

日本の公共事業政策評価制度におけるフィージビリティ・スタディ

山本千雅子 グラデュウス・マルチリンガルサービス株式会社

佐藤馨一 北海道大学大学院工学研究科

1. はじめに

日本のフィージビリティ・スタディの特徴は、行政評価制度の一環として、原則として行政が行う事業の事前調査の法律で定められた要件であること、既存事業の再評価において事業の継続・中止を判断する目的で実施されることである。

本報告において、フィージビリティ・スタディを、公共事業の技術面と社会的必要性に関する調査に加え、費用便益分析を中心とする総合的な評価と定義することとする。

日本の政策評価制度は都道府県における既存事業の再評価として始まった。さきがけは北海道が行った1997年の「時のアセスメント」¹⁾である。こうした動きは地方に留まらず、国でも迅速な法制化が行われ、2001年に「行政機関が行う政策の評価に関する法律 Government Policy Evaluations Act (GPEA)」²⁾が定められた。同法では、政策評価制度の目標を(1)国民に対する行政の説明責任、(2)国民本位の効率的で質の高い行政の実現、(3)国民の視点に立ち、成果重視の行政を実現とし、基本的にはすべての政策と事業について、事前、事後の評価、場合によっては途中で再評価を実施することとしている。そして、事前調査においては費用便益分析を含めた総合的に判断するフィージビリティ・スタディが行われ、再評価でも社会環境の変化が認められたときには同様に実施される。

本報告は、日本の政策評価制度とその成立経緯を概略し、さらに事例を紹介することで日本の政策評価制度のもとでのフィージビリティ・スタディ、とりわけ費用便益分析の課題と役割を明らかにする。

2. 日本の行政組織

日本の行政組織は、1804の市町村の上に47都道府県、そのさらに上に国の内閣・省庁を持つ3階層のピラミッド構造となっている(図1)。行政の事業は、国の直轄事業と地方自治体(都道府県と市町村)の事業に分けられ、後者には地方自治体単独の予算(単費)による事業と国や都道府県からの補助を得て行う補助事業に分けられる。

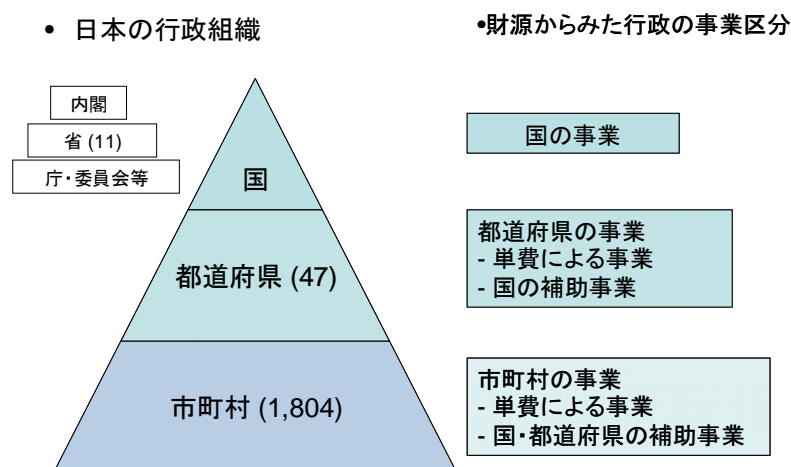


図1. 日本の行政組織と財源からみた事業区分

3. 政策評価制度の成立に至る経緯

3.1 地方から、継続事業の再評価としての政策評価制度の導入

都道府県レベルから、しかも既存事業の再評価という形で始まった政策評価の事例として、北海道は「時のアセスメント」で「時」を評価基準とした既存事業の再評価を行った。対象事業は、(1)政策が長期間停滞していると認められるもの、(2)時の経過の中で、政策を取り巻く社会状況や住民要望の変化などにより、政策の価値や効果が変化していると認められるもの、(3)政策の円滑な推進に課題を抱えており、政策が長期間停滞するおそれがあると認められるもので、公共事業の中止・休止という画期的な成果をあげた。1998年度には政策評価の制度化に向けた試行を行い、翌1999年度から全事業を対象として本格的に実施した。また、三重県では1995年度に制度設計に着手し、1998年度には継続中の事業を対称とした公共事業再評価システムを導入している³⁾。2002年には北海道、宮城県、秋田県で「政策評価条例」が施行されている。

