(7) 事業評価に CBA は用いられているか？用いられている場合、MCA との関係は？

上記の(1)を参照のこと。

(8) MCA を事業評価のみならず、政策・施策評価にも活用することは可能か？

可能である。ただし、代替案とクライテリアを定義する必要がある。また、これは政策および施策の評価でも実施できる。

(9) オランダにおいて、MCA は政策や施策の評価に用いられているか？
(a) 行われている場合、その内容は？
(b) 行われていない場合、その理由は？それについてどう考えるか？

この分野については経験がないが、同様の評価を実施していると確信している。

(10) MCA を異なる政策や施設間の評価で活用することは可能か？

上記の(8)を参照のこと。私は特定の事例をもっていないが、MCA は優先順位を１つの施策の中で、もしくは施策同士で設定する際に助けとなるだろう。しかし、主要なツールとして使うことはすすめない。なぜならば、政治的なウェイトというものは状況によって大きく異なるからである。

(11) MCA を省庁間の調整に用いることは可能か？また、社会資本整備や長期計画においてはどのように適用されているのか？そしてその利点と留意点（限界）は？

上記の(10)を参照のこと。

(12) 民間による開発等でも MCA は活用されているか？

私はこの分野での経験はないが、同様の評価を実施していると信じている。

(13) 誰がウェイト付けをするべきか。

一人で実施してはならない。ウェイト付けは個人的な偏見を排除するためにも、チーム分析によりのみ、なされるべきである。
チームはそのトピックと政治的感覚に長けた専門家によって構成されるべきである。

(14) 異なる項目の統合の際におけるウェイト付けの意思決定はどのようになされているのか？また、意思決定者が変わった場合、ウェイトはどのように変わるか？

チーム分析は様々な種類がある。たとえば delphi-method。時折我々は Electronic Meeting System を使うこともある。
もちろん、意思決定者が変わったさいにはウェイトも変わる。

(15) ウェイト付けにおける行政と市民の意識の差はあるか？

差は存在する。行政と市民は各々、異なるウェイトを設定するものである。

(16) ウェイト付けやスコア付けにおいて、恣意性は問題にならないか？

ウェイト付けやスコア付けがある部分、恣意的なものであると認識している限りでは問題にならない。そのことを忘れた時に問題となるのである。

(17) 国民や住民へのアカウンタビリティの向上に MCA は有効だと思うか？

設問の意味がわからない。

(18) オランダにおける PI の手法はどのようなものか？

人々は意思決定のプロセスに参加できる様々な手段と機会をもっている。参加のレベルは問題の論点と政府のレベル（国、地方、地域）によって大きく異なるだろう。

また、PI によって民意が反映された事例があれば教えていただきたい。

① 鉄道におけるトンネル建設（Betuweroute, HST）
② 小さいインフラ事業、工業施設については計画が 10 年以上延期されたものや、実現しなかったものも多い

インフラ事業の計画、市や国の計画においては住民が参加することは非常に多く、常に大きな変化を与えている。

4. MCA における不確実性およびリスクへの考慮

(1) MCA におけるリスク分析はどのように実施されているか。また、行うべきか？

不確実性に関する分析は必要だろう。しかし、この設問での risk analysis とは何を意味しているのかが、理解できない。

(2) 異なる施設間での評価におけるリスク分析は不確実性とリスクが多いため、非常に複雑になり、意思決定者にとって判断が難しくなると考える。このような状況でも異なる施設間での評価というのは可能なのか？また、問題点は？

.....

5. 日本におけるMCAの適用に際して
(1) 日本において、プロジェクト間の調整にMCA手法の活用は可能か？ MCAは単なる手法にすぎない。 もしも利用したいのならば、可能性はいくらでもある。しかし、どのような代替案をもっていて、その分析において、MCAが有効か否かを検討しなくてはいけない。
(2) その際の留意点は？ MCA の基本は問題と可能性のある解決策とその影響に対する深い理解である。MCAは多くの適切なデータを用いることで、意思決定のプロセスをまとめることができるといえる。しかし、分析や一般常識に取って代わることはできないだろう。
(3) 日本において、異なる種類のプロジェクトにMCAの適用は可能か？ 上記の(1)を参照のこと
(4) その際の留意点は？ 上記の(2)を参照のこと
(5) 長期構想と長期計画間の調整にMCAの活用は可能か？ ----------
(6) その際の留意点は？ ----------
6. MCAの例
(1) 他国におけるMCAの事例をご存知なら、詳細を教えていただきたい。 いいえ、知らない。
7. レポート
(1) オランダにおけるMCAを用いた事業評価の具体的な事例に関するレポートがあれば、いただきたい。 オランダ語で書かれたものしかない。ミーティングの際に2、3持参する。

Questionnaire

Personal Details
(a) Name: Nathalie de Koning
(b) Position: Directorate of Strategy and Co-ordination, Staff
(c) E-mail Address: Nathalie.dkoning@cend.minvenw.nl
(d) Department: Ministry of Transport, Public Works and Water Management

Personal Details
(a) Name: Arjen 't Hoen
(b) Position: Directorate of Strategy and Co-ordination, Internal Strategy Division, Acting Head
(c) E-mail Address: arjen.t-hoen@cend.minvenw.nl
(d) Department: Ministry of Transport, Public Works and Water Management

