

港湾整備事業の評価手法に関する検討課題 対応(案)一覧

論 点	対応の方向等（第1回委員会にて提示）	第1回委員会等での主な意見	対応(案)
論点① 需要推計の妥当性について			
<p>①-1 需要推計の方法について、現状のヒアリング等による積み上げがよいか、マクロモデルがよいか</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業評価の単位は、個別のバース単位であるため、マクロモデルでは新たな企業立地による貨物量の増加や既立地企業の増産体制等の反映、また船舶の大型化や荷役形態の変更等貨物量以外の要素を反映することが、難しい。マクロモデルではなく、企業ヒアリングをもととした推定の方がそれらを反映できるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 直接の港湾のユーザーが有象無象の個々の人々ではなく、ある程度限定された企業であるので、都市交通等で用いている手法と異なることは妥当である。 需要推計の議論は、規模等によって全然異なる。例えば、直背後の荷主のみを対象とするような小さな岸壁ならヒアリングで十分である。 需要推計について、二重、三重のチェックをする、ということであろう。企業ヒアリングの結果だけをそのまま用いるというのではまずいのではないか。 企業の信ぴょう性をどう評価するのか、が課題としてあるのではないか。 企業の分布など、バックアップ分析をもっと充実させればよい。そうしないと、いつまで経っても企業の話が鵜呑みにしている、と言う批判に答えられない。手法が完全ではなくとも実施していくことが大切である。 港湾のマクロによる推計は大変難しいと思われるが、より合理的な需要推計のための研究はしていく、というベクトルだけは持っているべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需要推計を行う際の留意点として、ヒアリングの裏付けの方法をマニュアルに記載する。 ■ヒアリングによる積み上げを需要推計の基本とするが、ヒアリングの裏付けとして、マクロな推計手法を併用することが望ましいこと、また、需要推計対象の特性によっては、マクロな推計手法が主となる場合があること及びその留意点についても、マニュアルに記載する。 ■より合理的で客観的な精度の高い需要推計に向けての方法論的な開発については、今後とも取り組み、将来的にはマニュアルへの記載などができるように努めてまいりたい。
<p>①-2 需要推計や便益の事業間の不整合や二重カウントの排除をどのように行っていくべきか</p>	<ul style="list-style-type: none"> ヒアリング等による需要推計の場合、背後圏の重複等による二重カウントを排除するためにはどのようなチェックが必要か。（特に、事業評価の実施時期が異なる場合） 供用中の施設の貨物取扱量を奪うことになる場合、貨物を取られた側の施設は既に埋没コストと解されるので、整備施設の便益計算には影響しないとしてよいか。その場合、貨物を取られた側の施設についてどう対応すべきか。 	<ul style="list-style-type: none"> 国の役割として、個々の港湾を越えた範囲の想定があっているかどうかチェックする機能は当然持っていると思う 事後評価を徹底的に行って、予想とどれくらい異なるのか、二重カウントをしていないかをチェックすることが基本方針ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ■需要の品目及び発生地を把握を行い、二重カウントの排除を行っていくようマニュアルに記載にする。 ■事業評価の実施時期が異なり、同じ対象貨物を奪い合うことになった場合、当該年度以前に行った事業評価の便益への影響が認められる場合は、再評価を行うよう、マニュアルに記載する。 ■荷主が不特定多数かつ広範囲にわたるコンテナ等の貨物については、基本方針との整合も確認するよう、マニュアルに記載する。 ■事後評価において、予測と実績との差異や、二重カウントを行っていないかをチェックするよう、マニュアルに記載する。

