

## 国土交通省道路局

**社会資本整備審議会 道路分科会「第4回 基本政策部会」が開催されました。**

「地域の魅力を育てる」ための道路政策のあり方について、横島部会長代理、家田委員からの発表があり、それを受けて議論が行われました。

次回の部会については、白石委員より、テーマ：「安全を守る」に関する提案、横島部会長代理より、テーマ：「環境を保つ」に関する提案が行われる予定です。また、地域の有識者の方をお招きし、ご意見をお聞きする予定です。

詳しくは別添資料、または国土交通省ホームページ内道路IRサイトをご参照ください  
**道路IRサイト <http://www.mlit.go.jp/road/ir/index.html>**

## &lt;事務局から&gt;

第四回基本政策部会では、「地域の魅力を育てる」をテーマとして、まず、横島部会長代理（高崎経済大学教授）より以下についての発表が行われました。

- ・地域再編の方向性（地方分権の流れ、経済圏から生活圏への転換、地域の個性化と道路インフラ等）
- ・地域計画と道路整備の整合性（東京湾アクアラインと周辺の開発計画等）
- ・道路整備とプロセスの評価（事業進行中の供用努力、休工という名の無責任、先行取得用地の死蔵等）
- ・情報公開が目指すもの（説明責任から責任共有へ、PPPの成立要件等）
- ・美しい道路作りと道路行政（電線類地中化、ライン構成の重要性等）
- ・生活インフラの総点検（活用されていない残地、自転車通学の危険性、じゃまな看板等）

続いて、家田委員（東京大学大学院教授）より発表が行われました。家田委員発表ではまず、「台」の道路から「人」の道路へと発想を転換する必要性が指摘され、国民に「使える道路」を提供するためには道路の機能を最大限に引き出す工夫が必要であり、それには日常のマネジメントが基本となるという認識を示しています。その上で、「地方部・高速道路のパラダイム転換」「道路パフォーマンスマネジメント」の2点について提案しています。

基本政策部会についての詳細や本ニュースに関するお問い合わせは

国土交通省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 担当 多田智

TEL 03-5253-8111（内線 37632）

E-mail [tada-s25q@mlit.go.jp](mailto:tada-s25q@mlit.go.jp)

社会資本整備審議会道路分科会  
第4回 基本政策部会 概要

日時：平成14年4月23日 13:00～15:00  
場所：国土交通省特別会議室

部会長	中村 英夫	武蔵工業大学教授
部会長代理	横島 庄治	高崎経済大学教授
委員	越澤 明	北海道大学大学院教授
委員	残間里江子	(株)キャピット・コミュニケーションズ 代表取締役
委員	白石 真澄	東洋大学助教授
委員	家田 仁	東京大学大学院教授
委員	中条 潮	慶應義塾大学教授
委員	波頭 亮	(株)X E E D代表取締役社長
委員	リチャード・クー	(株)野村総合研究所主席研究員

は出席した委員

・「地域の魅力を育てる」をテーマに開催。

第4回部会では、「地域の魅力を育てる」ための道路政策のあり方について、横島部会長代理、家田委員からの発表があり、それを受けて議論が行われました。

・横島部会長代理がテーマに沿って発表。

「地域の魅力を育てる」について議論するにあたり、横島部会長代理（高崎経済大学教授）より発表が行われました。横島部会長代理発表では、国土再編のための基本政策として、地域再編と都市再生が必要であり、その責任を「公」と「私」が共有すべきだと指摘しています。その上で、具体的な道路政策の方向性を以下のように示しています。

- ・地域再編の方向性  
（地方分権の流れ、経済圏から生活圏への転換、地域の個性化と道路インフラなど）
- ・地域計画と道路整備の整合性  
（東京湾アクアラインと周辺の開発計画など）
- ・道路整備とプロセスの評価  
（事業進行中の供用努力、休工という名の無責任、先行取得用地の死蔵など）
- ・情報公開が目指すもの  
（説明責任から責任共有へ、PPPの成立要件など）
- ・美しい道路作りと道路行政  
（電線類地中化、ライン構成の重要性など）
- ・生活インフラの総点検  
（活用されていない残地、自転車通学の危険性、じゃまな看板など）

・家田委員がテーマに沿って発表。

続いて、家田委員（東京大学大学院教授）より発表が行われました。家田委員発表ではまず、「台」の道路から「人」の道路へと発想を転換する必要性が指摘され、国民に「使える道路」を提供する