1. 組織について

(1) あなたの所属する組織の役割は？

Ministry of Transport, Public Works and Water Management は多くの政策的領域に関与している。一番良く知られている仕事はオランダの海岸線を保護することと、国内のインフラ整備である。また船舶、航空などの領域にも関わっている。

当省の主要な役割は陸・海・空の安全を保障し、アクセスを可能にすること、洪水対策、清潔な水の安定した供給を確保することである。

詳しくは：http://www.minvenw.nl/cend/dco/home/data/international/gb/index.htm

2. 事業評価の位置づけ

(1) オランダにおける事業評価の法的根拠は？

ガイドラインに基づくリサーチプログラムでは、オランダ政府によって SCBA（Social CBA）を実施することが推奨されている。なぜなら、SCBA はすべての effect について透明性の高い概要を得ることができるからである。オランダ国会への letter では、ガイドラインは中央政府による大規模インフラプロジェクトに適していると述べられている。

Letter はまた、中央政府による規模の小さいインフラプロジェクトについても言及している。OEEI 手法は小中規模プロジェクトで用いられることとなっている。過去 2 年の間、プロジェクトグループは小中規模プロジェクトに関するガイドライン策定にむけて研究をしてきた。

地方政府は地方および地域プロジェクトについてガイドラインを適用することを強要されてはいないが、推奨はされている。これらのプロジェクトの財源は中央政府ではなく、地方政府にある。

環境面からのサーベー（EIA）をすることは法律で定められている。EIA は大規模プロジェクトに義務付けられているものであり、その対象は鉄道、道路、住宅建設、工場建設、発電所、ごみ焼却施設などである。

詳しくは：http://www.commissiemer.nl/site-mer/maindir/mframee.htm

(2) 事業評価に関するマニュアルはあるか？

"Evaluation of infrastructural projects, guideline for cost-benefit analysis"

このレポートは 2 セクション（メインレポート）と 8 つの事前研究から成る（オランダ語のみ）

(3) オランダにおける代表的な施設の事業評価に意思決定プロセスを説明していただきたい。

Start: プロジェクトの代替案の定義
Phase1: 調査（effect に関して、quick survey）
代替案の選択
End of Phase 1: 意思決定（このまま進めるか否か）
Phase 2: 区分の上、徹底的に調査（effect に関しても綿密に検討）
環境サーベー（法律で義務付けられている）
effect に関するサーベーの結果に関して、第二の意見を求める可能性あり
End of Phase 2: 意思決定（このまま進めるか否か）
Phase 3: 実現
（Nathalie de Koning のプレゼンを参考のこと）

effect に関するサーベーと環境サーベーに加えて、ビジネスケーススタディや特定の領域のサーベー（住宅市場への effect 等）を実施することもある。

3. 評価手法について

(1) オランダでは公共事業評価において MCA が一般的に使われていると聞いている MCA が用いられるようになった経緯は？当初は CBA を用いていたのか。

オランダでは我々が「拡張された SCBA(Extended SCBA)」と呼ぶものをプロジェクト評価で利用している(OEEI のこと)。この手法は distributional effects の作用がある OEEI は MCA と CBA の間に位置する手法と定義できる。

- OEEI は伝統的 CBA（経済的、環境的、社会的）の発展形である
- すべての effect が貨幣的価値で示されていない（CBA との違い）
- 異なるクライテリアにウェイト付けはされていない（MCA との違い）

OEEI の結果は effect のサーベー（交通影響<時間>、間接的経済影響、安全性、環境<公害、騒音、自然への影響>、費用、調査）である。これらの結果を計算するために我々は LMS（National model system）を道路プロジェクトに、THOMPIOV を鉄道インフラプロジェクトに用いている。

(2) すべての公共事業評価で MCA が用いられているのか？

オランダ議会への letter では、ガイドラインは中央政府によって実施される「国家的(中央)」インフラプロジェクトに適用するものであると述べられている。Letter はまた、小規模プロジェクトについても言及している。詳細は質問 2-1 を参照のこと。

(3) 具体的な MCA の手法は？

概略を述べると、MCA はすべての effect（経済、環境、社会）について全体的かつ透明性の高い概要を提示してくれるものである。effect については出来る限り貨幣的価値で示されているが、それが不可能な場合は定量的もしくは定性的に示されている。質問 3-1 も参照のこと。

(4) 日本では AHP が評価においてよく用いられているが、オランダでの適用状況はどうか。

---

(5) 公共事業評価において MCA を用いるメリットとデメリットは？

我々は SCBA を使っている。
メリット：
すべての effect について、透明性が高く、全体的に見ることができる。
伝統的 CBA の発展形（Nathalie de Koning のプレゼンを参考のこと）

デメリット：
人々は貨幣価値で示された結果に注目する傾向がある。
また、貨幣価値、定量的、そして定性的なタームで effect を提示することが不可能な場合もある。その場合 effect は PM として示されている。しかし、effect を提示した際に、この種の不明な effect については忘れられてしまうことが多い。

参考までに：

- 透明性が高く、全体的に見ることができる effect を提示することはどの effect を対象とし、その範囲を（大きさ）をどう設定するかの議論がともなうものである。
- 最終判断は政治家のものである。行政官は要求された情報を提供することがその使命である。

