

1. 日時：平成21年3月18日 18:00～19:30
2. 場所：中日本高速道路株式会社 8F 会議室
3. 出席委員：林委員長・奥村委員・水尾委員・山内（拓）委員
4. 議事

再評価（原案）の審議

第二東海自動車道（海老名南 JCT～秦野）他10件の再評価（原案）を説明の上審議し、対応方針については原案（事業継続）のとおり了承された。

主な意見

- ・今回の費用便益分析マニュアルの改定では、交通事故減少便益の死亡だけに精神的損失額を取り入れていて、重症には取り入れていないため、重症の精神的損失額が今回算出の便益に含まれていない。
- ・現在のB/C算出方法では、経済悪化により生産量が落ちると、便益が上がらない計算となるが、本来は道路が経済を支える役割を果たし、価値はむしろ上がってくる場合がある。この効果は、施設効果と呼ばれるもので、公共工事による事業効果とは別で、たとえば観光などを活発化させ経済を浮揚させる動きである。この部分を評価すれば、もっと鮮明に必要なインフラが見えてくるのではないか。
- ・今回示された便益は、最低限担保された額だけが計上されたものと考ええる。社会が高齢化し、経済活動が希薄になる中、個人（例えば高齢者）が道路整備によって人的交流や自然に触れることによって、生活に潤いができ、幸福感を感じるなど、現行の評価では「非金銭的」な部分を評価する必要が出てきている。
- ・現在の評価方法では、平常時だけを評価対象としているため、リダンダンシーの効果は考慮できていないが、震災時に1時間はやく搬送されることにより、命を救える場合もある。リダンダンシーをどのように評価するかは今後、検討が必要ではないか。
- ・今回、走行時間短縮便益・走行経費減少便益・事故減少便益の3項目だけで算出した便益でも、すべての区間においてB/Cが1を超えており、評価区間の社会的意義は十分認められる。