

平成29年度 第2回 公共事業評価手法研究委員会 議事概要

○日時：平成29年11月7日（火）13:00～15:00

○場所：中央合同庁舎3号館4階特別会議室

○出席委員

委員長	家田 仁	政策研究大学院大学	教授
	大串 葉子	新潟大学現代社会文化研究科	准教授
	大野 栄治	名城大学都市情報学部	教授
	加藤 一誠	慶應義塾大学商学部	教授

（敬称略）

○議題

- ・事業評価に関する検討
- ・中間とりまとめ（方針案）

○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）再評価

【大野委員】

- ・カナダにおけるOn-time、On-budgetの事例が、各地方整備局の事業評価において重点審議案件に相当する事業を選択する際の視点になると考えられる。従来は、所定の時期が来た際に全ての事業について検討を実施しており、事業数も多いため深い議論ができなかった。是非、この方向で制度化してほしい。

【大串委員】

- ・カナダの事例は、時間の価値を考慮されており、普通に施主が重視することをクリアに出したという点が評価できる。地方整備局で事業評価を手伝っている際に、審議案件が多く、十分な議論ができなかった経験もあるので、よい方針と考えられる。

【加藤委員】

- ・再評価の方針について、哲学がしっかりしていることが重要であり、中間取りまとめの方針であれば哲学が重視されており、この方向で検討してほしい。

【家田委員長】

- ・新規事業採択時評価はまだ用地買収などに着手していない段階であるが、再評価はもう着手している段階であり、より正確に状況を認識できる。そのため、再評価では、機械的にB/Cを計算してそれが高いかどうかより、当初想定していた状況が想定とあっているか、前回の評価時点より予算や事業期間の状況に顕著な変化があるために考え直す必要があるかが肝になる。なお、「On-time、On-budget」ではなく、もっと地に足がついた表現を検討してほしい。

【大串委員】

- ・農林水産省の道路整備で、用地の相続の関係で計画を修正して曲げた線形で整備を行ったが、その後相続の関係が決着したにも拘わらず曲線で整備し、最終的に県道として直線を付加整備した事例があった。事態の変化を踏まえてよりよい方向に事業を進めたことも含めて再評価できると、国民にとってリーズナブルな事業でありいいのでは。

【家田委員長】

- ・再評価の方針として、ただ単に工事が順調に進んでいるかどうかだけではなく、議論

しながら事業をよりよいものにしていこうということが重要である。今回の議論を踏まえて中間取りまとめの表現を修正していただきたい。

(2) 事後評価

【加藤委員】

- ・資料1のP.47のレッスン（知見）のように、単独ではなく複数事業が連携することでうまくいったという事例を、因果関係の観点から、全国で比較するような分析はできるか。因果関係に関して厳しい目線もあり、気にしている。

【家田委員長】

- ・事業を実施しなかった場合を評価することは、難しいかもしれない。新規採択時評価では、確実に計算できる項目を評価して、事後評価は、新規事業採択時評価と同様の評価に加えて、実際に起こったことを評価しており、事前に評価することが困難なものであっても、事後では評価できることが考えられる。一方で、事後で把握できたことについて、事業を実施しなかった場合を評価することは難しいのではないか。

【大串委員】

- ・事例集のホームページ上の掲載に関して、PDFで掲載しただけなどわかりづらいものではなく、内部に役立つものと、外部にもPRになるものと整理して作成するとよい。資料閲覧及び検索手法の進化は早く、キーワードで便利に抽出できるなど使いやすいものになるとよいだろう。

【大野委員】

- ・ストック効果の列举と総便益の計測は区別する必要がある。両者の関係については、売り手と買い手の間でキャンセルされる効果があるため、注意する必要がある。その際、キャンセルされる効果について、効果が大きく変化したところでキャンセルされるか、小さく変化したところでキャンセルされるか、そこにも関心があるので、事業評価において考慮してほしい。
- ・ストック効果として、地域の持続可能性など（中山間地域の道路整備などにより生活拠点が保持されてコミュニティが存続する効果など）も重要であると考えられる。ストック効果を類型化する際に、漏れなく列举できるような大きな枠を事業全体で整理したうえで、事業ごとに列举するとよいだろう。

