

林 良嗣・森田紘圭・竹下博之・加知範康・加藤博和＝編

交通・都市計画のQOL主流化 —経済成長から個人の幸福へ—



2021年8月発行
本体4,500円＋税
明石書店
ISBN 978-4-7503-5226-8

宇都宮浄人
UTSUNOMIYA, Kiyohito

関西大学経済学部教授

公費を用いて道路や鉄道の建設が行われる時、費用便益分析で算出されるB/Cに、関係者は一喜一憂する。「この数値が『1』を超えた場合、事業には効果がある」(朝日新聞デジタル、2021年3月3日)という理解が流布しているためである。

むしろ、そうした理解は正しくない。例えば、国土交通省は、B/Cのみで「誤った評価をしないよう」注意喚起している。「便益に計上する効果は、学術的に計測手法が確立し、かつ一定の精度で計測できる効果に限定されている」(『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)』57頁)からである。

にもかかわらず、B/Cの結果が一人歩きするのは、それ以外の効果測定法が確立していないためである。本書は、新たな評価方法を模索し、そうした問題を克服しようと試みた著者らの20年にわたる研究成果である。

本書は、大きく2部構成となっており、第I部は研究内容を紹介する論文、第II部は海外の研究者も交えたシンポジウムの模様である。

まず、第I部では、著者らが開発したQOLアクセシビリティ法の解説と、それを適用した事例を紹介している。QOLアクセシビリティ法は、現行の費用便益分析で計測できない便益を部分的に補完するのではなく、個々人に帰着する認知価値を集計したQOLの大きさをプロジェクトを評価しようという提案である。

QOLの評価対象は広く、例えば、買い物、病院、公園・緑地などにアクセスする所要時間について、それぞれ年齢等の個人属性に応じた価値観の重みを推計して評価する。また、移動空間(歩きやすさ)についても、利便性のほか、安全性や快適性を評価に含む。時間短縮の価値を一律労働賃金などで貨幣換算する手法と異なり、地域や個人によって異なる認知価値をアンケート調査から推計するため、時間価値やし好の違いの影響も織り込み、格差、分配といった課題に対処できるという。SDGsとの対応にも言及しており、計測されたQOLを

社会的費用や地球環境負荷等で除した「充足性」として評価することも提案している。

そうした指標を適用した事例は、第1部の第4章に詳しい。例えば、道路事業の評価に関して、QOL指標を包括的に設定することにより、医療や観光といったアクセスなど、それぞれの重みに応じた評価を行っているほか、街路事業では「歩きやすさ」の向上など、道路事業の多面的な分析に成功している。また、都市構造の分析と国際比較、将来の価値観の変化を考慮した政策分析、コンパクトシティによる市街地形成の分析などもある。

一方、第II部は、シンポジウムでの講演者の発表が順に記載されており、パネルディスカッションの討議で締め括られている。欧州の参加者からは、伝統的な費用便益分析を超えた方法が紹介されており、WEI(Wider Economic Impact:広範な経済効果)が導入されている事例(英、仏)や、誘発交通や迂回交通を扱う方法(独)なども言及されている。また、QOLアクセシビリティ法に対する各論者のコメントも興味深い。

以上のように、本書は、伝統的な費用便益分析に代替する手法を、新たな発想と精緻な分析で提案しており、刺激的である。評者としては、この研究成果を早く実務に応用し、今日の「B/C至上主義」を転換してほしいと願うばかりである。

その意味で、もし本書に求めるものがあるとなれば、提案された手法にはどのような課題があり、どのように克服できるかなどの記述もあると、さらに実用的になると思われた。例えば、コンジョイント法の推計結果の安定性など、気になるところである。また、第4章における名古屋市と上越市の分析は、それぞれ2011年、2006年であり、その後10年以上を経過している。同じ条件で再検証を行えば、本書の方法論の意義や課題なども見えるものと思われる。いずれにしても、本書が広く読まれ、新たな手法の実用化に向けた研究が深化することを期待したい。