

## 費用便益分析マニュアル(案)についての地方公共団体意見

## 1. 本マニュアル(案)における費用便益分析の概要

## (1) 費用便益分析の基本的な考え方

道路は公共財であり、ナショナル・ミニマムとして一定の水準以上に整備する必要がある場合があると思われる。費用便益分析のみで一義的に道路整備の可否が判断された場合、地方部における生活産業基盤としての道路整備が進まなくなる可能性がある。	59 北九州市
この手法により算出される便益は、多岐多様にわたる道路整備効果のうち金銭的な算出が可能な効果のみを捉えたものであり、便益の全てではないことを、より明確に記載すべき。例えば、表題についても「算定可能な便益による費用便益マニュアル」とすべき。	30 和歌山県
費用便益分析マニュアル(案)の費用便益分析の基本的な考え方にもあるように、道路整備に伴う効果としては、災害時の代替道路確保、交流機会の拡大、諸産業振興や雇用・所得の増大など、多岐多様にわたる効果が存在している。これらの便益全てを金銭表現することが困難なことから、現在は、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目についてを便益として、費用便益比を算出している。一般的には、便益という言葉からは、先に述べたような道路整備に伴う多岐多様な便益があるため、前提条件となる便益を事業の効率性のみから出すべきではない。	45 宮崎県
「本マニュアル(案)以外の手法を用いる場合は、推計手法を明らかにし、原則として公表するものとする。」との記述があるが、本マニュアル(案)以外の手法の認知方法及びその手続きについて参考例を記述してもらいたい。	47 沖縄県
早期に効果が発現できる事業については、費用便益比1.5未満についても事業採択の対象とすること。	35 山口県
OD交通量のネットワークへの配分、便益の計算、現在価値の算出など費用便益分析の手法は、一般の方にわかりにくいように感じる。よい案があるわけではないが、もっと簡便で分かり易い評価もあるとよいと思う。	59 北九州市

## (2) 費用及び便益算出の前提

現在の物価変動の状況を考えると、現在価値算出のための割引率をこれまでどおり4%として良いか疑問である。	4 宮城県
現在価値算出のための割引率については、元来、中長期の国債等の利率等を勘案し設定されたものであると認識しておりますが、現行の費用便益分析マニュアル(案)が策定された当時とは、利率等も変わっており、再検討する必要があると思われま。	26 京都府
最近の物価上昇率の低迷を考慮すると、4%は大きすぎるのではないかと？	28 兵庫県
マニュアル(案)における検討年数は40年となっておりますが、橋梁、トンネル等の構造物を中心に長寿命化等を図ろうとしている現在において、引き続き、検討年数を40年と設定すべきかどうか検討すべきであると考えます。	26 京都府
基準年次について原単位が平成15年価格であるので、基準年次は平成15年にするか、または、事業開始年次に原単位を換算する必要があるのではないかと。	29 奈良県
社会的割引率について社会的割引率4%の見直しは行わないのか。	29 奈良県

マニュアルにおいては、再評価の際の基準年次を評価時点としていますが、昨年度評価時点を基準年として再評価した結果(平成14年度を基準年)を国土交通省に報告する際、補助金申請年度(平成15年)を基準年として費用便益を算出した結果を提出するよう指導がありました。費用便益の数値は殆ど変化ありませんが、総便益及び費用につきましては、県の再評価委員会で審査して頂いた数値と異なる数値を国土交通省に報告することとなりました。つきましては、基準年次の考え方を再確認させて頂きたいと思えます。	34 広島県
H14年度の本市事業再評価審査委員会において、「現時点では仕方がないが、費用対効果分析の算出方法について、事業が遅れることによる時間コストを考慮すること」「費用対効果分析の割引率等について、社会経済情勢等の変化に応じて適切なものとする」との意見が出ています。	53 横浜市
社会的割引率は、民間投資の機会収益率や税金の機会費用率、あるいは政府借入金の機会費用率を考慮して、計画の目的、内容を勘案して決定すると伺っている。 この4%の根拠についてお示し願いたい。 なお、前回平成10年6月時点の社会的割引率と今回平成15年4月の割引率に変更がない理由についてお示し願いたい。	43 熊本県
1-(3)において、現在価値の算出のための割引率4%と以前と不変となっておりますが、根拠は何に基づいたものでしょうか？	58 広島市
割引率4%は現在の情勢からすると高すぎるように感じる。相対評価するには何%でも問題はないが、B/C 1.5で評価する場合便益が過小評価される可能性がある。	59 北九州市
社会的割引率や検討年数について、マニュアルの中に、数値の決定根拠を明記していただきたい。	45 宮崎県

