという問題なんですけれども、僕もこれは難しい問題だと思うんですよ。だけど、一定程度、現在でも入っているんですよ。例えば、僕が覚えていますのは、貨物量のほうでしたっけ、幹線のトラックの動きなんかを説明する変数として、高速道路からの連結性みたいなものをあらわすような指標とか、そいつを一定程度あらわしているような格好をやっていますよね。だけど、逆に言うと、例えば新幹線、どこまでつくっているんだろうかとかいうのはよくわからないんですよ、これ。それとか、料金がどんなふうになっているんだろうかということでもかなり違うと思うんですが、この問題はあいまいになっているという形のものなんです。そういう辺をどうするかということをやったり本気で議論しておく必要があるんじゃないですかね。

太田委員長　そうですね。

石田委員　そのことに関しては、資料3の2ページの2 - 2の最後のほうに「前提条件と推計結果をワンセットで提示可能」と書いてあるんですよ。多分こういう方向しかないのではないかなと思うんですよ。

森杉委員　そうそう、そうそう。

石田委員　ただ、森杉先生なんかやられた第三者委員会のほうでは、その辺の議論がごちゃごちゃになっていて、前提条件と技術的な信頼性を明確に区分されていないように思えます。前提条件の中にも予件とすべきものですね、例えば人口推計とかGDPみたいなものと、道路の中での政策とすべきものですね、高速道路がどれだけできているかとかという2種類あると思うんですけども、そういうものについては、前提条件と、その帰結がどうなるかということの結果がワンセットで示されるということに尽きるんじゃないかと思うんですよ。ただ、技術的なものについては、これは当然のことですけども、難しくてできないんですが、誤差をゼロに持っていく、あるいは、そのことに関して今考えられる中で一番いい説明責任が果たせるモデルを使っていますよということをしちんと

述べておくという、そのことに尽きるんじゃないかと思うんですね。

太田委員長　そうですね。おっしゃるとおり、私もこのシナリオの設定の仕方、シナリオを明示的にするということですね。暗黙のうちのシナリオが一番困るので、だから、これだけを要因と考えてという形で。それと、今お話にありましたこと、私の言い方では、背景シナリオと政策シナリオは別だと。外生的なものとして、ここを何を外生と考えるかというのは1つポイントですが、外生変数として考える部分のシナリオと、それから政策として国交省としての政策として影響のある範囲の中でのシナリオと、これはやっぱりきちんと分けた上で、少なくとも外生についてはどういう社会経済状況、特に経済の数値をどう見たかというのがあって、それも、1つでいいかどうかというのは、またそれぞれの目的によって変わってくると思いますよね。その辺の整理と、その背景シナリオの中で政策として環境志向なら環境志向でやるとするところという形になるとかというのは、別のものがありますよね。そういうものをどういう前提である予測をしたのかと。そのワンセットのセットのつくり方をどうすべきか、セットの範囲をどうすべきかということと、そのセットに対して技術的にどう推計するかって、これはまた1つ大きな手法論があると思いますので、できること、できないことがあるということだろうと思います。だから、その辺を重要度を考えてやらないと、セットは無限の組み合わせになっちゃいますからね。そうするとじゃあ、だれがどういうふうにより分けていったらいいのかと、その辺を少なくとも公開するときには明確にしなきゃいけませんし、これからの政策のベースだということになりますから、ここでの議論は、むしろそういう整理の仕方がどうかであるとか、そのときにどういう変数までを内部的にやっておくか、あるいはこれは外部でもいいでしょうかという、その辺の方向をある程度できればいいのかなと思っておりますが。

石田委員　そのほかによろしいですか。

太田委員長　はい、どうぞ。

石田委員　需要予測あるいは需要推計の目的ですね、先ほど太田先生がおっしゃいましたけれども、そこをどの辺までこの中で議論すべきかということなんですが、具体的に言いますと、資料-3の6ページの下のほうに、「各機関が推計する将来OD表の整合性の確保」という、まことに厄介なことがさりげなく書かれていたりとか、あるいは、計画とか評価で……。

森杉委員　これ、一番大変です。僕も言いたかったんです、これ。

石田委員　アセスメントなんかをやると、空間単位のととり方とか時間単位のととり方がすごく細かくなってきて、技術的にはものすごく大きな問題を含んでくるわけですね。限られた時間の中で、この中でその辺をどの辺まで踏み込んで議論するのか。あるいは、先ほど森杉先生がおっしゃったように、問題があるからちゃんとせいよと言うだけでいいのか、こういう方向までしたらどうですかというぐらいまで言うのか、あるいは、さらに踏み込んで、こういうことでやるとうまくいくだろうというところまでいくのか、その辺、どうなんですかね。それぞれの分野でどこまで研究が進んでくるのかわかりませんが、特にそういうマクロの大きな所では、かなりミクロとの整合性が難しいところがありそうな感じがします。むしろ、現在のそれぞれの分野といたしますか、我々の知っている範囲のこういうことでどこまで進んでいて、それを、要するに大学レベルといたしますか、特別なデータを用いる、特別な仮定状況でやるモデルではなくて、実際的に政策として使える方法論・モデルのレベルがどうかという判断を議論させていただけると思うんですね。そうなりますと、かなり限定せざるを得ないと思います。ここで書いてあるのは全国と地域という2つの表現ですよ、地域レベルとしては。それから、長期という言葉でとまっていますから、長期をどういう範囲でというふうを考えるか。それから、長期というときには、それでは、1日単位なのか、年間単位なのか、時間単位なのかということでも全然意味が違いますよね。当然、長期のネットワークレベルで、しかも、地域といってもこれはかなり

大きい地域ですよ。そういうレベルということである程度合意できていれば、そこに焦点を置きながら議論すべきです。それにかかわる関連政策、関連部局ですね、それは具体的には何があってということだけは把握しておいて、そういう使われ方を予想した上でどこまでやるかという議論かと思うんですけどね。だから、具体的にそれぞれのレベルで適切なものを1つに特定していくということは、この段階ではまだ無理だろうと思いますね。

あと、一方で、データの話とか何かはあんまり出てこなかったんですが、データで、例えば6月、ここでまとめる期間の間に、特に具体的にそのモデル等を検討しなきゃいけない。左側のほうですかね。ここは、さらに新しいデータが出てくるとか、新しい政策決定が行われるとか、そういうことはあんまり考えなくてもよいと思います。今のところ、現在大体データは最新ですし、政策的な基本があって、その中で左側の民営化委員会からのコメントについて対応すると。それはその辺でいいわけですね。右側の話になりますと、長期でまた新しいデータセットとか、そういうのが定期的に来ますからね。それとどう組み合わせるかという議論を、時間と空間的なセットでどうかという議論をやっぴりしておくことが必要です。考えとしてはあってもデータがないということはいっぱいありますからね。

森杉委員 分布と発生・集中はちょっと当面置いておきましょうということですか。それとも、やっぱり踏み込みましょうということですかね、これ。これは踏み込みと大変ですよ。手間暇、すごく大変ですよ。今、当面、全体のトンキロとか台キロとかいうベースの値は、そういうモデルでいいかということですね。そこに焦点を当てたほうが僕はいいんじゃないかと思うんですけどね。

太田委員長 どうですか、その辺は。地域レベルというのは、時にはやっぱりある種の分布が10ブロックだか9地域だか7地域かは知りませんが、その間のある種の分布は必要かもしれませんけど、それにしても想定レベルだと。焦点をまずそこに置くと。

森杉委員 焦点はそちらに置いて、こちらはやっぱり絡まざるを得ないでしょうけど、いろいろと。絡まざるを得ないと思うんですけどね。焦点はやっぱり、全国集計の値の長期モデルというものがどこにあるべきかということに当面焦点を絞ったらどうですかね。今回はそれがやっぱり問題になったわけですから、長期計画では、また地域のほうで出てくるかもしれませんけど、多分また。今からまた新しい高速道路の問題が出てくる可能性は高いですけど、間違いなく。

太田委員長 ええ。その辺の順番もありますから、やっぱり違うところから、こっちはまた違ったほうが良いと思います。

森杉委員 事務局にお任せしますけど、その対応の仕方ですが、重点化、当面まずは全国ベースにやったらどうかと思いますけれどもね。

太田委員長 ちょっとその辺、よろしいでしょうか。民営化委員会でかなり全国をやったのかなという気がちょっとあったので、少し地域までいかなきゃいかんかなと思っておりましたが、まだ課題がたくさんあるわけですね、そういう意味では。

森杉委員 いや、ありますよね。もう永遠にあるわけですよ、極端なことを言えばですね。これは永遠にあるわけですよ。だから、その辺は確かにあるんですから、どこまでやるかというのは非常に悩ましい問題であるんですが。

石田委員 永遠にありますけれど、ほんとうに今やってすぐ効果が出るような改善というのは、そんなたくさんあるかというふうに問題をとらえ直すと、そんなないかもわかりませんね。

森杉委員 そうしたら、当面はまずは、きょう報告があるから、その話を聞いて、この問題がどの程度介入するかで決めたらどうですかね。

太田委員長 よろしいでしょうか。今のお話で、地域のとり方もどこまで踏み込むか、あるいは全国でもまた、踏み込み方についてどこまで検討ができそうかということにより

ますということですね。いずれにしましても、まんべんなくやるということではなくて、やはり重要と思われること、必要なことを優先的にやるという議論の進め方にさせていただきたいと思います。

それでは、スケジュールを含めてよろしいでしょうか、そこまで。また何かありましたらもちろん振り返りますから。

## (2) 交通需要推計の概要と民営化委員会での指摘と対応について

太田委員長　それでは早速ですけれども、2番目の交通需要推計の概要と民営化委員会での指摘と対応について、よろしくをお願いします。

説明員(川嶋)　それでは、資料-5でございます。交通需要推計の概要と民営化委員会での指摘と対応ということでございますが、これは先ほどのフローで言いますと、最初の四角囲いの1番、「はじめに」の(2)に当たるところでございます。この内容につきましては、交通需要推計の概要のご紹介と、あと、民営化委員会での指摘に対してどのように対応してきたかということを書いてございます。各先生方、皆さんよくご存じのことです。また、資料-6、7の説明の中でも若干触れながらご説明させていただきますので、ここではちょっと簡単に経緯だけご確認をいただければと思います。

6ページをごらんいただけますでしょうか。これが民営化委員会での指摘と対応ということで、一応この経緯をまとめさせていただきました。これも皆様ご承知のとおりでございますが、10月と11月の、真ん中にございます26回、29回の民営化委員会で、ベースとなりました交通需要推計につきまして、免許保有率の25~29歳の上限を外生的に95%としていたのを88%に見直した。あるいは、新しいデータが追加されて、1990年の基準から2000年の基準に見直した。就業者数について若干矛盾が起こっていたものを整合を図ってとり直した。こういったような推計をし直したということでございます。その結果につきまして、さらに11月28~30日の間に第三者チェック森杉先生にもご参加いただいておりますが、チェックをしていただきまして、12月6日にその報告書が提出されたという経緯を踏んでございます。