ためには道路の機能を最大限に引き出す工夫が必要であり、それには日常のマネジメントが基本となるという認識を示しています。その上で、「A．地方部・高速道路のパラダイム転換」「B．道路パフォーマンスマネジメント」の2点について提案しています。

A．地方部・高速道路のパラダイム転換

- ・地方部の高速道路の問題点は近距離での利用率の低さにあり、高めの料金、町を迂回がちなルート、長いIC間隔がその理由。
- ・地方部では高速道路の活用により、広域モビリティ型社会、安全性向上、環境負荷軽減を目指すべき。
- ・そのためには東名・名神の計画思想をそのまま転用した高速道路ではなく、地方にふさわしい計画思想が必要。（有料・プール制からの脱皮。）
- ・具体的には、適正な規模・規格のネットワーク、IC間隔の縮小、柔軟な料金政策の実施。

B．道路パフォーマンスマネジメントの導入 ～機能と空間の総合管理～

- ・道路マネジメントの充実には、道路の交通機能の最大活用、道路の多能化、沿道総合マネジメント、沿道参加型のマネジメントを重視するべき。
- ・顧客サービスと直結し、顧客の納得と支援に基づいた道路パフォーマンスマネジメントを導入すべき。
- ・その際には、区間別管理と総合管理を実施すべき。
- ・また、そのための社会実験をスタートすべき。

・部会では、委員を中心に活発な議論を展開。

各委員から出された意見は以下のとおり。

- ・地方部では一般の道路で十分どころがたくさんある。なぜ高速道路である必要があるのか？。採算性ではなく、活用される道路というが、経済的には採算性がとれないとだめではないか？
- ・まずは既存の高速道路を十分に活用すべきという議論。これからつくる高速道路は、採算性も含め十分に検討する必要がある。
- ・有料区間と無料区間が混在しているが、海外はもう少し管理区分がはっきりしているのではないか？
- ・フランスは地域別に管理区分が分かれている。基本的に有料。アメリカは、基本的に無料。ケースバイケース。
- ・本来は道路の機能ごとに区分、比較すべき。
- ・すいている道路があってもかまわないが、誰が負担し、管理するのかを考えることが重要。
- ・高速道路の暫定二車線、将来的に四車線というのは、将来の成熟社会を考えると無駄ではないか。たとえ完成二車線であっても安全でスムーズに走ればよいのではないか。
- ・地域の魅力は誰が決定するのか？。中央が考えるべきなのか？。分権とかを考えるべきではないか。どこにどういう道路を引くかという決定権の問題と、その財源を明確にした上で、今日の議論にいくべきでは？
- ・「生活インフラの総点検」という言葉を出したが、国民が道路に何を求めているのかは分かっているようで分かっていない。素直な耳で総点検してみる必要があるだろう。
- ・双子の赤字、採算が悪い、使われないというのは最低。採算が悪いのが問題ではなくて、使われないのが問題。
- ・海外と我が国の自然条件・社会条件の違い、リダンダンシーの確保などは、今後も考えていきたい。需要追従ではなく、暮らしに対応したインフラということを考えていきたい。

- ・「道路整備とプロセスの評価」というテーマはこれまで取り上げてこなかった。これからはこのような観点が重要。
- ・立体道路制度や踏切の問題など道路と道路周辺とのリンケージ、道路との接点はどう考えていくのかも重要。
- ・本部会のアウトプットをコンプリヘンシブではなく、数が少なくてもシンボリックなものにしてほしい。

・ 次回の部会の進め方について合意。

次回の部会については、以下のように進めることが合意されました。

- ・ 白石委員より、テーマ：「安全を守る」に関する提案、横島部会長代理より、テーマ：「環境を保つ」に関する提案が行われる予定。
- ・ 地域の有識者の方をお招きし、ご意見をお聞きする予定。

国土交通省道路局

**社会資本整備審議会 道路分科会「第5回 基本政策部会」が開催されました。**

「安全を守る」「環境を保つ」をテーマに開催され、それぞれ白石委員、横島部会長代理からの発表がありました。

また、地域の有識者として熊坂義裕氏(宮古市長)、柏谷増男氏(愛媛大学教授)よりご意見を伺い、それを受けて議論が行われました。

次回の部会については、中条委員、家田委員より、テーマ:「進め方を改革する」に関する提案が行われる予定です。

詳しくは別添資料、または国土交通省ホームページ内道路IRサイトをご参照ください  
道路IRサイト <http://www.mlit.go.jp/road/ir/index.html>