地方が先鞭をつけた背景には、実際に政策を施策・事業として実施する都道府県は、1)中央官庁よりも国民に近く、国民ニーズと事業目的の乖離をより密接に知る立場にあったことと、2)行政の規模が小さいため知事のリーダーシップの元で制度改革が容易であったことがあげられる。

さらに、継続事業の再評価が最初に行われた背景としては、2004年度実施予定の三位一体の行政改革では実質的な地方交付税は大幅に減少し、国から地方に多くの業務が移管される一方で、その税源移譲の規模が小さいことが明かとなったため、当時から地方自治体には大幅な歳入減少による厳しい財政が予測された。そのため、都道府県は、経費削減による事業の効率化は当然のこととして、既存事業の見直しや終止による財政の健全化の必要性に迫られていた(注1)⁴⁾。

3.2 再評価制度による大規模公共事業休止の事例 - 日高横断自動車道(北海道)

国庫補助事業を中止した場合、補助金返還の懸念が伴うため、長年地方自治体は停止の議論を進めることに困難があった。しかし、1998年に「地方分権推進計画」⁵⁾が閣議決定され、長期にわたり実施中の国庫補助事業等を再評価した結果中断する際には、要件を満たせば補助金等の返還を求めないとした。その満たすべき要件の一つが、第三者委員会の評価を伴う再評価制度による評価である。

北海道は政策評価条例において、事前・事後の評価と再評価で構成される基本評価制度に加え、「時のアセスメント」の流れをくむ「特定政策評価」を制定した^{6), 7)}。特定政策評価制度は、特別な課題を持つ事業を政策という視点から評価するもので、基本評価とは別途行われる。そしてこの特定政策評価制度を用いて2004年に休止に至った大規模公共事業が日高横断自動車道である。

日高横断自動車道は、日高管内静内町と十勝管内中札内村を結び、日高山脈を越える全長101.2キロメートルの主要道道で、そのうち峠部の25.3キロメートル区間を国(北海道開発局)が建設する計画であった。他の日高山脈を越えるルートよりも標高の低いルートが計画され、冬期の安全走行が標高に大きく左右される積雪寒冷地であることから、冬期の峠の安全性に大きな効果が期待された。1984年に着工し、2002年度当初予算段階までに道と国を合わせた全事業費ベースで約540億円の資金が投入された。しかし、着工から18年間に舗装され完成した道路区間は全体の4割程度で、完成までにさらに35～40年の期間と約980億円が必要と見込まれた。

このときの北海道の再評価では、将来の事業費の再精査は行われたが公式な費用便益分析は行われていない。むしろ、事業開始当初には予測されていなかった代替路となる高速道路の前倒し建

設や財政危機の深刻化などの環境変化が著しい中、この事業に投資する優先性が低下しているという理由から休止の判断が下された。国内で最初の、しかも施工中の大規模公共事業の実質中止で、政治的にも大きな議論を呼んだ決定であった。