## 2. 便益の算定

### (1) 交通流の推計

2.便益の算定 OD表の作成について、道路交通センサスペースのOD表を基本とすることになっていますが、今後ともセンサスのOD調査は継続されると考えて良いのか教えてください。	2 青森県
『「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」以外の効果項目についても、十分な精度で計測し、金銭表現が可能とするための手法について、今後も検討を加え、マニュアル(案)自体を逐次更新していく予定である』(p2)との記載のとおり、今後も道路整備効果について様々な視点から分析し、マニュアル(案)に効果項目を積極的に追加すべきである。特に、道路整備による便益は道路ユーザーのみが享受するものではないことを明確にうちだし、CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM等の削減効果、騒音の低減効果など「沿道環境の改善」、異常気象時等通行止の解消など「地域住民の安心感の向上」、沿道利用の促進など「地域経済へのインパクト」など外部効果の指標化を進めるべきである。	18 福井県
道路交通センサスのOD表は平成6年のものであり、この当時の伸び率で交通量を推計すると、かなりの交通量が増加する傾向があります。OD表の早期更新をお願いします。 また、OD表については公表されておらず、また、簡単に貸し出してもらえないのが現状であり、貸し出し手続きを簡略化して頂きたい。	21 岐阜県
街路事業、区間整理事業は、路線延長が短いので、その費用便益分析は、OD表から、4段階推定法を用いるのではなく、P8小規模事業の場合を適用していままでどおりの計算方法でお願いしたい。	23 愛知県
「～簡略な手法により推計を行ってよい。」の記述があるが、具体的にはどのような手法を示すのかを明記していただきたい。	4 宮城県

小規模事業等の交通量の推計においては、簡略な手法により推計を行ってよいと記されているが、具体的な記述がなく疑問である。	8 茨城県
交通量の伸びについては、「街路事業における費用分析マニュアル(案)」及び「道路投資の評価に関する指針(案)」に記載されているため、本マニュアルにおいても記載してほしい。昨年、平成32年以降交通量が減少するとの予測がなされたことから、交通量の伸びについての記載をお願いしたい。	9 栃木県
7頁の小規模事業等について、簡略な手法により推計を行ってよいとあるが、具体的に示していただきたい。	10 群馬県
将来交通量の伸び率について、推定方法の記述がないので明記していただきたい。	21 岐阜県
平成11年度道路交通センサスペースの将来発生集中量予測は2020年と2030年の2通り示されているが、費用便益分析を行う際は、いずれを採用すべきか、若しくはどのように使い分けすべきなのかを標記マニュアル中に明記していただきたい。	28 兵庫県
交通量配分に際してのネットワーク設定についても一定の考え方を示すべき。	30 和歌山県
2. 便益の算定(1)交通流の推計 小規模事業について「簡略な方法により推計を行ってよい。」となっているが、具体的な手法等の掲載は困難か？	45 宮崎県
速度の推定が時間便益、走行便益に大きく影響するが、道路網、QV条件の選択等により、大きく異なる可能性があるため、全国的に同様の条件となるようにしたほうが良いかもしれない。	59 北九州市