<事務局から>

第5回基本政策部会では、まず、「安全を守る」について、白石委員(東洋大学助教授)より発表が行われました。白石委員発表では、今後の人口減少や少子高齢化を考慮し、選択的な新規投資と既存ストックの質的向上が不可欠という認識のもと、以下の項目が提案されました。

- (1) 高齢者を含むすべての人が安全に歩ける道路環境
- (2) 歩行者や自転車の利用を優先した生活環境ゾーンの形成
- (3) 安心して社会経済活動を営める道路インフラの確保

次に、「環境を保つ」をテーマとして、横島部会長代理(高崎経済大学教授)より、環境重視の道路行政に向け、以下についての提言が行われました。

1. 国民と行政の意識改革(責任の共有に向けた国民・行政の意識改革)
2. 新しい取り組みへの挑戦(技術開発への取り組み、自動車交通量の抑制(TDM))
3. 行政機関の協働(各行政分野の協働、国と地方公共団体の協働)

その後、宮古市長熊坂義裕氏より、市民とともに進める道づくりの取り組みとして宮古市道づくり検討会とその提言などについて発表が行われ、続いて、愛媛大学教授柏谷増男氏より、地方部の道路整備にあたり便益が小さいことを素直に認めその上で地方の特殊性を考慮すべきとの指摘がありました。

基本政策部会についての詳細や本ニュースに関するお問い合わせは  
国土交通省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 担当 多田智  
TEL 03-5253-8111(内線 37632) E-mail [tada-s25q@mlit.go.jp](mailto:tada-s25q@mlit.go.jp)

社会資本整備審議会道路分科会  
第5回 基本政策部会 概要

日時：平成14年5月13日 16:00～18:00  
場所：国土交通省特別会議室

部会長	中村 英夫	武蔵工業大学教授
部会長代理	横島 庄治	高崎経済大学教授
委員	越澤 明	北海道大学大学院教授
委員	残間里江子	(株)キャピット・コミュニケーションズ 代表取締役
委員	白石 真澄	東洋大学助教授
委員	家田 仁	東京大学大学院教授
委員	中条 潮	慶應義塾大学教授
委員	波頭 亮	(株)X E E D代表取締役社長
委員	リチャード・クー	(株)野村総合研究所主席研究員

は出席した委員

「安全を守る」「環境を保つ」をテーマに開催。

第5回部会では、「安全を守る」ための道路政策のあり方についての白石委員からの発表、「環境を保つ」ための道路政策のあり方についての横島部会長代理からの発表がありました。また、地域の有識者として熊坂義裕氏（宮古市長）、柏谷増男氏（愛媛大学教授）よりご意見を伺い、それを受けて議論が行われました。

白石委員が「安全な道路・交通環境の創造」を発表。

「安全を守る」について議論するにあたり、白石委員（東洋大学助教授）より発表が行われました。白石委員発表では、今後の人口減少や少子高齢化を考慮すれば、「安全性の確保」「車中心から歩行者中心」「暮らしの基礎的サービスの享受」などを視野に入れた、道路・交通環境の創造が求められ、選択的な新規投資と既存ストックの質的向上が不可欠という認識のもと、道路に求められる基本政策として以下の項目が提案されました。

- (1) 高齢者を含むすべての人が安全に歩ける道路環境  
(幅の広い歩道、歩行空間のバリアフリー化、既設歩道の改善 など)
- (2) 歩行者や自転車の利用を優先した生活環境ゾーンの形成  
(外周を形成する幹線道路の円滑化、住宅地域内の通過交通の抑制 など)
- (3) 安心して社会経済活動を営める道路インフラの確保  
(道路インフラのサービスレベルの維持・向上)

このような提案のまとめとして、安全な道路・交通環境の創造が、人口減少社会における交流促進や活力ある高齢者のモビリティ向上につながると指摘されました。

## 横島部会長代理がテーマ「環境を保つ」に沿って発表。

続いて、横島部会長代理（高崎経済大学教授）より発表が行われました。横島部会長代理発表では、「環境の改善・保全のため、道路行政としてどのような施策を実施すべきか。」という思考が重要であり、国民の意見に答えなくてはならないという認識が示され、環境重視の道路行政に向け、以下の提言がありました。

