

第8回「道路事業評価手法検討委員会」議事概要

高速道路を対象とした総合評価について（報告）

高速道路を対象とした総合評価について、前回委員会後の経過等について、事務局より報告が行われた。

今後、今回の評価手法について、残された課題等と合わせて、3月末を目途に報告書としてとりまとめる旨、事務局より報告された。

道路事業・街路事業に係る総合評価について

道路事業・街路事業に係る総合評価については、今後、提示された案に基づいて、ケーススタディ（過去の採択事業含む）を通じて更に検討を行うこととされた。

事業の種類に応じた評価項目の設定や大項目の中の指標ごとの重み付けの是非、個別の指標の設定については、ケーススタディの結果を踏まえて検討することとされた。

（委員の主な意見）

- ・ 本手法による評価結果は、政治的判断のための行政による採択案なのか、行政の裁量による採択の結果の説明なのか等、採択主体と評価の目的について明確にすべき。
- ・ 採択の主体に関わらず、評価の結果を公表していくことで必要性の少ない事業の採択が難しくなり、ここに評価を行う意義はあると考えられる。
- ・ 「公共事業評価の基本的考え方」の考え方からは乖離している気がするが、理由をもうすこし具体的にすべき。（幅広い効果を定量的に評価する、との基本方針であり、「公共事業評価の基本的考え方」に準じている。違うのは大項目の点数を総合化しない点のみである旨、事務局より説明）
- ・ 「総合化しない」ということであるが、評価結果（採択の判断）については、何らかの基準（足切り等）が必要なのではないか。（一般道路事業の場合、種類によって効果の発現が大きく違うため、ひとつの項目について特に評価が高ければ、他が低くても採択される場合がある旨、事務局より説明）
- ・ 参考として、いろいろなパターンで重み付けを行って、それを総合的に判断するような形もあるのではないか。（これに対し、高速道路の総合評価において、費用便益分析、採算性、外部効果でみれば様々な路線特性が見えるのに、重み付けにより一つの点数としたために路線特性が見えにくくなった、との反省がある旨、事務局より説明）

- ・ 総合得点化をするためには、効果の重複が問題になるが、項目ごとの得点化であればこれをあまり考慮しなくてよい。一方で、重み付けをしないと同一重みとの印象を与える虞がある。
- ・ 一般道は幹線道路のバイパス整備から街路、シンボルロードまで、目的が幅広い。総合点を出して誤解を招くよりも、事業の性格をそれぞれ示せば良いのではないか。評価指標も必ずしも共通のものとしなくてもよいのではないか。
- ・ 例えば、幹線交通と歩行者の安全と電線の地中化では比較ができないと思うが、事業の種類ごと（目的ごと）であれば、総合得点化して比較することも可能ではないか。
- ・ 評価手法は絶対評価としたい、ということであるが、これはかなり難しい。相対評価にならざるを得ないのでは。（現段階では、採択された事業に対する説明責任という観点での検討であり、絶対評価を目指したい旨、事務局より説明）
- ・ 大項目ごとに5段階評価を行うということであるが、具体的な方法を知りたい。（大項目内の2～3指標の評点を単純に足すのか、重み付けを行うのか、現段階では未定であり、ケーススタディ等を通じて方針を決めたい旨、事務局より報告）
- ・ 過去の採択事業を用いた評価の妥当性の検証には意義がある。これを含めたケーススタディ等を通じて、評価手法や総合化のあり方、評価指標の設定等について議論を進めるべき。

連続立体交差事業の事業評価手法について

連続立体交差事業の事業評価手法については、提示された費用便益分析マニュアル（案）及び客観的評価指標（案）について、基本的に了承された。

なお、下記指摘事項については留意することとされた。

（委員の主な意見）

- ・ 資料4 - 2 P2に「鉄道事業者の便益は費用と相殺されると考え」とあるが、連続立体交差事業における費用負担の協定の考え方等を明確に記述すべき。
- ・ 資料4 - 2 P7 図 3の「需要曲線」「踏切処理曲線」は、それぞれ「累積到達交通量」「累積通過交通量」等と表現を修正すべき。
- ・ 資料4 - 1 P9「直接効果の便益帰着先と計測対象の検討」については、 $\times a$ （計測の精度上問題あり）とされているが、他の事業で評価対象になっている部分でもあり、他の事業と整合を図るべきである。

その他

- ・ 次回委員会の開催については、事務局より各委員の予定を確認して連絡。

以上