

地方公共団体意見照会及びパブリックコメントにおける主要意見への対応について  
(今回改定において反映しない事項)

## 【客観的評価指標(案)について】

指摘事項(意見)	意見照会 or パブコメ	対応方針	対応の考え方
<p><b>指標の重み付け</b></p> <p>意見例 客観的評価指標(案)について、項目ごとの重みづけを検討すべきであると考えます。</p> <p>各項目の評価を「総合的な点数」にする場合の各項目の重み付け等についての指針が必要と考えます。</p>	意見照会 パブコメ	今後の検討課題	高速道路を対象とした総合評価の試行として検討を行っているところであり、高速道路以外への適用については今後検討。
<p><b>指標(特に定量的評価)の算出方法</b></p> <p>意見例 現道等の年間渋滞損失額及び削減率、CO2排出量、NO2排出量、SPM排出量については、算出マニュアル等の策定が必要と思われます。(同趣旨の意見多数)</p>	意見照会	別途算出方法を提示	評価項目の評価方法が明確でないものについては具体的内容を別途解説してゆきたい。
<p><b>指標の追加</b></p> <p>意見例 (積雪寒冷地に関する指標) 積雪寒冷地においては、夏期は大きな問題が生じていないが、冬期には、「縦断勾配が急」、「堆雪幅が不足して幅員が確保されない」など、円滑で安全な交通の確保に大きな支障をきたすケースが多くあることから、冬期の円滑で安全な交通の確保に資する事業を評価する指標が必要と考えます。</p> <p>積雪寒冷地の冬期交通問題の解消に果たす高速道路の役割は極めて大きなものであり、4ヵ月以上にもわたる過酷な冬期間において日常的に生じている社会経済的損出を解消することの効果、積雪寒冷地における独自の指標として加えるべきと考える。</p>	意見照会 パブコメ	反映しない	評価指標(案)においても3.安全に「冬季交通障害区間の解消」を評価する指標があり、ご意見の趣旨は反映されている。
<p>意見例 (地方部への配慮) 評価指標において、全般的に地方部では対象となりにくい項目が多く、地方に不利にはたらく恐れがありご配慮願いたい。</p> <p>高速自動車国道等において、渋滞損失額、三大都市圏再生、既存の公共施設の集中(新幹線、港湾)など、人口や既存の産業集積に関わる指標が多いが、これからの国際化や国土のグランドデザインを睨み、より広い観点から、指標を検討すべき。</p>	意見照会 意見照会	今後の検討課題	客観的評価指標は、費用便益分析においては考慮されないさまざまな効果を評価するものであり、指標によっては事業による効果を客観的に評価する上で人口の多い地域の評価が高くなるものもあるが、公平性を評価する指標も設定している。評価において客観性を高めつつ、公平性を如何に反映していくのかについては、今後の検討課題。
<p><b>わかりやすい指標</b></p> <p>意見例 これからの道路事業を本当に住民の皆さんに理解していただくとするとき、この案のような指標だけでは必ずしも十分ではないように思います。 (案)の中でも安全の部分は比較的理解しやすいと思いますが、その他の部分はもう少し地域に即した表現が必要ではないでしょうか。 たとえば産業、教育、文化活動、医療・福祉などについてその地域に即して具体的に、道路事業という施策を通じてどのように変えようとしているのかを提示する必要があると思います。それが無く、単なる渋滞や道路網密度の数値を示されても、一般の住民は自らの問題として道路事業をとらえることが難しいのではないかと思います。</p>	パブコメ	今後の検討課題	評価体系及び指標には、アウトカムの考え方を導入し、一般の感覚と合致したものとなるよう、修正を行っており、さらにパブリックコメント等を実施している。ただし、道路は社会経済活動の根幹として人の移動や物流を支える基本的機能に加え、さまざまな波及効果があり、簡単な体系での評価は困難。よりわかりやすく、客観的な評価が可能なものとなるよう、今後とも引き続き検討していく。

