

諸外国における事業評価手法の比較

資料2

		日本	ドイツ	ニュージーランド	イギリス	フランス	ベルギー	
便益 (金銭換算化項目)	直接効果	走行時間の短縮	◎	◎	◎	◎	◎	16項目で評価
		走行費用の減少	◎	◎	◎	◎	◎	
		交通事故の減少	◎	◎	◎	◎	◎	
		舗装による運転者の走行快適性の向上			◎			
		追い越し機会の増加によるイライラ減少			◎			
		所要時間の信頼性向上			◎	○		
		騒音減少		◎		○	◎	
		CO2減少		◎	◎	○	◎	
		大気汚染減少		◎			◎	
		歩行者等の交通遮断の解消		◎				
		健康(サイクリングの機会等)				○		
	利用可能な交通手段の増加				○			
	雇用創出		◎		○			
	間接効果	農業・畜産の生産性向上			◎			
料金収入						◎		
税収増大						◎		
採択基準		B/C>1を前提	B/C>1を前提	B/C>1を前提	B/C≥1を基本 B/C<1でも採択可能	B/Cを含めて 総合的に判断	B/Cなし	

※アメリカにおいては、連邦政府から各州への予算配分は各州の税収見合いで行われており、連邦政府が作成する費用便益分析マニュアルはあるものの、1969年の制定以来、その利用は各州の判断に委ねられている。(費用便益分析を実施していない州もある。)

◎マニュアルで規定済
○手法を検討・試行中

ドイツの事業評価手法

出典	マニュアル記述(原文)	日本語訳
<p>Federal Ministry of Transport, Building and Housing, "Federal Transport Infrastructure Plan 2003: Macroeconomic evaluation methodology", January 2005.</p>	<p>III Supplementary Transport Mode-Specific Explanations B Transport Mode: Road</p> <p>2. Benefit Elements</p> <p style="text-align: center;">...</p> <p>2.5 Spatial advantages 2.6 Environmental relief 2.6.1 Reduction in noise exposure 2.6.2 Reduction in exhaust emissions 2.6.3 Reduction of community severance</p>	<p>III 交通モードに特化した補足説明</p> <p>B 交通モード: 道路</p> <p>2. 便益項目</p> <p style="text-align: center;">...</p> <p>2.5 空間的優位性(雇用創出効果) 2.6 環境負荷軽減 2.6.1 <u>騒音減少</u> 2.6.2 <u>大気汚染減少、CO2減少</u> 2.6.3 <u>地域分断</u></p>
	<p>II BCA EVALUATION COMPONENTS</p> <p>5. Spatial advantages 5.1 Employment effects</p>	<p>II 費用便益分析の構成要素</p> <p>5. 空間的優位性 5.1 <u>雇用効果</u></p>
	<p>Projects given a NKV < 1 rating in the benefit-cost analysis results are not pursued further.</p>	<p><u>B/Cが1未満のプロジェクトは、それ以上続行されない。</u></p>

ニュージーランドの事業評価手法

出典	マニュアル記述(原文)	日本語訳
<p>Land Transport NZ “Economic evaluation manual Volume 1 Amendment No.1”, October 2007.</p>	<p>3.5 Benefits of road projects</p> <p>...</p> <p>Road user benefits considered include:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ travel time cost savings (including those gained from reduced traffic congestion and improved trip reliability) <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ comfort and productivity benefits from sealing an unsealed road ▪ driver frustration reduction benefits from passing options <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ carbon dioxide reduction benefits 	<p>3.5 道路事業の便益</p> <p>(中略)</p> <p>道路利用者の便益は以下の項目が含まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 走行時間短縮(渋滞解消、旅行信頼性を含む) <p>(中略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 舗装による運転者の<u>快適性向上と生産性の向上</u> ▪ <u>追い越し機会の増加によるイライラ減少</u> <p>(中略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>CO2削減</u>
	<p>2.9 Benefit cost ratios</p> <p>A project is regarded as economic or worthy of execution if the PV of its benefits is greater than the PV of its costs, i.e., a project is economic if the BCR is greater than 1.0.</p>	<p>2.9 費用便益比</p> <p>便益の現在価値が費用の現在価値を上回る、すなわち<u>B/Cが1.0以上であれば、その事業が経済的で実施に値するとみなされる。</u></p>

