

第3回「道路事業の評価手法に関する検討委員会」議事要旨

平成20年11月13日（木）10:00～12:00
ルポール麹町 3F マーブルの間

<出席委員>

金本委員長、森地委員長代理、上田委員、上山委員、城所委員、小林委員、堤委員、林山委員

○事業評価手法に関する考え方については、主に以下の意見があった。

- ・マニュアルにはB/Cにかかる共通事項のみ記載し、その他、地域や事業における独自の効果については、プラスアルファで政治的な判断により考慮する考え方があるのではないか。
- ・3便益以外の計測精度の低い効果について計算する場合、一つの値ではなく、一定の範囲を持って示す配慮が必要ではないか。
- ・道路の評価方法は、随分厳格でオールドファッションなものであり、3便益に限定するのは、相当厳しい、ストイックな評価手法ではないか
- ・貨幣換算化が困難な効果については、定性的に整理したうえで、評価に当たって、議会における付帯意見のような形で整理する方法もあるのではないか。
- ・3便益以外の効果には精度上のばらつきがあるため、当面、参考値として扱いつつ、精度を高めていくための試行を重ねていく必要がある。
- ・総合的な評価を行う場合、その正当性を担保する努力を行うべきであり、評価のガバナンスのルールを検討していく必要。
- ・道路は他事業に比べて事業数が格段に多く、その整備目的も多岐にわたっている。例えば、防災上の道路や空間設計上の道路のように、その機能が単一的ではない道路については、総合評価により取り扱うことを検討すべきでないか。
- ・総合的な評価を行う場合、意思決定者が、例えば、道路だけではなく他の交通機関との選択も念頭に置きながらトータルで判断できる人になっていない場合、どの様な仕組みにするかというところが難しい。
- ・道路事業が先行的に事業評価制度の導入を図ってきた中で、現行の手法を選んだのは、数多くの事業実施の要望の中で相対的により良い道路を整備したいという考え方があったからである。
- ・3便益以外の効果を貨幣換算化する方法には、恣意性や二重計上のおそれ、計測精度が低いなどの課題がある。
- ・貨幣換算化できる便益項目を確実に把握しながら、付随する多様な効果を意思決定段階で考慮するためには、便益項目を算定精度の高い項目に限定し、かつ $B/C > 1$ を前提としない運用が適切と考える。
- ・ B/C が相対的に低い事業を優先して実施する場合、意思決定者はその判断の根拠を示す必要がある。

○便益・費用算出方法の見直しについては、主に以下の意見があった。

<時間価値原単位設定の基本的な考え方について>

- ・時間価値原単位の地域別・目的別の設定については、これまで通り設定しないということによいと思う。

<人の時間価値（業務目的）について>

- ・統計調査で捕捉できるという意味で、対象範囲を広げた原案に賛成する。

<人の時間価値（非業務目的）について>

- ・重要な点は、業務と非業務の時間価値の比率である。
- ・消費税についても考慮し、所得税と同様に控除すべき。
- ・人が税金を考慮した上で合理的に行動すると仮定すれば、税金は抜くべき。業務と非業務の差として税金のほかに労働の不効用などもあるが、どういう値で設定すればよいか決め手がない。

<車両の時間価値について>

- ・車両の時間価値の考え方は、車両償却費による算出でよい。

<走行経費原単位について>

- ・中古車データがあればそれを有効に使うということによい。

<評価の対象期間について>

- ・評価期間を耐用年数で考えることについて、割引率4%で10年延ばしてもあまり結果に影響しない。インフラが想定した耐用年数に近づいてきたとき、供用当初の維持管理費と同じ設定でよいか、よくチェックすべき。

<物価変動への対応について>

- ・新規事業で将来の便益を算定する時は、物価変動を考慮する必要はないが、再評価、事後評価における過去の便益・費用については物価変動を考慮する必要がある。ただし、再評価において事業を継続するかどうかの意思決定には、過去の便益・費用は基本的には使わないため、大きな影響がない。

<その他>

- ・環境や安全といった効果を将来にわたって割引くことは国民の実感に合っているか。

(文責 国土交通省道路局 速報のため事後修正の可能性あり)