

前回委員会提示案について

1. 前回委員会提示案の特徴

前回委員会提示案は、各項目（直接的影響、波及的影響（住民生活、地域経済等））における各事業の相対的位置付けを確認することを目的として提案した。前回委員会提示案の概要と特徴は下記のとおり。

（評価方法の概要：参考資料 2 - 3 - 1）

概要と特徴

【概要】

各項目を構成する各評価指標について、定量的なデータと閾値を基本として点数付け

各評価指標の点数を統合化し、項目ごとに5段階評価（A A , A , B , C , D）

【特徴】

全て点数化し、項目ごとの相対的な位置付けを確認

2. ケーススタディの実施

前回委員会提示案について、平成16年度新規採択事業及び平成15年度再評価実施事業を用いてケーススタディを実施し、その結果について、実務担当者への意見聴取を行った。主な結果は下記のとおり。

（ケーススタディ結果：参考資料 2 - 3 - 2）

ケーススタディと実務担当者への意見聴取結果

評価結果と実情との乖離（別紙 - 1）

- ・ 各評価指標の点数を統合化して項目ごとに評価する場合、各評価指標の点

数の合計値で統合化することは良いが、特筆すべき効果があれば、その効果で採択できるような仕組みとすべきという意見があった。

- ・ ケーススタディによる評価結果と実際の評価との整合性について確認したところ、複雑な計算により求めた定量的データに基づく評価指標において、実情に即していない場合が多かった。

制度設計上の課題（別紙 - 2）

- ・ 前回委員会提示案による評価結果は、実情を反映していないことが多く、「説明力の向上」という事業評価の目的を果たすことが困難である。

評価に係る作業量について

- ・ 作業負担が大きく、実務的でないという意見があった。

（3次メッシュデータの使用について：参考資料2 - 3 - 3）

3. ケーススタディによって明らかになった課題

2. で実施したケーススタディによって下記の課題が明らかになった。

課 題

評価結果が実情に即していない場合が多い。

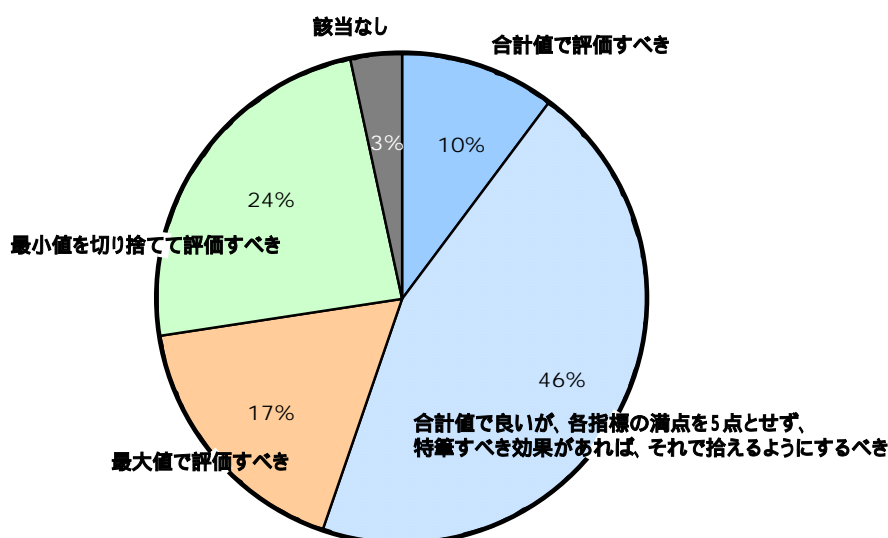
各項目ごとの相対比較をすると、地域特性や事業特性を考慮した採択が困難となる。

データ算出に際しての作業負担が多く、コンサルタント任せとなる可能性があるため、実務担当者が評価内容を詳細に把握できない。

評価結果と実情との乖離

1. 大項目の統合化について

大項目で統合化を行う場合、(全体の比較のために)合計値での統合化を行うことは良いが、特筆すべき効果があれば、その効果で採択できるような仕組みとすべき。



理由(自由意見)

【合計値で評価すべき】

- ・ 合計値(又は平均値)での評価が妥当と思われるが、ケースに応じた柔軟な対応が重要。
- ・ 評価項目により統合化の手法は異なる。統一的にルールを決めて運用できないのではないか。
- ・ 合計値で良いが、事業の種類に応じて合計値の評価方法を変えるべき。

