

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版の策定

1—はじめに

鉄道プロジェクトは多種多様な役割が期待されており、その目的達成に向けてより効果的で、効率的なものとしていくことが求められている。そのため的手段としての評価手法として、評価の基幹として投資効果を評価する手法である費用便益分析を基本とした「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル97」(以下、「マニュアル97」と表記)が、その充実改訂版である「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99」(以下、「マニュアル99」と表記)が策定された。これ以降、従来の評価手法における課題を踏まえ、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」(以下、「マニュアル2005」と表記)として、大きく2つの観点から新しい評価手法が導入された。1点目は、投資効果のみならず、当該プロジェクトが多面的にどのような効果・影響をもたらすか、事業が円滑に進める環境にあるかといった、多面的な視点から確認するための総合的評価を明確化したことである。2点目は、評価結果を単に事業の判断に活用するのみならず、当該プロジェクトの改善そのものに活かしていくマネジメント的な視点を導入したことである。

以上の経緯の中で、平成24年に国土交通省鉄道局がマニュアル2005の改訂版である「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版」(以下、「マニュアル2012」と表記)を策定した。この策定に当たっては、平成23年度に国土交通省鉄道局総務課企画室より(株)三菱総合研究所と当機構調査室が共同で「平成23年度鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査」を受託し、事務局としてマニュアル2012の策定に関する作業を進めてきた。

マニュアル2012では、評価の基本的考え方、評価に必要な視点といった評価そのものの必要性、評価の姿勢を改めて明確化した。さらに、従来のマニュアルでは対応していなかった鉄道防災事業等の新しい評価対象事業の追加や、技術的課題への対応、計算例の拡充・追加を図ったものである。本稿では、本調査の進め方の要約、改訂に至るまでの議論で得られた点ならびに改訂のポイントについて述べることとする。なお、マニュアル97の導入から、これまでの評価手法の課題と、評価の基本的考え方、評価の基本的体系等については、本誌の【研究報告会】における筆者報告にて紹介しているので、あわせて参照されたい。

2—調査の要約

本調査においては、マニュアル2012の策定にあたって、学識経験者、実務者(国・自治体およびコンサルタント)に対して、マニュアル2005ならびに従来の課題等をヒアリングし、さらに関連事業や海外事例等の各種資料についてレビューを実施することで、改訂に必要な課題項目を整理することとした。

整理した各課題については、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査検討委員会」(以下、「委員会」と表記。委員長:家田仁東京大学教授)および、学識経験者と十分に相談する必要がある事項の検討にあたっては、委員会の下に「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する作業部会」(以下、「作業部会」と表記。作業部会長:岩倉成志芝浦工業大学教授)を設置し、委員会において重点課題とその他の課題に分類した。このうち、重点課題については委員会および作業部会における集中的な審議を行いながら検討を深度化することとした。

具体的な調査方針としては、以下の(1)~(4)のとおりである。

(1) 重点課題について、実務ニーズ、学術的蓄積、実務の対応の難易等の観点からの深度化

委員会において、学識経験者等へのヒアリングおよびレビューを通じて重点課題を位置付けることとなった。重点課題については、学識経験者へ照会しつつ、委員会および作業部会における審議を踏まえて、改訂案を深度化することが決定された。重点課題として整理されたのは、以下に示す10項目である。平成23年3月に発生した東日本大震災を踏まえて、①災害時に顕在化する効果の評価手法に関する評価手法が取り上げられた。また、学術的および実務的な評価事例の蓄積から、②列車遅延・輸送障害対策の評価手法、③地域鉄道の利便性向上に係る事業等の評価手法、④競合交通機関における収益変化の取扱いの明確化・具体化、⑤存在効果の評価方法が重点課題として定められた。また、委員会において、これまでの評価事例における課題や、将来における鉄道プロジェクトとしてのニーズに対応する必要があるといった意見を踏まえ、⑥総合的な評価の見直し、⑦運行頻度の評価手法、⑧バリアフリー施設整備の評価手法、⑨福祉や社会保障面からの評価手法、⑩公的資金の投入に関する投資効率性指標の整理について、重点課題として取り上げることとなった。