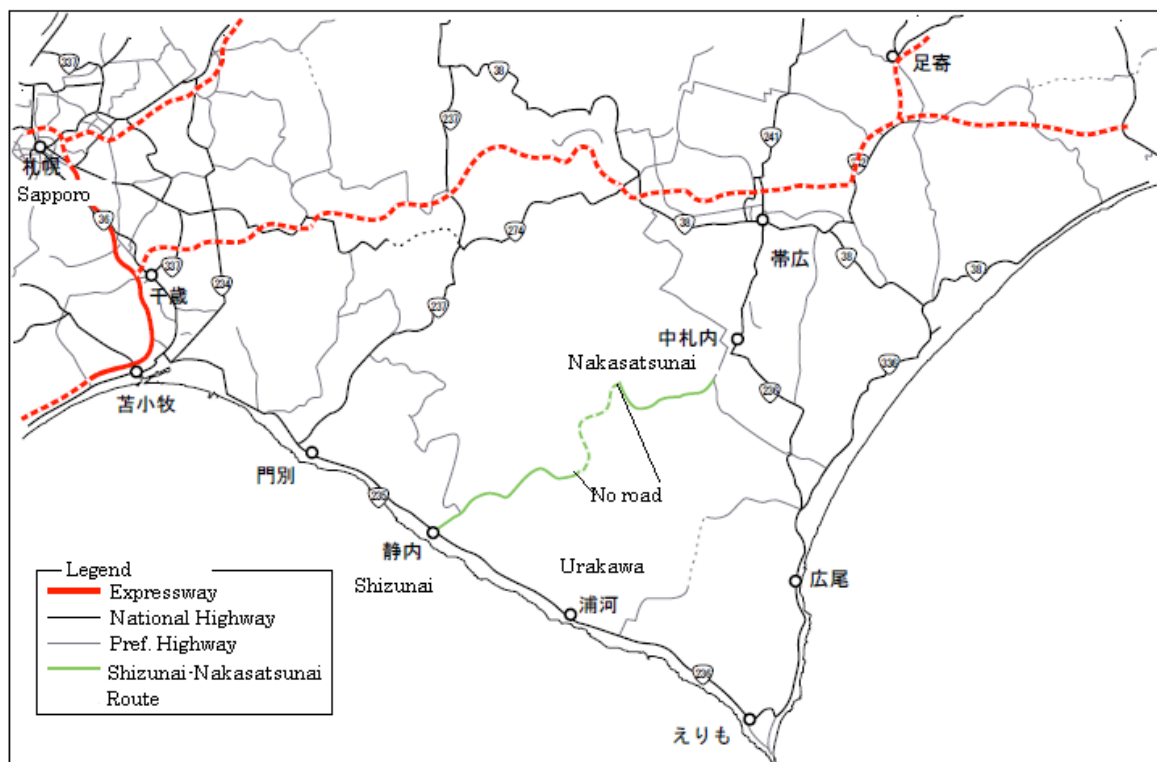


図2. 日高横断自動車道(北海道)のルート図(仮)

3.3 国政レベルでの政策評価制度の導入

国政レベルにおける導入は、『行政改革会議最終報告』(1997年12月)⁸⁾で「従来、わが国の行政においては、法律の制定や予算の獲得等に重点が置かれ、その効果やその後の社会経済情勢の変化に基づき政策を積極的に見直すといった評価機能は軽視されがちであった」との認識の下に政策評価の導入が提言されたことに始まり、国際的な類似事例と比べても迅速な制度化が行われた。1998年に中央省庁改革等基本法により、政策評価の制度化がうたわれ、1999年には国家行政組織法改正による、国の行政機関における評価の義務付けと各府省設置法における根拠づけ、2000年12月に「行政改革大綱」で行政組織・制度の抜本改革の一環として行政評価制度の導入を閣議決定し、2001年1月の省庁再編にあわせてガイドラインの設定、さらに同年6月「行政機関が行う政策の評価に関する法律」が国会で成立し、翌2002年4月に施行された。このように、提言から4年半という短期間で法律が施行されている⁹⁾。

各府省はこの法律の枠組みの下で政策評価を行うべく、「政策評価に関する基本計画・実施計画」を策定し、その結果である評価書や反映状況を公表することが義務づけられた。

4. 日本の政策評価制度¹⁰⁾

基本的には事前、事後の評価、場合によっては途中の評価(再評価)があり、評価の目的、評価対象

の性質等に応じて実施する。評価の観点には以下を基本として、評価の目的、評価対象の性質等に応じて選択される。

- | |
|--|
| 「必要性」: 目的の妥当性や行政が担う必然性があるか |
| 「効率性」: 投入された資源量に見合った結果が得られるか |
| 「有効性」: 期待される結果が得られるか |
| 「公平性」: 政策の効果の受益や費用の負担が公平に配分されるか |
| 「優先性」: 上記観点からの評価を踏まえ、他の政策よりも優先的に実施すべきか |

評価手法の選択については法に定められてはいないが、適用可能で合理的ものを選択し、実施することとなっている。

日本の政策評価制度の特徴は、(1)法律による義務付け、(2)国のあらゆる「政策」について、事前、事後、途中の時点で、その方式にも3種類(事業評価、業績評価、総合評価)¹⁰⁾が想定されており、適用範囲が広く包括的、(3)既存の評価方式の組み合わせによる構築、(4)府省ごとの評価制度の設計による柔軟性、である^{9),11)}。これらの詳細は以下の通りである。