【合計値で良いが、特筆すべき効果があれば、それで拾えるようにするべき】

- ・ 全体の比較のためには合計値でよいと思われるが、交通結節点等、効果が特化するものに関して、扱うことができる工夫が必要。
- ・ 1つでも高い効果があれば、高速ネットワークを一時的に補完する事によって、物流・人流の変化が起こり、波及的効果が高くなることが考えられる。
- ・ 合計値で評価するのが妥当だが、その際も、複数の評価指標を単純に加えるべきか、重みを付けるべきかという問題はあると思う。

2. 各評価指標の評価結果について

		評価指標	評価指標のタイプ ^{注1)}			アンケート結果										
			タイプ	タイプ	タイプ	0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%										
道路利用者が受ける直接的影響	指標1	渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する				48% 17% 21% 7% 7%										
	指標2	道路利用の安全性が向上する				62% 14% 7% 14% 3%										
	指標3	歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する				55% 14% 10% 14% 7%										
波及的影響	住民生活	指標1	公共交通(バス・鉄道・空港等)の利便性が向上する		注2)	38% 14% 21% 17% 10%										
		指標2	高度な医療施設や公共公益施設の利便性が向上(利用可能地区が増加)する			35% 17% 24% 17% 7%										
		指標3	都市施設のための空間が確保される			80% 0% 17% 3%										
	地域経済	指標4	工業製品 / 農林水産品の流通の利便性が向上する			35% 17% 24% 17% 7%										
		指標5	まちづくり / 都市再生を支援する			80% 0% 10% 7% 3%										
		指標6	地域振興プロジェクト / 大規模イベントを支援する			73% 7% 10% 3% 7%										
	安全	指標7	冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する			73% 3% 7% 10% 7%										
		指標8	緊急時の輸送機能が向上する			87% 0% 7% 3% 3%										
		指標9	災害時等の地区内の安全性が向上する			79% 0% 7% 7% 7%										
	環境	指標10	沿道環境(NOx、SPM排出、騒音)が改善、都市道路空間の緑化により都市環境が改善する			38% 21% 24% 10% 7%										
		指標11	自動車からのCO2排出量が削減される			52% 10% 24% 7% 7%										
		指標12	自然環境に影響を与える			65% 0% 7% 21% 7%										
	地域社会	指標13	拠点都市相互の連携拠点都市へのアクセスが向上する			42% 14% 31% 10% 3%										
		指標14	地域資源の活用 / 観光を支援する			41% 7% 28% 17% 7%										
		指標15	交通不能区間、冬期交通不能区間を解消する			76% 0% 14% 10%										
実施環境	指標1	円滑な事業執行のための環境			69% 0% 10% 14% 7%											
	指標2	上位計画との整合 / 他事業との関連			76% 0% 7% 10% 7%											

注1) 各タイプの内容は下記のとおり

タイプ : 計測あるいは推計等により、定量的に指標値を算出し、評点化するもの

タイプ : 客観的な効果の確認等により評点化するもの(効果の確認により、1点、3点、5点等の評点を与える)

タイプ : 上記タイプ とタイプ を組み合わせて評点化するもの

注2) バスの利便性(高規格以外)のみ、タイプ

■ 他

■ 実感と合う

□ 実感と合うが作業量が多い

□ 指標設計は適切だが結果が実感と合わない

□ 実感と合わない

■ 他

制度設計上の課題

前回委員会提示案のケーススタディ結果より、下記のとおり、制度設計上の課題が明らかになった。(ケーススタディ結果の詳細：参考資料2 - 3 - 2)

1. 波及的影響の評価結果について

波及的影響の各評価指標は、地域特性の説明力を高めるために設定したものであるが、評価結果が地域の実情を反映しているかどうか検証したところ、以下に示すような課題が明確になった。

例1) [No9] 直轄国道 号

- ・ 現道の災害多発箇所を迂回し、災害時の交通途絶の解消を目的とする事業であるにもかかわらず、指標7 [通行規制の改善] 及び指標8 [緊急輸送] がともに3点であり、実情に即した評価結果となっていない
- ・ また、大項目の評価でも「安全」がCとなっており、事業の特性を評価できていない

番号	区分	費用対便益		直接的影響 評価	波及的影響					事業 実施環境 評価
		B / C	評価		住民生活 評価	地域経済 評価	安全 評価	環境 評価	地域社会 評価	
9	直轄国道	1.9	B	D 1 2 0	A 5 2 3	D 1 2 0	C 3 3 0	B 4 1 4	C 5 1 0	AA 4 5

