

「費用便益分析マニュアル(案)」「客観的評価指標(案)」に関する  
地方公共団体に対する意見照会及びパブリックコメントについて

第三回委員会における審議を踏まえ、地方公共団体に対する意見照会及びパブリックコメントを実施。

地方公共団体に対する意見照会

意見照会対象

「費用便益分析マニュアル(案)」について  
「客観的評価指標(案)」について

意見照会期間：平成15年4月7日(月)～平成15年4月21日(月)

寄せられた意見

費用便益分析マニュアル(案)について	: 102件(45自治体)
客観的評価指標(案)について	: 217件(46自治体)

パブリックコメント

意見照会対象

「費用便益分析マニュアル(案)」について  
「客観的評価指標(案)」について

意見募集期間：平成15年4月7日(月)～平成15年5月10日(土)

寄せられた意見(現時点)

費用便益分析マニュアル(案)について	: 15件
客観的評価指標(案)について	: 8件

# 地方公共団体からの代表的意見及び対応方針

(客観的評価指標(案)及び費用便益分析マニュアル(案)について)

## 【基本方針】

地方公共団体からの意見と、5月10日までのパブリックコメントで寄せられた意見を合わせ、事務局において指標(案)の修正又は指標の追加について検討し、委員会に諮る。

## 【客観的評価指標(案)の改定案について】

指摘事項	対応方針(案)
<p>B/Cによる採択条件(1.5以上)に限定すべきでない</p> <p>意見例 一律にB/C 1.5ではなく、道路種別等に応じて考えても良いのではないか。 離島をはじめとする都市部以外の道路については、採択基準の費用便益比1.5以上を1.0以上に緩和していただきたい。 特に、特別立法に位置づけられるものについては、費用便益比は特段の配慮を願いたい。</p>	<p>B/Cの値については、1.0を越える場合は社会的に価値を持つと判断しているが、事業採択後の変動要因等を考慮し、採択基準として1.5以上とすることは妥当と考えている。</p>
<p>指標の追加</p> <p>(歩行者空間に関する指標) (案)では自転車利用空間を整備することでチェックされることになっているが、自転車利用空間の整備のみでは歩行者の安全は確保できないため、「歩行者空間の整備」もチェック項目の文言に取り入れるべきと考える。</p> <p>(積雪寒冷地域に関する指標) 積雪地域においては、堆雪幅が確保されていないことによる交通障害が発生しているため、「積雪地域内における冬期末改良区間あり」の項目を追加すべきと考える。</p> <p>(地震関連法に関する指標) 災害への備えに、「東南海・南海地震等、法指定された地域の緊急輸送路の代替路となる」を追加。</p> <p>(地方の財政力に関する指標) 市町村道の「財政力・技術力の低い市町村の支援」の項目が削除されたが、県だけでなく市町村の財政状況も、危機的状況に直面しているため、「財政力・技術力の低い市町村の支援」の項目は残していただきたい。</p>	<p>客観的評価指標として適切なものについては、現行の指標の修正及び追加により、対応する。</p> <p>地域固有の状況等に関わる指標については、要領細目において「地域固有の状況等の諸要素を総合的に考慮して新規事業採択個所を決定する」とされており、基本的には指標の追加は行わない。</p>
<p>指標の構成が都市部に有利になっている</p> <p>全般的に都道府県以上の大ブロックや大都市で高い評価となる指標になっているように思う。地方の独自性や地域特性を評価するようにしないと、地方都市の道路整備は単独事業でしか行えないようになる。</p>	
<p>指標の重み付け</p> <p>意見例 客観的評価指標(案)について、項目ごとの重み付けを検討すべきであると考えます。</p>	<p>項目ごとの重み付けについては、「公共事業評価システム研究会」において検討を行っており、道路事業への適用については、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。</p>

【費用便益分析マニュアル(案)の改定案について】

指摘事項	対応方針(案)
<p>便益の対象を拡大すべきである</p> <p>意見例</p> <p>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>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検討願いたい。</p>	<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。</p> <p>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>したがって、今回の改定では対応しない。</p>
<p>割引率及び分析期間の妥当性</p> <p>意見例</p> <p>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> <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>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。</p> <p>(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、利子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> <p>今回の改定では分析期間(40年)の修正は行わない。(割引率4%では、40年目以降の効果は年1%以下と小さい。)</p>