

第 1 回 公共事業評価手法に関する検討会 議事概要

○日時：平成 19 年 1 月 18 日（木）16：00～18：00

○場所：国土交通省中央合同庁舎 3 号館 1 1 階特別会議室

○出席委員

大野 栄治 名城大学都市情報学部教授

加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科助教授

林山 泰久 東北大学大学院経済学研究科教授

\*山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科科長

吉田 雄一朗 政策研究大学院大学助教授

※50 音順、敬称略、\*は座長

○議題

- (1) 国土交通省における公共事業評価の現状と指摘事項について
- (2) 公共事業評価に関する技術的事項に関する取組状況について
- (3) 経済財政諮問会議における議論について
- (4) これからの検討の方向性について
- (5) その他

## ○主な意見

### ●公共事業評価に対する指摘について

- ・ 評価手法としては、**B/C**が1以上は確保されているということを確認した上で、定量的、定性的な効果や事業実施環境等を含めて総合的に評価をする方向でよいと思う。
- ・ **B/C**の足切りの水準については、外国ではこうだから日本もこうする、というような単純な議論ではないのではないか。

### ●公共事業評価に関する技術的事項について

- ・  $\text{CO}_2$ の貨幣価値原単位については、技術指針を策定した当時に比べ諸外国の研究が蓄積されており、これをレビューして精査すれば、一定の答えを出せると思う。
- ・  $\text{CO}_2$ は、事業によって便益に取り込んだり取り込まなかったりとなっているが、せめて原単位は統一させるべきである。
- ・  $\text{CO}_2$ は、便益全体に与える影響は小さいかもしれないが、京都議定書の目標達成に向けた貢献の意味もあるし、今後原単位が大きくなる可能性もあるので、ぜひ取り上げるべきである。
- ・ **CVM**の結果ブレは、アンケートの設計に左右される部分が多い。本検討会で**CVM**を取り上げる場合、まずは、精度向上を目指してアンケートの作り方を検討するのか、あるいは簡便な手法として、原単位や地域属性等を取り込んだ関数という形にするのか、どのレベルで**CVM**を使ってもらおうのかの検討が必要だ。
- ・ **CVM**を実務レベルで無理なく使えるようにするという事はなかなか難しい。公園事業の評価では最初に関数を与えているが、事業によってはそれを当てはめるのが現実的ではないケースがかなりある。
- ・ **CVM**は、計測技術の精度を向上するという検討だけでなく、現場で使いやすい**CVM**を目指す必要もある。
- ・ リスクプレミアムについては研究が蓄積されてきており、リスクプレミアム

は期待被害額とほぼ同額、といったことが分かってきている。

- 予算規模が違う事業の評価を **B/C** で行うのか **NPV** で行うのか、というのは重要な問題である。また、予算規模の小さい事業で、評価のための調査をどこまで精緻に行うのか、という課題もある。
- 人命価値については、昔から様々な検討がされているが、なかなか結論が出ない難しい問題である。一定の結論を出せる目処があるか、確認が必要だ。
- ネットワークの考え方など、評価の範囲をどう設定するかという問題は重要である。ネットワーク全体で評価すれば **B/C** が高くても、事業採択単位で評価すれば過小になることがある。
- 貨物の時間価値も検討課題としては考えられるが、どのように設定するのか難しい課題である。
- 交通関連では、需要予測と便益計測で用いられる時間価値が異なる場合もあり、事業により取り扱いが違う面もあるのではないか。
- 便益の捉え方を整合させていくことも重要である。整備されなければ失われる被害額を便益とするのか、失うことを避けるための支払意思額を便益とするのか、いずれの見方で便益を捉えるのかを踏まえた議論が必要である。
- 国土交通省の各局には、事業評価に関する研究の蓄積がかなりあると思うので、それらも有効活用して検討を進めていくべきである。

以上