(1)法律による義務付け: 例えば、アメリカの規制インパクトという評価制度は大統領令で行政の中だけで行われている。イギリスの公共サービス合意(Public Service Agreements: PSA)と言われる評価制度も内閣の方針として行われている。しかし、日本の場合には、評価制度が法律で義務づけられているという点でその位置づけが高い。

(2)広い適用範囲を持つ包括的な制度: 国の行政機関のあらゆる「政策」について、事前、事後、途中の時点で、またその方式にも3種類(事業評価、業績評価、総合評価)が想定されている。数理的、経営的、社会科学的接近をすべて含んだ包括的な制度である。例えばアメリカの場合、公共事業の評価や規制のインパクト分析、会計検査院によるプログラム評価、政府業績成果法(Government Performance and Result Act: GPRA)など根拠も主体も異なる制度が数多くあるが、日本の場合には、一つの法律の中にこれらの諸制度を含む形で位置づけている。

(3)既存の評価方式の組み合わせによる構築: 評価の方法として新しく作り出したというものはなく、つまり、世界のどこかで既に存在しており、機能している方式を組み合わせたものである。

(4)各府省と総務省との2本立ての制度 各府省が所掌する政策について自ら評価を行う一方、総務省は評価専任組織として、各府省の政策の統一性を確保するための総合評価(府省横断的な評価や複数省庁にまたがる政策の評価)を行い、さらに各府省の政策評価の客観的かつ厳格な実施を担保するための評価を行っている。

(5)府省ごとの評価制度の設計による柔軟性 各府省は、政策を企画立案し遂行する立場から、評価制度をそれぞれが独自に設計したため、柔軟性が高い。各府省の所掌する政策について、自ら評価を行い、評価書を公表している。

5. 国土交通省の政策評価制度¹²⁾

5.1 政策評価制度

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(2001年6月)に準拠し、「国土交通省政策評価基本計画」を定め、公共事業だけではなく幅広い政策分野を対象とした総合的な政策評価を行っている。具体的には、政策アセスメント(事前評価)、政策チェックアップ(再評価)、政策レビュー(事後評価)の3つの評価を実施することにより、PLAN-DO-SEE の「政策のマネジメントサイクル」の確立を目指している(図3)。

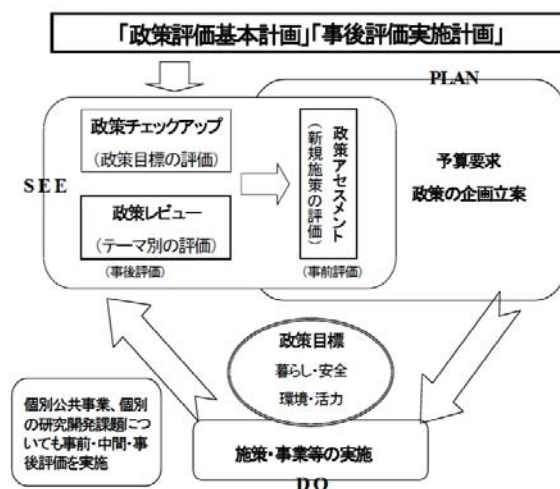


図3.国土交通省の政策評価制度¹²⁾

5.2 事業評価制度

政策の具体化として実施される個別事業に関しては、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化を判断する評価(新規事業採択時評価:以下事前評価)、事業の継続又は中止を判断する評価(再評価)、及び改善措置など今後の対応を判断する評価(完了後の事後評価)を行うこととしている。

事前評価の対象は、翌年、事業費、あるいは準備・計画に要する費用を予算化しようとする事業である。事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から適切な手法を選択し、総合的に評価を実施するとしている(図4)。