この報告書に記載されましたものへの対応ということで、後ほど資料-7でご説明させていただきます。と思っております。

7ページ以降につきましては、具体的に免許保有率モデルをどうやって見直したかとかといったようなことを中心に、あるいは就業者数をどうやって見直したということについて載せさせていただいております。

11ページには、第三者調査における指摘事項をまとめてございますが、これはまた後ほど順を追って確認していきたいと思っております。

12、13ページには、交通需要推計のフローということで載せさせていただきました。きょうお配りしました参考資料1というものが交通需要推計検討資料ということで、交通需要推計手法の詳細を載せたものとなっておりますが、この12、13ページが、旅客、貨物、それぞれについてのモデルと変数に着目しまして推計のフローを示したものでございます。後ほど検討のときにご参考にいただければというふうに思っております。

資料-5につきましては簡単に以上とさせていただきます。

太田委員長　これ、一括したほうがよさそうですね。

説明員(川嶋)　ええ、引き続きましてやらせていただければというふうに思っております。

### (3) 長期交通需要推計の考え方の整理について

太田委員長 はい、お願いします。

説明員(川嶋) 3番目、長期交通需要推計の考え方の整理でございます。資料-6をごらんいただければと思います。

まず、交通需要推計というものを何のためにやるのか、その要件は何かといったようなところからまとめていきたいというふうに思います。先ほどもございました、今後の議論の目的を踏まえて考えていかなきゃいけないというところのベースになることじゃなかるうかと思っております。

1ページをごらんいただければと思います。まず、目的と要件でございます。1-1のところ、そもそも道路計画というものにつきましては、今までは五箇年計画として5年ごとに計画が見直されてきているものでございまして、この道路計画というのを5年ごとに見直す、それに伴いまして交通需要推計も、5年ごとに全国の将来交通需要から路線別交通量に至るまで全体を見直しているということでございます。またこれ、詳細は後ほどご説明させていただきます。

そういった計画でございますが、その中におきます交通需要推計の目的というのは大きく4つに分類されるんじゃないかということでございます。こういった4つほど目的がある中で交通需要推計というのは、この立案とか意思決定に際しての合理的判断を行うための基礎データを与えてくれるんじゃないか。そのための手段として使われているというふうに思っていたいただければと思います。

まず1番目でございますが、道路計画におけるネットワーク・構造規格の決定でございます。20~30年後の将来分布交通量に基づきまして、将来の路線別の交通量を推計いたします。実際の道路設計の基礎となる計画交通量を定めて、必要となるネットワークあるいは車線、構造といったものを考えていく。また、具体的な交差点の設計でありますとか、トンネルの換気でありますとか、そういったものはすべてこういった交通量に従いまして決まるということでございます。

2番目、有料道路の償還計画。これも20~30年後の分布交通量というのがベースになるわけでございますが、その収入の基本となる有料道路の利用交通量を推計いたします。それを50年後の長期的な交通量の伸びを押さえまして、それに基づきまして毎年毎年の償還計画を立てていくということでございます。

3番目、環境アセスメントでございます。これも20~30年後の分布交通量に基づきまして、今度は将来の路線別の交通量を推計しまして、具体的な大気に関する排出物の量でありますとか、騒音だとかといったような環境影響評価を行うということでございます。

また、4番目、評価システムでの活用ということで、同じく20~30年後の将来分布交通量に基づいて路線別交通量を求める。さらに、そのモデルから算出されます所要時間とか、いろんな交通サービスの指標と組み合わせまして、個別の事業評価やアウトカム指標といったようなものを求めていく。こういう使い方になっていくんじゃないかというところでございます。

以上、見てきましたように、具体的に使われます推計指標というものは、2ページ目のところでございますけれども、有料の償還計画では50年後の走行台キロの伸びというものが使われてくるわけでございますが、それも含めまして、他の道路交通における需要推計については大部分、20~30年後の将来分布交通量に基づく路線別交通量というのが基本になってきます。

ちょっと1ページめくっていただきまして、図がございます。これ、具体的な交通需要推計の流れに合わせまして、その結果をどうやって使っているかというものを図にあらわしたものでございます。上から、全国、地域、路線と、下に行くに従って対象地域が絞り

込まれていくイメージでございますが、それぞれ真ん中のところに交通需要推計のアウトプット指標というものがございます。全国レベルでの走行台キロをまず全機関について求めて、それを自動車ということに機関別に分けて、その中の自動車を取り上げると。今現在のモデルはそういう形をとってございます。その走行台キロから順次、各地域レベルに自動車走行台キロをブロック別に分けまして、それをベースに発生・集中交通量、分布交通量を求めていく。各路線ごとの配分交通量を最終的に求めていくという流れになるわけでございますが、その最終的な一番下のアウトプットであります配分交通量を基本的に計画に使っていると。上のほうの走行台キロは、直接的には有料道路の償還計画を求めるときの伸びを使うということ、この流れの中から読み取っていただければというふうに思っております。

4ページに進んでいただきまして、それぞれのフェーズでどのような指標が使われるかということにつきましてまとめたのが4ページの表でございます。それぞれ4つの目的があると申しましたが、いろいろな使い方をするわけでございますが、ネットワーク・構造規格の決定では、基本的には日当たりの交通量ですね、台/日というものを全車種について求める。合計の交通量が問題になってくる。有料道路の償還計画につきましては、料金というものが絡んでまいりますので、3車種でとると。さらに、償還計画ということで走行台キロの伸びを押さえる。アセスにつきましては、それぞれの、例えば自動車からの排出量といったようなものの変動が問題になりますので、時間当たりの台数を求める。それも大型と小型で影響が違いますので、それぞれについて求めるというようなシステム。評価システムでは、評価のために4車種ごとの交通量を用いますし、また、ゾーン間所要時間といったようないろんなパラメータも使うということでございます。それが、一番右の端のそれぞれのフェーズで活用されると。この表の右の端のほうにまとめてございます。こういった使われ方が具体的にされるということで、さまざまな利用の仕方があるということでございます。

ちょっと2ページに戻っていただきまして、場合によっては時間当たりの交通量だとかそういったものも使うわけでございますけれども、あるいは路線ごとの交通量というのを求めるわけでございますが、中段のあたりに書いてございますが、交通量推計におきましては、それを詳細に求めていくというのは困難でございますので、対象となる地域でありますとか路線の特性からそれぞれの変動を想定して求めるというようなことをやっております。

2ページの下でございますが、いずれにせよ、こういった計画につきましては、社会経済状況の変化といったようなものが大きく影響してくるということでございますので、冒頭にも申し上げましたように、全体の見直しを5年ごとにかけているということでございます。ただし、実際に使われます個別の特定路線についての交通量、これから何か新しい計画を立てるよというようなときには、何も全国までわざわざフィードバックすることは必要ないわけございまして、特定地域を対象とするゾーン別の発生・集中交通量や路線別交通量の見直しによって具体的に対応しているというのが現状でございます。そういったことをまずご了解いただければと思います。

こういった目的あるいは現状を踏まえまして、5ページ目に移らせていただきます。1 - 2として、交通需要推計モデルが具備すべき要件とこれまでの取り組みについてご紹介させていただきます。

まず、道路計画における交通需要推計モデルが具備すべき要件でございますが、2つにまとめました。今ご紹介しましたように、20～30年後の交通量が必要になる、また、有料道路のように50年後までの伸びが必要になる、そういったことから、長期的な交通需要に影響を与える社会経済状況の変化を反映して、長期にわたる道路計画を行うといったようなことが必要であると。2番目でございます。そういった推計に当たりましては、

当然、その計画案の策定、評価の説得性を高めるということが必要になるわけですので、論理性、客観性を有しているということが何より求められるわけですので。

それに対応しましてこれまでやってきたことを若干ご紹介させていただきますと、まず1番目の「長期的な社会経済状況の変化を反映した推計ができること」ということに対応しまして、1)でございます。まず、今回の推計は15年からの新しい道路計画における交通需要推計を用いることを目的としてやったものでございますけれども、有料道路の償還計画をにらみまして、長期的な計画の検討に資するために、まず2050年までの長期交通需要推計を行いました。これも当然、今後そういった先を見越した推計をしていくということでございます。そして2番目でございますけれども、従来は全国一律の交通量のトレンドによって推計をしてきたわけですが、今回、そういったトレンドだけでは十分に反映できないところの人口の減少でありますとか高齢化の進行でありますとか、そういった将来の社会経済状況の変化を反映するための指標というものをモデルの中に組み込みました。そういった改良を行っております。

そして、2番目のところでございます。「論理性、客観性を持った推計ができること」に対応いたしまして、今までも5年ごとに全国の走行台キロから路線別の交通量に至るまでの全体の見直しを行ってきた。これはご紹介してきたとおりでございます。やっているとございます。具体的には、道路交通センサス等の最新の交通データを使用したモデルの更新・改良だとか、人口やGDP等の将来経済状況に関する見通しに基づいた推計というものが可能になるということでございます。この交通センサスをベースにしている。今までの見直しは、5年ごとに行われる交通センサスをベースに行っております。考えてみますれば、国勢調査等も5年ごとに見直しをして将来の人口の推計とかもやっているわけですので、まさに交通センサスというのは、言うならば道路交通の国勢調査と言うべきようなものでございます。実際、全国の道路交通を対象といたしまして、例えば自動車ODを調べるためのインタビュー調査でありますれば、全国7,000万台のうちから173万台ぐらい、2.4%程度の抽出 悉皆調査ではなくして抽出調査でございますが、そういった抽出率で検討しておりますし、一般交通量につきましては、県道以上の合計18万9,000キロでございますが、そこから3万5,500カ所程度の測定点 これは平均しますと5.3キロごとに調査している、そういった測定区間ごとに調査していると。そういった詳細なデータに基づいて見直しをその都度かけているということでございます。

6ページのところは、ちょっと話がそれますけれども、国土交通省関連のその他の将来交通需要推計はどうなっているんだろう、その辺との整合は図られているのかというようなご質問がちょっとあったものですから、まとめさせていただきました。上の段にございますように、平成14年の日付が入っている航空、道路、港湾をごらんいただきますと、今現在、統一の計画フレームに基づいて前提条件を実施しております。その統一の計画フレームというのは、下にございますが、人口でありますとか国内経済でありますとか、そういったようなベースになるフレームを統一にしているということでございます。ただ、それぞれ分野で用いる指標と異なっておりますので、それぞれの部局におきまして必要となる予測値はそれぞれで実施しているというのが現状でございます。こういった大きなところを1つ了解いただければ。

