

第 4 回 公共事業評価手法に関する検討会 議事概要

○日時：平成 19 年 10 月 12 日（金）15：00～17：00

○場所：東海大学校友会館 朝日、東海、三保の間

○出席委員

上田 孝行 東京大学大学院工学系研究科教授

加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科准教授

*山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科科长

吉田 雄一郎 政策研究大学院大学准教授

※50 音順、敬称略、*は座長

○議題

- (1) CO₂の貨幣価値原単位について
- (2) 人的損失額に関する検討について
- (3) 完了後の事後評価について

○主な意見（以下は、委員発言を事務局の責任において取りまとめたものである）

（１）CO₂ 貨幣価値原単位について

- ・ 海外の研究事例に基づいて CO₂ 貨幣価値原単位を算出しているため、CO₂ 貨幣価値原単位は為替レートに影響されるように感じる。
- ・ CO₂ 貨幣価値原単位にはメッセージ性があると考えられる。諸外国より低い値であることについて、日本の環境問題に対する関心が低いとの誤ったメッセージを与える可能性が懸念される。
- ・ 費用便益分析においては、現時点での知見に基づく原単位の設定と、今後のメッセージを込めた原単位の設定が考えられる。今後は地球温暖化対策を重視したいため、CO₂ 貨幣価値原単位について、現時点で客観的な知見から算出された数値より高く設定するという考え方もある。人的損失額の設定も同様である。報告書の書き方を十分検討して欲しい。
- ・ 原単位に幅を持たせることの意味については、CO₂ についても可能な限り感度分析を行うということによいと思う。
- ・ 公平性の考え方や定義の仕方、算出にあたっての地域の分割の仕方によって原単位が大きく変化すると考えられる。
- ・ Tol の公平性の考え方は古くからあるもので、かつて、世界銀行もこの考え方を使用しており、問題はないだろう。

(2) 人的損失額に関する検討について

- ・ 内閣府の報告書において支払意思額と財産的損害との扱いについて確認して欲しい。
- ・ 人的損失額の原単位については、多くの知見の蓄積がある交通分野の値を他の分野にも適用すれば良いと思う。適用できない理由はないと考える。
- ・ 事業により被害対象者が異なることで、支払意思額は変化しないだろうか。リスクを伴う職業の賃金から逆算してみて同等な値になることを確認するとよいだろう。
- ・ 交通事故以外について、被害対象者が限定されていることを考慮すべきとも考えられるが、そのように考えると、全国平均を用いている交通分野における値についても、交通事故で高齢者が増加するなど被害者属性が変化しているということを考慮しなければならなくなってしまう。
- ・ 政策的な価値判断として国民の生命は同じという判断でも良いと思う。
- ・ 時間価値についても同様に地域により原単位が異なるという考え方もあるが、全国で統一した数値を用いており、人的損失額の事業間の差異についても同様の議論と考えられる。
- ・ 内閣府の調査票について、交通分野に限定するような内容になっていると、その結果を他分野へ適用することには問題があるが、調査票の内容を確認すると、交通分野に限定したものとは考えられない。
- ・ この値を実際用いた場合に各事業の費用便益分析結果にどのくらいの影響があるか確認してほしい。
- ・ 本日のご指摘の点を留意点として整理すること。

(3) 完了後の事後評価について

- 事業完了後5年のみならず、10年後、20年後、耐用年数が経過した時点など、節目に何回かの評価を行うのがよいと考えられるが、まずは出来るところから実施していき、事後評価の実績を積んでいくことが重要である。
- 上位計画の目的を達成するための手段として事業はあるはず。事業が目的とするような効果を発現できない場合には、関連する事業間でサポートし合うことによって目的を達することを検討するべきであり、事業評価の結果はそのための資料でもある。
- どの時点で評価するかは、どこにフィードバックするかに関わってくる。5年後の事後評価であれば、管理運用にフィードバックできる。20年後や30年後の事後評価であれば、他事業にフィードバックできる。供用期間完了後の事後評価は、更新・再構築や政策全体にフィードバックできる。事後評価のベストプラクティスを提示するとよいだろう。
- ベンチマーキング的な思考を取り入れてはどうか。過去の事例と比較して今回の事業でうまくいっているところとそうでないところを明らかにするためのチェック項目を用意するとよいかもしれない。
- それによって事後評価を実施するインセンティブも改善されるのではないか。

以上