(2) 重点課題以外の課題等について、文面を精査してマニュアルへ反映

学識経験者等へのヒアリング等を通じて出された課題・意見・指摘事項および、それらに対する対応案を取りまとめた際に、重点課題以外の課題等については文面案を事務局で作成の上、委員会での了解を経て文面を確定した。

(3) 国の指針等の的確かつ円滑な反映

マニュアル2005の策定以降、公共事業評価に関する国土交通省が策定した指針等については、鉄道プロジェクトの評価に関わる内容をマニュアルに的確に反映させた。なお、反映が必要な事項と修正文面案については学識経験者の了解を得て、文面を確定させた。また、公共事業評価の重要な目的のひとつとして、説明責任の向上が挙げられる。平成22年度の総務省による政策評価の内容点検において鉄道関連公共事業が対象となっており、説明責任の向上のため、総務省からの指摘事項についてもマニュアルに反映させた。

上記の公共事業評価に関する国土交通省が策定した指針等の一覧を表1に示す。

(4) わかりやすく使いやすい内容となるような工夫

マニュアルを活用する地方自治体や鉄道事業者の担当者にとって、実務的にわかりやすく、効果的な評価作業に資するものに改良するよう努めることとした。また、マニュアルによる評価結果が一般国民にとって理解しやすく、評価の考え方・趣旨が適切に伝わるよう配慮することとした。

そこで、活用する際の実務的なわかりやすさの向上に関しては、①用語解説を拡充、②事例集の拡充、③計算例の拡充を図った。さらに、図の活用や注釈で補足することできめ細やかな対応を行った。また、マニュアルによる評価結果の理解の

■表1 「マニュアル2005」の策定以降に国が策定・改定・発表したマニュアルに関係する主な指針等

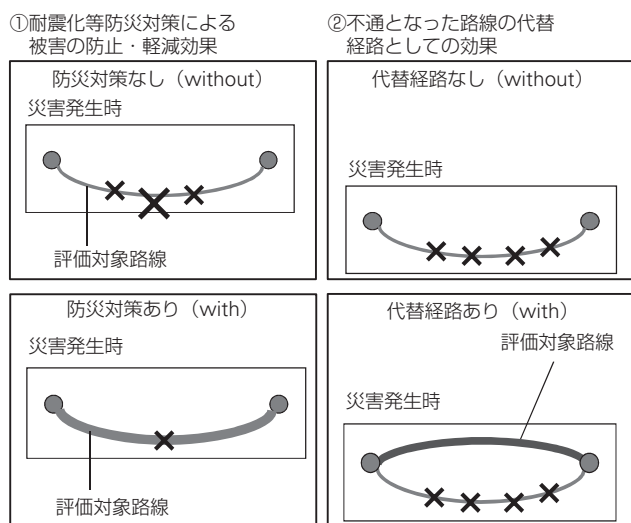
主な指針等	時期
公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)	平成20年6月改定 平成21年6月改定
国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領	平成20年7月改定 平成21年6月改定 平成21年12月改定 平成22年4月改定
国土交通省所管公共事業の再評価実施要領	平成20年7月改定 平成21年6月改定 平成21年12月改定 平成22年4月改定
国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領	平成20年7月改定
完了後の事業評価の解説	平成21年7月改定
仮想的市場評価法(CVM)適用の指針	平成21年7月策定
政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン	平成22年5月改定
国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)	平成22年8月発表
公共事業の需要予測等に関する調査結果に基づく勧告(総務省)	平成20年8月発表