【家田委員長】

- ・ 事後評価は、道路や河川では地方整備局が担当することが想定される。完了してしまっている事業であり、完了した事業の評価に膨大な労力をかけることもやりすぎの観がある。地方整備局ごとなどにケースバイケースで知恵を使ってもらうことが基本姿勢になっていることが、中間取りまとめで伝わるようになってきていることが重要である。これまでの費用便益分析は、マニュアルどおりに計算して、その結果が一定以上かどうかばかりになっているが、通信簿をつけるようなところからは抜け出して、独自にいい手法を採用したことなどを事後評価に取り入れて、きれいにかつ合理的に見せることが重要である。
- ・ 事後評価の中にストック効果が入ってくるなかで、何かすれば事業の効果が出てくるというより、事業のなかで様々なアクションを起こすによってストック効果を創出させるという世界観に転換していくことが重要である。例えば、他のプロジェクトと歩調を合わせる、民間事業者に働きかけるなどのアクションである。こんなアクションを採用したことがよかった、こんなアクションをもっと実施しておけばよかったというレッスンを導出できるとよい。事後評価が、B/Cが1以上で重箱の隅を突かれないようにさっさと過ぎ去ればよいというものではなく、評価に血が通って、国土交通省の職員自身が学び取ってよりよい仕事をできるという感覚になるとよい。
- ・ 中間とりまとめに、そのような考え方を取り入れるようにお願いしたい。

(3) 新規事業採択時評価

【加藤委員】

- ・ 英国などの道路事業の評価に関しては、時間価値を時間帯別にしたり、アメリカではGDPの成長に応じて変動的にするという話を聞いたことがある。確認しておいてほしい。

【大野委員】

- ・ 便益計測手法が紹介されているが、これまで使われていない手法として応用一般均衡分析についても検討してほしい。空港、港湾、都市間道路などの広域交通ネットワークの整備による効果を分析する際には、部分均衡の考え方では限界があり、効果の様々な地域への波及過程を捉えられる応用一般均衡分析の適用がよいと考えられる。ストック効果を測る上で、各種市場の価格や取引量の変化を地域ごとに比較できるなど、分析が広がるため、導入を検討してほしい。なお、他の市場にほとんど影響のないような小規模の事業であれば、今までの方法で問題はない。

【家田委員長】

- ・大規模なプロジェクトでは、参考として応用一般均衡分析を行っているのではないかな。広いエリアの様々な産業に影響するような事業について応用一般均衡分析を適用するとよいだろう。首都圏中央連絡自動車道の全通などの事後評価であれば、結果的にどこにどれだけ事業所が立地しているかを事後的に把握できるため、分析手法の進化としても適用する意義が大きいだろう。

【大串委員】

- ・事業評価の方針として、新規事業採択時評価では手堅く評価して、事後にこんな効果もあるという評価を行うことがよいだろう。

【家田委員長】

- ・港湾と航空の事業評価は、海外のエアライン等会社の動向による不確定要素が大きく、難しいことは明確にしておくといだろう。

【大串委員】

- ・民間の資金を投入することで工期を短縮できる場合に、優先度を高めてはどうか。

【家田委員長】

- ・鉄道であれば、事業者の収益性を評価するが、ご指摘とは異なるだろう。中央リニア新幹線が融資によって前倒しで開業することで、前倒した分は便益が大きくなると考えられる。

【加藤委員】

- ・空港であれば、底地を公共事業として整備した上で運営を民間に委託するかたちになっていることがあるが、ご指摘とは異なるだろう。

【家田委員長】

- ・官庁営繕では、B/Cに捉われない評価として、個々に事業の意義を説明しており、よい取り組みである。例えば公園も、事業件数が多くないこともあり、地域の緑の不足や、利用者の満足など、B/Cに捉われない評価も考えられるのでは。河川は、都市河川ではB/Cがとても大きく、地方の河川ではB/Cがとても小さくなることもある。

【大野委員】

- ・便益計測の視点を変える必要があるのかも知れない。例えば、後世に残すべき文化財としての価値も視野に入れるなど、画一的にならない便益計測も考えられる。

【家田委員長】

- ・ 事業ごとに性質が異なるため、それぞれの特徴や課題の違いを踏まえて、いいものを作れるように模索することを共通の理解と考えている。その上で、諸外国を参照して、参考になる点、ならない点などあるため、引き続き検討してほしい。

(4) まとめ

【家田委員長】

- ・ 中間取りまとめの方針について、大局的には資料2に記載されている方針で了解した。本日出た意見を盛り込んだ中間取りまとめについて、各委員が確認することとしたい。
- ・ 20年間にわたって実施してきた事業評価の取組みについて、すぐではなくてもよいので、振り返っておくとよいだろう。

以上