【費用便益分析マニュアル(案)の改定案について】

指摘事項（意見）		意見照会 or パブコメ	対応方針	対応の考え方
意見例	<p>便益の対象を拡大すべきである 総便益に自動車類だけの便益ではなく、歩行者の便益も加味して欲しい。</p> <p>便益について、CO2削減量、NO2・SPM削減率を便益として算定するなどし、「環境負荷削減による便益」を追加するよう検討していただきたい。</p> <p>道路整備は多岐に渡る効果が存在することから、客観的事業効果の視点も取り入れた評価手法の確立を図るべきと考える。</p> <p>積雪寒冷地においては、冬期に走行速度が著しく低下するケースが多く、勾配緩和、線形改良、堆雪幅確保などの道路改築により走行速度をアップさせ、大きな走行便益をもたらすことが可能である。冬期の走行速度の改善効果を便益として算定できるように検討願いたい。</p>	意見照会  意見照会  意見照会  意見照会	今後の検討課題	<p>本マニュアル(案)は、現時点における知見により十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能なもののみを計上したものの。この他の効果項目についても、十分な精度で計測し、金銭表現が可能とするための手法について、今後とも検討を加え、マニュアル(案)自体を逐次更新していく。</p> <p>(また、その他の波及的効果(外部効果)を取り入れた評価については、高速道路を対象とした総合評価の試行として検討を行っているところであり、高速道路以外への適用については引き続き検討。)</p>
意見例	<p>地域係数の導入 客観的指標などもあるので、一概には言えないのかもしれませんが都市部及び地方部における交通量の差により、便益額に大きな隔りがあるように思えます。今後は、『道路投資の評価に関する指針(案)』の中には明示されていますが)都市部と地方部の是正を行うような手法を明示していく必要があると考えます。(単純にB/Cをあげるためにという観点ではなく、全国を一律に図るといった観点から)宜しくお願い致します。</p> <p>交通量の多い箇所ほど便益が高くなり、一般に都市部の道路が地方部、特に山間地の道路と比べると高くなる。従って、都市部の道路の整備の必要性が一般に高い評価となり、地方部の道路のいわゆる切り捨てとなる恐れがある。 自動車以外に、また当該路線以外に代替手段や路線を有さない地方部や山間部においては、便益の計算において、上乗せ出来るような補正係数あるいは、他の評価項目を追加してはどうか？</p>	意見照会   パブコメ	今後の検討課題	<p>現行の費用便益分析は事業の効率性を評価するものであるが、この中で地域格差を反映する評価方法について、いわゆる地域係数の導入等を検討しているが、現時点では客観性が高く社会的コンセンサスが得られたものとは言い難い。したがって、地域係数の導入については今後の検討課題。</p> <p>なお、本マニュアルにおいてもB/Cの算出手法については、地域固有の事情を考慮することも可能としている。</p>
意見例	<p>簡略な手法・わかりやすい手法とすべき OD交通量のネットワークへの配分、便益の計算、現在価値の算出など費用便益分析の手法は一般の方にわかりにくいように感じる。よい案があるわけではないが、もっと簡便でわかりやすい評価もあると思う。</p>	意見照会	今後の検討課題	<p>今後とも、分かりやすく、実務上の負担の少ない評価手法について検討していくこととしたい。</p>
意見例	<p>割引率及び分析期間の妥当性 割引率4%は現在の情勢からすると高すぎるように感じる。相対評価するには何%でも問題はないが、B/C 1.5で評価する場合便益が過小評価される可能性がある。</p>	意見照会	反映しない (公共事業評価システム研究会等において検討)	<p>国土交通省においては平成11年度より費用便益分析における割引率は4%としており、今回の改定では割引率の修正は行わない。 (なお、割引率については、「公共事業評価システム研究会」等において検討を行っているが、社会的割引率は本来、時間選好率を反映して設定するものであり、利率のみから決められるものではなく、また、諸外国の事例においても3~8%となっており、4%で高すぎるということはない、との議論も行われている。)</p>
意見例	<p>マニュアル(案)における検討年数は40年となっておりますが、橋梁、トンネル等の構造物を中心に長寿命化等を図ろうとしている現在において、引き続き、検討年数を40年と設定すべきかどうか検討すべきであると考えます。</p> <p>検討期間40年は長すぎる。私はせいぜい30年くらいがいいと思う。推計期間は短いほど説得力があります。</p>	意見照会  パブコメ	今後の検討課題	<p>今回の改定では分析期間(40年)の修正は行わない。(なお、長くした場合でも割引率4%では、40年目以降の効果は年1%以下と小さい。)</p>
意見例	<p>事業に伴う負の効果の計上 40年間における、公共施設、学校施設、文化財施設、地下水被害、住環境被害等、数値化できる被害費用総額を計算式に入れる必要があると考えます。(農作物被害総額、児童数、観光客数、参拝者数、施設利用者予測数等は数値化可能であるから)</p> <p>道路の整備・維持管理の直接経費のみでなく、下記のような道路整備に伴う社会的な減収・支出を費用として算定し、上乗せして頂きたい。 ・新たに発生する大気汚染・騒音・振動等の環境対策費 ・新たに発生する交通事故補償・安全対策費 ・中心市街地空洞化による商店街の売上減少見込 ・移動手段のマイカーへのシフトによる公共交通機関の利用減少見込</p>	パブコメ  パブコメ	今後の検討課題	<p>本マニュアル(案)は、現時点における知見により十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能なもののみを計上したものの。この他の効果項目について、十分な精度で計測し、金銭表現が可能とするための手法については、今後の検討課題。</p> <p>なお、事業による生活環境・自然環境への影響については、アセスにおいて評価されることとなっている。</p>