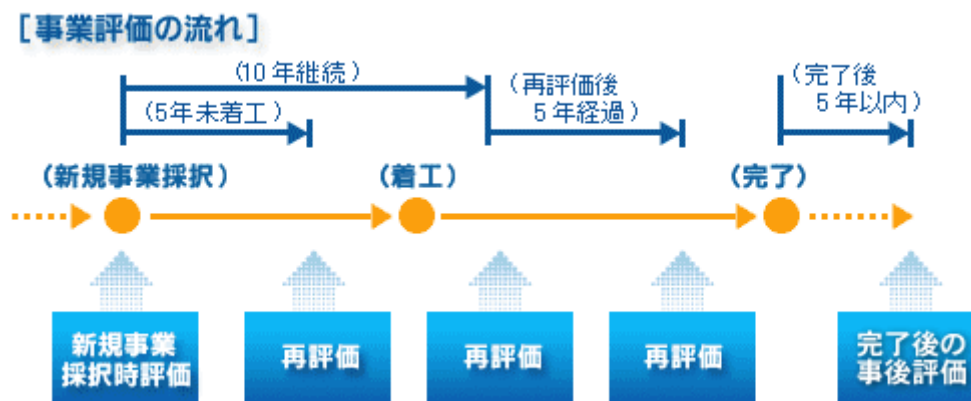


図4.事業評価の流れ¹²⁾

再評価は、1)事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業、2)事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業、3)準備・計画段階で5年間が経過している事業、4)再評価実施後5年または10年間が経過している事業、5)社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業について実施される。また、事後評価は、事業完了後5年以内に実施される。

各事業の新規採択時評価、再評価、事後評価の一連の評価結果が一目で分かるよう、評価カルテとして一括整理し、評価結果の事業執行や評価手法の検討への活用を可能としている。費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表している。

6. 国土交通省の公共事業評価における費用便益分析

6.1 概要

費用便益分析とは、ある事業の実施に要する費用に対して、その事業の実施によって社会的に得られる便益の大きさがどのくらいあるかを表す。「行政機関が行う政策の評価に関する法律」の施行の結果、国土交通省の事業では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象に行われることとなった。国土交通省では『公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針』¹³⁾(2004年2月)に基づき実施されており、事業分野別にマニュアルが作成されている。

法制化以前は、例えば新規に建設される道路の場合、1)地元から建設要望があった道路の必要性と有効性を定性的に検討し、2)大規模事業であれば将来交通量の推計による需要予測を行い、3)ルートと施工方法は建設費や維持管理費を含めて比較・検討を行い選定していた。ほとんどの事業で総便益は算出されていなかったため、費用便益分析は行われていなかった。

6.2 評価の要素

評価項目 便益の計測に当たっては、事業実施による効果を網羅的に整理し、これらの効果について、消費者余剰分析法、ヘドニック法などの各便益計測手法の特性を踏まえて、可能な限り貨幣化を行い、便益を整理することとされている。表1は各事業分野の費用便益分析の評価項目である。

評価指標 公共事業の評価で主として使われている指標は、費用便益比(Cost Benefit Ratio: B/C)である。これは、事業に要した費用の総計に対する事業から発生した便益の総計の比率であり、その値が1以上であれば、総便益が総費用より大きいことから、その事業は妥当なものと評価される。事業分野によって事業開始要件となる費用便益費は異なる(注2)。

割引率 国債等の実質利回りを参考値として、全事業において4%が適用されている。

原単位等の設定 各事業分野で共通に用いることが適当なものや、類似事業分野で各種原単位の設定の考え方の整合性を図ることが適切なものの整合を図る取り組みが行われている。しかし、現状では同じ原単位の値が類似の事業分野別でも大きく異なるものもある。

残存価値 計上する場合は、理論的な考え方に則り、評価期間以降に発生する純便益を算定し、これを便益として計上する。

表1 各事業分野の費用便益分析の評価項目と評価結果¹⁴⁾

事業分野	費用便益分析		その他の主な評価項目
	費用項目	便益項目	
河川 ダム	事業費、維持管理費	想定年平均被害軽減期待額、水質改善効果等(環境整備事業の場合)	災害発生時の影響、過去の災害実績、災害発生の危険度、河川環境をとりまく状況
砂防	事業費	直接被害軽減便益、人命保護便益	災害発生時の影響、過去の災害実績、災害発生の危険度
海岸	事業費、維持管理費	浸水防護便益、侵食防止便益、飛砂・飛沫防護便益、海岸環境保全便益、海岸利用便益	
道路・街路	事業費、維持管理費	走行時間短縮便益、走行費用減少便益、交通事故減少便益	事業実施環境、物流効率化の支援、都市の再生、安全な生活環境の確保
港湾	建設費、管理運営費、再投資費	輸送コストの削減(貨物)、移動コストの削減(旅客)	地元等との調整状況、環境等への影響
空港整備*	建設費、用地費、再投資費	時間短縮効果、費用低減効果、供給者便益	地域開発効果、地元の調整状況
都市・幹線鉄道整	事業費、維持改良費	利用者便益(時間短縮効果等)、供給者便益	道路交通混雑緩和、地域経済効果
航路標識整備	創設費、維持運営費、更新費	安全便益、輸送便益	安全性の向上、国際的要請への対応、信頼性の向上
官庁営繕	初期費用(建設費等)、維持修繕費	土地利用効果、利用者の便益、建物性能の向上、環境への配慮	事業の緊急性、計画の妥当性

