

編集委員会委員

稲村 肇 | INAMURA, Hajime | 東北大学大学院情報科学研究科教授

財政危機の深刻化，事業採択の透明性の確保，国民に対する説明責任の認識から，運輸省を始めとする公共事業の担当官庁が費用対効果分析による事業採択を目指し，分析手法のマニュアル化を進めている．そこにおいて様々な制約の中でも，中村所長を筆頭に運輸政策研究機構が主体的役割を果たして来ていることに敬意を表したいと思います．本運輸政策研究においてもその流れを背景として研究，あるいは報告の形で費用対効果分析に関連する著作が次々と発表されている．これだけ一つのテーマに関して集中的に掲載されることはまれであるため，興味を持たれる読者にとっては是非バックナンバーに目を通して頂きたい．

ただ，どのような研究にも政策にも固有の特性がある．特にマニュアル化といった標準化がなされる場合には横の統一を図るために無理をする面が多々あり，財やサービスが持つ本来の特性が軽視されがちである．そこでここでは直接それに関わってきた私自身の反省を含め，ちょっと費用対効果分析の特性と危険性について考えてみる．

社会資本，特に国や地方公共団体が直接関与する公共財の供給は税金という貴重な国民の資本を投入するために，その効率的な使用が求められるのは当然であり，費用対効果分析がそれに最もふさわしいツールであることは明らかである．しかし，強力な武器を持つと，それに頼り，それだけが正義であるかのように思いがちなも人の常である．

### 1. 財務分析を軽視する危険性

経済分析と財務分析は全く異なる．詳しいことは述べないが財務分析結果が悪くても経済分析結果が良いことがあり，また逆の場合も少なくない．特に前者の場合は費用対効果分析で採択されるため気を付ける必要がある．公営交通事業などはその最たる例である．経済効果の大きさに目を奪われ，財務的に非常に困難な事業を手がけ窮地に陥っている地方交通事業が後を絶たないのは嘆かわしいことである．事業のフィジビリティ調査はもちろん経済評価と財務評価が両輪であり，また環境面での評価も併せて重要であることを忘れてはならない．

### 2. 地域経済効果を軽視する危険性

新幹線，高速道路，国際空港といった大規模な施設をのぞいて，多くの運輸・交通施設は主たる利用者の分布範囲が限定されている，いわば地方公共財的性格をもっている．この性格の強度が公共事業の補助率に反映されているのである．地方自治体は当該地域の社会的厚生増大を行政目的としており，特に地方財政負担(いわゆる補助裏負担)の大きな事業に関し，国民経済的效果より地域経済効果の多寡が主たる関心事になることは当然である．従って，国が国家財政の配分(補助金分)を国民経済的観点に基づく費用対効果分析のみによって決定するならば大きな矛盾を抱えることになる．

### 3. 実現性のリスク評価

成田空港を例に挙げるまでもなく，いったん開始された事業が何らかの事由で中止されたり，実現が著しく遅れた場合は，様々な面で大きな損失となる．こうした事業計画のタイムスケジュールの遅れに伴う損失の推計はリスク評価の範疇に含まれる．本来のプロジェクト評価のフレームは需要量や事業費に関する感度分析と共に，このリスク評価を含んでいるが，現在進行中の運輸省をはじめとする官庁ベースの費用対効果分析には含まれていない．そこで事業採択に当たっては費用対効果分析，財務分析に関して実現の遅れリスクの観点を過小評価してはならない．

以上，3項目にわたって費用対効果分析の特性と危険性について述べてきた．しかしこれらは決して費用対効果分析の限界を示すものではない．費用対効果分析はもちろん事業評価の中核であり，さらに普及させていく必要がある．上記の危険性は費用対効果分析への過度の依存に対する警告であり，今回用意された費用対効果分析がその枠組みの一部に留まっている事による問題なのである．

事業評価手法の全てが用意され，それが正しく運用されたときには，上記の問題は解決される．そこへ向かっての関係各位の一層の努力を期待すると共に，本運輸政策研究がそのオピニオンリーダーとしての役割を今後も果たしていくことを期待するものである．

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsrbn/no05.html>