1. 国民と行政の意識改革  
責任の共有に向けた国民の意識改革  
責任の共有に向けた行政の意識改革
2. 新しい取組みへの挑戦  
環境対策に資する技術開発への取組み  
本格的な自動車交通量の抑制（TDM）
3. 行政機関の協働  
各行政分野の協働  
国と地方公共団体の協働

## 熊坂 宮古市長が地方部における道路の必要性について発表。

有識者からの意見として、宮古市長熊坂義裕氏より発表が行われました。熊坂市長の発表では、高度医療施設までのアクセス時間が長かったことが原因で命を落とされた会社員の事例が紹介され、「最低限、命を守る道路だけは整備していただきたい」とのご意見が示されました。また、費用便益分析を用いた道路整備の必要性の判断については一定のご理解を示された上で、「便益項目として、高度医療施設までのアクセス時間短縮の効果の観点を入れてはどうか」、また「交通量がなくても必要な道路はある。都市と地方部において、種々の格差はあっても、命の格差だけはあってはならない」とのご意見が示されました。

## 柏谷 愛媛大学教授が「地方の道路整備について」を発表。

続いて、愛媛大学教授柏谷増男氏より発表が行われました。柏谷教授の発表では、地方部の道路整備にあたり便益が小さいことを素直に認め、その上で地方の特殊性を考慮すべきとの指摘がありました。また、短期的には地方の道路整備に関する国の制度の改善、中・長期的には地方が実情に応じて責任を持って自主的に判断できる地方分権が必要、と主張しています。

具体的には、以下のような点に留意すべきとの提案がありました。

<地方部の特殊性について>

- 利用者一台あたりの便益額の大きさにも配慮すべき
- 遠隔地住民の地方都市への交通に配慮すべき
- 災害の多発する地域では通行規制という異常事態に対する評価をするべき

<制度的改善について>

- オーバースペックを止め現地の実情に合わせた柔軟な設計基準を適用すべき。
- 様々な道路整備主体を調整すべき。

## 部会では、委員を中心に活発な議論を展開。

- ・ 「命を守る道路」というキーワードには感銘を受けた。費用便益分析の便益に入れるかどうかというより、それ以前の問題ではないか。
- ・ 「命を守る道路」とともに「世論の支持を得られる道路」という観点で、高齢者の問題とか、**山村に住むの女性**がいい美容院に行きたいという問題をどう考えるのか。世論にもいろいろなものがあり、命の問題も含めて、プライオリティをどうつけていくかが問題ではないか。

- ・ 最も困難な地域から着手していくということも重要ではないか。
- ・ 道路の峻別が必要ということは異論のないところだと思うが、どうやって峻別するのが大きな悩み。
- ・ 費用便益分析は、発展途上国では有益だが、日本のような成熟した国、地域ではあわない。古典的な費用便益分析ではなく、多目的な評価が必要ではないか。
- ・ 様々な観点から評価を行い点数化し事業採択の基準とすることも重要であるが、これらのプロセスや結果を公表し、透明性を高めることがより重要である。
- ・ 道路だけですべてを解決できるのか。救急医療の点では、例えばドイツはヘリコプターを導入して成功している。また、都市部へのアクセスについては不定期のバスを導入することによって、代替できるのではないか。こういった手段に道路財源を投入してもよいのではないか。地方の声をすべて道路で解決しようとした場合、財源の面から不可能になるのではないか。
- ・ 地方では、道路交通しか手段がなく、代替交通を考えていくのは困難。
- ・ 今後は「道路行政」ではなく、「交通管理行政」として考えなければいけないのではないか。
- ・ 車というのは極めて便利な乗り物であり、特に地方において生活を楽しむためには不可欠なものである。今後の高齢化社会を考えた場合、活動する高齢者という観点から、車の利便性を高めるような方向を目指すべきではないか。
- ・ 車が便利なことは否定しないし、今後環境に配慮した車がでてくれば環境問題は解決されるかもしれない。しかし、事故と渋滞の問題は解決不可能。車の使い方、賢い使い分けを考えるべき。都市部では少し車を我慢すべきではないか。
- ・ 道路の峻別が重要だが、それをどうやってというのが大きな課題。また、TDMも重要だが、どうやって車を利用している人にあきらめさせるのか。現実的な方法はほとんどない。
- ・ 交通事故は減ったとの認識があるが、大きな間違い。死者数が減っただけで事故率は先進国の中でも極めて高い。交通安全は重要な問題。