7ページのところは、先ほどの話に戻りまして、今の見直しの話でございます。第6次、7次、8次、それぞれの計画策定時に将来交通需要予測というものは見直しをかけておまして、ごらんいただきますと、それぞれこの矢印の方向はみんな、その都度、その都度、全然違うわけでございます。それは、途中で第一次石油危機があつてぐっと実際の需要が落ち込んだり、逆にバブルになってぐっとはじけたりといったような大きな変動があつて、それぞれ5年ごとに見直すごとに、こういった構造の変化を組み込んだ形で見直しをして

いくという作業をやっているというふうにご理解いただければと思います。

8ページでございます。長期推計モデルの限界と有効性の整理。これは、いろんなモデルから来る制約条件というのがございます。それを、これからのモデルを考えるに当たってまず押さえておかなきゃいけないんじゃないかと。これについては幾多の論文が今までにもなされておりまして、それをベースにまとめさせていただきました。

4つほど、まず限界についてまとめてございます。まず、使用可能なデータの限界。当然、説明変数として設定するからには、扱えないようなデータを組み込んでもしようがないというわけで、使用可能なデータ。2番目、説明変数の将来推計の限界。当然これは将来の予測に使うわけですから、長期的な将来推計が不可能であればモデルに組み込む意味がないというわけでございます。また、その将来推計に当たりまして、例えば外生条件の将来推計の誤差というものがモデルに与える影響というのは、これは無視できないものがある。どの程度の誤差が含まれるものであるかということとはちゃんと踏まえて入れ込まなきゃいけないということでございます。それから3番目、現象分析におけるモデルの限界。モデルをつくるに当たりましては、現在あるいは過去のデータからパラメータを推計するというところでございますので、現在あらわれていない将来の構造変化は反映できないということでございます。4番目、複雑なモデルによる長期推計の限界ということで、今、ともすれば、たくさんの説明変数を導入して非常に大きなモデルを組もうという流れがあるわけですが、それは、説明変数が増える分、決定係数が大きくなったりして、精度は高くなるのかもしれない。ただ、その誤差が結局累積していくということで、説明変数による誤差要因が増加していくということで、必ずしも大きなモデルがいいとは限らない。むしろ、説明変数の数を絞った簡素な形がいいんだよと。これは、かなり下に引用論文を掲げさせていただきましたが、各論文においてもご指摘をされている事項でございます。

(2) 計量モデルの観点からみた長期推計における有効性という点でございます。限界だけではなく、どういういいことがあるのかということもここで押さえておいたほうがいいだろうということでございます。まず、論理的かつ客観的に説明可能であるということで、定性的なことを述べるだけのものと違いまして、実際にモデルから定量的な値が出てくるということで、前提と結論との数量的な対応関係がわかるということで、論理的かつ客観的な説明が可能であるということでございます。モデルというのは、1つそういう前提を与えるという、1つの分析の角度と申しますか、視角を与えているというふうに理解すればいいんじゃないか。そのアウトプットを与えるものでございます。同じことですが、2番目、そういう意味で、前提条件と推計結果をワンセットで提示しているということが非常にメリットではなからうかというふうに思うわけでございます。

以上をまとめたのが9ページございまして、具備すべき要件の明確化ということでございます。先ほど言いました目的の2つに照らして、さらにそれに合わせた限界と有効性についてまとめてございます。これは説明がダブリますので、ここの部分は省略させていただきます。

続けてよろしゅうございますか。

#### (4) 民営化委員会の第三者調査結果への対応について

太田委員長 ええ、続けてお願いします。

説明員(川嶋) では、続きまして、資料-7でございます。きょうの議事次第で見ますと、4番目の「民営化委員会の第三者調査結果への対応」という資料でございます。ここでは、民営化委員会での具体的な指摘と、それに基づきまして、今、当面できる試算の結果について、ご紹介をさせていただいております。



まず1ページ目でございます。第三者調査結果の指摘事項の確認でございます。先ほど言いましたように、12月6日に第三者調査結果というものが報告されたわけですが、そこでの指摘事項についてまとめてございます。特に第1章のところでは、「指摘に基づいて再推定を行った事項」と「その他報告書に記述された事項」に分けてまとめてさせていただきます。

まず、1-1-1のところでございますが、指摘に基づいて再推定を行った事項でございます。

まず、(1)最新データの利用、系列相関の修正に基づくパラメータ推定ということでございます。実際、推計時点で利用不能であったけれども、今は使えるといったようなデータの使用でありますとか、あるいは、特に貨物等がそうだったんですが、系列相関を考慮していないモデルについて見直しを行ったということでございます。最新データが利用可能になったモデルにつきましては、ここのa)、b)にございます、旅客推計におきます人口当たりの就業者数モデルでございます。それから、旅客推計の地域間発生原単位モデルでございます。先ほどちょっと飛ばしましたが、資料-5の後のほうにありますフローの12ページ、13ページですね、この辺をごらんいただきながら見ていただくと、どの辺の数字かということがわかりいただけるんじゃないかと思うんですが、就業者数モデルというのは、左上の地域別属性別人口の推計の左上のところにあります就業率を求めるためのものでございます。それによって属性別の達成数を求めるためのデータを求めていくというために使っております。それから、旅客推計の地域間発生原単位モデルについては、左の地域間交通需要というものについて観光目的と業務目的について求めています、その原単位でございます。このあたりを最新データで求めるということでございます。それから、時系列データの推計において誤差項の系列相関を認めただけでも、それを考えていなかったモデルということで、世帯当たりの乗用車保有台数モデル、これは資料-5の12ページで見ますと右上のほうにございます。東京・大阪の乗用車の保有率モデルのところになってこようかと思えます。それから、貨物推計の貨物原単位モデル、これは13ページのモデルで具体的なトン数を求めるための原単位モデル、これらについて求められている。それから、資料7-2の2ページのところに参りまして、平均輸送距離モデルにつきましては、トンキロを求める際の平均輸送距離についてのモデルでございます。これらについてご指摘をいただきました。

その他報告書に記載された指摘事項につきましては、1-1-2のところにもまとめさせていただいております。(1)から(7)というふうにまとめさせていただきましたが、(1)の定数項補正の妥当性、現在のモデルは1999年を基準年としまして、この時点におきますデータと予測値が一致するように補正をしているわけですが、それがいいのかどうかという議論でございます。1-1-1に挙げさせていただいたことと、(1)の定数項補正につきましては、現在の交通需要推計検討結果としてまとめられたものでございまして、現在のモデルに対しますご指摘というふうに理解してございます。それから、(2)から(6)につきましては、提言というところ、あるいは各先生方の個別コメントというところで挙げられたものでございまして、今後のモデルの構築に向けてご示唆いただいた点というふうに理解してございます。(2)につきましては、先ほど来も話題になりました政策シナリオへの対応。(3)は、いろんな地域別の社会経済指標等の基礎的マクロ指標の整備に関する問題、これを充実すべきだと。(4)につきましては、発生原単位モデルと機関分担モデルの同時推定。相互に影響を及ぼし合うようなものについては、同時に推定していくべきではないかといったようなご指摘であったかと思えます。(5)PT調査やセンサス等の基礎調査の充実とデータベース化を進めるべきである。(6)につきましては、現在のモデルでもご指摘されましたけれども、系列相関についてはマニュアル化して常にやっていくという体制が必要じゃないかということでございます。それから、(7)につつま

しては、参考2のところの免許保有率の影響についてご考察いただいた中の最後に出てきたんですが、免許保有率の上限につきましては、今現在、25～29歳を免許保有率の上限というふうに設定したモデルを組みました。それに対して成長率曲線を当てはめるといようなことでやっているんですけども、女性については既に現在の時点で89%までいっていると。モデルにすると90%程度にRate<sub>MAX</sub>がなくなっていくんじゃないかという指摘でございます。そういったことについてもちょっと検討を後ほど加えてございます。

3ページ以降が具体的な対応をどうしたかということでございますけれども、これ、詳細な説明は割愛させていただきます。ここでの資料の書き方としましては、例として3ページのa)のところをごらんいただきますと、例えば将来推計の性別、年齢階層別の就業者数モデルでありますれば、モデルの概要というところで現在のモデルの概要を書いてございます。これは1988年から95年までのデータを用いて就業者数の率を求めていますよと。第三者調査での指摘というものをその次にまとめさせていただいております、最新データが使えますよという指摘であったかと思えます。その結果、計算して、うまくパラメータ推定が符号が合わない等できなかったために、結局、2000年に固定して試算をし直しましたというように対応がまとめてございます。それぞれ、先ほどご紹介しましたように、最新データを使うべきもの、あるいは系列相関を見直すべきものについては、チェックをかけてやり直してみましたということでございます。

なお、系列相関につきましては、5ページ目のところをちょっとごらんいただければと思いますが、品目によりましては、現モデルとあまり大差ないので許容するよというものもあれば、廃棄物輸送トン数モデルのように系列相関修正モデルの利用を推奨しますよというものがありました。また、5ページの下のところでございますが、平均輸送距離モデルのように、やり直してはみたんですけども、うまく有意な結果が出なかったということで、現況値固定を推奨するという結果になったというものもございます。何にしましても、系列相関については試算まではやらずに、こういったモデルの再推定までが行われたということでございます。

6ページ目のところは、その他報告書に記載された指摘事項ということでございますので、これは先ほど簡単にご説明いたしましたので、ここはカットさせていただきます。

8ページ目から具体的な試算でございます。具体的にやった試算のメニューについて先にさらっとご説明させていただきます。

試算の内容でございますが、-1、-2、-3というふうに8ページ目のところで書いてございます。これらについては旅客交通需要推計モデルについて見直した事項でございます、それぞれ最新データや系列相関の修正を行ったということでございます。

また、貨物交通需要推計モデルにつきましては、先ほど5ページのところでごらんいただきましたように、新しいモデルを推奨されたものについては修正すると。具体的には廃棄物がそれに当たります。また、報告書には推定結果に関する記述はなかったんですけども、ダービンワトソン比等の改良が見られます雑工業品についても系列相関修正モデルに変更しております。平均輸送距離につきましては、現況値固定を推奨ということでございましたので、記述がなかった鉱産品も含めまして現況値に固定するという作業をしております。

それから、9ページが免許保有率モデルの修正でございます、先ほどの30～34歳がピークになるかもしれないという指摘も受けまして、女性につきましては30～34歳について新たに成長率モデルを推定して推計してございます。16歳～24歳、25～29歳、35～69歳というのは考え方は同じで、ただし、35～69歳につきましては、30～34歳の保有率を年次の推移に従ってスライドさせて推計するというもので、横に持っていくという作業をしています。16～24歳については、25～29歳の変化率で、まだこの時期は保有が進むという前提で進めているということで、下に従前・

