

## 第5回道路事業評価手法検討委員会での指摘事項 および対応方針（案）について

### 客観的評価指標（案）及び費用便益分析マニュアル（案）について

指摘事項	対応方針（案）
客観的評価指標（案）について	
現在新規事業採択の前提条件となっている費用便益比の扱いについて、今後は、便益が費用を上回っていることを確認しつつ、費用便益比を含めた事業に伴うさまざまな効果を幅広く反映し得る総合的な評価方式の導入について検討していく。	高速道路以外についても、総合評価について検討を開始。（資料5参照） また、客観的評価指標（案）の費用便益分析の基準値に関する記述を修正。（資料4参照）
費用便益分析マニュアル（案）について	
評価手法について、担当部局で勉強して、独自の項目や手法を追加することなどを認め、手法の改善に積極的に取り組むインセンティブが働くような制度とすべき。	指摘を踏まえ、記述を追加。（資料4参照）
感度分析の幅を±10%とすることについては、感度をチェックするためのもので、変動幅が±10%を採用するとの誤解が生じないようにすべき。	指摘を踏まえ、記述を追加。（資料4参照）

### 高速道路を対象とした評価手法について

指摘事項	対応方針（案）
波及的影響（その他外部効果）の評価指標（案）について	
指標8の地域振興計画については、面積及び事業費で一律に評価することとされているが、計画熟度等も考慮できないか。	対象事業としては、具体の計画として提示され、すでに事業に着手されているもののみとしている。
指標16については、地方の創意工夫やコスト縮減について、「やる気がある」と言えば評価されることにならないか。例えば「協議会の設置」など、評価を上げるために名目上立ち上げるというようなことにはならないか。	指標16におけるそれぞれの評価項目については、評価対象を選別する一定の基準を設け、可能な限り客観的かつ公正な評価を行うこととした。（資料6.1参照）

高速道路を対象とした評価手法について

指摘事項	対応方針(案)
重み付けについて	
重み付けに関しては、客観的な方法は無い。	評価手法についての基本的考え方(案)(資料6.3)参照。
評価の方法には国としての考え方もあるべきで、例えば費用対便益の考慮の程度は示すべきでないか。	
総合評価において前提とするネットワークの考え方について	
ネットワーク評価を行う場合と、個別路線の評価を行う場合では、対象とするネットワークが違って良い。重要なのは、プロジェクト評価を行って最終的な順位付けがなされた後、再度ネットワーク評価を実施するという点である。	全体計画 11,520km と整備計画 9,342km の 2 ケースを前提として評価を行う。 ネットワークについては、新たな条件が設定されれば適宜見直すこととし、再度ネットワーク評価を行う。
本来、対象とするネットワークを固定的に考えるのではなく、適宜見直し作業を行うべきである。見直し作業については行政の判断によるべきものである。	
その他	
総合評価結果を事後評価して手法の改善につなげていくことも目的の一つと考えられる。	評価手法についての基本的な考え方(案)(資料6.3)参照。
重み付けのプロセス等の評価手法について、例えば、本来評価上は些細な要因が結果に大きく影響するように取り扱われてしまう、といった論理的な問題点が生じないよう見ていくことは今後の委員会の活動範囲に含まれると思われる。	