#### 次回の部会の進め方について合意。

次回の部会については、以下のように進めることが合意されました。

- ・ 中条委員、家田委員より、テーマ：「進め方を改革する」に関する提案が行われる予定。

国土交通省道路局

**社会資本整備審議会 道路分科会「第6回 基本政策部会」が開催されました。**

道路政策の「進め方を改革する」をテーマに開催され、それぞれ中条委員、家田委員からの発表があり、それを受けて議論が行われました。

次回の部会については、これまでの部会における論点を整理し、中間報告の作成に向けた意見交換を実施する予定です。

詳しくは別添資料、または国土交通省ホームページ内道路IRサイトをご参照ください  
**道路IRサイト** <http://www.mlit.go.jp/road/ir/index.html>

<事務局から>

第6回基本政策部会では、「進め方を改革する」について、中条委員（慶應義塾大学教授）より発表が行われ、市場化・商業化のグローバルゼーションが進展し、21世紀の経済社会はオープン化の世紀になると指摘されました。このような背景認識のもと、以下の方針が示されました。

- (1) 社会資本整備に分権的意思決定メカニズムの活用を  
～社会資本も分権化（市場メカニズムの活用と地方分権化）の時代に～
- (2) 市場機構の活用と民営化
- (3) 規制改革の精神に反する道路特定財源の一般財源化  
～特別会計を民営化して市場メカニズムの機能を最大限発揮させるべきであり、一般財源化は選択されるべきではない～

続いて、家田委員（東京大学大学院教授）より発表が行われ、基本的な考え方として、以下の3点が示されました。

- ・道路関係税の納税者だけでなく1億3000万人が道路ユーザーであること
- ・現道のマネジメントが道路行政の原点であること
- ・「工事」型道路行政から「成果」型道路行政への転換が必要であること

また、具体的な仕組みとして、「協働型道路パフォーマンスマネジメントの導入～機能と空間の総合管理～」が提案されました。

基本政策部会についての詳細や本ニュースに関するお問い合わせは  
国土交通省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 担当 多田智  
TEL 03-5253-8111（内線 37632） E-mail [tada-s25q@mlit.go.jp](mailto:tada-s25q@mlit.go.jp)

社会資本整備審議会道路分科会  
第6回 基本政策部会 概要

日 時 : 平成14年 5月22日 13:00 ~ 15:00  
場 所 : 国土交通省 4階特別会議室

部 会 長	中村 英夫	武蔵工業大学教授
部会長代理	横島 庄治	高崎経済大学教授
委 員	越澤 明	北海道大学大学院教授
委 員	残間里江子	(株)キャピット・コミュニケーションズ 代表取締役
委 員	白石 真澄	東洋大学助教授
委 員	家田 仁	東京大学大学院教授
委 員	中条 潮	慶應義塾大学教授
委 員	波頭 亮	(株)X E E D代表取締役社長
委 員	リチャード・クー	(株)野村総合研究所主席研究員

は出席した委員

「進め方を改革する」をテーマに開催。

第6回部会では、道路政策の「進め方を改革する」ことについて、中条委員、家田委員からの発表があり、それを受けて議論が行われました。

中条委員が「21世紀における道路整備組織・財源のありかた」を発表。

「進め方を改革する」について議論するにあたり、中条委員（慶應義塾大学教授）より発表が行われました。中条委員発表では、市場化・商業化のグローバル化が進展し、21世紀の経済社会はオープン化の世紀になると指摘しています。

このような背景認識のもと、社会資本整備、道路整備の進め方について、以下のような方針を示しています。

社会資本整備に分権的意思決定メカニズムの活用を

～社会資本も分権化（市場メカニズムの活用と地方分権化）の時代に～

- (1) 先行投資型から需要即応型・即戦力型へ
- (2) 集権的意思決定システムから分権的意思決定システムへ
- (3) 内部補助体系の是正
- (4) 政治的資金配分ルールからの脱却
- (5) 周辺整備との経営一体化を

市場機構の活用と民営化

- (1) 経営の効率化
- (2) “going concern”としての民間会社の視点に立てば、多くの課題が解決可能
- (3) 利用者意識・国民意識の改革 ～「ノー」と言える道路会社に～
- (4) 民営化の条件 ～民営化すればイイってもんじゃない