従後のイメージの比較を載せてございます。これでどれくらい影響が出てくるかということを見ていくわけでございます。

ちなみに、これでいきますと、10ページにございますように、Rate<sub>MAX</sub>をパラメータとして推定するわけでございますが、下の表にございますように、おおむね0.93、93%が頭打ちの数字というふうになりました。

参考に、11ページは、25～29歳の88%頭打ちの推計の結果が出てございます。

12ページは、定数項補正を行わない試算についてでございます。実際に1999年に現況値を合わせるということをしないでやるとどうなるかということをやってみました。実際にやりましたのが、旅客モデルの地域間観光原単位モデルと、貨物モデルについてはすべてのモデルでございます。これらについて実施してございます。

13ページからが結果でございますが、先に15ページをお開きいただきたいと思えます。結論を15ページのA3の表にまとめさせていただきました。この見方でございますが、一番上の固まり、これがベースになる推計でございます。高位、中位、低位とございますけれども、各機関のそれぞれのGDPでありますとか労働力のところで、それぞれ高位、中位、低位をとるということで、その3通りの推計をもともとやっております。この中位のケースというものを1と置きまして、それに対してどういう変動があったかということ以下で試算でチェックを行っております。

真ん中の固まりでございますが、試算1となっております。これは、第三者調査を実施していただいたときに、先ほど申しました旅客交通需要推計については実際の試算結果まで出しております。その結果を試算1として取りまとめたものでございます。保有台数の系列相関の集計でありますとか、あるいは就業者数の現況値の固定でありますとか、地域間観光原単位モデルに最新データを追加した。その結果を、ハッチのかかっておりますところが合計欄でございます。ここで比較をしていただければというふうに思えます。便宜上、例えば2050年という一番端の値を見ますと、全車合計で見ますと、中位推計に對しまして0.985という数字が入ってございます。ベースとなります中位推計に對しまして約1.5%、走行台キロが減少したということがこれでわかります。

それから、下の試算2というところでございます。これは、第三者調査後に行った試算結果というものをまとめてございます。具体的には試算2 - 、これは試算1の結果、旅客の見直しに加えまして、貨物の系列相関を具体的な数字を入れて計算し直したというものでございます。同じく2050年の全車で見ますと、これは0.988という数字、約1.2%の減というふうになっております。それから、試算2 - 、これは今までの試算とは別に、女性の免許保有率モデルを変更した。30～34歳にピークが来るというふうに見直した結果でございます。これでござらんいただきますと、2050年の中位との比較でいきますと、1.1%の今度は増ということになっております。

この試算2 - と試算2 - を足したものがその次の段でございまして、合計しますと0.998、0.2%程度の減というふうになります。

さらに、それに、先ほどのご指摘の中に定数項補正を行わないとどうかということもございまして。これで見ますと、試算2 - ( + + )でございますが、2050年で0.992になります。0.8%の減ということになります。いずれにしても1%程度の増減の中に含まれてくるという結果になりました。これをどう見るかということになります。

参考のために、東京・大阪の乗用車保有率モデルの説明変数というものについて若干の見直しを加えました。これが、1枚めくっていただきまして14ページでございます。この保有台数の推計に当たりまして、今、人口当たりの免許保有者数を説明変数にしているんですけれども、そこに世帯当たりの地域内総生産を説明変数とするモデル式を考えてみました。要するに、大都市では所得が上げれば保有が進むのではないかと、駐車場なんかも

確保できるんじゃないか、そういったような発想であろうと思うんですが、そういったものを組み込んでやってみましたところ、若干、説明性が上がる。R<sup>2</sup>（決定係数）も若干の改善、ダービンワトソンも若干改善が見られたということで、これを当てはめてやってみると、これ、参考試算のところ、15ページ一番下でございます。0.1%の増というような結果になりました。事ほどさように、この0.何%、1%程度の増減というのは、少しの見直しでかなり敏感にきいてくるエリアだということを一とつご理解いただければというふうに思います。

この各ケースをグラフにあらわしたのが16ページでございます。2010年、2020年のところでは若干下目に出るのかなというところでございますが、2050年のところでは中位のところで周辺にまとまっていると。高位推計や低位推計のふれの中にはおさまっているということでございます。

17ページ目からは、今申し上げたような数字に対する考察が載っております。17ページは今申し上げたようなものでございますので、説明は割愛させていただきます。

18、19ページのところは、それをブロック別の将来交通需要への影響ということで若干細かく見たものでございます。参考にござらんいただければというふうに思います。それぞれ2050年で見ますと0.7%減～0.1%増ということで、全国平均で0.2%の減というふうになってございまして、19ページ、試算2 - ( + + ) 定数項補正まで加えて見たものでは、2050年で言いますと1.2%減～0.4%減ということで、全国平均が0.8%の減というふうになったところでございます。

以上、試算の結果までご紹介させていただきました。

太田委員長 非常に詳しい試算等のものが出ておりますが、非常に大きな議論と個別のモデルの議論と両方一緒に説明していただいたことになったんですが、どうでしょうか。今ありました議事の(2)から(4)一括なんですが、先ほどの細かい試算の例も参考にしながら、まず、長期交通需要予測の考え方の整理について議論させていただいて、それから少し具体的な民営化委員会に関連する指摘に対する対応について議論したいと思いますが、最初に資料-5を中心にしてご質問とかご意見ということでお願いします。

森杉委員 いいですか。

太田委員長 はい、どうぞ。

森杉委員 僕は思うんですが、今回の民営化委員会とマスコミの11月のころですかね、需要予測に対する問題の提起は、僕自身もこういう需要予測の委員会というのは今まで何回か入ったことがあるんですけど、モデルの結果については大体こんなものかなとか、ちょっとよくわからないから、しょうがないからこの辺で妥協しますかというような格好で、専門家委員会として一定程度の作業の労力を防ぐということも含めて妥協してつくってきたものだと思うんですね。だから、ある程度ミスもあるわけですね。そのミスをとことんきちんと追及をされたわけですね。それは今までなかったことだと思うんですね。行政の中で、その推計のモデルについて、これだけ細かい問題の点に焦点が当たったような議論が行われたということだと思うんですね。それが1つ、私としてはある種のショックを感じたんです。しかも、結果は1%とか0.1%のオーダーで合う、合わないという形に対して、大した違いじゃないじゃないかって道路局が説明しているのに対して、ホームページを見ると、委員会のほうは、あるいはマスコミは、誤差が小さけりゃいいって問題ではないと。考え方がおかしいとかというような形の追及の仕方がなされたわけですね。だから、今回のこの需要予測の見直しとかこういうことも何が必要かということ、そういうことを追及したいと思う人がいたら追及できるようにいつも公開しておく、ということじゃないかと思うんです。それで、その結果として、その中でこういうものを採用しましたよというようなことをやらねばならんということが、今回の反省事項かなというふうに僕は思っているんですけどね。

だから、ここでやることは、この細かいやつをもう一回見ろといったら大変ですから、すごい時間がかかるかなんていう感じがしますが、やれって言うならまたやりますけど、3日間とか4日間缶詰ですね。そういう作業になると思うんですよ、これをやるには。

太田委員長　しかも、それは無数の組み合わせができちゃいますからね、ほんとうに……。

森杉委員　それが、最後の表みたいなこういうグラフを出しておきまして、こういうことで委員会としてはこういうことを採用しましたよと。道路局もそういう格好で認定しましたと。これでどうぞと、こういうふうに提案しておくというようなことを需要予測では行うということが1つの今後の方向かなというふうに思うんですけどね。

太田委員長　いかがですか。需要予測の目的との関係で、私最初にぱっと言っちゃったんですが、需要予測としてある数値を出すという作業の話と、それを計画なり政策で判断するのは、私は別のものだと思うんですね。それをどういうふうに評価し、吟味して、自分たちの視点からどう読み取って使うかということになりますから、そこは価値判断が入ると思うんですね。ですから私どものほうとしては、この数値はどういう経緯でどういう仮定で出てきたと。その数値は予測ですから、これは不確実性のことからいいますと必ずある分布を持っているわけですね。そうすると、平均値なら平均値を言っているんですけどということと、できれば分布の形についてある程度何らかのことが言えないかと。ただ、それをどういう形で使うかということについて、ある程度サゼスションをもちろんしたほうがいいと思いますね。これはこういう形で入れられたから、こういうところに非常に振れるよという話と、さっきの一番の結論といいますが、いろんな作業の結果を見ますと、やっぱりある種の感度分析したものをきちんと、そういう需要予測がもう不可欠な一部であるということでセットで、分布形と、こういうものをずらした場合、ここが一番ききますとか、そういうことはやはり情報として出す必要があるのかなと。情報の出し方といいますが、どこまで需要予測の範囲とするのか、ある数値一つを決めることが需要予測なのかという議論ですけどね。どうもその辺を整理しておかないといけないということと、ですから、それを使う側は当然、自己の責任において政策の中でやっぱりリスク分析しなきゃいけない部分が使うものと、同じリスクでも最小のほうリスクになるケースと最大がリスクになるケースは全然違うわけですよ。ですから、こちらとしては、その幅と性質を言って、その後の使い方はもちろん判断して、それは責任持って判断してくださいよということしか客観的には言えないのかなと思います。マクロ経済分析も同じようなことだと思います。いろんな機関が出されてきて、あと使うのはどうぞということだろうと思いますよね。だから、その辺をここの委員会としてどのレベルまで議論するかということがあるのかなと思ったんですが、少なくとも、先ほどのいろんな細かい組み合わせで、そこを問題にする方がいらっしゃる限りはやはり答える必要があると思いますね。

森杉委員　問題はそこなんです、今回の肝心なことは、細かいですけど、そこで突破されたら、全部モデルはだめですねとか、言っていることは信用できませんねという、こういうマスコミの対応だったわけですね、今回のあり方は、やっぱりそこは1つの重要な政策説明責任の……。

太田委員長　うん、説明責任ですよ、それは。

森杉委員　ポイントだと思うんですよ。だから、どうぞと、こういうふうにいつも公開しておく。私たちの数字はこういう数字ですよと。こういうことで説明責任は果たせるんじゃないかと思うんですけどね。

太田委員長　ええ、そうですね。

森杉委員　というふうに、僕はこの結果についてそう思っているんです。

太田委員長　今、ちょっと全体的なこと、スタンス……。どうぞ。

桐越道路環境調査室長　森杉委員ご指摘の点はそのとおりでございまして、この委員

会でも5番目のところでですね、今後の交通需要……。

太田委員長 資料幾つですか。

桐越道路環境調査室長 資料 - 3 ですね。戻りまして、フローチャートのところで、5番目で今後の交通需要推計の公開に関する検討というようなことを委員会としてご検討いただけたらどうかというふうに思っております。それはオープンにして、追証可能にしておくということ。他人が見て、これはこういうところがおかしいんじゃないか、もっといい方法があるんじゃないかというようなことが言えるようにしておくということ。それが説明責任の1つの果たし方だと。太田先生ご指摘のように、じゃあ、そのときにモデルとパラメータと前提条件だけではなくて、あわせて、若干の感度分析だとか、相手が研究しやすいといいますが、そういうところまで出すというようなことは 中身の話でございますけれども、今ご指摘のところはぜひご検討していただきたいなと思っております。