しやすさの向上に関しては、総括表の構成・内容等について、総合的な評価、事業マネジメント的な視点からの評価という考え方が適切に伝わるよう改良を行った。

3—マニュアル2012における技術的課題への対応

3.1 災害時に顕在化する効果の評価手法

災害時に顕在化する効果として、図1に示す2点について委員会および作業部会において検討を進めた。1点目は、鉄道施設の耐震化等防災対策による被害の防止・軽減効果である。2点目は、災害により不通となった路線の代替経路(リダンダンシー)としての効果である。これに対して、委員会および作業部会で委員からの主な意見としては、表2に示すものが挙げられた。



■図1 災害時に顕在化する効果

■表2 災害時に顕在化する効果の評価手法に関する主な意見

前提条件に関する意見
<ul style="list-style-type: none"> ・リダンダンシー効果について、都市内の高密度鉄道網で被災想定を設定することは困難。 ・災害発生確率と、復旧に必要な日数の想定が難しい。地震予知の確率の精度にも課題がある。 ・鉄道以外に、バスや航空による代替輸送の想定も考慮する必要がある。その際、バスの定時性、航空の機材や空港容量等が適切に設定される必要がある。 ・前提条件である不通発生確率や不通期間、代替輸送は設定が困難であり、かつ、その数値によって便益額が大きく変わる可能性がある。 ・耐震化ありの場合は実績から前提条件を設定できるが、耐震化未実施の場合の設定が困難である。
便益計測に関する意見
<ul style="list-style-type: none"> ・適切な貨幣換算が困難なために便益換算しない方針になると、結果的に、災害時に顕在化する効果について重視されないことが懸念される。 ・費用便益分析の結果が芳しくないからとして、防災に関する事業を実施しなくてよいかという議論もある。評価に費用便益分析がなじまないという考え方もある。 ・直接的なB/Cでは、地域鉄道の被災時に対応が困難になる恐れがある。 ・費用便益分析は難しいが、防災は重要であることをより強調する必要がある。

ここで、本課題に関する基本的考え方としては、委員会において以下の趣旨の結論が得られた。「大規模災害時において鉄道が被災した場合、その経済・社会的な影響は非常に大きい。一方、その影響を軽減する事業の評価にあたっては、費用便益分析では評価できる範囲がその一部に限定されることや、被害想定 of 適切な設定が困難である。そのため、災害時に顕在化する効果の評価においては、定性的効果をも具体的かつ詳細に評価することを基本とする。」

この結論に基づき、マニュアル2012において、災害時に顕在化する効果の評価手法および耐震化の防災対策効果・指標例についてはP.84～P.87に、代替経路(リダンダンシー)確保の効果・指標例についてはP.55に記載した。

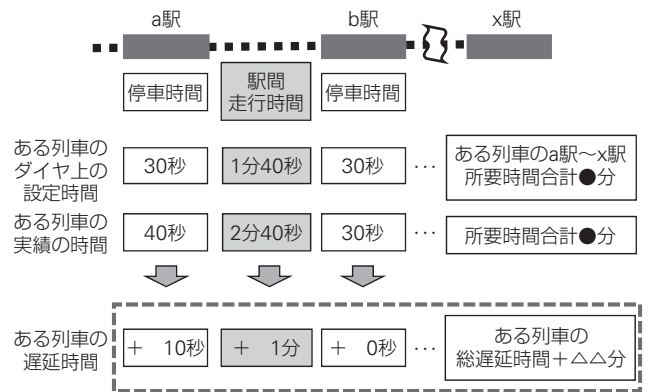
3.2 列車遅延・輸送障害対策の評価手法

旅客の集中による日常的に発生する遅延や、輸送障害によって広域的に遅延が波及する事象の対策についての評価手法が求められているとの背景から、以下の2点について便益の計測が可能かどうか検討を進めることとなった。1点目は、プロジェクト実施による遅延防止・軽減により所要時間が直接短縮される効果の評価である。2点目は、人々が予め鉄道の遅延を想定して余裕時間を持って行動していると考えられる場合、遅延が防止・軽減されることにより余裕時間を短縮することによる効果の評価である。これに対して、委員会および作業部会で委員からの主な意見としては、表—3に示すものが挙げられた。