(6) MCA は同一施設の評価だけでなく、異なった施設間（道路と橋など）の評価にも有効か？

我々が用いている手法は、簡潔に述べると、effects を概観するものである。この観点をふまえると、様々な種類の事業（インフラ事業、施策、政策にも）においてこの手法を用いることは可能である。またインフラ事業の異なる代替案同士を比較することも可能といえる。比較するためには、同じクライテリアと同じ単位を用いる必要があるだろう。

Bart Witmond のプレゼンで述べられたように、Central Planning Agency は今年、いくつかの事業を評価した。評価を実施した事業は多岐にわたる。

用いられたクライテリアは以下の通り（レポートはオランダ語のみ）：

1．妥当性：政府がやるのか、市場の失敗はあるのか
2．有効性：機能するのか？国家政策との整合性
3．効率性：SCBA
4．その他のクライテリア
   - 不確実性（コスト）
   - 社会におけるサポート
   - 代替的な政策（環境税）

Central Planning Agency に関する情報：http://www.cpb.nl/eng/

限られた予算があるために、事業の優先度を設定したい場合などに異なる施設間の評価を実施する際にこの手法を用いることは可能である。優先付けは同じクライテリアによって実施されるべきである。

(7) 事業評価に CBA は用いられているか？用いられている場合、MCA との関係は？

質問 3-6 を参照のこと。

(8) MCA を事業評価のみならず、政策・施策評価にも活用することは可能か？

質問 3-6 を参照のこと。

(9) オランダにおいて、MCA は政策や施策の評価に用いられているか？
(a) 行われている場合、その内容は？
(b) 行われていない場合、その理由は？それについてどう考えるか？

行われている（ただ SCBA の方が多い）。
質問 3-6 を参照のこと。また、Bart Witmond のプレゼンもあわせて参照のこと。

(10) MCA を異なる政策や施設間の評価で活用することは可能か？

可能である。プロジェクト間の評価と同様の原則である。（質問 3-6 を参照のこと）

(11) MCA を省庁間の調整に用いることは可能か？また、社会資本整備や長期計画においてはどのように適用されているのか？そしてその利点と留意点（限界）は？

可能である。Bart Witmond のプレゼンを参照されたい。

CBA の結果、つまり effect に関するサーベーは意思決定のプロセスに適切な情報を与えるものである。サーベーそのものは意見をもたない。大規模プロジェクトを担当している政治家はプロジェクトに関して独自の見解をもっている（国のある地方の発展、インフラの国際的ネットワークの形成など）。これらの政治的優先度および見解は全体的なプロセスの中での一部であるといえる。

Effects のサーベーは意思決定に取って代わるものではない。サーベーの結果と長期的な視点が意思決定の判断根拠となる。最終決定は政治家と議会に託されており、行政官としての我々の仕事は要求された情報を提供することである。

メリット：
すべての effect について、透明性が高く、全体的に概要を得ることができる。
デメリット：
effects をどのように提示するのかという問題。
貨幣化、定量化、定性化できない effects の対処をどうするのか。

(12) 民間による開発等でも MCA は活用されているか？

CBA はもともと、民間から導入した手法である。

(13) 誰がウェイト付けをするべきか。

サーベーの結果について、どのようにウェイト付けするかは政治家に委ねられている。この件に関わるオランダの人々は運輸・水利大臣（Minister of Transport, Public Works and Water Management）、住宅・国土計画・環境大臣（Minister of Housing, Spatial Planning and the Environment）、内閣評議会（Council of Ministers）、上下議会である。

(14) 異なる項目の統合の際におけるウェイト付けの意思決定はどのようになされているのか？また、意思決定者が変わった場合、ウェイトはどのように変わるか？

質問 3-6 を参照のこと。
政治的優先度は政治家が選挙や社会変化などによって変わったときは、変化する。

(15) ウェイト付けにおける行政と市民の意識の差はあるか？

政治家と市民は各々、重要だと考えるものが異なるものである。政治家は大きな視点（国家的）で判断することが必要となる。市民は local effects のみに集中するものである。市民はまた、問題を自分が不快を思うものに強く反応する傾向がある。

我々は市民が計画についてコメントできる機会を設けている。質問 18 を参照のこと。

(16) ウェイト付けやスコア付けにおいて、恣意性は問題にならないか？

Effects についてウェイト付けすることに関しては政治家に委ねられている。大臣はまず下院で、そののち上院で議論の対象となる計画を提案する。議会にて計画を実行するか、却下するか、見直しが提案されるかを検討する。

(17) 国民や住民へのアカウンタビリティの向上に MCA は有効だと思うか？

正規の手法で用いた場合はアカウンタビリティを向上させることになる。透明性が高く、全体的な概要を得ることが可能なこの手法はサーベーに関わっていない人でも理解することが容易であるといえる。政府がなぜ、その事業を実施したいのかがとりわけ明確になるといえる。