規制改革の精神に反する道路特定財源の一般財源化

～特別会計を民営化して市場メカニズムの機能を最大限発揮させるべきであり、一般財源化は選択されるべきではない～

- (1) 「道路は無料」という誤解 ～ガソリン税は税ではなく利用料～
- (2) 「税の裁量性」という議論の誤り
- (3) 道路以外への支出の非合理性
- (4) 特別会計は可能な限り民営化せよ

## 家田委員が「ユーザーオリエンティッドな道路行政の仕組み作り」を発表。

続いて、家田委員（東京大学大学院教授）より発表が行われました。家田委員発表では、基本的な考え方として、道路関係税の納税者だけでなく1億3000万人が道路ユーザーであること、現道のマネジメントが道路行政の原点であること、「工事」型道路行政から「成果」型道路行政への転換が必要であること、の3点が示されました。

また、具体的な仕組みとして、「協働型道路パフォーマンスマネジメントの導入～機能と空間の総合管理～」が提案されました。

- (1) ユーザーサービスの評価と診断のシステム作り  
(即地主義、診断機能、サービスベースの組織変更、評価・診断の専門組織化 など)
- (2) ユーザーとの協働型道路マネジメントの導入  
(道路マネジメントの「場づくり」、主導的な協働マネジメント など)
- (3) 「道路のしみだし」=道路周辺境界領域への貢献を進めるべき  
(ユーザーにとって問題の多い境界領域、道路行政がユーザーを捉える試金石 など)
- (4) 試験導入と社会実験をスタートすべき  
(必要な仕組みづくりとソフト開発、ファインチューニング など)

## 部会では、委員を中心に活発な議論を展開。

- ・ 道路には地域と地域を結ぶ道路もあり、都市計画などとは異なり、必ずしも地域住民の意向がすべてではない。道路の特異性を考慮することが必要。
- ・ 日本は欧米に比べ地域独裁主義。住民一人の反対で国の施策が止まってしまう。欧米ではそのようなエゴを排除できる制度を持っている。前提が異なるので、市民参画に関する海外の制度をそのまま持ってくることはできない。
- ・ 真のユーザーはバスやタクシーなど本当に道路を使っている人である。日本では、「ユーザー=地域住民」となっている。
- ・ (地域に合わせた道路構造に関し) 歩道を狭めて車道を広くするという考えはないのか。また、一度2車線をつくってしまうと、将来4車線にするのはほとんど不可能。将来の需要を見定めることが必要。
- ・ 「命」に関しても、便益とコストを考えるべき。
- ・ 地方分権は地域エゴとして捉えるのではなく、地方の自己責任原則と考えるべき。
- ・ 経済効率だけではなく、今後は人命や環境といった観点も重要。また、その時々世論も見据えていかなければいけない。
- ・ アウトカム指標を全国一律で考えることができるのか。都市部では渋滞や輸送コスト、地方部では高次医療施設への到達時間など、異なってくるはず。地域特性とアウトカム指標の選別が重要。
- ・ 地域のエゴで道路ができないなら、それも地域の責任。地域の中で反対者を説得すべき。地域に自己責任と負担を求めることが重要。
- ・ 安全と経済を比較するのではなく、安全性を保つために、費用対効果の観点でどの政策を選ぶべきかということ。
- ・ 既存道路については地域住民は強い関心を持っている。現道マネジメントには地域住民を参画させるべき。
- ・ 新たにつくる道路についてはいいものをつくるべき。どのような道路をつくるかは、地域特性によって柔軟に考えるべき。地方では2車線から4車線にするのは比較的容易だろう

が、都市部では絶対無理。

- ・ 地方の自己責任原則でやるべき道路と、地域間移動のための道路のように地域だけで決められない道路がある。
- ・ きちんとしたアウトカム指標、コストベネフィットが重要。その際、基準、計算方法、ウエイト付けなどで結果は大きく変わってくる。スタンダードの詰めの部分までこの部会で細かくチェックすることが必要。
- ・ 評価については、単純な話ではなく、すぐに科学的、客観的に出すのは難しい。これまで公共事業全体について検討してきたところだが、その検討状況について、事務局から説明してほしい。

**次回の部会の進め方について合意。**

次回の部会については、以下のように進めることが合意されました。

- ・ これまでの部会における論点を整理し、中間報告の作成に向けた意見交換を実施する。
- ・ 今後のスケジュール

第7回部会 (6月7日)	論点整理
第8回部会 (6月24日)	中間報告(案)
第9回部会 (7月2日)	中間報告(案)
第10回部会 (7月19日)	中間報告(案)