

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査検討委員会
第1回委員会 議事要旨

日時：令和4年3月1日（火）15:00～17:00

場所：運輸総合研究所2階会議室及びZoomオンライン併用

出席者（委員のみ、敬称略、順不同）：

- ・ 家田 仁 座長 政策研究大学院大学教授（オンライン出席）
- ・ 伊藤 香織 委員 東京理科大学教授
- ・ 岩倉 成志 委員 芝浦工業大学教授
- ・ 大串 葉子 委員 椙山女学園大学教授
- ・ 加藤 浩徳 委員 東京大学大学院教授
- ・ 田邊 勝巳 委員 慶応義塾大学教授（オンライン出席）
- ・ 村上 早紀子 委員 福島大学准教授（オンライン出席）
- ・ 伊藤 真 委員（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構技術企画部調査課長
- ・ 山口 博史 委員 国土交通省鉄道局総務課企画室長
（代理：土平 峰久 国土交通省鉄道局総務課企画室課長補佐）
- ・ 川島 雄一郎 委員 国土交通省鉄道局幹線鉄道課長（オンライン出席）
- ・ 金指 和彦 委員 国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長（オンライン出席）
- ・ 田口 芳郎 委員 国土交通省鉄道局鉄道事業課長（オンライン出席）
- ・ 森 信哉 委員 国土交通省鉄道局施設課長（オンライン出席）
- ・ 魚谷 憲 委員 国土交通省鉄道局参事官（新幹線建設）（オンライン出席）

○岩倉委員

- ・ マニュアルは評価手法の共通化が目的であり、B/Cによらない評価は海外では行われているが鉄道局単独でできるものではない。社会的正義や公平性とあるが、社会的正義の中心は公平性の担保であり、マニュアルで完全に語れるものではない。

○家田委員長

- ・ SDGs など経済効率や資源配分に留まらない新たな正義や価値が示されている。

○村上委員

- ・ 多様な効果で評価の時間軸がそれぞれ異なり、まちづくりや地域づくりの効果は10年でも難しいかもしれない。

○加藤委員

- ・ 「多様な効果の評価」と「事後評価」は一体であるべきで、事後評価の実際に整備された鉄道がもたらした効果を調べるというエビデンスベースのアプローチが、多様な効果の洗い出しにつながる。統計的因果推論やビッグデータの活用により、ストック効果などをエビデンス付きで説明できるようになる。
- ・ 現在の総括表では、B/Cが強調されているように感じられ、ストック効果を意識した評価結果の見せ方が弱い。ビジュアライズの方法を工夫して、多角的な効果をうまく伝える方法論を整理する必要がある。
- ・ 当初想定されたコストに対して費用が増加したかどうか、事後評価すべきではないか。

○大串委員

- ・ 事後評価をしっかりとやっている企業ほど、次の投資が的確になされて効果も大きくなっていることがわかっている。狙って得られた効果、狙っていなかったが得られた効果、狙ったが得られなかった効果を分析し整理して、次に生きるようにしてもらいたい。

○金子委員

- ・ 事後評価の充実は、新規プロジェクトの際に過去の事例を活用できるという点で意義がある。一方でB/Cの計測に注力しているのが現状であり、様々な効果の分析に時間を掛けられるよう改善して欲しい。

○田邊委員

- ・ 事後評価は、国費投入のためだけであれば不要である。データの見える化や統計的因果推論などが重要である。データアーカイブがあれば地方公共団体や鉄道事業者等が使えるものになる。

○伊藤委員（鉄道・運輸機構）

- ・ 改訂にあたり、B/Cでの効果計測が適当でない例を示して、B/Cが主とまらないようなまとめがありがたい。事業の評価方法については、地域性を加味した評価があるとありがたい。建設時の雇用や消費などの地域経済への効果も考慮できるとよい。

○岩倉委員

- ・ 開業後5年より後に、都市開発の効果が期待され、経済成長率や人口増加率を示して便

益を計算しているが、自治体が利用促進を努力しないところもある。事後評価のフローまでを検討すべきか、システムの全体を議論するかについて、ここではベストな手法を議論するということで了解した。

○大串委員

- ・ 事後評価で、思ったよりも B/C が低かった時に地元で取るとよいアクションを示していきたい。開業後の利用人数の継続的なモニタリングが重要であろう。

○田邊委員

- ・ マニュアルの一部はかなり精緻で難しいが、小さなプロジェクトの場合は簡便法でも良いのではないか。バリアフリー化のための事業では費用便益分析は適切ではない。

○家田委員長

- ・ 事業に関わる人への説明として、事後評価は継続して実施すべきということは理念的に述べるべきである。

○伊藤委員

- ・ 人口分布との関係について、既成市街地ではないところへの開発の誘導は都市計画の観点から適切ではない。公共空間としての駅やまちの賑わいやシンボル性も、評価の重要性が高まっている。日本の都市鉄道において市民は「沿線アイデンティティ」を感じることも多く、シビックプライドにつながりうる。身近な鉄道を自分たちも支えるという市民意識を醸成していくことは重要である。

○家田委員長

- ・ 例えば、プロジェクトの準備状況などとして、事業に対する地元（首長）の期待や盛り上がりなどの状況などについて記載しても良い。

○金子委員

- ・ コロナ禍でテレワークが普及したことで、これまで以上に通勤の快適性や速達性へのニーズが高まっているように感じる。また、最近傷害事件などが発生しており、旅客の安全を確保する政策や制度も重要になってくる。短期的には難しいかもしれないが、評価においても考慮していくことが必要ではないか。

以上