(18) オランダにおける PI の手法はどのようなものか？

住民参加の方法は複数ある。国家プロジェクトに関しては、地方政府と関連団体（例えば環境グループなど）が参加するものとなっている。

オランダでは、法律に基づいた住民参加のプロシージャーがある。住民参加のプロシージャーが規定されている法律は以下の通りである。

- Transport Infrastructure Planning Act
- Spatial Planning Act, Environmental Protection Law
- Civil Aviation Law
- Administrative Law and Public Administration)

また、PI によって民意が反映された事例があれば教えていただきたい。

---

4. MCA における不確実性およびリスクへの考慮

(1) MCA におけるリスク分析はどのように実施されているか。また、行うべきか？

ガイドラインの第 7 章を参照のこと（Return and Uncertainty)。

(2) 異なる施設間での評価におけるリスク分析は不確実性とリスクが多いため、非常に複雑になり、意思決定者にとって判断が難しくなると考える。このような状況でも異なる施設間での評価というのは可能なのか？また、問題点は？

Effects のサーベーは、中央計画局（Central Planning Agency）かコンサルタントによって実施される。セカンドオピニオンは、中央計画局（サーベーを中央計画局が実施しなかった場合）、もしくは他のコンサルタントか専門家委員会によって実施される。セカンドオピニオンの結果は議論のもととなる。

5. 日本における MCA の適用に際して

(1) 日本において、プロジェクト間の調整に MCA 手法の活用は可能か？

可能である。評価手法についての質問を参照のこと。

(2) その際の留意点は？

独立した機関が CBA を用いることが留意点になる。
評価手法についての質問を参照のこと。

(3) 日本において、異なる種類のプロジェクトに MCA の適用は可能か？

評価手法についての質問を参照のこと。

(4) その際の留意点は？

評価手法についての質問を参照のこと。

(5) 長期構想と長期計画間の調整に MCA の活用は可能か？

CBA の結果、つまり effect に関するサーベーは意思決定のプロセスに適切な情報を与えるものである。サーベーそのものは意見をもたない。大規模プロジェクトを担当している政治家はプロジェクトに関して独自の見解をもっている（国のある地方の発展、インフラの国際的ネットワークの形成など）。これらの政治的優先度および見解は全体的なプロセスの中での一部であるといえる。

(6) その際の留意点は？

評価手法についての質問を参照のこと。

6. MCA の例
(1) 他国における MCA の事例をご存知なら、詳細を教えていただきたい。 他国においてはイギリスで用いられている手法を用いる傾向がある。イギリスの情報については、GOMMMS や AST を参照のこと。
7. レポート
(1) オランダにおける MCA を用いた事業評価の具体的な事例に関するレポートがあれば、いただきたい。 ロッテルダム： http://www.mainport-pmr/nl/engels オランダ北西鉄道の研究：http://www.minvenw.nl/dgp/zuiderzeelijn/uk/project

Questionnaire

Personal Details
(a) Name: Dr. Peter Gehrung
(b) Department: Federal Ministry of Transport, Building and Housing
(c) Section: Project Group FTIP
(d) Address: Invalidenstr. 44, 10115 Berlin
(e) Telephone Number: 49-(0)30-2008-2693
(f) E-mail Address: peter.gehrung@bmvbw.bund.de

1. 組織について

(1) あなたの所属する組織の役割は？

連邦政府の一機関である。

(2) あなたの所属する組織が管轄する分野（施設等）は何か。

建築、住宅、運輸に関すること。これらの分野の発展に関する必要不可欠な貢献を行っている。

2. 評価の位置づけ

(1) あなたの国では公共事業や、施策、政策について評価を実施しているか。

(評価を行っている)。→ ***質問 2-(2) へお進みください。***

評価を行っていない。→ ***質問 2-(4) へお進みください。***

(2) 評価の対象は何か。

(公共事業)　施策　政策

(3) あなたの国では評価に対して、法的な根拠はあるか。

(はい)　いいえ

「はい」に○をつけた場合、法律名を書いてください。
Haushaltsgrundsatzegesetz(HGrG), Bundeshaushaltsordnung(BHO)

質問 3 へお進みください。

(4) 現在は評価を行っていないとのことだが、今後、評価を行うことに関して検討する可能性はあるか？また評価の必要性について、どのようにお考えか。

評価を行っておられない場合は質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

3. 評価手法について（公共事業）

あなたの国において公共事業評価を行っている場合、以下の設問にお答えください。行っていない場合は質問 4 へお進みください。

(1) 公共事業における意思決定プロセスはどのようなものか？

添付資料を参考のこと。

(2) 公共事業の評価において、どのような評価指標を用いているか。また、各指標はどのような単位で捉えているか。

指標名	貨幣価値	その他単位	スコア
費用便益要素			範囲なし
環境および自然保護評価			×
空間的インパクト評価			×

(3) 評価において、これらの指標の統合はしているか。

統合している。→ ***質問 3-(4) へお進みください。***

(統合していない)。→ ***質問 3-(5) へお進みください。***

(4) 指標の統合化において、ウェイト付けは誰が行っているか。

質問 3-(6) へお進みください。

(5) なぜ、指標を統合していないのか。意思決定に際し、問題はないのか。

意思決定は指標の統合なしに実施できると考える。

(6) 公共事業評価において、リスク分析は実施しているか。

(実施している。)→ ***質問 3-(7) へお進みください。***

実施していない。→ ***質問 3-(8) へお進みください。***

(7) MCA におけるリスク分析はどのように実施されているか。

予測の変動性（鉄道や運河など）や投資コストの変動などを検討している。

(8) 評価のマニュアルやプログラムなどはあるか。ある場合、我々がそれを入手することは可能か。

可能である。連絡をいただきたい。

4. 評価手法（施策･政策評価）

あなたの国において施策や政策の評価を行っている場合、以下の設問にお答えください。行っていない場合、質問 5 にお進みください。.