太田委員長 私が申し上げましたのは、相手にということもありますが、同時に、政策決定する上でも、単なる数値がモデルをこう入れたらこうなりましたというんじゃ、政策も決定しがたいと思うんですね。ですから、その政策の重要な部分であるアウトプットに影響を与える要因はこういうものであるということ、その範囲はどの程度であるか、プラスマイナス5%インプットがずれたときにこの辺はどの程度ということを示すということで、政策決定は当然明確にしやすいだろうし、批判する側も当然またそれをベースにということもございますけど、両方の意味だろうと思うんですけどね。

石田委員 先ほど先生が分布とおっしゃったのはそういう意味ですか。

太田委員長 ええ、そうですね。

石田委員 いや、またどういう分布になるかとか……。

太田委員長 そんな細かいこと出せるとは思いませんから。

石田委員 相当程度複雑なモデルシステムですので。

太田委員長 だから、単なる1点ではない何かをやっぱり示す必要があるだろう。それが限界だということはやっぱり理解していただかないといけないと思いますね。

森杉委員 今のお話を伺っても、やっぱり焦点は総台キロに焦点が当たるんですよ、これ。分担率モデルじゃないんですよ、やっぱり焦点を当てるのはね。ブロック別のやつは僕はやっぱり必要な感じがしますけど、結構これは大きな問題ですからね。

太田委員長 そうですね。

森杉委員 日本って広いですから、一定程度のブロック別に今いるように思いますけど、

太田委員長 現在の政策も、私の理解ではもうブロック別に出していると思いますから、その政策レベルに応じた形という地域はやはりブロックだろうと思いますね。全国だけではちょっとおさまらないと思います。

森杉委員 それとあと、じゃあ、港湾どうなの、航空どうなの、鉄道どうなのと、この議論は必ず出るんですよ。これは道路局どうするんですかって聞いても、聞ける話かどうかわかりませんが、これも。しかしですね……。

太田委員長 だから、この委員会での前提を決めればいいんじゃないですか。もうしようがないですから。

森杉委員 リコメンデーションしたいんですがね。みんなで一緒にやってくれと、そういうふうに僕はリコメンデーションしたいと思いますけど、

石田委員 それはぜひすべきですよ。

森杉委員 ええ。

石田委員 審議会が一本化されたんですから。

前川道路経済調査室長 いや、一本化しているわけではないんです。

石田委員 名前は。

前川道路経済調査室長 社会資本整備審議会と交通政策審議会という二本立てではございません。

森杉委員 それでね、今回の道路局の事件は、他の機関においてもやっぱり大きな関心を持って見ているわけですよ。同様に、こういう公開性とか需要予測モデルの条件の明確化とかいうことは絶対問われているわけですけど、即一緒に対応しようとしているわけですね。ぜひ主張すべきじゃないかと僕は思うんですけどね。

石田委員 でも、そういう意味では初めて真摯な第三者機関によるチェックを受けた数字なわけですよ。

森杉委員 そうそう、そうそう。

石田委員 そういう意味での今の需要予測のクレジビリティみたいなのは、かつてないほど高いものだと思うので、それをどう生かしていくかというのはものすごく大事な視点だと思いますね。

太田委員長 そうですね。

森杉委員 それは第三者の委員の先生もそんな信用できるわけじゃないから、必ずしもこれで見るだけとは思いませんけれども。

太田委員長 制約がありますからね、それはしようがないですよ。

石田委員 社会的には。

太田委員長 だから、外からのチェックを受けたという意味ですね。

森杉委員 そういことです。

太田委員長 しかも事前にですよ、要するに事後的じゃなくて。

森杉委員 そうそう。すべてのデータを公開してチェックを受けたというのは初めてのケースですよ。それはいいですね、今までは。それはやっぱりそうだと思うんです。今後、そういうふうなことになっていくというのが大前提だろうということでしょうね、多分。僕らのこの委員会はそういうことを前提にせざるを得ないんじゃないかというふうに思うんですよ。

太田委員長 ええ、賛成ですね。

森杉委員 しかし、こんなの、世界ではないんじゃないですかね。こんなモデルを公開して、政策立案のためのチェックを受けるというのは。

太田委員長 イギリスのマニュアルとかね。イギリスはベースがあって、それに対して自分たちの地域で特別な予測をしたけりゃやってもいいと。そのかわり、どこをどう変えたとか自己申告でやれという形で、一応そういうあれは出しているんですね。

石田委員 アメリカも、都市圏の交通計画ではデータもモデルも全部ホームページ上で公開している例が.....。

森杉委員 ああ、そうですか。やっぱりそういう時代ですか、最近は。

石田委員 はい。

森杉委員 あ、知らなかったな。両方ともそうですか。大体、普通はやらないですよ。

太田委員長 まあ、大変だということもありますけどね。

森杉委員 わかりました。じゃあ、やっぱりそういう時代だということですか。

太田委員長 ええ。

森杉委員 はい。私は今、当面そういうふうに思っています。この点については以上です。

太田委員長 そういう意味では、今の統一的な計画フレームについて、やはりこの委員会としてもある程度最終的な公開とあわせてですかね。公開は公開の話がありますけれども、やはり国交省全体としての統一計画フレームをどう考えているのか。その具体的な

数値のとり方は、私の意見では、各部局で、こういう視点だとやはり上限値をとらなきゃいかんとか、そういうのは政策のコンテキストで違ってくると思いますが、考え方は同じだと思いますね、統一枠。

石田委員 すみません、資料 - 3 に戻って恐縮ですけど、5 ページに、「将来交通需要推計値の示し方（高位・中位・低位等の幅推計）」って書いてあって、その辺、太田先生の感度分析の結果がこの辺に反映されると思って、これ、非常に大事だと思います。そこで、申し上げたいことは、じゃあ、高位と中位と低位が、これは高位です、これは中位です、これは低位ですというのは、結果だけで見ているのかなと。

太田委員長 そうですね。

石田委員 そのときの論理をどう構築するかというのは、多分、我々のこの委員会で考えんといかんのかなというふうに思いました。それが1つと、ものすごく具体的にこういうふうには書いてあるんですけども、資料 - 7 の前提条件、試算結果はあんまり幅がないよというんですけども、これ、GDPとか人口なんかやるとわっと変わりますよね。その辺は今回はされないんですか。第三者委員会あるいは民営化委員会に前向きに積極的に対応するという意味から、この部分については先取りの次の五計からやっちゃおうじゃないかというふうな軌道変更かもわかりませんが。

森杉委員 これが過大評価の1つの原因だって、よく指摘されるんですよ。なぜかって、この経済計画さ、楽観的にわざとやっているんですよ、簡単に言えば。なぜ楽観的かということ、みんな景気が悪くなる見通しじゃ困るもんね。ますます景気が悪くなるからね。先生、そうですね。困るんだよね、この数字ね。ほんと言うと。

浅子委員 高位、中位、低位というのはどういう基準なんですか。説明あったのかもしれませんが、ちょっとミスしてしまったので。

太田委員長 今回の限定された範囲では、何か先ほどちょっとありましたね。労働力率とか何か、幾つかありましたけど。

浅子委員 例えば信頼区間の10%とか5%とか、そういう話ではないわけですね。

石田委員 そういう話ではないと思います。

浅子委員 ないんですね。

石田委員 人口がどうなるかとか、GDPが……。

森杉委員 そうか、GDPか。GDPと人口か。

説明員（川嶋） 15 ページの表の一番上の高位・中位・低位ケースというところにGDP、人口というのがございます。要は、人口の推計だとか労働力の推計を高位にとるか、中位にとるか、低位にとるか。もともとの推計がありますね。それに対応して。

浅子委員 だから、それに対する感度がもともと小さければ、あんまり幅は広がらないわけですね。

説明員（川嶋） はい。

浅子委員 ということでしょかね。

太田委員長 それが入ってしまうようなベースでいいのかどうかという議論と、その幅がほんとうにいいのかと、それぞれありますよね。だけど、少なくともそういう幅といいますか、基本的な要因が何かはやっぱり示す必要があって、それはかなり必要な話かどうかというのは、当然、今の話で示す必要があるんでしょうね。だけど、それは無数の組み合わせということになってきますからね。その中で妥当な範囲は、少なくともこれだけはすべきだということのある程度の方向性があればいいかと思うんですね。

石田委員 ですから、太田先生がおっしゃったように、その辺については結構きくからちゃんと……。

太田委員長 違う組み合わせでね。

石田委員 やりましょうとか、これはもう何をやっても同じだからというふうなやつ



を1回どこかでやっておいて、その結果、我々ここでは高位の場面はこれとこれとこの組み合わせでやりましたけど、いかがでしょうか。低位はこうですよ。

太田委員長　　ということでしょうね。

石田委員　　ということについての世の中からのアクセプタンスを得るような、それは公開とパブリックコメントを受けないといかんのじゃないかなと思います。

森杉委員　　そうですね、国土交通省自身がどうすべきかということと別途かもしれませんが、難しい問題でしょうけど、GDPの値をどう決めるかというのは。我々の委員会として委託を受けたとするじゃないですか、需要予測についての指導とかいろんなことをやれって言われたときにね。そうすると、GDPの値をどうしますかって、これ、政府で決まっていますと言われてもね、これが一番信用ならないなど、こういう格好になってくるわけよね、議論としてはね。そうすると、どうするかということですよ、委員会としては。委員会としては、例えば別モデルをちょっとやってみるかとか、そんなの大変なことですよ、そんなことをやるというのは。地球温暖化問題なんかでよくやるような専門家のアンケートをとっちゃって、それでどんなものを使っているか聞いてみて、それが政府の予想とどのくらい違っているかとか、そういうデータをもって1つの代替案みたいなことを提示しておいて、その結果、どう変わるかを見ていくということ、こういう作業が要るんですかね。追及をされないためにはですね。

太田委員長　　いや、追及されないというか、要するに、よりいい意思決定をするためということですから、あくまでも。

森杉委員　　すぐそういうことを考えちゃうんですね。責任追及されそうな感じがしますから、どうもすぐそういうふう考えるんですけど、そういうことですかね。

太田委員長　　この中の1つの予測の体系の中での範囲の話と、それから、森杉先生がおっしゃったのは、その予測結果がほんとうに妥当かということは、全然別体系での予測といえますかね、判断とチェックしていくという種類の、そういうある種の検証でしょうかね。

