

第 2 回 港湾局関係公共事業評価手法研究委員会 議事録

日時：平成 23 年 2 月 9 日（水）10:00～12:00

場所：中央合同庁舎第 3 号館 4 階 特別会議室

【港湾整備事業の評価手法に関する検討課題】

●論点① 需要推計の妥当性について

- ・ 一般化でき、統一的な取り扱いがしやすい分野の需要推計についてはモデルによるマクロな手法が、それが難しいような個々の物品ごとに需要を把握するようなものについては、これまでどおりのヒアリングの手法がより有効であろう。ただし、コントロールトータルのチェックや港湾間の矛盾をチェックする手法として、個々の物品についてもモデルによる推計を研究していくべき。
- ・ 具体的なケースによって、「この場合はマクロ推計が、別の場合はヒアリングが望ましい」という場合分けをした書き方をすると分かりやすい。
- ・ 港湾の基本方針の需要推計との整合というのは、大事なのではないか。

●論点② 便益の計測方法

- ・ Without ケースをいくつか想定してみて、このプロジェクトについてはこの Without ケースにしようということに関係者で納得できるトランスペアレント（透明性のある）なプロセスが要るのではないか。
- ・ Without のシナリオというのは、ある種標準的なものに対していくつか別のシナリオを考えていく必要があるのではないか。
- ・ 感度分析的にやる部分の中に、1 ケースくらい別の Without ケースがあって計算されてもよいのではないか。
- ・ Without ケースで想定しているような事態がどのくらい生じているのかという、やらないケースの事後評価というのは重要である。
- ・ Without ケースに想定されるような現象についても、やはりデータの蓄積というか情報の蓄積はしておくべきだと思う。

●論点③ 便益の基本的な考え方

- ・ 道路の場合、世界道路会議という政府と国際機関がメンバーとなる組織があり、便益の計測方法についても、各国でどのように行っているかは一応整理されている。
- ・ 世界銀行とかアジア開発銀行、国連などは、基本的に経済理論に乗らない費用便益分析は認めないので、これら機関でどのように対応している

のかをまず調べてはどうか。これら機関の便益計測手法との比較があると分かりやすい。

- ・ 特定事業者の便益については、事業評価の問題ではなく、どういう事業を港湾の公共事業と捉え、一方、特定事業者の特定のお金で行う事業はどのような事業かを整理する話。当委員会ではなく、上位の港湾分科会等で議論すべき内容。

●論点④ 事業費について

- ・ 道路は、地下道やエレベータの設置等の地元意見を取り入れて事業費増になっているケースが多い。このような事業は、事業費は増えているものの、満足度も上がっていると評価できる。港湾の場合、このような地盤条件の時にこのような傾向が出がちであるなど、実績を基にした事業費分布と原因の調査を徹底的にするべき。今後は、このような実績に基づいた判定を感度分析で行っていくということをぜひ進めていただきたい。

●論点⑤ その他検討すべき視点について

- ・ 静穏度の向上など、港のパフォーマンスやクオリティの向上ということに対してマニュアルがあまり言及していない。
- ・ 「ここの産業はこの地域の基幹産業で、港の整備が行われず産業がなくなるようなことは死活問題」というような評価を定性的な評価のところで行い、最終的な事業評価の判断要素とすべき。
- ・ 港湾の事業で要求されているポイントは、国力とか、国の将来を賭けるというような類のものであり、そのような観点で選択と集中ということが求められている。現状の事業評価の外側にあるそういった要素を、海外ではどのような手法で判定しているのか、調べると非常に有益である。
- ・ 東京が入っているC40という世界の都市連合があり、その枠組みの中で、10くらいの 이슈（論点）に関する世界中のプラクティス（活動）について、その前提条件と結果の関係、B/Cを皆さんで交流するという取組がある。このような世界的な意味でのアカデミアなり都市レベルでの試みを共有するプラットフォームがあれば、比較も可能だし、政策として反映させていくということの文化的な背景になると思う。
- ・ 貨物のボリュームそのものが相対的に小さくなる可能性や企業の海外移転、それに伴う地域社会での関連産業の変化、このような社会情勢の変化をどのように捉えるかがポイント。どのような政策に基づく事業で、どういうことを説明する必要があるのか、論点整理をするべき。
- ・ 費用対効果分析は、他のいろいろな要素も含めた総合評価の一部であるということが、新規採択のところに行かないと今のマニュアルでは読めないなので、これを全体的な記述のところにもって行って、総合評価の中の一部を本マニュアルがカバーするというようにしてはどうだろうか。

●その他の意見

- ・ 新しい需要が出てきた時に、それを既存の埠頭の中のリシャッフルのよ

うな形で既存の施設を非常にコンパクトに利用することができないかというような代替案をいくつか設定しておいて、それごとにどういうB/Cがあるかというような比較を明示すると、より分かりやすくなる。

- 代替案の評価は、環境的、歴史的、文化的価値を高める性格のものなど、便益としてはあまり計測されないが、実は効果という点からすると大きいというケースも含めて俎上に上げて、比較すべき。
- 港湾事業に関する意思決定過程が、他の公共事業に比べるとP I等の住民参加のデザインがやや遅れているような気がする。この点が、「特定の事業者のために」という誤解を受ける背景になっているのではないか。
- 事後評価において、港湾では取り扱う貨物の変動しているにもかかわらず、なぜ貨物が来なかったのか、あるいは別の貨物が来たのかといった、分析がないまま「問題なし」という結論を出しているものが見られる。事後評価でどんなふうに分析すればよいかというマニュアルがないのも一因。事後評価のあり方そのものの問題。

以上