(1) 施策や政策の評価は具体的にどのように行われているか。

------

(2) 施策や政策の評価において、どのような評価指標を用いているか。

------

(3) 評価において、これらの指標の統合はしているか。

統合している。→ ***質問 4-(4) へお進みください。***

統合していない。→ ***質問 4-(5) へお進みください。***

(4) 指標の統合化において、ウェイト付けは誰が行っているか。

質問 4-(6) へお進みください。

(5) なぜ、指標を統合していないのか。意思決定に際し、問題はないのか。

------

(6) 評価のマニュアルやプログラムなどはあるか。ある場合、我々がそれを入手することは可能か。

------

5. PI について

(1) 事業評価、施策、政策評価結果を国民に公表しているか。

公表している。→ ***質問 5-(3) へお進みください。***

公表していない。→ ***質問 5-(2) へお進みください。***

(2) なぜ、公表していないのか。国民からの公表についての要望はないのか。

(3) 事業評価、施策評価、政策評価に際し、PI を活用しているか。

それほどは活用していない。

6. 日本における MCA の適用に際して

(1) 日本において、プロジェクト間の調整に MCA 手法の活用は可能か。（たとえば、道路事業におけるプロジェクト A とプロジェクト B の場合など）

------

(2) その際の留意点は？

------

(3) 日本において、異なる種類のプロジェクトに MCA の適用は可能か。（たとえば、道路事業、河川事業、港湾事業間の調整など）

------

(4) その際の留意点は？

------

(5) 長期構想と長期計画間の調整に MCA の活用は可能か。

------

(6) その際の留意点は？

------

7. MCA の例
(1) 他国における MCA の事例をご存知なら、詳細を教えていただきたい。 たとえば、オーストリアでは投資において費用便益分析を実施している。
(2) MCA の研究者をご存知なら、紹介していただきたい。 .....
8. レポート
(1) あなたがお持ちの MCA を用いた事業評価の具体的な事例に関するレポートがあれば、いただきたい。 連絡をいただきたい。

Thank you very much for your cooperation.

資料-42

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
PG BVWP

連邦運輸インフラ計画の手順

手順番号	活動	運輸建設省（FMTBH）以外の参加主体
1	**交通発展のシナリオ／予測** 構造（建築）データの予測 シナリオの定義 旅客と貨物に関する交通予測 交通ネットワークの受容量（キャパシティー）の活用の検討	連邦省庁 専門家
2	**評価手法の近代化** 環境リスク評価 地域計画の観点からの評価 都市計画の観点からの評価	連邦省庁 専門家
3	**交通ネットワークと事業適用に関する検討** ネットワークの障害、ギャップについて ネットワークの最適化 ⇒建築もしくは改良すべきルートの提案	連邦州（Lander） ドイツ鉄道 団体
4	**事業の現実可能性についての評価と検討** 個別事業の評価 相互関係の検討 ⇒優先付けの提案	専門家

FMTBH = Federal Ministry of Transport, Building and Housing

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
PG BVWP

連邦運輸インフラ計画の手順（続き）

5	**財務計画検討中における優先度によるカテゴリー化** 投資資金の可能性についての検討 ⇒運輸インフラ計画の立案	財務省
6	**ヒアリング／調整** 連邦州（Lander）レベルでの調整 連邦レベルでの調整 専門家と団体に対する情報提供 ⇒内閣に提案提出	連邦州（Lander） 団体 連邦省庁
7	**内閣における意思決定** 連邦運輸計画 同時に、改訂される法令に添付書類として要求プランを提示	連邦内閣
8	**法的手続き** 要求されたプランとともに改訂される法令について議論 ⇒法令採択	連邦議会 連邦参議院

FMTBH = Federal Ministry of Transport, Building and Housing

Questionnaire

Personal Details
(a) Name: ソフィ・フェラール　(Sophie Ferard)
(b) Department:ワロニア地方施設・運輸省 (Walloon Ministry of the Equipment and the Transports; Ministère wallon de l'Equipement et des Transports)
(c) Section:高速道・道路総局(General Department of expressways and roads; Direction générale des Autoroutes et des Routes)
(d) Address: Boulevard du Nord, 8 5000 Namur
(e) Telephone Number: +32 81 / 77.26.83
(f) E-mail Address: sferard@met.wallonie.be

1. 組織について
(1) あなたの所属する組織の役割は？ 高速道・道路総局(DG1)は、国民の意向に従い、ワロニア地方において、市民に対しより安全で、スムーズ、快適な移動を提供する道路及び高速道路網の配備を対象としている。