森杉委員　　これは必ずありますよね。どんな予測でも必ずあるわけですから。

太田委員長　　ええ、そうですよね。

森杉委員　　それで、最後はどうせ、何だかんだ言っても勘ピュータでしょう、やっぱり。基本的にはある種の今までの経験とか観察に基づくこの辺だろうなということがどうしてもありますよね。

太田委員長　　ですからその点は、今回はこの1つの体系の中でどうするかというのがあって、ただ、それをチェックする中で、違うそういう種類のこともあるんじゃないかというのは、こちらで議論してもいいと思いますけどね。

森杉委員　　その中でインプットとしてはやっぱりGDPですよ。GDPと人口ですよ。

太田委員長　　ええ、やっぱりベースはそうでしょうね。

森杉委員　　それと、保有台数もある程度影響を与えますけど、保有台数モデルってたしかあんまりよくないんだよな、シンプル過ぎて。ちょっとこれ、修正が必要じゃないかと僕は思っていますけど。たしかそういうふうに思ったのを覚えていますけどね。

説明員(川嶋)　　さっきの参考で計算させていただいたやつの所得みたいなものも関係してくるんじゃないかということで試算したという形です。

森杉委員　　あ、そうですか。なるほど。

説明員(川嶋)　　あんまり地方に行くときいてこないみたいなんですよね。

森杉委員　　ああ、そうですか。

太田委員長　　もうみんな取っちゃうということくらいでもいい話なのかどうかという話ですね。私なんか50代で免許はということであれば、ほんとにもう、もうほとんどみ

んな免許を持ってる人は持っていますと。そうすると、免許もみんな、障害者の方とかそういう方を除いた方は持つという前提でもう議論をしちゃっていいというくらい。あと、本当のシェア率の議論をしたとしても、じゃあ最終結果にどう影響するかという感度だけは出してあげばいいのかなという感じがしていますけどね。ただ、それはやっぱり一度計算しないとしょうがないですから。

森杉委員　　そういうことを委員会で細かく議論せにやならんということなんですよ、私の意見は。今回の場合の事件はそういうことだと思うんですよ。

太田委員長　なるほどね。需要予測に責任あるあれはですね。

森杉委員　　需要予測に責任を持つときには、その細かい議論をやらねばならんということですよ。その辺を任したと言ったらいかんということですね、委員会としては。そういう需要予測の委員会が要ということだと思うんですよ。委員会というか、責任者がね。と僕は思うんですけども。

桐越道路環境調査室長　先ほどのGDPをはじめ、高位、中位、低位というのはいろんな組み合わせがあると。多分、いろんな変数があるいろんな組み合わせがあるんでしょうけど、そこで大事なものは、5年ごとに大幅に見直していると。これは、以後40年見直さないというのであれば、すごいたくさんケースを考えて右から左までこうですよということなんですけど。いや、5年ごとに見直すということ、それも、大幅に見直すというか、ゼロから見直しをするわけですね、そういう前提で、じゃあ、最初の段階で、高位、中位、低位というのはどのくらい用意しておけばいいかという議論です。それから、これは5年ごとに全国の総走行台キロまで見直すわけですが、それとは別に、例えば交通量を予測して20年後の道路をつくらうと思っているときに、5カ年の間でもどうも交通量の伸びはこうなっていないなということであれば、その計画についてブロックの中で、やはり見直しをやるわけですね。最初の全国オールジャパン一発で決めた初期値で末端の路線の交通量まで全く変えないということではなくて、見ていったらどうも大型車の伸びが大きくないなとなったら、ああいう予測をしていたけれども、それは変えなければならぬと。しかし、それはオールジャパンまで戻る必要はないというようなこともあります。そういう計画の見直しという予測の枠組みの中で初期値としての高位、中位、低位というのはどの辺を設定しておけばいいか、どこまで細かくやっておけばいいかというような議論は、あわせて整理する必要があるかと思えます。

太田委員長　今の点は非常に重要なポイントだと思いますね。だから、ぜひそれをね、こういう対象についてはそのプロセスに乗るけれども、だけど、あるデシジョンは、実は現在50年後を予測して意思決定して、5年後に見直すことができない計画があるわけですよ。それはやっぱり区別しなきゃいけないと、そうなる、やはりそこでは相当政策シナリオを分析しておかなきゃいけないと思うんですね。だから、いろんな対象によってその辺の見直しの仕方も意味があるかどうか全然違うと思いますね。だから、5年の見直して済む計画と、それでは済まない計画、やっぱり最初のときにある大きな方向に動くかどうかというときの、あと微修正がどこまできくかという議論ですよ。だから、計画の中身まであった形でふさわしい予測は何か、あるいは、そのときの予測値の理解はどうかという、その辺はやっぱりもう少し細かく見ておく必要があると思いますね。

桐越道路環境調査室長　これは資料-6の4ページですが、表で整理されていますけれども、主な目的としてはこういう目的に需要予測を使うと。そのときに使われる指標というようなのは、この真ん中に書いているようなものですよということですね。実際に、先ほど川嶋部長からも説明がありましたけれども、細部のもの、例えば交差点の形状だとか換気量を定めるような場合には、ここで決めたからずっとそれだということではなくて、適宜、様子が変わってくれば見直しを行うと。一度決めて40年見直さないなんていうような議論は、本来あり得ない話であって、必ず見直していると。この表の部分で

も同じことだということだろうと思うんです。

太田委員長　だから、基本的な幹線ネットワークの決定、40年はいかなくても20年で少なくとも事業として決定して、この5年間やっちゃうということなんでしょう。それが途中でほんとうに見直しがきくような作業なのかどうかというところ、そういうレベルで私は申し上げたつもりですから。それぞれやっぱりネットワークレベルなり、投資、政策の中身について、いろんなレベルがあると思うんですね。だから、そういうのを見ておかないと、すべてみんな20年、30年とか50年というだけではないという話です。少なくとも個別事業の意思決定のために必要な予測情報と、それから、ネットワークレベルなり全体に必要なものと、ちょっと性質が違おうと思うんですね。ですから、例えば環境アセスメントも、当初は別に、20年、30年というのはもっと非常にマクロな環境予測といえますか、代替案をむしろ比較するような予測ですし、それが事業計画になっていきますと、これから事業にかかるということですから、5年後に開通する、10年後に開通するという意味での環境アセスメントですから、同じ環境アセスメントでも内容が違おうと。そのことを申し上げたかったので、もう少しこの中身をそういう意味で区別していただければと思いますね。

浅子委員　結論は多分同じになると思うんですけども、需要予測モデルを仮に何の制約もなく推計する場合と、暗黙の制約があって、その制約のもとで推計する　その暗黙の制約というのは、今おっしゃった多分長期の償却の問題とか、何十年後の需要動向で、今現在サプライを決めるような要素があるということですね。それが多分ある種の制約になって需要のほうにもきいていくような、そういう推計になっているんじゃないかというふうに想像するんですけどもね。そここのところに多分、一般の方々からは多少疑問が入ってくる要素があるんじゃないかなという気はするんですよ。

森杉委員　入るんですよ、おっしゃるとおり。

浅子委員　ですから、その辺に、結局、仮に同じ需要だとしても、背後でいろんな組み合わせが起こって同じ需要量になるような可能性があるわけですね。1つの目的に対していろんな手段があるというようなところでいけばですね。その辺の政策メニュー、ある需要を保つような、そういうメニューを提示するようなのが1つ重要なんじゃないかなというふうに思いますね。最終的にそのうちのどの政策をとるかはまた、長期の目的とあわせた形で判断してもらおうということになるんでしょうけど、モデルとしてはそういうような提供の仕方が必要なんじゃないかと思います。

それからもう1つ、別の点なんですけれども、過去に見直した具体例があるわけでしょうから、その見直した要因の分析といえますか、何で見直したかというのが、ケースが何個かあるわけでしょうから、特に地域ごとにあればサンプルが増えますから、その見直しという意味のその分析である種の感度分析ができて、これからの予測に使えていくんじゃないかというふうな気がしますね。過去のそういうデータを有効に使うということで将来予測の精度を高めるということが必要なんじゃないかと思います。

石田委員　ちょっとよろしいでしょうか。2つ申し上げたいことがあって、ちょっと今の話題とは離れるんですけども、複数手段にまたがるデータと予測の整合性の問題とデータの公開ということに関してです。旅客純流動調査が行われてもう10年以上たっていますよね。3回目が済んだのかな。旅客に関しては随分データの共有化が進んできつつあると思うんですよ。まだ不十分かもわかりません。でも、あれだけじゃなくて、土木学会で調査したところによると、ものすごくたくさん交通調査があって、統合せいとは言いませんけれども、少なくともカテゴリーとかゾーニングが階層的にはどこかで一致するというふうにすると、随分全体がよくなるんじゃないのかなと思います。実際そうやっていないんですね。両方使うとすると、ちょっとここはだめでどうしようもないことが結構あります。

森杉委員 どうしようもないと。数字が違うとか。

石田委員 その辺が1つ、形態としては非常に大事なかなというふうに思いました。

それと、資料 - 6の1ページ目に、需要予測の具体的指標のことに關して言うと5番、これで尽きるかなとも思うんですけども、これから分権の話とか、国と地方との役割分担の話とか民との話とかになってくると、例えば高速道路をつくったときのアクセス道路をだれがどう受けとめるかとか、TDMとの関係でどうしてもだめだから、公共工事に頑張っよとか、バス頑張っよというふうな、そういう話が出てくると思うんですね。そういうふうな連携とか、あるいはもうちょっと欲張って言うと、地域活性化へこんな効果がありますよということをよく道路局等の資料で見せていただくんですけども、そういうふうなものが具体的に実際にどう計測できるんだろうかというふうなところですね。これは評価に入っちゃうのかもわかりませんが、どうもその辺を切り出してもいいのかなというふうに思いました。感想です。

太田委員長 ありがとうございます。

石田委員 すみません、ちょっと失礼します。(所用により、石田委員退席)

太田委員長 ご意見ということで伺わせていただきましたが、データとの関係は、先ほどの統一した計画フレームをつくるというときに、そのための条件といいますが、基礎的なデータ等で使う、いろんな話があると思いますから、ぜひそんなことも含めていただきたいことと、最後のお話、連携とか地域、ほかの、要するに交通量をベースにいろいろ環境については特別書いてありますよね。そのほかのことについて、じゃあどうするのかという議論になると思いますよね。それから、政策上やはり必要な、出てきた交通量推計値を使って何を推定したいかと。その基本的な項目が何かあるかと思いますが、それとのつなぎについて、ここではどこまで議論するかですね。当然、あと、政策決定に使う上では、むしろアウトカムとしてのそちらにどう影響するかについて、そういうことをやるんだったらやっぱりこういう推計のものを使ってくださいと。我々は幅で何か言えますけれども、特に環境政策から見たらむしろこの点を考えてくださいとかということがコメントできるような、そういう使い方と目的とあわせた評価値の性質であるとか、あるいは幅のとり方とか、そういうことになるかと思えますね。ですから、その辺の環境以外の評価の、交通量とコストだけ以外のものですね、それをどういうふうにこの委員会として扱うか。少なくともそういう課題があるということだけはテークノートしておいていただければいいと思いますね。

