

第 7 回「道路事業評価手法検討委員会」議事概要

通達等の発出について

委員会での審議内容を踏まえ、「費用便益分析マニュアル」「客観的評価指標」「客観的評価指標に対応する事後評価項目」について、通達を発出した旨、報告された。

道路事業・街路事業に係る総合評価について

道路事業・街路事業に係る総合評価については、今後、提示された「検討フロー」及び「検討の視点及び論点」に従って検討を進めることとされた。

（委員の主な意見）

- ・ 資料 2 - 5 の「評価指標の整理」では、客観的評価指標を基本として、いくつかの観点から指標を追加することとしているが、追加指標についても、指標の独立性等に留意すべきである。
- ・ 資料 2 - 5 の「地域性を考慮した指標の追加」で、「公共交通手段の少ない地域」のニーズが「都市部における公共交通機関の代わりとなる道路整備」とされているが、道路交通への依存が高い地域の道路整備の推進とすべきである。
- ・ 「地域性を考慮した指標の追加」は、総合評価手法の検討にあたって非常に重要なものであると考える。
- ・ 資料 2 - 6 の「評価指標の分類」（表 1）の中で、「主観的判断」と「定性的記述」の違いはどこにあるのか。（事務局より、主観的判断は、主観によるランキング等が可能なものであり、定性的記述は、そのようなランキングも困難な指標である旨、説明。）

高速道路を対象とした評価手法について

委員会としての重み付けを行った旨報告された。

今後、事務局にて個別路線に対する評価を行い、委員会に報告することとされた。

（委員の主な意見）

- ・ 資料 3 - 1 の P3 の第 1 回、第 2 回重み付けの表は、第 1 回と第 2 回が逆に表記されている。（事務局にて訂正する）
- ・ 当委員会で検討した高速道路の評価手法は、事業主体（組織）が決

まっていない現段階で、民営化会社で行うものの大きな枠組みを決めるために行うものであるから、一律のルールで評価するだけでなく、移行期における段階的な評価手法について、公平、公正、効率面の視点から制度設計をしていくことが重要ではないか。

連続立体交差事業の事業評価手法について

連続立体交差事業の事業評価手法については、以下の意見を踏まえ、検討を進めることとされた。

費用便益分析マニュアル（素案）について

（委員の主な意見）

- ・ P.6に「事故損失額を、各地域で独自に設定している数値がある場合、それらを用いてもよい。」と記述されているが、具体的なものはあるのか。（事務局より、次回委員会までにデータを揃える旨、説明）
- ・ 連続立体交差事業が行われた場合、便益を受けるのは自動車交通のみでなく、歩行者及び自転車の便益もあると考えられる。素案では、歩行者及び自転車の便益は、交通事故減少便益のみに計上することとしているが、時間短縮便益も検討するべきではないか。
- ・ 便益項目の検討に際し、結果的に対象から除く項目についても、実態として便益がないもの、便益が非常に小さいもの、計測が困難なものという整理を行うべきである。
- ・ P.6「交通事故減少便益」の「a：踏切事故解消便益」は「鉄道事業者の便益は除く」とされているが、事故による遅延や振替輸送等、鉄道事業者の便益も大きいと考えられる。対象としないのはなぜか。（事務局より、費用について、公共投資分のみを対象としているため、便益についてもこれに整合させた旨、説明）
- ・ P.5に「踏切に伴う時間損失を固定値として～」と記述されているが、全国統一値ということか。（事務局より、踏切交通実態調査結果により、箇所ごとに設定する旨、説明）
- ・ P.5「配分には、[...]時間短縮便益を計測する。」という文章は修正する必要がある。
- ・ 資料4-1は一般向けの説明資料だと思うが、「踏切におけるリンクの設定方法」などは、作業上の細かい話となっているので修正が必要である。

客観的評価指標（案）について

（委員の主な意見）

- ・ P.3で「～駅前広場整備等をあわせて行い～」との指標があるが、この指標をチェックする場合は、費用便益分析における費用に駅前

広場整備の費用を計上するのか。

- ・ 客観的評価指標にバス路線の利便性を含める指標があるのに対して、費用便益分析の便益に鉄道事業者分は含まないなど、統一されていないように見受けられる。整理する必要があるのではないか。

その他

- ・ 次回委員会の開催については、事務局より各委員の予定を確認して連絡。

以 上