(2) あなたの所属する組織が管轄する分野（施設等）は何か。

DG1 は公共事業省に対し、上記の交通網の開発、整備、近代化及び運営に関して主な方針を提出し、また公共事業省によって定められた政策の実施を監視している。

DG1 は５つの部局を抱えており、それら自体がさらに異なる部に分かれている。これらの部は部門別あるいは管区別になっている。

部門別レベルでは

・地域の道路政策の主要な方針を作成する計画・開発部局

・ワロニア地方における交通網の日常の運営、その保全、および冬期のサービスの確保を組織し、調整している運営・施設部局。

管区別レベルでは

DG1 には３つの管区別の部局があり、それらは担当領域において交通網の地域運営を確保する。従ってこれらの部は、ワロニア地方の交通網に関連する諸計画の提出、実施、監督[管理]を担当している。特に、新しい道路の建設、現行の道路の保全、道路区域の日常の運営に従事している。

Annex 1 に示した組織図を参照のこと。

2. 評価の位置づけ
(1) あなたの国では公共事業や、施策、政策について評価を実施しているか。 (評価を行っている)。→ ***質問 2-(2) へお進みください。*** 評価を行っていない。→ ***質問 2-(4) へお進みください。***
(2) 評価の対象は何か。 (公共事業)　施策　政策
(3) あなたの国では評価に対して、法的な根拠はあるか。 はい　(いいえ) 「はい」に○をつけた場合、法律名を書いてください。 ***質問 3 へお進みください。***

(4) 現在は評価を行っていないとのことだが、今後、評価を行うことに関して検討する可能性はあるか？また評価の必要性について、どのようにお考えか。

評価を行っておられない場合は質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

3. 評価手法について（公共事業）

あなたの国において公共事業評価を行っている場合、以下の設問にお答えください。行っていない場合は質問4へお進みください。

(1) 公共事業における意思決定プロセスはどのようなものか？

管区の部は、担当地域において実施中の事業がある場合は、その活動を3ヵ年施策に基づいて行っている。施策は、新規事業、保全、生活環境の改善という3つのカテゴリーによって一覧にされた、その管轄地域における複数の異なる実施事業を再検討する。この施策は、実施される工事と作成された新規事業に応じて毎年公表される。3ヵ年施策において採択された事業は、多基準に基づいた一覧表に従って優先順位がつけられる。

予算編成の時期には、管区の局は、多基準分析の結果による分類に従い、翌年に実施されるプロジェクトのリスト、説明、財政概算をDG1の予算部に提出する。予算部はこれらの提出書類を、他の部署（調査部、情報部など）が作成した書類と共に、監査を担当する省、即ち公共事業省に報告する。公共事業省は、すべてを財務省に報告する前に、公共事業省が責任を負っている異なる省庁の間の調整を行う。財務省は、他の省からも同様の情報を受け取る。このようにして政府は、政治的、またはマクロ経済的（収入、成長、インフレーションなど）パラメーターに従って、異なる省庁に対して予算を配分する。

どちらか一方の計画の利益に従って、政府または公共事業省が、多基準分析に基づいた一覧表によって設定された優先順位に背くことも可能であるが、全体的には各省から提示された順位が尊重される。

(2) 公共事業の評価において、どのような評価指標を用いているか。また、各指標はどのような単位で捉えているか。

指標名	貨幣価値	その他単位	スコア
Annex 2のリストを参照			

(3) 評価において、これらの指標の統合はしているか。

統合している。→ ***質問3-(4)へお進みください。***

統合していない。→ ***質問3-(5)へお進みください。***

(4) 指標の統合化において、ウェイト付けは誰が行っているか。

加重法の指数（ウェイト）は、ワロニア地方施設・運輸省の専門家の間の同意によって定められた。

質問3-(6)へお進みください。

(5) なぜ、指標を統合していないのか。意思決定に際し、問題はないのか。

(6) 公共事業評価において、リスク分析は実施しているか。

実施している。→ ***質問 3-(7) へお進みください。***

(実施していない。) → ***質問 3-(8) へお進みください。***

しかしながら、現在の方法論は２つの短所によって特徴づけられていることを指摘しておく必要がある。

・ ひとつの判断基準のレベルと優先順位との単純な比例配分による予測
・ ある選択基準によってとらえられた諸価値が既に明白な予測

その結果、もし我々が優先度の分析を細分化し、同時にある投資の将来の結果の不確定性も考慮に入れるとすれば、非直線的な機能のモデルづくりと構築を試すことが重要である。そして、それらを利用することで、我々が受けるリスクの結果生じる大きな損失を見積もることになるので、「リスクという付随物」と同等のものが計算できるであろう。

これは、モンス・カトリック単科大学の G.Scannella 氏が、博士論文の研究の一環として、高速道・道路総局と共に研究しようとしたことである。

そして、道路調査の選択の問題についてのある実験が行われた。実際のケースにおいてこの方法を適用できるように、すべての方法論が、MUSTARD(Multicriteria Utility-based Stochastic Aid for Ranking Decisions)と名付けられた、決定の際の多基準による補助的な情報ツールにおける統合の対象となった。

またこのツールは、準 UTA 方式に基づいている。この準 UTA 方式は、各部分の機能を個別に評価し、次に、それらをすべて保持しつつ、直線的な部分の結果で構成された機能による予測に加えることを提唱している。また、評価のための手続きを再度単純化するために、彼は、唯一の曲線指数が機能のひとつひとつを決定するのに充分であるように、これらの部分的機能は、循環指数の構造になっている、と考えている。今後まだ、各々の機能についての重要性を評価しなければならない。

(7) MCA におけるリスク分析はどのように実施されているか。

------

(8) 評価のマニュアルやプログラムなどはあるか。ある場合、我々がそれを入手することは可能か。

------

4. 評価手法（施策･政策評価）

あなたの国において施策や政策の評価を行っている場合、以下の設問にお答えください。行っていない場合、質問 5 にお進みください。.