委員会および作業部会における議論を踏まえ、本課題に関する基本的考え方としては、以下の趣旨の結論が得られた。「列車遅延・輸送障害対策の便益計測は、対象区間における遅延時間や遅延の発生頻度の実態データを活用して実施してもよいこととする。一方、遅延を想定した余裕時間の短縮による

■表—3 列車遅延・輸送障害対策の評価手法に対する主な意見

遅延防止・軽減による便益計測に関する意見	
<ul style="list-style-type: none"> ここで対象とする遅延時間とは、所定のダイヤでの駅間走行時間および駅での停車時間が予定より増加した時間である(図—2参照)。 遅延時に活用する折返施設の設置も、遅延を早期に回復させる効果の観点から評価対象に加えるべき。 プロジェクト実施対象区間における遅延時間や遅延の発生頻度の実態データを明確に把握し、効果範囲を適切に定めることが必要。 実務者の理解が容易となるように計算例を記載すること。前提条件である遅延時間や影響人数等は、過去の検討事例に基づいてリアリティのある記述とする。 	
余裕時間の短縮による便益計測に関する意見	
<ul style="list-style-type: none"> 定期的に発生するわずかな遅延に対しては、利用者は平均遅延時間よりも大きい余裕時間を見込んで行動しており、平均遅延時間そのものには意味がない。 評価については、ODごとの所要時間の「ばらつき」を算出するためのデータが未整備であり、かつ、データの把握が技術的に困難。 時間評価値の計測について、国内において推計事例が少なく、時間評価値の設定が困難。 オランダ、イギリス等では実務の適用事例もあるが、まだ道路分野において試行されているという段階。 余裕時間について、適切に評価できれば便益として加算してもよいという整理が望ましい。 	



■図—2 列車遅延として対象とする遅延時間

便益の計測については、現時点においては、データの制約や国内における推計事例の蓄積が十分でないこと等を踏まえ、本マニュアルにおいては今後の課題として整理。ただし、他の便益との重複計上を避けられれば、合算することは可能と記載。」

この結論に基づき、マニュアル2012において、列車遅延・輸送障害対策の効果・指標例はP.53～P.54に、便益計測方法はP.113～P.115に、評価事例についてはP.178～187およびP.202～213に記載した。

3.3 地域鉄道の利便性向上に係る事業等の評価手法

マニュアル2012における地域鉄道の定義は、地方部における鉄道全般とした。その上で、地域鉄道は、地域住民の通学・通勤の足、高齢者の生活の足として、重要な役割を担っている。その一方、地域鉄道は経営上の観点から利便性向上等に係る事業について十分な調査を実施する環境が得られない場合や、効果を計測するためのデータが十分得られないケースもある。また、地域鉄道の場合、持続的な経営が困難となり、鉄道そのものの存廃に対する評価が求められる事例も散見された。これらの背景を踏まえ、委員会および作業部会では、地域間流動量データが揃っていない地域において評価に必要なデータをどのように収集するべきか、また鉄道の存廃の評価をどのように考えるかが議論の主な焦点となった。委員からの主な意見として表—4に示す。

ここで、本課題に関する基本的考え方としては、委員会において以下の趣旨の結論が得られた。「地域間流動量データが揃っていない地域においては、沿線住民や利用者へのアンケート調査等により必要なデータを収集したうえで、評価を行うことを基本とする。そのための評価手法について記載し、アンケート調査に関する参考資料を例示する。なお、地域鉄道の存廃の評価に関しては慎重に議論する必要がある、今回のマニュアルで結論を得ることは適切でない。」

以上の結論に基づき、マニュアル2012において、地域鉄道の利便性向上に係る事業の効果・指標についてはP.51～P.53に、駅勢圏の範囲の設定やデータ収集方法等については解説を追記することとし、P.90～94に記載した。

