

交通政策と費用便益分析

- 費用便益分析とは？
 - 政策を「経済学的に」分析する手段
 - 政策によって得られる便益と費用を比較する
 - 「採算性」とは決定的に異なる
- 便益とは？
 - 政策が行われることによって**社会が得る「利益」**を**金銭的に**評価したもの
 - 消費者が得る利益と企業が得る利益の合計
 - 消費者が得る利益＝時間の短縮、移動の費用の減少
 - 企業が得る利益＝利潤の増加
 - 「採算性」＝企業が得る利益のみに着目
- 費用とは？
 - 政策が行われることによる**社会が負担する「費用」**を**金銭的に**評価したもの
 - 消費者が被る費用と企業が支払う費用の合計
 - 消費者が被る費用＝環境悪化、投資費用(税負担)の増大
 - 企業が支払う費用＝運行費用
 - 「採算性」＝企業が支払う費用のみに着目



費用便益分析の意義と限界

■ 意義

- 政策の効果を経済学的に評価できる
 - 民主主義のプロセスの1つ
- 意思決定者に判断材料を提供
- 効果を定量化した上で金銭的な評価が可能

■ 限界

- あくまで「経済学的」な基準に基づく評価
 - 公平性(?)や他の価値基準を現実的に含めることができない
 - 当然、費用便益分析の結果を覆す意思決定も起こりうる
- データの正確性
 - 未来の需要予測はどんなに精緻化しても完全にはなりえない
 - むしろ「需要がこうならばこうなる」といった正確な情報を意思決定者に提供することが重要

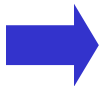
なぜ今費用便益分析なのか？

- 絶対的な無駄と相対的な無駄（井堀利宏「歳出の無駄」の研究）

- 絶対的な無駄（4兆-6兆円/年？）

- 公共サービスの質を劣化させないで削減できる歳出
- 歳出それ自体の便益がマイナスであるもの
- 費用便益分析の必要なし

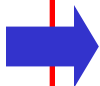
会計検査院



- 相対的な無駄（10兆-15兆円/年？）

- 公共サービスの便益が、その財源調達費用よりも小さい
- 費用便益分析が必要

？



相対的な無駄がより重要

「事業仕分け」もここに注目する試み

日本の費用便益分析の問題点

(1)-理論-

- 経済学の不十分な理解が生む混乱
 - 経済学的基準と他の基準を一体化した評価
 - 「公共事業評価の基本的考え方」(平成14年8月)
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/13/130830_.html
 - 交通ネットワークの無視-神戸空港の例-
 神戸空港整備事業の費用対効果分析について(平成16年6月神戸市)

表 5-1-1 費用便益分析の結果 (基本ケース)

費用対効果分析結果			
便 益	利用者便益	(百万円)	51,363
	供給者便益	(百万円)	74,601
	残存価値	(百万円)	5,516
	便益計	(百万円)	131,480
費 用	建設投資額	(百万円)	64,639
評価指標	純現在価値 (NPV)	(百万円)	66,840
	費用便益比 (CBR)		2.03
	経済的内部収益率 (EIRR)	(%)	8.5%

注1) 純現在価値 NPV (Net Present Value):

算出された純現在価値が正のとき、社会経済的にみて効率的な事業と評価できる。

($NPV > 0$)

注2) 費用便益比 CBR (Cost Benefit Ratio):

算出された費用便益比が1より大きいとき、社会経済的にみて効率的な事業と評価できる。

($CBR \geq 1.0$)