## (2) 「走行時間短縮便益」の計測

「走行時間短縮便益」の計測において、年間の走行便益を計測することとしていることから、積雪寒冷地においては、積雪期の旅行時間低下を考慮した便益となるよう検討が必要と考えます。	2 青森県
見直し前と比較して小型貨物車の数値の減少率が大きいこと、大型車が通行しにくく、小型車の混入率の大きい地方部では、このことだけでも不利にはたらく恐れがあり、ご配慮願いたい。	39 高知県
今回の見直しでは、乗用車やバスへ原単価がシフトされており、地方部のバス交通量の少ない路線においては、便益比がこれまでより小さく算出される傾向にある。したがって、地方の道路(国道、県道)の補助事業採択は、今後ますます厳しい状況になる。	44 大分県

<p>走行時間短縮便益の算出にあたっては、ピーク時を考慮した便益計測方法も選択できるようにしていただきたい。</p> <p>(説明)</p> <p>マニュアル(案)では、走行時間短縮便益の算出にあたり、日交通量をもとにリンク走行時間を算出し、これをもとに便益を計測している。時間帯別交通量の変動が少ない(ピーク率が低い)場合にあっては、日交通量の配分による平均走行時間と時間帯別走行時間の差が少ないことから、当方法による計測で整備効果を適切に反映しているものと思われる。一方、ピーク率が高い場合は、日交通量による平均走行時間と時間帯別走行時間は大きく異なる。ピーク時は自動車交通量も多く、道路整備による走行時間の短縮効果も大きいことから、この場合にあっては、時間帯別に算出した走行時間短縮便益を累積積算することにより当該便益を効果的に把握できるものと思われる。地方の場合、通勤交通に自動車を利用する割合が高いことから、大都市と比較して朝晩の交通量が多い(ピーク率が高い)という交通特性があるが、マニュアル(案)では通勤交通のようなピーク時交通量が考慮されないため、道路整備による走行時間短縮便益が現れにくくなっている。走行時間短縮便益が便益全体に占める割合が高いことから、この便益算出方法が便益全体に与える影響は大きく、地方の交通実態に沿った便益を計測するためには、日交通量によるリンク走行時間の短縮による計測に加えて、ピーク時を考慮した走行時間短縮便益計測方法も選択できるよう検討していただきたい。</p>	22 静岡県
<p>「休日の考慮」について、観光目的等の交通量については、年間を通しても時期によって、変動が大きいので、行楽シーズンなどのピーク時期も考慮した交通量で算定を行うべきである。</p>	46 鹿児島県
<p>2便益の算定(2)で使用している車種別の時間価値原単位については東京都独自に設定する数値を用いたい。また、その数値及び算定根拠については、公表することで考えている。公表にあたっては、標準的な計算式等との整合性を確認したいため、国土交通省で算定している計算式についても公表していただきたい。</p>	13 東京都
<p>現道の拡幅を予定している路線の事業化を考える場合、バイパスの整備と比べると数値が大きくなりやすいので、旅行速度等で補正を行なうことも必要と考えられます。</p>	20 長野県
<p>今回の改定で、走行時間短縮便益の「車種別の時間価値原単位」が変更されたが、乗用車の単位が上がって、貨物車の単位が下がった経緯と根拠についてお示し願いたい。</p>	32 島根県
<p>「アウトカム指標等を用いた事業執行について」で用いられる、「主要指標現況値算出マニュアル」の「渋滞損失時間・損失金額」中の「時間価値原単位」と大幅に数値が異なるが何か理由があるのでしょうか。</p>	39 高知県

### (3) 「走行経費減少便益」の計測

<p>P10,P11の原単位表中の加重平均値が不明である。</p>	12 千葉県
-----------------------------------	--------