■表—4 地域鉄道の利便性向上に係る事業の評価手法に対する主な意見

<p>地域鉄道の利便性向上等の事業評価手法に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域鉄道では通学利用が大勢を占め、学生の時間価値の設定は非常に重要。将来を担う学生や地域を支える高齢者にも、十分に高い時間価値がある。 ・所得接近法は時間価値を「その時に得られる所得で代替的に計測」したものである。学生や高齢者は所得がなくとも時間価値がないという意味ではない。 ・所要時間短縮のほかに、鉄道が繋がっていることの価値も考慮する必要がある。 ・アンケート実施にはコストを要するため、どの程度の調査を行うか整理しておくこと。サンプリングやアンケート調査票の例示が必要。
<p>鉄道の存廃の評価に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の存廃の評価方法について、慎重に検討する必要がある。鉄道が存続することの価値を過少に評価することがないようにしなければならない。 ・道路混雑の緩和、定時性の確保等の価値も大きい。鉄道の廃止により代替バス利用となった場合、所要時間の不確実性が増加する影響等もある。 ・割引率で割引することが妥当か。価値のある鉄道は存続されることが望ましいのではないかと。 ・地域鉄道では、利用者が少なく、利用者便益では便益が得られない。 ・存廃の評価方法については検討が不十分であるため、今回は記載しない方針とする。

3.4 競合交通機関における収益変化の取扱いの明確化

鉄道プロジェクトの実施にあたり、競合交通機関における課題は主に以下の2点が挙げられており、重要課題として検討を進めることになった。1点目は、実務上において利用者便益は競合交通機関(航空、バスなど)についても分析対象としているが、競合交通機関における供給者便益の変化については考慮していない評価事例が多いこと。2点目は、都市鉄道の整備によりバスが減便されてCO₂排出量が減少する想定で分析しているのに対し、バスの供給者便益の減少については考慮しておらず、整合性について課題があることであった。これに対して、委員会および作業部会で委員からの主な意見としては、表—5に示すものが挙げられた。

ここで、本課題に関する基本的考え方としては、委員会において以下の趣旨の結論が得られた。「競合交通機関の供給者便益については、鉄道は将来の行動を想定することは比較的容易であるが、鉄道以外の競合交通は将来の行動を適切に想定して分析することは困難であり、分析対象外とする方針で解説を修正。」

以上の結論に基づき、マニュアル2012のP.117において、競合交通機関における収益変化の取扱いに関する解説を修正することとした。具体的には、『①当該事業者及び競合または補完する鉄道事業者の供給者便益については計測対象とする。②競合または補完する鉄道以外の交通機関(航空、バス等)の供給者便益については(中略)計測対象外とする。』という文章とした。

3.5 存在効果の評価方法

鉄道は数ある交通機関のひとつである。交通機関である

■表—5 競合交通機関における収益変化の取扱いに対する主な意見

<p>競合交通機関の特性を踏まえた収益変化に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空やバスの寡占性や固定費があることを踏まえると、利潤を無視してよいか疑問がある。どのような状況であれば、競争的といえるか。 ・鉄道の運賃は総括原価方式であり、利潤は出ないことが前提ではないか。 ・競合する鉄道がある場合は、航空やバスと異なり固定費が大きく、収益変化を考慮したほうがよい。
<p>収益変化の取扱いの評価方法に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・均衡状態は費用便益分析の前提。理論上は競合交通機関の収益変化は無視できる。 ・競合交通機関の供給者において大きな収益変化がないならば、供給者便益は考慮しなくてもよい。 ・有識者の議論により競争市場かを判断するとしても、誰が有識者なのか等、実務上の適用には難しい。 ・他の交通機関について、正確な将来予測を行うことは困難であり、評価対象路線を適切に評価すればよい。 ・現実的に収益変化の有無をヒアリングすることは困難である。事業者に経営の機微にかかわる事項を聞くことは現実的でない。有識者に質問しても回答が難しい。

