

第 1 回事業評価手法検討部会 議事概要

日時：平成 14 年 10 月 30 日（水）16：00～17：30

場所：国土交通省 11 階特別会議室

出席委員：

上田 孝行 東京工業大学開発システム工学科助教授

太田 和博 専修大学商学部教授

大野 栄治 名城大学都市情報学部助教授

* 森地 茂 東京大学大学院工学系研究科教授

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

50 音順、敬称略、*は部会長

議題：

事業評価手法検討部会について

「技術的指針」検討に当たったの論点整理（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。）

- ・資料1の第3部「課題への対応」について検討することが部会の目的であり、公共事業評価システム研究会で行われている「総合評価方式」に拘らずに議論を行うものとする。
- ・既存マニュアルの評価手法が正しいと仮定して事業間の整合性を検討するのか、それとも評価手法の問題点を指摘しながら事業間の整合性を検討するのかどちらの方針で議論すればよいのか確認したい。
- ・この部会で各事業に共通なことだけを検討し、それ以外は各事業で検討しますという形では、何のために共通にしているのかわからなくなることが多い。このような事業についてはこのような問題があるという議論をして、したがって共通としてはこのような問題があるとか、このような類似事業ではこのように考える、というやり方があると思う。
- ・「再評価における既投資額や中止に伴う追加コストの取扱い」と「将来の不確実性への対応」は、一体の問題として考えるべきである。事前に考えていた状況と違う不確実性を負うリスクがあり、そのような状況が起こるので、再評価をしたり、計画の見直しを行うのである。
- ・既存の関連する研究をすべて情報収集するような体制を早急につくっていただきたい。指針として出た後、学術的な成果を踏まえていないがために混乱が起こるようなことになると、指針の信頼性にかかわってくる。
- ・複合的なプロジェクトになると、便益が変わってくる。例えば、道路と港湾の事業を両方一緒に実施するとプラスアルファの便益が出てくる。そのようなときは、1つ1つの部局別の事業ではなく、その2つを1つのプロジェクトとみなさなければならない。そのような複合的なプロジェクトを評価するときの事業のくくり方の問題が論点として抜けている。
- ・費用便益分析を精緻化して、何に使うのかを明確にする必要がある。現在の総合評価方式を適用して事業の順位付けをしようとする、費用便益比は多くの評価要素の中の一つに過ぎないので、費用便益分析のみをいくら精緻化しても、結果は大して変わらない。もし費用便益分析の結果を事業の足切りに使うだけであれば、安全率のような考え方で、例えば「費用便益比が1.5以上」というようにしておけば

十分ではないかという話になる。また、事業の順位付けに使う場合は、イギリスの COBA マニュアルのように費用便益比 (B/C) ではなく、純現在価値 ($B-C$) の大きさの順番でやった方がよいのではないか。

- ・事業評価の中でどのような使い方をするかによって最適な指標というのが決まってくる。例えば、国の予算の中で事業の順位付けをするという使い方では、 $B-C$ を C で割るといふ指標が一番いい。最終的にどの指標にするかは別にして、典型的な使い方をいくつか整理して並べた方が、どのような指標がいいのかという議論がやりやすい。
- ・なぜ、今回の案は指標を B/C だけにしているのか。 B/C 、 $B-C$ 、IRR (内部収益率) の使い方は、組織によって違う。
- ・プロジェクト評価の指標は B/C と $B-C$ だけでなく、それ以外にも 20 や 30 くらいある。使い方が決まっていれば指標の選び方は簡単であるが、使い方が決まっていないのであれば、指標のメニューは広く考えておいたほうがいい。
- ・費用便益分析の結果から得られる指標をどのように使うのかを資料 - 4 の基本的枠組みの中に加えることとして、論点に加える。
- ・残存価値を費用側から引くのか、便益側に加えるのかによって指標の値が違ってくる場合があるように、指標を選んだ理由について議論する必要がある。また、経済学者は効率性の高いものから順番にやるのがいいと考えるので、そもそも B/C を足切りに使うことには反対である。
- ・資料 3 の 2 ページの再評価における費用便益比の考え方について、建設期間の初期から大きな効果の発現が期待される事業の再評価というのは、どのようなものがあるのか。また、事業全体の効率性での $B/C > 1$ で、事業継続の効率性での $B/C < 1$ の場合、継続か中止かという話があるが、具体的にどのような例があるか整理しておいてほしい。
- ・「再評価における既投資額や中止に伴う追加コストの取扱い」では、再評価全体のことではなく、埋没コストをどのように考えるかを整理したい。
- ・事前評価での不確実性の扱いと再評価において一番重要になる埋没コストと除却費用の計算方法は、指針としては最終的に各論に分けて構成することになるだろうが、

議論は一緒にした方がよい。

- ・再評価の問題と不確実性の問題がそれぞれ出てきたときに、どのように対処するかについては、必ず論理一貫性が必要であり、それを前提として指針を個別につくるとのことだと思ふ。また、原単位等の基本的な考え方や費用便益分析の考え方について、論理的に一本筋を通しておく必要がある。さらに、何か追加的な項目が出てきたとしても、それに対応できるような考え方をしっかり持つておく必要性もあるのではないか。
- ・事業には収益性の有るものと全く現金収入が入ってこないものがあるが、それらと同じ枠組みで横断的に見るときには、収益性の有る事業について民間の企業会計のようにプロジェクトのフィージビリティをバランスシートで表現する考え方と、全く収益事業でない事業についてもバランスシートで表現する考え方をつくらなければならない。
- ・事業によっては評価の考え方などが違っているので、その理由を整理しておく必要がある。また、費用対効果と財務的な話の議論は、中間報告のあとに行うことかどうか。
- ・収入が目に見えた形で出ないようなインフラ整備分野においても、会計的な処理をし、勘定会計と企業会計に置き換えて、判断していく必要性が叫ばれているが、すぐに行うのは無理である。ただし、PFIにおいて公共で行う場合と民間で行う場合を比較するとき、比較の対象を合わせる必要があるために、公共で行う場合が企業会計ではどうなるかを考えなければならないが、かなり難しい。インフラ整備分野において会計的な処理をする場合の問題を整理しておく必要があるのではないか。
- ・公的な機関が企業の経営をしているのは、それなりの理由があるからである。したがって、費用対効果の表と財務的な表とを組み合わせるとき、何らかの指標が重要になってくるだろう。
- ・どのようなものを公共事業につけ加えていくかということを見るときに、先ほどの順位付けか足切りかという話が大いに関係してくる。足切りをしながら、効率性をあまり考えずに事業をピックアップしていくと、バランスシートはどんどん悪くなっていく。従って、費用便益分析をどう位置づけて、どう使っていくかを論じることが必要ではないか。

- ・費用便益分析の結果から得られる指標と使い方について議論していきましょうという話が出ているので、あまり枠を決めなくて、少し自由に議論していただいて、それを整理していくというプロセスでよいと思う。
- ・ある政策目標に対して、どのようなパスで行くのが一番効率的かと考えるのが費用便益分析であり、例えば 14,000km の高規格道路をつくる時に効率性の順番からいくと、この順番につくっていくと一番効果が高くて速く行けますというような使い方が、費用便益分析の最も正しい使い方である。ところが、政策目標の議論がどこかに行ってしまうと、一つ一つのプロジェクトの評価を精緻化しようという話になっているところを少し懸念している。
- ・事業評価の対象とする範囲に、複合的なプロジェクトは入るだろうが、地域計画や都市計画のようなものは、違うレベルの話ではないか。

以 上