### (4) 「交通事故減少便益」の計測

<p>「費用便益分析マニュアル(案)p12(4)「交通事故減少便益」の計測」において、事業前に歩道が無い(あるいは狭小な)場合、歩道が設置されることにより交通事故が減少すると考えられることから、歩道の有無について損失額の算定へ考慮していただくようご検討いただきたい。</p>	1 北海道
<p>15頁の「交通事故減少便益」について、歩道条件を考慮するべきではないでしょうか。</p>	10 群馬県
<p>交通事故の発生頻度は歩道の有無・幅員に大きく左右されると考えられ、交通事故減少便益を算出する際のパラメータとして考慮すべきと考えます。</p>	11 埼玉県

費用便益分析において、従前の基準と比べ交通事故減少便益のウエイトを重くすることは、道路整備を考えるうえで大切なことと考えられます。	20 長野県
「道路事業評価手法検討委員会」においても、交通事故に係る損失額が低いという意見があった模様であります。本府においても同意見であり、引き続き今後の検討課題としていきたい。	26 京都府
地方道には現道に歩道が設置されていない箇所が多い。この計算式では、現道の歩道設置の有無が反映されていないが、実際の歩行者の事故率は歩道の有無が大きく影響すると考えられる。このため、歩道の有無も区分できないか。	35 山口県
現行の費用便益分析マニュアルでは、交通事故損失額の算定は、DID、その他市街地、非市街地の3地域類型毎に算定することになっています。しかし、その算定式は全国一律で、地域毎の事故率が反映される事故率係数にはなっていないと思われ。そこで、例えば、毎年度発表されます地域別の交通事故率を考慮できるような算定式に改善をはいかがでしょうか。	57 神戸市
費用便益分析については、便益と費用を算定し、分析を行うこととなっているが、便益の算定にあたって、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の視点を用いることとなっているが、歩道がない2車線道路を歩道がある2車線道路に拡幅する場合(歩道のみ設置の場合)の便益を計算すると「交通事故減少便益」が増す程度でB/Cにはそれほど反映されない。交通事故減少は重要な課題であると考えられるため算定方法の改善を行う必要があると考えられる。	60 福岡市

#### (5) 便益の算定(便益項目の拡張[追加]等)

便益については、交通量に大きく依存するものであり、交通量の少ない、地方部の道路整備については、便益が出にくい現状がある。特に新潟県では、冬期間、積雪や降雪により、交通容量の低下、走行速度の低下が発生しており、便益の算定において、これらの改善による便益を追加する必要があると思われる。B/Cは一つの評価項目ではあるが、道路整備による地域間交流機会の増大、通勤・通学圏の拡大、医療施設へのアクセシビリティ改善等、外部効果が事業効果として評価される手法の具体化を検討してほしい。	15 新潟県
人口減少の進行する市町村の過疎地域については、投資額に対して十分な便益を得ることができない。地域の所得格差などのウエイト付けや(同じ指標で費用便益を検討した場合には低所得地域における事業の方が高い地域より便益が大きいと考えられる)、新規事業のもたらす人口減少の歯止め効果について考慮した費用便益評価を行うことはできないか。	35 山口県
中山間地域等で道路事業を評価する場合、直接的な走行便益だけでなく、緊急輸送路や生命線道路の整備による安全・安心面の整備効果が評価できることから、これらの効果を便益額として算定する手法をマニュアル(案)に反映していただきたい。	36 徳島県
離島等の過疎地における道路建設は、基本的に交通量が少ないため便益の総額が小さくなり、その結果B/Cが1.5を下回ることが多い。しかし、離島で計画する事業は交通不能区間や代替えの交通手段が無い地域に実施するものが多く、走行時間短縮や走行経費、交通事故減少等の便益では表せない安全・安心(救急車輸送が60分以上かかる等)の向上などの便益が大きい。このような公共交通機関や代替え道路がない地域での安全・安心の向上の便益を追加できないでしょうか。このままでは離島地域での公共事業は出来なくなることが懸念されます。	42 長崎県
積雪寒冷地においては、冬期に走行速度が著しく低下するケースが多く、勾配緩和、線形改良、堆雪幅確保などの道路改築により走行速度をアップさせ、大きな走行便益をもたらすことが可能である。冬期の走行速度の改善効果を便益として算定できるよう検討願いたい。	1 北海道