(1) 施策や政策の評価は具体的にどのように行われているか。

施策レベルや政策レベルにおける「多基準」型の評価はなく、プロジェクトレベルにおいてのみ存在する。

(2) 施策や政策の評価において、どのような評価指標を用いているか。

------

(3) 評価において、これらの指標の統合はしているか。

統合している。→ ***質問 4-(4) へお進みください。***

統合していない。→ ***質問 4-(5) へお進みください。***

(4) 指標の統合化において、ウェイト付けは誰が行っているか。

質問 4-(6) へお進みください。

(5) なぜ、指標を統合していないのか。意思決定に際し、問題はないのか。

------

(6) 評価のマニュアルやプログラムなどはあるか。ある場合、我々がそれを入手することは可能か。

------

5. PI について

(1) 事業評価、施策、政策評価結果を国民に公表しているか。

公表している。→ ***質問 5-(3) へお進みください。***

(公表していない。) → ***質問 5-(2) へお進みください。***

(2) なぜ、公表していないのか。国民からの公表についての要望はないのか。

完成されたプログラムは、論理的には住民への仲介役を果たしている国会に報告されるから。

(3) 事業評価、施策評価、政策評価に際し、PI を活用しているか。

.....

6. 日本における MCA の適用に際して

(1) 日本において、プロジェクト間の調整に MCA 手法の活用は可能か。(たとえば、道路事業におけるプロジェクト A とプロジェクト B の場合など)

高速道・道路総局内で使用されている単一方式の方法の目的は、優先度を定めるための道路プロジェクトの評価である、ということに留意すべきである。

従って、得られた結果は、どのような点においてもプロジェクトの固有の価値を判断するものではなく、単に道路への投資面での重要度による優先権を決定するものであり、しかもそれは限られた予算状況の中でのことである。

(2) その際の留意点は？

.....

(3) 日本において、異なる種類のプロジェクトに MCA の適用は可能か。(たとえば、道路事業、河川事業、港湾事業間の調整など)

.....

(4) その際の留意点は？

.....

(5) 長期構想と長期計画間の調整に MCA の活用は可能か。

.....

(6) その際の留意点は？

.....

7. MCA の例

(1) 他国における MCA の事例をご存知なら、詳細を教えていただきたい。

.....

(2) MCA の研究者をご存知なら、紹介していただきたい。

.....

8. レポート

(1) あなたがお持ちの MCA を用いた事業評価の具体的な事例に関するレポートがあれば、いただきたい。

Annex 3 に付された例を参照のこと。

Thank you very much for your cooperation.

道路の新規プロジェクトの評価法

多基準による調査に基づいた第１の分類　：

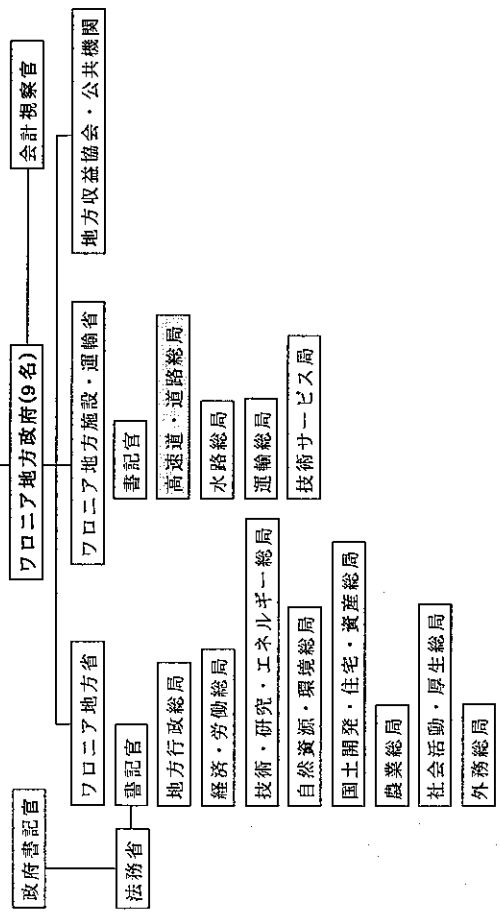
N°	評価基準	パラメーター	安全性	流動性	環境	社会経済性
1	不安指数	キロメートルあたりの不安指数	X			
2	現在の占有率	道路網の現在の占有率		X		
3	ピーク時の飽和	現存の道路網のうちで最も悪条件の区域における[交通の]飽和状態の出現の頻度		X		
4	時間の節約	パーセンテージ表示による時間の節約		X		
5	大型トラック数	一日あたりの大型トラックの通行数		X		
6	住民数	キロメートルあたりの住民数			X	
7	公共建造物数	キロメートルあたりの公共建造物数			X	
8	保護地帯	計画によって横断することになる保護地帯			X	
9	地域人口	主要な都市における人口				X
10	産業地域へのアクセス	産業及び／または商業地帯からの交通の便				X
11	建設コスト	キロメートルあたりのプロジェクトの建設コスト				X
12	実施された投資	新規プロジェクトの総合評価との関連で既に実施された投資のパーセンテージ				X