ことから、ある2地点間を移動するために直接利用されることに本質的な価値がある。その一方で、地域鉄道等では地域の歴史・文化を形成し、日常的に鉄道を利用しない人にとっても、鉄道の存在自体が地域のシンボルとして価値を形成し、いつでも鉄道を利用できるという安心感をもたらしてきたことや、観光資源そのものとしての効果が重要視されている鉄道もある。このように、鉄道を直接利用することによって得られる効果や、鉄道経営という観点のみの財務的な収益だけに留まらない、鉄道自身が存在することによりもたらされる効果の評価手法が求められた。マニュアル2005においては、このような存在効果の便益計測手法が具体的に提示されておらず、評価手法のあり方について検討を進めることとなった。委員からの主な意見として表—6に示す。

ここで、委員会において以下の方針でマニュアルを改訂するよう結論が得られた。「存在効果については、地域鉄道に係る事業及び駅改良に係る事業を主な対象とし、いつでも利用できる安心感等の効果をCVMにより計測する。その際、最低限確認すべき事項を確認するとともに、鉄道の特徴を踏まえて特に以下の事項に留意する。」

■表—6 存在効果の評価手法に対する主な意見

<p>CVMの適用に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CVM適用に当たり、鉄道プロジェクトならではの特徴を踏まえた上で、最低限確認すべき事項を整理する必要がある。 ・便益の集計範囲によって、便益額の大きさが大きく異なる手法である点について、留意事項を解説に加える必要がある。
<p>存在効果の適用に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いたずらに便益が増加されることのないよう、プロジェクトの目的達成のために存在効果の計測が重要であるプロジェクトかどうかを踏まえた上で適用する必要がある。 ・利用者便益等、他の便益との重複がないように、適用に当たって特に留意するよう改めて明記すること。 ・利用者便益、供給者便益は比較的信頼性が高い方法で計測している。これらの便益と、存在効果を合算することは適切ではない。存在効果の便益計測結果は独立で示すことが必要。

- ・利用者便益、供給者便益等との重複を排除しつつ、存在効果のみの便益として計測。
- ・便益の集計範囲は過大にならないよう、日常生活行動範囲、利用実態の範囲を参照し、適切に範囲を設定。」

以上の結論に基づき、マニュアル2012で存在効果の評価方法について記載することとした。具体的には、便益計測方法をP.126～P.129に記載し、この中で計測にあたって最低限確認すべき事項を整理した。さらに、CVM以外の手法、調査方法、適用妥当性、支払意思額の推定、アンケート調査票例など、推計にあたって参考となる項目についてP.230～P.255に記載した。

3.6 上記以外の重点課題に関する評価手法・評価指標

これまで述べた以外での評価手法および評価指標について、議題として挙げられた項目のうち、特に以下の4点について紹介する。

1点目は、段階的整備に関する事項(P.38に記載。以下、マニュアル2012での記載ページ)である。鉄道プロジェクトは実施期間が長期にわたり、多額の費用を要することから、段階的に整備を進めることが多く、評価対象区間も段階的に区切られる傾向がある。これに対し、プロジェクトはその計画全体をもって事業目的を果たし得よう計画されるため、評価に当たっては注意が必要となる。

2点目は、費用便益分析の評価指標に関する事項(P.56～P.58)である。費用便益分析の実施には、様々な仮定のもとで算定されていることと、鉄道プロジェクトによって得られる多種多様な効果のうち便益計上するものは限定されている点に留意が必要である。

3点目は、バリアフリー施設整備に関する事項(P.80～P.83)である。本項は移動制約者に対する社会的配慮に基づく事業であり、主に需要量に依存する傾向がある費用便益分析になじまないという特性を踏まえ、多様な効果・影響を定性的・定量的に評価することを基本とした。