市街地においては、比較的単区間に多額の用地補償費を要する事業が多く、郊外部の道路事業と比較してkm当たり単価が大きくなる傾向にあります。市街地の事業ならではの、「交差点の混雑緩和」、「歩道幅や沿道のまちづくりによる賑わいの創出」、「民間投資の誘発効果」などから生じる便益について、引き続きご検討いただきたい。	1 北海道
便益について、CO2削減量、NO2・SPM削減率を便益として算定するなどし、「環境負荷削減による便益」を追加するよう検討していただきたい。	2 青森県
拡張便益、地域修正係数の適用について考えられないか。	3 岩手県
総便益に自動車類だけの便益ではなく、歩行者の便益も加味して欲しい。	4 宮城県
現在の便益の算定には、自動車交通量だけしか考慮されていないが、下記の項目等を考慮して欲しい。(客観的評価指標には考慮されている。) 歩行者・自転車の利便性(同じ交通量の場合、歩道が広い方が費用がかさみ、B/Cが低くなる。) CCB施工による無電柱化(同じ交通量の場合、CCBを施工した方が費用がかさみ、B/Cが低くなる。) 街路事業によるまちづくりの効果等	7 福島県
「道路投資の評価に関する指針」では、環境改善便益が提案されている。これを費用便益分析に加えるべきでは。	8 茨城県
マニュアル(案)に記載されている以外の項目を便益分析に用いる場合、それぞれの項目、推計手法及び原単位については、事業者が独自に検討・推計しなければならないのか。自動車交通についての効果が大きい歩道拡幅事業などのような場合は、検討について経済的・時間的負担が生じてしまう。	8 茨城県
地方部の道路事業においては、通常のコスト便益分析では採択基準(B/C=1.5)に達しないことがあるが、まさに地方部の道路事業においては生活環境の改善や防災機能の強化等は非常に重要な事業化ファクターであり、それらの効果(波及効果と呼んでいるが)についても早急に費用便益分析に盛り込めるよう、便益計算手法の確立を図っていただきたい。	9 栃木県
便益合計額について、「走行時間短縮便益」によるものが9割以上を占める例が多いが、とくに街路事業等における市街地の現道拡幅事業では、それが大きくなる場合もある。しかし、健全なまちづくりの観点からも整備は必要であるため、別途評価項目、指標等を導入できないでしょうか。	10 群馬県
道路整備に伴う環境への影響、特にCO2、Noxなどの排出削減量を貨幣換算して便益として計上できる算定手法の確立を望む。	17 石川県
街路整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少等の直接効果のみでなく、沿道環境の改善、安全で快適な歩行空間の創出、都市景観の向上及び中心市街地の活性化・賑わい創出等の間接的な波及効果が多いことから、これらの間接的効果を金額に換算して便益として計上できる算定手法を確立して欲しい。(当県では中心市街地の活性化を主目的として沿道街並み整備と一体となった街路整備を行っている事例も多いが、このような整備の場合には現在のB/C算定手法では1.5以上の整備効果が出にくい状況である。)	17 石川県
また、客観的評価指標として新たに追加された「環境への影響」として、CO2やNO2などの排出削減量(率)を金額に換算して便益として計上できる算定手法を確立してはどうか。	17 石川県