イギリスの事業評価手法

出典	マニュアル記述(原文)	日本語訳
Department for Transport Homepage 2008.http://www.webtag.org.uk/sitepages/news.htm	TAG Unit 3.5.7 ... provides guidance on the estimation of monetised estimates of reliability for motorway and dual carriageway schemes and for public transport schemes.	TAG Unit 3.5.7は、(中略)幹線・2車線道、公共交通に関する <u>時間信頼性</u> の金銭換算化のためのガイダンスを提供する。
Department for Transport, "The NATA Refresh" October 2007	the Department released guidance on how to apply monetary values to the assessment of noise and greenhouse gas impacts within transport appraisals.	交通省は交通評価における <u>騒音と温室効果ガス</u> の効果の金銭換算化方法について、ガイダンスを公表した。
	Monetary values for the health benefits of walking and cycling have recently been included within NATA guidance on walking and cycling proposals.	歩行・サイクリングによる <u>健康便益</u> の金銭換算化は、最近になって歩行・サイクリングに関するNATAの案に含まれることになった。
Department for Transport, "Transport Analysis Guidance Unit 3.6.1, The Option Values Sub-Objective" June 2003	Methodologies for calculating option values and avoiding the double-counting problem noted above are discussed in an unpublished report to OPRAF entitled Planning Criteria Research Requirements (ITS, March 1999).	<u>交通手段多様性</u> の便益の計測方法とダブルカウントを避ける方法については、ITSのレポート(1999(未公表))を参照のこと。
Department for Transport Homepage "Wider Economic Benefits in the NATA Refresh – Summary of Discussion Seminar Slides" February 2008	we will provide guidance to appraise the wider economic welfare impact from transport.	我々交通省は、交通による <u>広範な経済効果(雇用効果)</u> の便益評価のためのガイダンスを提供する予定である。
Department for Transport "Guidance on value for Money"	Poor VfM: BCR less than 1 Low VfM: BCR between 1 and 1.5 ... The second column makes it clear that the starting point for the groupings is the BCR, but significant non-monetised impacts also need to be examined to see how they increase or reduce the overall value for money assessment. ... non-monetised impacts need to be unusually high to move an option two or more 'value for money' categories.	著しく低いVfM: B/C 1以下 低いVfM: B/C 1-1.5 (中略) 2つめのカテゴリーが費用便益比の出発点なのは明らかだが、 <u>重要だが金銭換算されていない効果が金銭換算されている便益を増やす、もしくは減らすのかを検討する必要がある。</u> (中略) <u>費用便益比のカテゴリーを大きく変化させる非金銭換算効果は、通常高い必要がある。</u>

フランスの事業評価手法

出典	マニュアル記述(原文)	日本語訳
<p>“Méthode d’évaluation économique des investissements routiers en rase campagne”, circulaire n.98-99 du 20 octobre 1998. (都市間道路投資の経済的評価手法、1998年の10月20日の通達第98-99号) 「付録11 環境に対する影響についての考慮」</p>	<p>—</p>	<p>1- 騒音公害 事業評価では、以下の騒音公害を考慮する必要がある。 (中略) ・建物の居住者が蒙る騒音公害は金銭評価可能 (中略)</p> <p>2- 大気汚染と温室効果 大気汚染と温室効果に関わる影響の金銭評価を行う必要がある。</p>
<p>同上 「付録12 コスト収支・自治体にとっての貨幣換算された便益」</p>	<p>—</p>	<p>1. 整備計画の総合的便益 整備計画の総合的便益は、次の各便益からなる。 (中略) —公共: <u>ユーザーからの税收</u> (中略) —インフラストラクチャーの管理受託機関・料金徴収所: <u>料金収入</u></p>