例2) [No30] 地方道 線

- ・ 離島における幹線道路であり、物流効率化、災害への備えを目的とする事業であるにもかかわらず、安全の評価がDであり、事業の特性を評価できていない

番号	区分	費用対便益		直接的影響 評価	波及的影響					事業 実施環境 評価
		B / C	評価		住民生活 評価	地域経済 評価	安全 評価	環境 評価	地域社会 評価	
30	地方道	1.7	B	C 3 3 0	C 3 2 0	B 5 2 0	D 0 3 0	C 5 1 0	C 4 0 0	D 2 0

地域特性の説明力を高めるために波及的影響を設定したが、実情を適切に評価できていない

事業の実情を適切に表現するため、波及的影響の評価は全国統一の基準で行うのではなく、地域の視点で説明することが望ましい

2. 大項目単位での統合化について

- 道路の主要な効果である直接的影響における各評価指標の評価結果（0～5点）が大項目単位での評価結果（AA～D）に適切に反映されているかどうかを検証したところ、表1に示すような結果となり、最高点（5点）があるにも関わらず、直接的影響としての評価が高くない（B以下）事業がある（20事業中8事業）

表1 直接的影響の統合化

（直接的影響の3指標の中に、最高点[5点]がある事業を抽出）

区分	直轄国道				補助国道			地方道		街路						有料					
	4	6	7	8	13	16	20	21	23	31	32	33	36	37	38	40	41	44	46	47	
大項目単位の評価(直接的影響)	指標1	5	5	5	5	5	3	2	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5
	指標2	5	1	5	2	4	5	5	2	2	5	5	5	0	0	5	5	5	2	5	5
	指標3	4	0	0	2	4	5	0	0	2	5	4	4	2	5	5	2	2	2	2	2
大項目単位の評価(直接的影響)	AA	C	A	B	AA	AA	B	B	B	AA	AA	AA	B	B	AA	A	A	B	A	A	

課題箇所

- 同様に、波及的影響における各評価指標の評価結果と大項目単位での評価結果の関係を検証した結果は表2に示すとおりであり、評価指標単位の評点で最高点（5点）があるにも関わらず、統合化することで大項目単位の評価がC以下になってしまう事業がある（112箇所中29箇所）

表2 波及的影響の統合化

（例として、「安全」を対象。該当する3指標の中に最高点[5点]がある事業を抽出）

区分	直轄国道						補助国道				地方道				有料					
	1	3	4	5	6	10	12	13	15	17	19	20	29	32	33	37	40	41	46	47
大項目単位の評価(安全)	指標7	0	0	0	1	0	0	0	0	5	5	1	5	0	0	0	0	0	0	0
	指標8	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	5	3	5	5	5	5
	指標9	0	0	3	3	3	0	0	3	0	5	5	5	0	5	5	5	0	0	0
大項目単位の評価(安全)	C	C	B	B	B	C	C	B	C	AA	AA	B	B	B	A	B	C	C	C	C

課題箇所

統合化するとそれぞれの効果が埋没してしまい、独立した効果として明確に表現できない

各指標の評点をベースに大項目の評価を行うのではなく、各事業の説明力を高める効果に着目して評価することが望ましい

3. 評価結果の説明力について

- ・ 最終的な評価結果が、「説明力の向上」という事業評価の目的に資するものであるか、検証した。
- ・ 事業採択の根拠を説明するためには、いずれかの項目で効果が高い(AAまたはA)ことが求められるが、ケーススタディを実施した47事業のうち、AAまたはAが1つもない事業が18事業も存在する(表3)。

表3 大項目単位での評価の数

直接的影響 \ 波及的影響	波及的影響		計
	AA, Aあり	AA, Aなし	
AA, Aあり	10	3	13
AA, Aなし	16	18	34
計	26	21	47

(波及的影響の中で「環境」はカウントしていない^{注)})

定量データによる効果の把握では、直接的影響も波及的影響も低い評点になる事業があり、事業採択に際しての説明が困難になる

4. 制度設計上の課題(まとめ)

以上のような課題を総括すると、

前回委員会提示案による評価結果は、必ずしも実情に即しておらず、「説明力の向上」という目的に対して不十分である

と言える。

注) 実情として、道路事業において、「環境」の効果のみで採択することは考えにくい