道路整備による外部効果の指標化について、特に、道路整備による便益は道路ユーザーのみが享受するものではないことを明確にうたひ、Nox、CO2、SPM等の削減効果、騒音の低減効果など「沿道環境の改善」、異常気象時等通行止の解消など「地域住民の安心感の向上」、沿道利用の促進など「地域経済へのインパクト」など外部効果の指標化を進めるべきである。	18 福井県
本マニュアルに従って便益を計算すると便益の大部分は時間短縮便益となってしまいます。しかしながら、現在、地方自治体において評価の対象となっている路線の多くが拡幅事業であり、延長も短い事業が多い。拡幅事業においては、安全性や快適性が確保されるという効果も大きいのではないかと考えられますが、本マニュアルに従った計算では、このような便益はほとんど算出出来ないため、実際の事業効果を説明するのに苦慮しています。	19 山梨県
現在、全体延長が500m程度の現道拡幅する工区で再評価した場合、本マニュアルに従って便益計算すると、便益の大部分が時間短縮便益であることから、B/Cが小さくなる傾向にある。しかし、拡幅事業においてえられる効果は「安全性・快適性の向上」「防災空間の確保」を考えるともう少し評価が高くてよい(イメージ的には)のではないかと考えられる。	19 山梨県
便益算出が車両の走行に基づいている部分が多いが、自転車歩行者道等に関する便益についても追加反映できないか。	28 兵庫県
渋滞解消によるNoxの削減等、環境改善に資する要素を便益に算入できないか。	28 兵庫県
道路整備が土地単価の増額等の沿道土地利用の活性化に資する要素を便益に算入できないか。	28 兵庫県
環境の指標は、試算及び金銭表現が可能であるため、客観的指標(案)の評価ではなく、費用便益分析の便益の算定項目として評価することを検討していただきたい。	24 三重県
環境についての便益を考慮してはどうか。また、波及的影響(その他外部効果)の評価指標(案)の指標を金額に換算できないか。これを、費用対効果に反映できればよいと考える。	35 山口県
街路事業は、道路事業とは違い、歴みち事業など、交通アクセス向上以外の整備効果があると思われます。よって、便益の算定において、走行時間・走行経費・交通事故減少以外の便益を組み込めるような評価手法が必要なのではないかと思えます。	35 山口県
本費用便益分析マニュアル(案)では、十分な精度で計測が可能であり金銭表現が可能である「走行時間短縮便益」、「走行費用減少便益」、「交通事故減少便益」の項目について、道路投資の評価手法として定着している消費者余剰を計測する手法を採用していますが、これら以外にも有効な費用便益分析手法・項目についての拡充・追加を要望したいと思います。 なお、交通結節点改善事業の定量的評価については、平成13年8月に四国地方整備局からの調査「交通結節点改善事業の効果試算」において、国で作成した交通結節点の便益の算出方法に基づき効果を試算した経緯があり、国においても交通結節改善事業の定量的評価についての検討が以前になされたいたことを申し添えさせていただきます。	39 高知県