日本の費用便益分析の問題点

(2)-実務-

■ マニュアルの非対称性

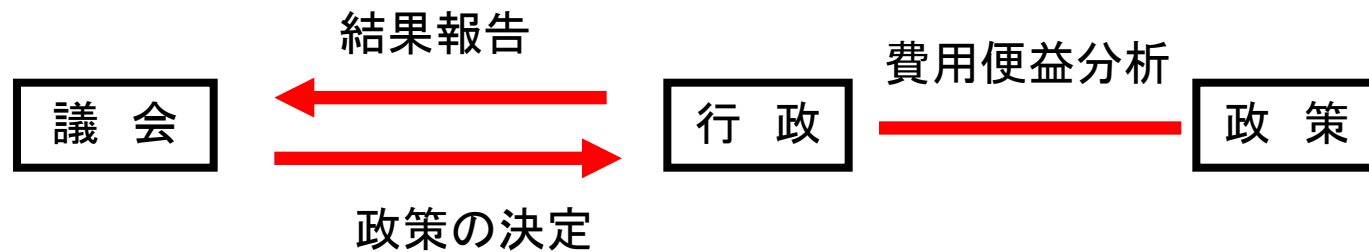
- 例：道路投資においては他の交通機関に与える影響は考慮されないが、空港、鉄道投資においては考慮される
- 環境の取り扱い

	NO _x	CO ₂	騒音
道路	×	×	×
港湾	定量的に把握 (金銭換算せず)	定量的に把握 (金銭換算せず)	定性的に把握
空港	×	×	○(ヘドニック方式)
鉄道	○	○	○(反応関数方式)

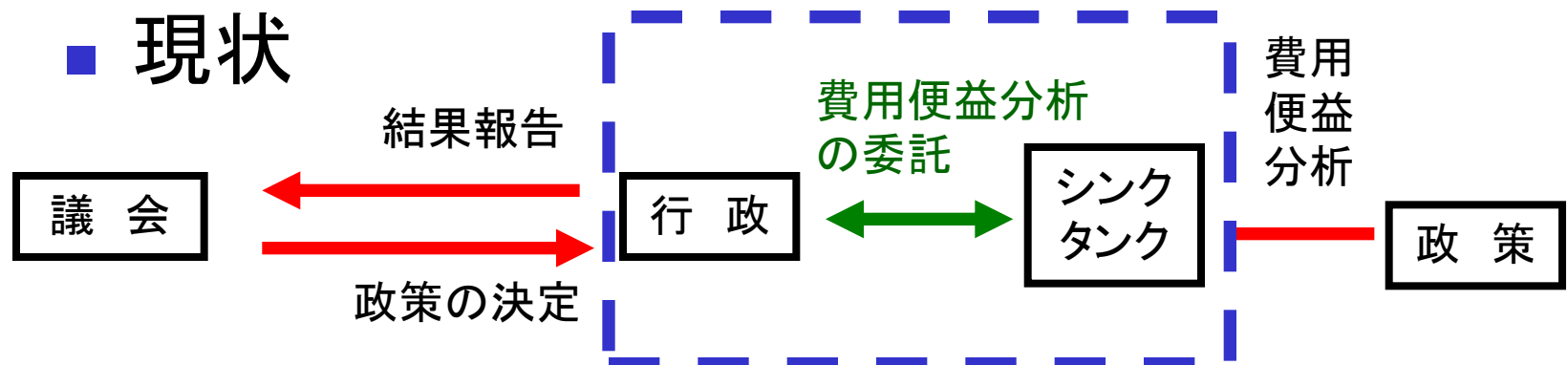
日本の費用便益分析の問題点

(3)-制度と現実-

■ 制度の前提



■ 現状



日本の費用便益分析の問題点

(3)-制度と現実-

- 行政側の能力<シンクタンク側の能力
 - 行政が自ら費用便益分析ができる または 委託する場合はその内容を理解し監督できるという前提があるが、それは正しいか？
 - 実際には、シンクタンクに丸投げして、担当者は内容を理解していないケースも多い
- 行政側に正しい費用便益分析を行うインセンティブがない
 - 「神戸空港の行政評価に対する一般の方々からのご意見と事業者の考え方」
 - 自己の組織の存続のために様々な便益を付加しようとする
 - 現状では、費用便益分析自体を体系的にチェックする仕組みがない
 - 各省庁の部局が費用便益分析を行う体制をあらため、内閣府等に一元化する必要？