

## 第4回「道路事業評価手法検討委員会」議事概要

### 費用便益分析マニュアル(案)、客観的評価指標(案)に関する地方公共団体への意見照会及びパブリックコメントについて

- ・採択条件(B/C 1.5)の緩和や指標の追加、便益項目の拡張等、地方公共団体の代表的意見に関する対応方針を説明した。また、現在募集中のパブリックコメントの結果も踏まえ、次回委員会において最終的なとりまとめを行うこととされた。

### 高速道路を対象とした総合評価(案)に関する地方公共団体への意見照会について

#### 総合評価における体系と評価項目・指標(案)及び波及的影響(その他外部効果)の評価指標(案)について

- ・各意見に対する対応方針(案)について、理由も含め丁寧な説明が必要ではないか。

#### 地方の創意工夫による自主的な取り組み状況について

- ・評価の結果をどのように総合評価に反映するのか。(波及的影響の一部で「その他」として評価を行う旨事務局から説明。)
- ・評価の視点の方向性はいいと思うが、具体的な評価のためにはさらなるブレイクダウンが必要である。
- ・評価の際に、地方の独自の取り組みや関連プロジェクトの数にとらわれるべきではない。具体的・特徴的な取り組みについて評価されるような仕組みが必要である。
- ・過去の高速道路建設に際しての実績等についても考慮してはどうか。無い場合は、今後はデータ化し、以後の評価に反映させるような仕組みにしてはどうか。

### 高速道路を対象とした総合評価手法について

#### 総合評価の体系について

- ・総合評価の体系図に「農林水産品の流通の利便性向上」を追加する点について、他の指標(工業製品出荷額等)との整合性を考慮する必要があるが、評価手法は案1(最寄りの高速道路ICへのアクセス時間短縮率で評価)によることとされた。

#### 環境関連指標について

- ・大気関連指標(NO<sub>x</sub>、SPM、CO<sub>2</sub>)と騒音の二指標に統合し、大気関連指標については、相関を考慮して最も削減率の高い指標で代表するとの提案であるが、生活環境(NO<sub>x</sub>、SPM)と地球環境(CO<sub>2</sub>)は目

標とする対象が異なり、分けるべきではないか。

### カバー面積による評価の検討について

- ・人口評価と面積評価は相関が高いことから人口評価とする、としているが、一部の路線に関連する地域について、大きく順位が変わることも考えられ、この場合、相関のみで決めるべきではないのではないか。（これに対し、計算にあたっては面積でも評価を行い、チェックをしていく旨事務局から説明し、了承された。）

### 工業団地等の計画について

- ・対象を工業団地等の計画のみとすると無駄な計画を助長してしまう恐れもあるため、高速道路の整備に合わせた事業かどうかなど、事業進捗等と併せて考えるべきではないか。

### 重み付けについて

- ・重み付けについては地方公共団体の関心も高いので、以下の点については、きちんと整理しておく必要があるのではないか。  
評価結果のみで機械的に順位をつけるものではなく、最終的には総合判断が必要であることを明確にしておく。  
重み付けを誰が決めるのか、また決めるためのプロセスを明確にすること。

### 総合評価の前提条件について

- ・「費用対便益」については 11,520km 前提で対象区間の便益を with-without で評価し、「採算性」及び「外部効果」については 9,342km で評価を行うということであるが、項目によって前提条件が違っているのか整合がとれているのか整理が必要である。

### その他

- ・次回第5回委員会は5月末頃開催することとし、引き続き高速道路の総合評価について審議を行うとともに、事後評価について審議を行うこととされた。

〔 本日の資料について、各委員に精読いただき、追加意見等ある場合は遅くとも5 / 10までに事務局宛に連絡する旨、了承された。 〕

以上