<p>現在便益の算出は、1. 走行時間の短縮、2. 走行経費の減少、3. 交通事故減少による便益の算出となっており、主に自動車の利用者の立場から算出されているが、特に都市内の道路では、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 歩行者、自転車の立場から見た便益 広幅員歩道の安心感、バリアフリー化</li> <li>2) 都市環境の保全から見た便益 道路緑化や景観の向上による効果</li> <li>3) 沿道の市街地化に関する便益 美しい町並みや、土地の高度利用の促進</li> <li>4) 都市の防災機能に関する便益 延焼防止効果や、緊急避難路・輸送路の確保</li> <li>5) 都市施設の空間機能に関する便益 公共交通利用者やライフライン収容による効果</li> </ol> <p>など、多様な効果が得られるため、これを便益として数値化する手法を確立できないか？</p>	41 佐賀県
<p>便益については走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少ばかりでなく、沿道沿いの開発促進効果や地域防災上の効果など他の便益についてもカウントすべきと考えている。これらその他の便益項目については、当初からあったが、はっきりカウントできる便益に絞った経緯があると伺っている。その他の便益について考慮されるように要望したい。</p>	43 熊本県
<p>一次改築と二次改築では便益の算定方法を変えてもよいのではないかと。二次改築では、交通量や時間短縮が大きな要素であると思うが、一次改築の場合、むしろ安全性や快適性を評価する方が望ましいのではないかと。特に、地域間における生命線となる道路については、このような便益を加味していただきたい。</p>	45 宮崎県
<p>現在のB / Cの算出方法においては、「走行時間」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について一定時間の便益、費用について算定しておりますが、本市のように車線の増加を伴わない歩道設置事業が多い場合にはB / Cの数値が上がらず、今後補助採択を受けることが大変厳しくなると思われます。よって事業を施行することによる沿道環境の改善・活性化、自転車・歩行者の安全性確保、防災機能の向上による便益が発生することも考慮した評価の検討をお願い致します。</p>	51 川崎市
<p>現行の費用便益分析マニュアルでは、便益は 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3項目について算定することになっています。これらを計算してみると、ほとんどの路線で「走行時間短縮便益」の値に左右される結果となっています。そこで、便益の値をより多角的に算定するために便益を算定する項目を追加してはいかがでしょうかでしょうか。例えば、現行の費用便益分析マニュアルでは街路の交通機能に着眼した便益項目に限定されていますが、計画道路が整備された効果としては、他に沿道土地利用機能等もあるわけですから、計画道路沿道の容積率を考慮した便益項目などを設定してはいかがでしょうか。</p>	57 神戸市
<p>土地利用の効果も早期に基準を定め、便益に含められるようにして頂きたい。(再評価委員会では、非常にB / Cに着目されるので交通要因のみの便益では説明が難しいケースも想定されます。)</p>	58 広島市
<p>本マニュアル(案)に記載してあるとおり、道路整備の便益は多岐多様にわたるものの、現時点で十分な精度で金銭表現として算定可能な便益は、「走行時間短縮便益」など数項目に限られる。このため、算定される「費用便益費」は、絶対的な指標でなく、あくまで「参考値」である旨を明確に記載すべき。また、事業評価の公表に当たっても、その旨を明確にすべき。</p>	31 鳥取県

<p>本案では、走行経費、走行時間、交通事故という観点でのみで便益を評価する事を提案されておりますが、神戸市では、こうしたことに加え、沿道環境の改善、災害時の代替性の確保といった観点が必要であると考えております。国道43号では、毎年近畿地方整備局において、沿道環境改善事業を行って頂いております。また、震災の経験を踏まえ、本市では道路整備の方針で、「人にやさしいみちづくり」として、災害に強いみちづくりをめざしており、今後の道路整備の評価指標として、災害時の代替性の確保という観点は、欠かすことの出来ないものであると考えております。本市におきましても、現在、事業評価手法について検討を行っており、国土交通省における、このような取り組みを参考にさせていただきたいと考えておりますので、今後とも御指導の方、よろしくお願い致します。</p>	57 神戸市
---	--------

### 3. 費用の算定

#### (1) 費用算定の考え方

<p>「費用便益分析マニュアル(案)p16の3. 費用の算定(1)費用算定の考え方」において、消費税相当額については、算出に大変な労力を要することから、簡便な手法など、取扱についてご検討いただきたい。</p>	1 北海道
--	-------

#### (2) 道路整備に要する事業費

<p>「第1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について」の指摘事項で、「新設道路の整備による交通転換に伴い、現道の負荷軽減による維持管理や環境保全に関わるコストの低減を便益としてカウントすべきではないか」との指摘に対して、P22の記述で対応することとなっている。対象となる全路線において、当該道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて道路整備に要する事業費及び維持管理費の合計を算出し、その差を計上することとしているので、新設路線を評価する際、新設路線1本1本のコスト低減にフィードバックし、効果として算出するのは困難ではないか。</p>	34 広島県
---	--------

