

運輸政策の経済効果に関する調査

1 調査の目的

近年の厳しい経済情勢や人口減少、少子・高齢化社会の進展を背景として、より効率的でかつ効果的な政策の実施が求められていると同時に、情報公開や行政等の説明責任の明確化などが重視されている。その中で、平成11年4月に行政改革会議の最終報告である「中央省庁等の改革の推進に関する方針」が閣議決定され、平成11年5月に総務庁を中心とした「各省庁政策評価準備連絡会議」により行政評価のガイドラインが協議されている。

本調査は、これらを背景として、既に導入されている公共事業の事業評価及び研究開発に関するプロジェクト評価を除く、運輸分野における経済効果について検討を行うことを目的とし、運輸政策の類型化と評価様式の作成を行うとともにケーススタディを実施した。

2 運輸政策の類型化と評価書の作成

2.1 運輸政策の類型化

現段階において運輸省を包括する政策全体の政策目的は得られていないため、米国運輸省等の事例から運輸に求められる以下の6つの政策目的を設定し、政策目標ごとに現行の施策・事業の類型化を行った。

政策目標：1. 円滑なモビリティの形成、2. 効率的かつ安定的な輸送の確保、3. 安全の確保、4. 環境問題への対応、5. グローバル化への対応、6. 国土の開発及び地域の発展

2.2 評価様式等の検討

政策の企画立案 政策の事前評価 政策の実施 政策の事後評価 フィードバックといったサイクルを想定して、事前評価及び事後評価を進めていく上での評価様式を作成した。

また、実際の評価実施にあたり、政策がどのような効果と費用をもたらすか漏れなく抽出するとともに、効果項目について定量化の可能性や効果の帰属先を把握する必要がある。これらの作業を効率化・標準化するため、予め想定される効果項目、定量化の可否と計測手法等について網羅的にまとめた「政策効果のチェックリスト」と帰属主体別に整理した「効果の帰属主体別リスト」を輸送サービスに係わる政

策(タクシー・バス・貨物輸送等)と安全規制に係わる政策を対象に取りまとめた。

3 経済効果のケーススタディ

3.1 ケーススタディの対象事業

2における検討を踏まえ、地方バス事業路線維持費補助制度の生活路線維持費補助金について、第2種及び第3種生活路線を対象に評価の流れと評価様式について確認を行うために、ケーススタディを実施した。第2種生活路線については、補助路線を対象に路線が維持される効果について、また、第3種生活路線については、廃止が想定される特定路線について一定の仮定に基づき試算を行った。

3.2 試算結果

ケーススタディを通じて、評価様式が実務上利用可能なことが確認された。

また、第2種生活路線については、利用者便益と環境改善効果について試算を行ったところ、費用を上回った。今回、移動制約の未発生等の便益を定量化していないため、便益はさらに上回ると考えられる。一方、第3種生活路線についても、路線維持のための支払意志額が、費用を上回る結果となった。

4 今後の課題

本調査では、運輸政策の政策目標を設定し、政策の類型化を行ったが、今後、政策目的とリンクした政策・施策・事業の体系化を図るとともに、今回検討された評価の流れや評価様式を参考としつつケーススタディを積み重ねることにより、フィードバックをかけたガイドラインを作成することが必要である。

また、ケーススタディについては、時系列データなどをはじめとするデータの制約が存在した。今後政策評価を実施する上で、一層のデータ拡充が必要である。

今回のケーススタディの位置づけについては、評価の流れと評価様式について検証するために一定の前提に基づき試算したものである。

(要約：調査室調査員 深作和久)