

第2回道路事業評価手法検討委員会での 指摘事項及び対応方針案について

【費用便益分析マニュアル(案)の改定案について】

指摘事項	対応方針(案)
<p>【時間価値原単位について】</p> <p>「各地域による独自の設定値を用いてよい」という表現は、恣意的な数値を用いてよいとの疑いを持たれるので、その場合は根拠を明示すべき。</p>	<p>B/Cマニュアル</p> <p>(2) 走行時間短縮便益の計測 車種別の時間価値原単位</p> <p>(3) 走行経費減少便益の計測 車種別の走行経費単位の項に明示する。</p>
<p>【交通事故損失額原単位について】</p> <p>AHS実施時までには支払い意思額に基づく交通事故損失額を整理すべき。</p>	<p>交通事故損失額への支払い意思額の導入については今後の課題とする。</p>

【客観的評価指標(案)の改定案について】

指摘事項	対応方針(案)
<p>「新たに・・・アクセス可能となる市町村が存在する」といった指標は、地方部と大都市部での市町村規模の違いや、存在の意味について、整理が必要ではないか。</p>	<p>「市区町村」を対象として修正する。</p>

【総合評価試行方針(案)策定にあたっての論点整理について】

指摘事項	対応方針(案)
<p>総合評価項目の構成が「公共事業評価システム研究会」のものとはかなり違うようであるが、省全体としてどういう方針なのか。</p>	<p>客観的評価指標(案)は、社会資本整備重点計画の整理に基づいて4区分となっている。</p> <p>総合評価における項目の体系は、「公共事業評価システム研究会」における項目立てに基づいて行う。</p>
<p>「円滑なモビリティの確保」と「物流効率化の支援」は区別が付きにくい。</p>	
<p>公共事業評価システム研究会の提言書との整合はなるべく取るべきではないか。</p>	
<p>「新幹線の利便性向上」について、「アクセス向上」という書きぶりでのよいのではないか。</p>	
<p>「都市圏の環状道路の整備」について、「都市圏の環状アクセスの確保(改善)」としてはどうか。</p>	<p>ご指摘の通り修正する。</p> <p>環状道路に関する項目については、B/Cや環境改善効果で評価可能と考えられるので、指標としては取り上げない。</p>

指摘事項	対応方針(案)
<p>便益項目とのダブルカウントが問題となるが、それを厳密に排除すると、特に道路事業の場合、指標の数がかなり少くなるおそれがある。</p> <p>ダブルカウントや独立性の問題は、実行可能性を担保する形で議論をするべきである。</p> <p>B / Cをどのように使うかという問題がある。総合評価の評価項目として採用するか否か検討するべき。</p> <p>沿道まちづくりとの連携や個性ある地域の形成に関連する指標について、事業の促進効果ではなく、道路との相乗効果を表現する指標とできないか。</p> <p>「緊急輸送道路の代替路線の確保」と「並行する高速ネットワークのリダンダンシー向上」の区別が不明である。</p> <p>B / Cで積み残した項目を入れるという考えに基づけば、たとえ相関が低くても「安全」や「環境」は総合評価指標として採用してもよいのではないか。</p> <p>円滑な事業執行の環境が整っているかどうかについては、当然クリアしている場合には入れる必要がないのではないか。</p>	<p>ダブルカウント、独立性の問題については指標間の相関分析により検証する一方、網羅性、説明のしやすさ等にも配慮して指標の設定を行う。</p> <p>B / Cも含めて総合評価の項目とする。</p> <p>ご指摘の通り修正する。</p> <p>集中豪雨等の中規模災害に対する地域の道路ネットワークのリダンダンシーと、大地震等の大災害に対応するための全国的な高速ネットワークのリダンダンシーとして区別している。</p> <p>環境の指標として地球環境、大気汚染、騒音についての指標を検討する。</p> <p>今回のケーススタディーでは事業手続きはクリアしているため、評価の対象としない。</p>
<p>総合評価によって、「制度の連続性」を担保するようにすべき。具体的には以下の通り 大項目の評価値をもとに多次元の軸で評価をする。 評価の基準を複数作り、観点の異なる評価を検討する。</p> <p>どのような評価を行うかだけでなく、意志決定のどの段階で使うかについても考える必要がある。いずれにせよ、アカウンダブルであることが重要。</p>	<p>有料・無料の場合など、重み付けの考え方を複数検討し、多様な評価の観点を適切に反映させることができるよう今後検討を行う予定。</p>

評価項目について

重み付けについて

指摘事項	対応方針(案)
<p>重み付けについて</p> <p>高速道路のプライオリティを考えていたとき、新直轄という発想はなかった。例えば、採算性を含む評価と、含まない評価を用意し、どちらの評価を受けるのかについては選択できるようにすることもあり得る。</p> <p>無料の道路と有料の道路で需要も効果も変わる。最終的にグレーゾーンの所を作り、2種類の整備手法から選択が可能だとすることもあり得る。そういった方法を、少なくとも3種類くらい作れないか。</p>	<p>有料で整備する場合と無料で整備する場合で当然評価手法の考え方は変わることになることと考えている。</p>
<p>今後の進め方について</p> <p>総合評価はやってみると問題が出てくるので、試行錯誤をした後に確定することが望ましいのではないか。</p> <p>「インセンティブが働くしくみ」はどのように組み込まれているのか。</p> <p>インセンティブについては、地元が協力すれば成績は改善されるのだという方途を造ることが必要。</p> <p>現在のスケジュールで間に合うのか。</p> <p>具体的な評価項目について議論をしないとイメージがわからない。ワーキンググループを作って検討する場合もある。</p>	<p>パブリックコメントや都道府県等への意見照会を実施し、意見を広く反映させる手続が必要であると考えている。</p> <p>コストの縮減や、地域振興プロジェクト等による利用増進を考えている。</p> <p>第3回の検討結果をもとに、地方公共団体の意見を聞き、評価項目について確定した後、重み付けを含め具体的な検討を行う。</p>