#### (3) 道路維持管理に要する費用

<p>道路維持管理費に要する費用の算定が定義されているが、バイパス整備の場合、現道の維持管理費も費用に加えるべきではないか。</p>	21 岐阜県
<p>費用便益分析の目的によっては、経済的純現在価値(ENPV)を用いることができる、さらに、必要に応じ、経済的内部収益率(EIRR)を併記することとすることができるが、どのような場合において、それらを用い、併記するのか。</p>	34 広島県
<p>便益における初年便益は、参考のために単年分を出すためであれば、単年便益(初年便益)として判り易くした方がよいのではないか。</p>	34 広島県
<p>道路維持管理費の設定にあたっては、既存路線での実績を参考にして、設定することになっているが、表-5に示す道路種別毎の維持修繕費を参考に設定してもよいとなっている。政令指定都市等の比較的大きな都市では、市町村道であっても都道府県道並の多くの交通量がある場合、維持管理費も他の市町村道より大きくなると推測される。また、都道府県道と市町村道の維持修繕費はkm当たりの額の差が大きいため、車線数や交通量により変化率を設けて算出するように考慮すべきではないか。</p>	50 千葉市
<p>今回提言されている費用便益分析は、以前と同様に道路利用者に直接的に享受される便益を対象としてあり、道路整備する際に考慮されるべき沿道地域への便益は客観的評価指標の中でしか示していない。そのため中山間等の過疎地域において新規採択時B/C 1.5とならない路線がでてくるため、代替え路線がない路線や延命率に対するBの付加等を加味することが可能であるか考慮願いたい。</p>	43 熊本県
<p>本県は離島を多く抱えることから、本マニュアル(案)以外の手法の必要性を認識しており、その手法の認知方法及びその手続について参考例を記述してもらいたい。</p>	47 沖縄県

1.便益は交通量への依存度が大きい 2.公平性が考慮されない 3.便益の受益対象者が道路利用者のみ限定されている 以上のようなことから、評価システムのあり方も含め、地方の実状に沿ったシステムの構築が必要であると考えます。	7 福島県
道路整備は多岐に渡る効果が存在することから、客観的事業効果の視点も取り入れた評価手法の確立を図るべきと考えます。	44 大分県
現在の便益計算では、交通量の多少が大きな要因となっているが、道路事業が地域の経済や生活にもたらすその他多数の便益が反映されるべきと考えます。また、一般国道は、高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成しているものであることから、ネットワークとして評価されるものと考えられる。したがって、路線の整備を数力所の事業で実施する必要があると考えます。	45 宮崎県

## その他

費用便益分析は、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について一定期間の便益、費用額において算定しておりますが、事業を施行することにより沿道環境が変わり、実際の用途にあった建物に建て変わることで便益が発生することも考慮に入れる評価を検討願います。また、「客観的評価指標」を数値化し便益として取り入れられるよう検討願います。	51 川崎市
再評価においては、既執行済み額を減額した費用便益比を併記することができるようになっているが、どのように再評価に活用するのか、ご教示願いたい。	1 北海道
街路事業については、平成12年6月の「街路事業における費用便益分析マニュアル(案)」に基づき、簡便な交通量推計により費用便益分析を実施しているが、今後は、この「費用便益分析マニュアル(案)」に一本化されるのかご教示いただきたい。	9 栃木県
特別な観点から実施する身近なまちづくり支援街路事業等では値がでにくいと思えます。	20 長野県
連続立体交差事業など、他部局所管事業においてもすでに費用便益分析の手法が用いられていることから、それらとの考え方の違いを整理し、必要な場合それぞれ調整を図るべきである。	18 福井県
便益算定方法は、H15への原単価修正以外、変更箇所が不明である。	28 兵庫県
C B R ( B / C ) 値の確認のため、過去の算出例や計算例等の例示を願いたい。	28 兵庫県
便益を計測する手法の別法には、便益帰着構成表を用いる方法があると同っているが、これを利用できるように要望したい。	43 熊本県