

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

【費用便益分析に用いる原単位の改定について】

指摘事項	検討結果 (下線は新たな対応)
【便益の算出について】 ・ 便益の算出は、before-after ではなく、with-without である。道路整備が無かったら起こったであろう状況 (without) の推定方法を明確にしておかなくてはならない。	<u>費用便益分析マニュアルにその旨を明記</u> (【参考資料3-2】p2 参照)
【便益項目について】 ・ 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係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。	<u>当該効果については、With-Without の費用の差分として考慮できるよう、費用便益分析マニュアルに明記</u> (【参考資料3-2】p22 参照)
【評価基準について】 ・ 評価基準について、例えば B/C の基準が 1.5 以上など、数字 1 つで判断してしまうことの妥当性について議論がある場合がある。	<u>必要に応じ、経済的純現在価値、経済的内部収益率や費用として残事業費を用いる等目的に応じて費用便益分析が可能な様、費用便益分析マニュアルを修正</u> (【参考資料3-2】p25 参照)
【時間価値について】 ・ リース料金ではなく、レンタカー料金を使用するということは限界概念で評価するということだと思う。しかし、例えば人の機会費用の方は単位時間当り労働費用ということで、平均概念になっている。限界概念と平均概念が混在している。また、レンタカー料金には法人向け割引価格のようなものもあるが、これをどう考えるか。	・ 短縮時間における車両の貸し出しという適用局面により合致したレンタカー料金を採用 現在使用している料金は平均概念に基づくデ HP 等公表されている一般的な価格を採用 (【参考資料3-3】p1 参照)
【時間価値について】 ・ 行動価値ではなく、資源価値に基づいた計測を行っている点について、行動価値による手法は論理整合性があるが不安定であるということがある。 ・ そういう論理をきちんと記述しておく方が良い。	<u>御指摘を踏まえ、資源価値に基づいた計測を行う理由(データ制約、計測結果の安定性等)を整理</u> (【参考資料3-3】p3 参照)
【変動する要因について】 ・ 変動する数値について、現在値でやるのか、毎年更新するのか等、議論が必要。	<u>交通事故件数については、ご指摘を受け、修正全般については、原則として5年ごとに見直しを実施することとする。ただし、大きな経済社会状況の変動が生じた場合、費用便益分析手法について新たな科学的知見が得られた場合には、適宜見直しを行い、改定を行う。</u> (【参考資料3-4】p3 参照)
【事故率について】 ・ 警察の取り締まり等によって減っている部分は除去されているのか。	<u>取締数と事故件数について検討</u> (【参考資料3-4】p10 参照)
【事故原単位について】 ・ 死亡の場合の人的損失額について、「支払い意思額」から算出するか「逸失利益」から算出するかについては、昔から議論がある。 ・ 支払い意思額は「生きているうちに死亡確率が減少することへの対価」であり、逸失利益は「死んだ後の賠償額」であり支払い可能性を加味したものである。 ・ イギリスの COBA ではジョン・リーレポートに基づき「支払い意思額」を採用した。 ・ 今後、「支払い意思額」に変えて行くべきではないか。	<u>支払い意思額に基づく原単位の設定については、今後の課題とする</u> (【参考資料3-4】p11 参照)

【客観的評価指標（案）の改定方針案について】

指摘事項	対応方針
<p>【評価指標について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小項目になると専門性が出てくることが考えられるが、公開を前提に考えれば、わかりやすい項目にするべきなのか、それとも専門家だけが分かる項目に絞るべきなのかという方向性について聞きたい。 	<p>可能なものについては、原則として、わかりやすい項目とするべきと考え、アウトカム指標に基づく指標を設定 （【資料4】p5 参照）</p>
<p>【計画の熟度について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価指標の精度については、計画の熟度を考慮する必要があるのではないか。全ての事業に対し、全指標を対象にするとすると、作業量も大きくなる。 	<p>道路種別ごとに対象とする指標を峻別 （【資料4】p6 参照）</p>

【総合評価手法に関連する事項について】

指摘事項	対応方針
<p>【総合評価について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討範囲は 指標の拾い上げ 総合化による評価 という2段階と考えて良いか。 	<p>総合評価の試行の手順を論点として整理。 （【資料5】参照）</p>
<p>【評価項目について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実務の面からのアプローチとして、各項目について、どういう路線が有利・不利になるのかというような、感度チェックが必要である。 ・必要性和効率性など、項目のダブルカウントを避け、かつ説得力を持たせる必要がある。各項目については精査が必要。 ・検討に当たっては、インセンティブが働く仕組みが必要。 ・例えば、コスト縮減につながるローカルルール適用など、計画の見直しや利用増進につながる地域の努力を反映できるようにするのが大事である。何を努力すれば良いのか分かるようなものにするべき。 	<p>高規格幹線道路を対象にした評価項目案を整理。 （【資料5】参照）</p>
<p>【指標について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標化に当たっては、データの取り方、数式化に注意。 ・例えば、人口を指標にすると、大都市が圧倒的に有利になる。 	<p>総合評価の実施にあたっての指標値の定量化に際し論点を整理。 （【資料5】p3 参照）</p>