＋さらに、「そのプロジェクトを裏付ける特定の状況」という項目がオプションで付される（そのプロジェクトには、第１の分類の際の評価付けに加えて３点のボーナスポイントが与えられる）。

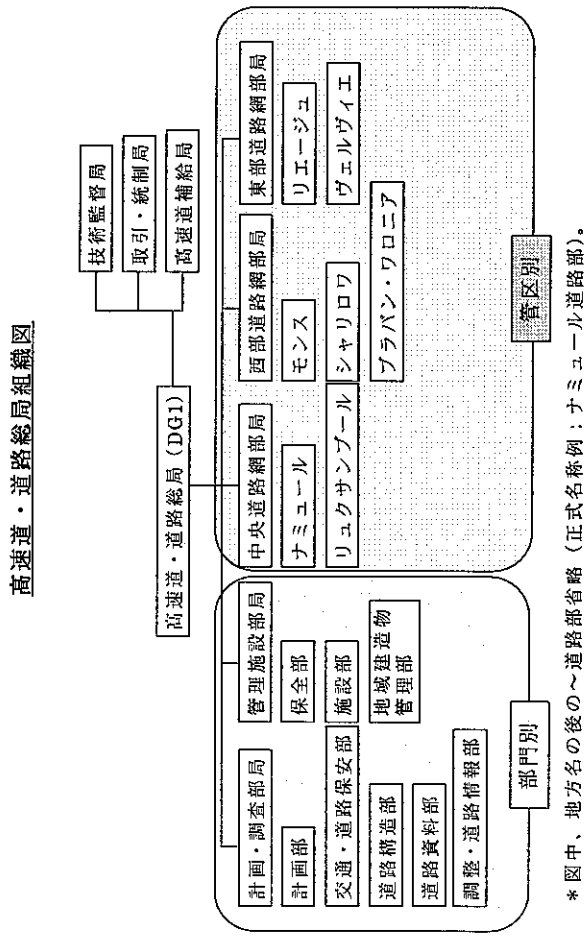
行政的な見解に基づく第２の分類　：　地域計画、建設許可の取得、土地の取得及び影響調査

Annex 1

ワロニア地方機構の組織図



高速道・道路総局組織図



＊図中、地方名の後の～道路部省略（正式名称例：ナミュール道路部）。

道路の新規プロジェクトの評価法

評価カード

カードNo.: M1/N57

日付: 21.04.1999

プロジェクトの特徴

プロジェクトの題名 : N57 - Familleureux - Soignies

技術上の説明 : Familleureux -Braine-le-Comteの連結の達成:
土木作業、OA、排水、舗装

長さ : 5 km

コスト : 300,000(ベルギーフラン)

担当局

事業番号 : D141

担当技術者 : Mr Platiaux

獲得評価値

第1の分類:多基準による調査	12.9/20
「プロジェクトを裏付ける特有の状況」の項目の付加	0/20
総合評価	12.9/20

第2の分類:行政的な見解	18/20

評価一覧

第1の分類:多基準による調査

評点	1	2	3	4	5

I.「安全性」の項目

- 不安指数

小計1(算術平均評点×1.2): 3.6/6

II.「流動性」の項目

- 現在の占有率
- ピーク時の飽和
- 時間の節約
- 大型トラック数

小計2(算術平均評点×1.2): 4.5/6

III.「環境」の項目

- 住民数 / km
- 公共建造物数
- 保護地帯

小計3(算術平均評点×0.4): 2/2

IV.「社会経済性」の項目

- 地域人口
- 産業地域へのアクセス
- 建設コスト / km
- 実施された投資

小計4(算術平均評点×1.2): 3.6/6

総計(合計): 12.9/20

第2の分類:行政的な見解

「行政」の項目

- 地域計画との一致
- 建設許可の取得
- 土地の取得
- 影響調査

総計(合計): 18/20

証明書

N 57

項目		*評点*
安全性		
不安指数	Bk 11 à 22 de N55 = 1.3	3
流動性		
占有率	N55 (ピーク時) 1991 : 9,200 台数/1日 9200/9000 = 102 %	3
ピーク時の飽和	定期的に	3
時間の節約	39%	4
大型トラック数	> 650	5
環境		
住民数	850 人/10 km --> 85	5
公共建造物数	2/km	2
保護地帯	農業地帯	2
社会経済性		
地域人口	ソワニエ市= 24.000 レベル 3	3
産業地域へのアクセス	採石場へのアクセスが不十分	5
建設コスト	30,000 / 5km --> 60,000/Km --> >50	1
実施された投資	既に投資された額 >200,000 --> 5-2	3
行政		
地域計画	一致	5
建設許可の取得	進行中	4
土地の取得	進行中	4
影響調査	不要	5