論 点	対応の方向等（第1回委員会にて提示）	第1回委員会等での主な意見	対応(案)
論点② 便益の計測方法			
<p>②-1 With、Without ケースのより客観的、現実的な設定をどのように行っていくべきか</p>	<ul style="list-style-type: none"> With、Without ケースの設定について、より客観的で現実的な設定とするためにどのようなチェックが必要か。 便益の計測については、まずは事業の目的をきちんと捉えることが必要であり、そこが定まれば、自ずとより客観的、現実的な With、Without ケースが設定できるということを、再度周知徹底する等の対応が必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 一番重要なことは、何で事業をやろうとしているのかという目的を明確にすることである。目的の達成ができれば、それが便益となるはずである。 Without ケースについて、企業がなくなるということの想定も考慮する必要がある。 企業がなくなることを Without ケースとして想定しても、実際いなくなるかどうかは分からない。それよりも自治体の意見について、「この企業がなくなれば、死活問題になる」といったことを記載してもらえばよい。 事業が中止となった結果、企業が去ったというような実績を持っておくということも、事後評価と同等以上に重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業目的を明確に設定すること、またその事業目的ごとに便益を計測することが大原則であることをマニュアルに記載する。 ■Without ケースについても、単純に With ケースと貨物量を同じとするのではなく、適切に設定する旨をマニュアルに記載する。 ■Without ケースについては、事後評価や中止事業のフォローアップを充実して想定した企業進出の結果について継続的に資料の収集に努め、絶えず検証していくべきであるとマニュアルに記載する。
論点③ 便益の基本的な考え方			
<p>③-1 特定の事業者が直接的な便益の大部分を享受する場合、便益から控除する必要があるかどうか</p>	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトを実施する効果としては、利用者だけでなく、広く社会全体に波及するものと考え、便益計測において、特定の事業者が利用者効果を享受する場合においても、便益を控除する必要はないとしてよいか。 	<ul style="list-style-type: none"> いかなる人に便益が帰着しようとも、その便益を全部合計したものが費用を上回る限り、投資に値すると考えるのが費用便益分析の考え方であり、便益の帰着については、費用負担という制度の話であって、費用便益分析の便益の計測とは、問題意識が全く異なる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■プロジェクトを実施する効果は、港湾利用者だけでなく、広く社会全体に波及するものと考え、便益計測において、特定の事業者が利用者効果を享受する場合においても、便益を控除する必要はない旨及びその理由を解説としてマニュアルに記載する。 ■加えて、仮に便益の帰着先が特定の事業者等になる場合についても、国民経済的に、便益として計測するのが妥当である旨及びその理由を解説としてマニュアルに記載する。
<p>③-2 便益計測の方法について、現状のとおり発生ベースの計測がよいか、帰着ベースの計測がよいか</p>	<ul style="list-style-type: none"> 便益については、発生ベース（利用者効果）で捉えても帰着ベースで捉えても同様と想定できるため、計測が容易である、現状の発生ベースの計測で問題無いとしてよいか。 	<ul style="list-style-type: none"> 実際のマーケットは、極めてタイトなマーケットと流動的なマーケットの途中であり、どの程度流動的かというのは分かるわけではない。その中で、現状の発生ベースの計測が、ものを単純に捉えて、容易に計測ができ、誰が計測するかにより依存しない、よくできたやり方かと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ■実際の市場が、完全競争であるか非完全競争であるかは検証できず、その状況下で、帰着ベースの計測は困難であり、完全競争下という想定の下、発生ベースと帰着ベースの便益は一致とする現状の発生ベースの計測が妥当である旨及びその理由を解説としてマニュアルに記載する。

論 点	対応の方向等（第1回委員会にて提示）	第1回委員会等での主な意見	対応(案)
論点④ 事業費について			
④-1 事業費が計画と乖離している状況への対応をどのように行っていくべきか	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費の増加については、感度分析で予め幅をみており、また、再評価の実施サイクルを5→3年に短縮したところである。事業費の変動については、変動理由をきちんと分析していく等の対応が必要ではないか。 ・新規事業採択時評価の段階では、詳細設計までを行えば、より精度の高い事業費の算出が可能となるが、そこまで行う必要はないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・感度分析にあたっては、リスク分を加味したものを基準とする方法もあるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費の増大について、主たるリスク要因、どのような施設において事業費増大があるかなどを分析し（以下に分析例を示す）、現状の感度分析±10%のままでよいのかなども含めて検討を進め、マニュアルへの記載内容を検討したい。 ■また、需要、建設期間に関しては、事後評価事例を収集してその結果に基づいて、現状の感度分析±10%のままでよいのかなども含めて検討を進め、マニュアルへの記載内容を検討したい。
④-2 感度分析の高度化をどのように行っていくべきか	<ul style="list-style-type: none"> ・感度分析の需要、建設費の変動幅については、実際の変動幅を分析の上、±10%が妥当かを判断すべきではないか。 		
論点⑤ その他検討すべき視点			
		<ul style="list-style-type: none"> ・B/Cで計測できない事柄もたくさんあって、B/Cが1を下回ったとしても、国家として重要なものはやらないといけない。そのため、B/Cが1を下回った場合は不採択と決めつけるべきではない。 ・国税を使うという観点からすると、従来のB/Cに加えて、選択と集中ができるような基準が必要ではないか。 ・環境の問題は、個別事業の範囲とはまた別に、もっと広い観点から考える必要があり、現状の事業評価とはまた異なる価値の付け方という点をご議論いただきたい。 ・歴史的、文化的価値といった物流以外の港湾の機能について、便益の計測手法の開発が必要ではないか。 ・歴史的価値というものは、決して費用便益分析の枠組みの中だけで正当化する流れではないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ■環境や、歴史的、文化的価値といった貨幣換算が困難な効果について、便益化の検討を今後進める。 ■事業の必要性（目的）の中には、当該事業の実施だけでは評価できないような事柄も含まれている可能性があることから、そういった事柄も踏まえつつ総合的な事業評価が行えるよう当該事業の必要性（目的）についても評価書に記載する旨をマニュアルに記載する。
論点⑥ 交通政策審議会港湾分科会 第2回事業評価部会(H23.1.20開催)での議論			
		<ul style="list-style-type: none"> ・輻輳が解消されるとか、あるいは荷役のトラブルがなくなるとか、「貨幣換算が困難な効果」としているものを貨幣換算化する努力をすべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ■H22年度新規事業採択時評価において、貨幣換算が困難とされた効果について、便益化の検討を進める。