4点目は、公的資金の投入に関する投資効率性指標に対する事項(P.58)である。鉄道プロジェクトは様々な主体が事業費を負担することも多く、各主体が最終的に負担する金額と事業実施による効果の大きさを比較する指標も重要と考えられる。そこで、公的資金により利用者にどれだけの便益が発生するかを評価する指標等を記載することとした。それぞれの事項に対する委員会および作業部会での主な意見を表一7に示す。

4—おわりに

マニュアル2012の策定に当たっては最新の研究に基づき、技術的知見を取り入れるよう努めてきたが、全ての鉄道プロジェクトに対して必ずしも適切に評価できることを保証するものではない。評価主体自らが、個々のプロジェクトの内容や特

■表一7 委員会での意見を踏まえて検討した課題および得られた意見

段階的整備に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・路線全体でより一層大きな効果が発現するにも関わらず、延伸区間のみを対象に検討した事例もある。 ・道路では、暫定二車線など少しずつ整備していくため、残事業と全体のB/Cを算出している。駅の改良等に関する既発生の便益の取扱いについて整理するとよい。 ・部分開業だけでは効果が出ないが、最終的に全線で効果が出る場合もある。そのような考えを取り込む必要がある。
費用便益分析の評価指標に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・総合的な評価の明確化が必要。B/Cだけに着目される傾向にあり、B/Cが1.0を下回っても総合的に考えて実施すべき事業があることを示す必要がある。 ・B/Cが1.0を超えればよいというものではなく、分野によって便益計測手法が違うため、絶対値としてのB/Cの分野間の比較には意味がない。事業の中止、継続を判断するのではなく、優先順位を決める指標である。 ・費用に割引率が掛かっており、事業期間における費用の配分によりB/Cが変わることを留意すべき。 ・B/Cが1.0以上にならない事業について、B/Cが1.0以上となるように努力するより、生活の質など、B/Cでは捉えられない事項も指標として評価することが望ましい。
バリアフリー施設整備に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・資源を効率的に投入するという視点が費用便益分析である。移動制約者に対する社会的配慮に基づく事業(例：点字ブロック等)は、費用便益分析はなじまない。 ・便益を計測するのであれば、一般利用者が移動制約者に対して良好な移動環境を提供されることで感じる満足感も評価対象とすべき。 ・施設整備により一般利用者が不便を被る場合もあると考えられるが、その不便性も計測が難しく、結果として便益計測は難しいことを整理する必要がある。
公的資金の投入に関する投資効率性指標に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・B/Cは、一般に費用は公的資金の投入額と思われるが実際は異なる。少ない税金の投入で多くの効果が得られる事業であることを適切に表現できるとよい。 ・公的資金かどうかを問わず全ての資金投資に対する便益の判定と、公的資金がどの程度使用されるかを把握したいというニーズがあり、整理すべき。 ・供用開始後に事業者が回収する運賃収入について、供給者便益として分子に加算するのではなく、分母である費用から減じる計算がある。趣旨としては、公的資金の有効な使い道を評価することである。

性、あるいは地域の特性等を踏まえ、適切に評価を行うことが求められる。

また、冒頭に示したとおり、マニュアル97の策定以降、分析事例の蓄積や研究の進捗を踏まえて、マニュアルは改訂が続けられてきた。今後も、マニュアルには特に記載されていない評価方法であっても、有識者に相談等を行った上で積極的に取り組みが進められ、あわせてマニュアルの改訂にもフィードバックがなされ、ひいてはわが国のより優れた鉄道交通体系の形成に資することを期待したい。引き続き、鉄道プロジェクトに携わる関係諸兄の御批判、御提言を頂ければと考えている。

最後に、マニュアル2012の策定にあたり、委員長の家田仁教授、作業部会長の岩倉成志教授をはじめ委員各位と、国土交通省鉄道局総務課企画室および三菱総合研究所の各位に深く御礼申し上げます。

(要約：調査室調査役 室井寿明)