ちょっと時間もあれですけど、全体としてどうぞ。

森杉委員 浅子先生がおっしゃった過去の五箇年計画の見直しというのは、事務局はこれ、しょっちゅうやっていますよね。私も知っていますから。そいつをやっぱりここで1回お話を伺ったらどうかな。それも1つの手じゃないかと思うんですけど。ほかにやらねばならないことはいっぱいありますから、そこに焦点を当てていいかどうかわかりませんが、やっぱり大きな現状に対するできのよさかできの悪さかわかりませんが、そういうことを示している重要な証拠物件だと思いますので、ひとつ整理してご報告いただくのもどうかなと思うんですが、いかがですかね。

説明員(川嶋) 資料 - 6の7ページのところに、先ほどのご説明でも……。

太田委員長 何ページ？

説明員(川嶋) 資料 - 6の7ページです。

太田委員長 ああ、これか。

説明員(川嶋) ええ。ぱっと見て、これ、とにかく大きくずれているのは、大きな社会経済動向の変化があったときというのはあらわれているのかなと思うんですけど、そういう意味でいうと、先ほどで言うと、結構外生的に与えられる要因がきているのかなという気はいたします。

太田委員長 その辺を再計算できていただければね。要因としてね、そこをほんとうに現実に合わせた モデルは同じで、外生要因を実績に合わせてほんとうに合っていたのかどうかというような、ちょっと作業は伴いますけど、少なくともそういうことで要因がもう少し具体的になると思いますよね。

前川道路経済調査室長 多分、10次、11次ぐらいのやつは、ずれているのは、GDPが予想よりかなり落ち込んで結果として貨物車が非常に落ち込んだとか、その辺の要因分析はできると思います。あんまり古いやつは、ちょっとデータとかモデルもはっきりしなかったりしてしまっていて、結果しか残っていないようなものもありますので、最近のやつでできるものをやりたいと思います。

森杉委員 貨物だよ、問題は。こいつは予測できないんだもんな、正直なところ。いや、僕はそう思うんですよ。貨物というのは難しい。

太田委員長 経済変動に直結していますか。

森杉委員 けしからんと言ったら怒られますけど、とんでもない動きをしていますよね、貨物というのは。

前川道路経済調査室長 それと、過去の推計のときに、これほどまでに生産拠点が東南アジアに出ていくということは予想できなかったし、そんなことはモデルに入っていないんですよ、過去のモデルには。

太田委員長 あと、データの点もあるかもしれませんね、貨物はまたね。

森杉委員 やっぱりね、貨物ですよ、基本は。人はね、何だかんだいっても一定程度安定しているんですね、これ。感覚的には。やっぱり貨物ですよ、すごく大きいのは。こいつはほんとに、みんな寄ってたかって知恵を出してもいい知恵が出ないんですよ、これは。ほんとに。ここのところが1つ、すごく大きな問題だと思うんだけど。

太田委員長 それでは、少なくとも、過去のそういった事後評価的な形で要因がどこまで特定ができるか。全部を調べるというよりは、むしろ特徴的なことで、とにかくモデルがないとチェックのしようがないので、できないかもしれませんから、そういうものをたどっていただいて予測の事後評価をさせていただくということと、森杉先生のほうから貨物というようなご指摘もございましたので、その辺が.....

森杉委員 その辺をやっていただいたほうがいいのかもわかりませんね。ちょうどいいかもわかりません。どうせ公開していくんだから、この議事録。いいタイミングかもわからんな、むしろ。どうだったかということと言う方法としては。

太田委員長 少なくともそういう実績とのずれがもう少し何らかの構造的にわかればということですね。

森杉委員 ええ、そうですね。

あとですね、先生がおっしゃったような.....いや、桐越さんが言っていたのかな。要するに、ずっと見直していくんだから、政策としてはフレキシブルに対応できる可能性があるというわけですね。5年程度でできるかどうか、これがまたかなり微妙な問題があるんですけど、それは実は評価のほうではオプションですよ、これ。オプションの価値というものをどんなふうにか考えるかという問題だと思うんですよ。今の問題提起は、オプション的なものがあると、需要予測はなるべく乱暴でもいいわけですね、簡単に言えば。簡単に言えば、オプションが可能だったら乱暴でもいいわけですよ。オプションが難しい場合には、つまりフレキシブルな対応が難しい場合には、正確にやらなければならないくて、手間暇かけねばならないわけですね。こういうのをどの程度理論的に整理すればいいのかなというのはね、どうもあんまり整理されていないように思うんですよ。先生、どうですかね、この辺は。浅子先生。

浅子委員 難しいですね。変えてもいい、その自由度によりますよね、まさに。

森杉委員 それで、この問題は結構大きな問題で、2050年なんて、とにかく僕ら

はどうだっていいんだよ、極端に言えば。先ほどもお話があったけど、当面必要なのはせいぜい2020年でしょう、欲しいのは。しかし、2020年はやっぱり必要ですよ。大体5カ年でつくっていくものの事業としては、やっぱり2020年というものの需要予測に基づいてやるでしょう、基本的には。

桐越道路環境調査室長 計画決定をするというのは。

森杉委員 ね、計画決定するとなると。そうすると、20年は決定的に重要ですよ、もう。だから、30年はまだまだ戻れるかなって感じもしますよね。20年だと僕は思うんですよ、焦点が当たるのはね。

太田委員長 その辺はそれぞれ対象とする政策によって少しずつ性質が違うと思うんですよ。オプションがあるのかないのかとか。

桐越道路環境調査室長 先生がおっしゃるように、今からですと2020年ころを目指して道路の計画決定をしますよ。いや、その計画されたものに対して事業としてどうアプローチするかという場合に、今から例えば6車と決めたら、すぐ6車をつくり出すかといったら、そういうことはない。様子を見ながらまずは2車線で行くこともあるわけです。それで、交通量がそこそこになったら4車にしましょうか、6車にしましょうかというような議論になるわけです。そこでもオプションがあり得るわけですね。

森杉委員 その場合はね。

桐越道路環境調査室長 ええ、その場合には。

森杉委員 その交通量が十分ある場合でしょう。

桐越道路環境調査室長 ええ。

森杉委員 少ない場合には、やるかやらんかの意思決定が要るじゃないですか。

桐越道路環境調査室長 ええ。

森杉委員 そういうことになると、オプションなくなるよね。場合によるけどね、確かにおっしゃるように。

桐越道路環境調査室長 実際に20年とか30年先について計画決定するわけですから、今言ったようなオプションがゼロで見直しができないというような議論は、私は基本的にないと思っていますけどね。計画の決定と、それに対して、じゃあどう実現していくかというときにもオプションがあり得て、例えば交通量が非常に多くて、思っていた以上に例えば騒音が大変だということがわかったとしたら、それは例えば道路をやめるというようなことではなくて、そういうこともあるかもしれませんけれども、環境施設帯や遮音壁などで環境の対応をもっと考えていきますよというようなことで、また新たなオプションが出てくるとのことだと思えますね。ですから、初期値で全部決めるというようなことでは基本的にないというふうに思います。

それと、浅子先生から政策の話が冒頭ありましたが、政策変数、政策みたいなものを入れて議論すべきということがあるじゃないかと。そのことを考えるのか考えないのかということですけど、これは資料-6の3ページですが、オールジャパンで政策を考えるべきテーマと、それから、そうではなくて、例えばブロックで考えていい政策もあるかと思うんですよ。国全体で統一的に考えなきゃだめな政策と、いや、そうではないと、あるところの、例えば有料道路があまり使われていないようだから、少し料金なんかについて考えるかという、地域特定の議論もあり得ようかと思ひまして、実際に地域ごとのそういう政策の評価みたいなのはかなりやっているんだと思ひますね。政策を入れた推計というのはかなりやっていて、今は全国の総走行台キロの議論でございますから、オールジャパンで考えなきゃだめな政策としてどういうものがあるかというのは整理が要るのかなと思ひしております。

太田委員長 交通には特にいろんな立地とか開発に係るものが直接きてきますのでね。例えば首都移転みたいなものですかね、大きなものでもしそういうものがあるとすれ

ばね。何かそういう規模での政策決定が直接、もちろん交通の需要、特に分担にきてきますからね、その辺のものがほかにないかといいますか、どういうものを一応どういうふうに想定して考えたかということと、それに対してある種の、道路から見れば外生的ということで、背景シナリオと考えるか、政策シナリオかで考え方がちょっと違うかもしれませんが、いずれにしてもシナリオの中にそういうものを明示的に、そういうものを考えた場合、考えない場合と。何かそういうものを、この地域レベルではこういうものを外生的なそういうシナリオの中のベースに考えなさいと、そういう項目を明らかにしておくことだろうと思いますね。それによって、ほんとうにどの程度交通量なりそこに影響を与えるかという感度分析的なことがあれば、予測値を見る見方がはっきりするでしょう。ということでもかなり個別的な議論になってくるとと思いますが、何かそんな視点かなと思ったんですが。

ちょっと時間もあれなんですけど、全体的な議論でよろしいかと思いますが、さらにご意見等ございますか。あるいは、これからの作業が、実は次が4月ということになっていきますので、優先的にこういうことをやっておいたら、あるいは資料を集めたらどうかということを含めてお願いしたいと思いますが。きょうのいろんなご意見もありますから、相当な作業になりそうな気もしますが、今回は、今の予定では何を中心に議論することになっていましたっけ。これはスケジュールを見ればいいわけですね。

説明員（川嶋） 4月に次回を予定させていただいておりますけれども、スケジュールをごらんいただきまして、その試算結果まで出したわけですが、それを踏まえて、今後、この更新・見直しの方針をどうするか。それから、今後のモデル構築に向けての指摘事項への対応について中心に議論を移ささせていただければというふうに思っております。きょう、大分それに関係するご意見もいただいたかと思いますが。

太田委員長 そうですね。

桐越道路環境調査室長 基本的に、資料 - 7につきまして、今回こういう再推計と再試算を行いましたので、オールジャパンの総走行台キロがこの程度に振れるといいですか、それはわかったと。それを使う目的に照らして、じゃあ、これをどう考えるかというようなのをぜひ次回説明させていただくとして、あわせて、先生方からご指摘いただいたことについて資料を用意したいというふうに思います。

太田委員長 いかがでしょうか、その辺の方向。それから、オールジャパンのほうで1つあったのは、例の高位とか大きな大前提でのずれがどの程度予測に影響するか。今回は中位の中での細かい前提をいろいろ変えたわけでしょう。それじゃなくて、大きなフレームでの話で影響がどの程度かという判断ができるような資料ですね。それは高位と低位ということになるかもしれませんが、そのいろんな組み合わせで、あとは、何か1つの標準的なケースで別にいいと思いますけどね。そんなものをしていただくと、そういう推計が出てきたときにそれをどう解釈するか、あるいは、それをさらに政策に役立つように情報を加工するとすればどうすべきかということが議論できると思いますね。ですから、そんなのもぜひお願いしたいと思うんですが。

そのほかございますか。森杉先生、何か。

森杉委員 この作業の方針でいいと思うんですが、私の意見ですが、きょう勝手に言ったこと自身を必ず取り上げてやらなきゃならないというふうにお考えにならないで、むしろその中で取捨選択して、焦点を当てて、少数の事項について重点的な作業をしていただいたほうがいいと思うんですね。項目の列挙というか、例えばほんと言うと、きょうのこの作業結果ですね、結構おもしろい おもしろいと言ったら失礼ですけど、かなり時間をかけて丁寧にシミュレーションをやっている。ここで議論ですね、この値はなぜこうなっているかとか、あるいは、この過大推定の原因はここにあるんじゃないかとかいう議論がほんとうはあるべきだと思うんですよ。みんな忙しい先生方ばかりですから、時間

は全くないかもしれんけれども、あるいはそういう議論についてのコメントみたいなものが作業担当レベルで行われていると思うんですが、その意見があるといいと思うな、むしろ。

太田委員長 どうですか、どこまで立ち入るかというのと、それから、要するに、この委員会でオーソライズされたというような形になるのかどうかということによって違うと思うんですが、考え方はここではチェックしましたという、数値そのものについて何か言えということになると、やっぱり細かく見ていかなきゃならないですね。あるいは、数値の出し方について、これこれこういう過程のもとでこうなったのが、一応、私どもは平均的なものというか、こういう目的のためにはいいんじゃないかと思えます。ただ、幅はこうですということまで言えるかどうかですね。

森杉委員 どうしますか、これ。ほんとに。

太田委員長 ちょっとこれは、委員会でそれだけの時間とあれがあるかっていうことですが。

森杉委員 最近、マスコミも熱が冷めていますから、あんまり相手してくれないからいいですけどね、用心しないとね。やっぱりこういう問題になったわけですから、かつては。

太田委員長 それから、数値の一つ一つについてまで議論するか、その考えの出し方について、いろんなことで指摘された項目についてこういう方向で直すということは結構だと思いますという、そういうレベルでいくかですね。あるいはさらに、こういうところが抜けているんじゃないかということで、その結果まで全部出して議論する。ような委員会じゃないような気持ちでいるんですが、むしろこれからの長期のものにつなげて、現在、少なくともその方向でやってみると試算としてはこうなりましたと。それがほんとうに私どもが目指した方向にかなっているかどうか。まだ問題があるとすれば、次に、長期に向けてはこういうことをさらに考えてくださいと。

森杉委員 そういう方向をやるんだったら作業が要りますよね。

太田委員長 だから、その数値そのもののあれをするかどうかというのは時間との関係ですよ。

前川道路経済調査室長 計算の中身そのものはチェックいただく必要はないと思うんですけれども、やっぱりモデルで、今、幾つか試算していますほかにも、こういう説明変数を加えて少し検討してみたらどうだとか、ここはちょっと感度がきき過ぎているような気がするから少し検討してみたらどうだとか、個別にあれがございましたら、計算そのものはそんなに時間かかりませんので、それはやらせていただいて結果を出したいとは思いますが。

太田委員長 多分そういうことからいうと、いろいろ考えてこういうロジックがいいですよということは議論して、その結果について、そのロジックを入れたらこうなりましたと。そこまでは私どもが吟味して、その解釈として、ただ、これはこういう前提だから、この辺は気をつけてくださいということまででしょうかね。そこまではもちろん、当然委員会の範囲だと思うんですね。

森杉委員 僕は偶然タッチしましたからある程度わかりますけど、なぜこういう結果が出てくるんだと、多分ほかの先生方はおわかりにならないんじゃないですか。失礼ですけどもね。そうすると、コメントをいただくのがいいと思うんだけど、むしろ時間を見つけて個別の先生のところ、概略のモデルの構造はこうなっていて、こういう結果が出ていますよという説明をしておいて、後からコメントをもらうようにすると、せっかく計算結果として、世の中に対してこんな結果が出ていますよということをどうせ公開していくわけですから、その辺についてのコメントをこういうチャンスにもらっておくと、結構いろんないい参考になるんじゃないかと僕は思うんですけどね。勝手なことを言って



いますけれども、いいですかね。

太田委員長 宿題をたくさん私どもにいただけるというお話のようですけど。

森杉委員 私も。

太田委員長 一応こういう委員会ですから、それを例に、やっぱり現在の需要予測の問題がどうかということがわかりますからね。具体的な作業をやっぱり見ないとだめだと思うんですね。

森杉委員 わかるから、その材料として、各先生に説明してみて、それでちょっとコメントをいただいてみるという線はどうか。例えばこういうのは。せっかくだからね、これね。

太田委員長 この数値がいいですよということを言うかどうかは、私、ちょっと心配というか、疑問なのでね。

森杉委員 それはわかりますよ。何か感覚的によさそうな数字だと僕は思うんですけどね。

説明員(川嶋) この1冊分をご説明申し上げます。

桐越道路環境調査室長 ただ、ほんとうに資料-7の15ページだけですと0.何%というオーダーですからよくわかりませんが、じゃあこれがどう影響するのかと。例えば粗っぽく配分交通量なんかに落としてみたらどういうオーダーの差なんだろうかというようなことは、少し試算をしてみようかと思えます。それは配分するということじゃなくて、このくらいずれていりゃ配分量はこの程度の影響があるのかもしらんと。

森杉委員 それ、重要ですね。

桐越道路環境調査室長 ええ。それがどの程度なのかというようなものを見ながら、それならこのくらいのずれというようなのは別に問題ないじゃないかとか、問題あるじゃないかということだと思いますね。それに関係するところが、18ページ、19ページなんかは、ブロック別でいくところですよというようなことで若干出しておりますし、20ページなんかでも分布交通量のレベルになったらどうなるんだというようなこともちょっと書いておりますが、ここを含めて、次回、もう少し詳しく説明させていただいて、オールジャパンの総走行台キロのずれがもうちょっと個別のやつにといいいますか、具体のやつに落としていったらどの程度のずれなんだということを確認すると。

太田委員長 だから、それぞれの政策の場面でどういう影響を持つかということですよ。

桐越道路環境調査室長 ええ。

太田委員長 それをぜひ明らかにしていただいて。

浅子委員 森杉先生が途中でおっしゃられましたけど、このモデルじゃない、何か別のアプローチで同じように推計できるのがあれば、そっちもチェックしておいたほうがいいんじゃないかというのがありましたけれども、計量的な手法の中で長期の関係を探るような、例えばGDPと人口と交通量とかの予測で、そういうのをチェックするのに共和分の考え方というのがあるんですよ。短期的に離れてもまたくっついてくるかどうかとか、そういう手法を1回チェックしてみて、安定的な関係があればそれはいいし、なければ別のものを入れてくれば何かあるでしょうから、そういうのを探すとかがやってみると、このモデル以外のサポートになるかどうかわかりませんが、チェックするといいいんじゃないでしょうかね。

太田委員長 もしそういうものがあればそうですね。

説明員(川嶋) またご指導いただければ。

浅子委員 ええ。

太田委員長 じゃ、その辺はいろいろまた、ほかにもあるかもしれせんから。

浅子委員 そんな難しくないですから、これは。

太田委員長　マクロチェックという意味ですね。

浅子委員　ええ。

太田委員長　何かずれていれば、やっぱりその理由が説明できるかということだと思いますから。

森杉委員　今回の場合は、マクロでの手法についてね、正直なところ、川嶋さん等をはじめ僕もお互いに弱いんですよ、その辺、少しね。だから、ちょっとマクロをしっかり勉強してみて、適用可能なものはやらんといけませんな。

浅子委員　あとはあんまり関係ない質問ですけど、第三者委員会の検討結果ですか、それを踏まえたことでこの委員会自体はあるということ、一応包含する形になるんですか、第三者委員会の決定を。今後、そういう形での位置づけになっていくといいますかね。

前川道路経済調査室長　委員会事務局から第三者委員会の検討結果を参考送付された訳で、それをどう受け止めて対応するのは政府に任されていると認識している。

浅子委員　第三者というのは正式な名前なんですか、第三者委員会。正式名に……。

前川道路経済調査室長　民営化委員会の事務局から3人の方、森杉先生をはじめ、上村さん、井上先生にちゃんと委嘱状が何か出ていましたから、そういう意味では正式に民営化委員会の事務局から委嘱されたと。

浅子委員　あ、名称自体に第三者というのは入っているんですか。

前川道路経済調査室長　あ、そういうふうには……。

桐越道路環境調査室長　参考資料2ですね、こういう形で検討結果報告書というのをいただいているということでございます。

前川道路経済調査室長　だから、この参考資料2の第三者調査報告書というのは、こちらで勝手にタイトルをつけたものですから、そういう意味では3人連名のこういう報告書が、レポートが出されたと。

浅子委員　第三者というのは正式にあるわけじゃないんですね。通称では第三者と使っているということですね。

前川道路経済調査室長　はい。

## 6. そ の 他

太田委員長　よろしいでしょうか。じゃあ、今後、次回の進め方ということは、今、ご意見いただきましたので、その辺を踏まえてやっていただくことと、多少、先生方に、第三者委員会でのコメントを受けてもう一度やり直したものについてのコメントを伺うような機会、それは事前にやっておいていただいて、少し勉強しなさいということで、私も、一応、自分たちの立場で見てもコメントがあればしていくということをしてしたいと思います。それから、作業的には、先ほどお話ししましたような形で、それぞれの結果をどう読むかということと、全然違うシナリオといいますか、そのときの影響はどの程度かということについて試算できればしておいてほしいということと、事後評価的な意味で要因分析というものができないかということですね。その辺をぜひお願いしたいと思います。

それじゃ、きょうはそんなところでよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

前川道路経済調査室長　どうもありがとうございました。次回の日程でございますけれども、一応、先ほどスケジュールにありましたように、4月の後半ぐらいかなということで、少し幅広目にお手元のほうにA4横の日程調整のためのものがございますので、恐縮でございますが、もしあれでしたらこの場で書いていただいても結構ですし、後でファ

ックス等で送っていただいても結構ですけれども、よろしく申し上げます。これをもとにまた調整をさせていただきたいと思います。

#### 7 . 閉 会

太田委員長　それじゃ、よろしく願いいたします。

じゃあ、きょうはそこまででよろしいですね。

前川道路経済調査室長　長時間どうもありがとうございました。

了