*空港の新設、滑走路の新設・延長等の場合

感度分析 将来の不確実性を考慮するため、費用便益分析結果に大きな影響を及ぼす要因(需要量、事業費、工期等等)を変化させて費用便益比の変化を見る感度分析を実施し、事業の採択や継続の可否の意思決定に当たり、判断材料の一つとして扱っている。

6.3 事前評価と再評価

費用便益分析は事前評価と、必要に応じて再評価の時点でも行われる。

事前評価では、「事業全体の投資効率性」を評価する。「事業を実施する場合(with)」と「事業を実施しない場合(without)」を比較して行い、事業全体の投資効率性を評価する。

再評価では、事業全体の投資効率性を評価する「事業全体の投資効率性」と事業継続による投資効率性を評価する「残事業の投資効率性」の2つの考え方があり、原則として両者による評価を行う。

「事業全体の投資効率性」の評価は、事業全体の投資効率性を再評価時点で見直すことによって、事業の透明性確保、説明責任の達成を図るものである。再評価時点までの既投資額を含めた総事業費と既発現便益を含めた総便益を対象とし、事業を「継続した場合(with)」と「実施しなかった場合(without)」を比較する。

「残事業の投資効率性」の評価は、投資効率性の観点から、事業継続・中止の判断にあたっての判断材料を提供するものである。再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に今後追加的に必要になる事業費と追加的に発生する便益のみを対象とし、事業を「継続した場合(with)」と「中止した場合(without)」を比較する。

6.4 2006年度公共事業予算における費用便益分析¹⁴⁾

2006年度の国土交通省が所管する公共事業のうち、新規事業570件のうち353件について費用便益分析結果が公表された。一方、再評価結果が公表された879件のうち828件で費用便益分析が行われた(表2)。再評価の結果、中止となった事業18件のうち、8件の費用便益分析結果が公表されている¹⁴⁾。

表2. 2006年度公共事業予算に係る再評価予算成立後¹⁴⁾

事業分野	合計件数	継続	見直し継続	中止	評価手続き中
河川	80(79)	79(79)			1
ダム	11(9)	7(7)	2(1)	1(1)	1
砂防	65(65)	65(65)			
海岸	66(65)	60(60)	2(2)	3(3)	1
道路・街路	207(205)	200(199)	5(5)	2(1)	
土地区画整理	62(61)	59(59)		2(2)	1
市街地再開発	10(9)	9(9)			1
港湾	142(131)	129(1)(129)	2(2)	8(0)	3
都市・幹線鉄道整備	2(2)	2(2)			
公営住宅等整備	12(1)	11(1)			1
住宅市街地基盤整備	15(15)	15(15)			
住宅市街地総合整備	22(2)	21(2)			
下水道	149(148)	147(147)		1(0)	1
都市公園	36(35)	36(36)		1(1)	
合計件数	879(828)	840(810)	11(10)	18(8)	10

(単位:件数) 件数のカッコ内は費用便益分析の実施件数

7. 再評価による中止事業の事例

2006年度に再評価の結果、中止となった事業の事例としては、費用便益比が1を越えているダム事業が、治水対策の方法として河道改修及び遊水地による方が総事業費から見て有利として中止されている。

また、地下鉄事業である川崎縦貫高速鉄道線(新百合ヶ丘～元住吉)¹⁵⁾は、建設延長15.5キロメートル(10駅)として2001年度に総事業費5,226億円で事業採択された。しかし、川崎市の財政状況に加え、前述の三位一体改革による地方税財政制度改革をめぐる動向が先行き不透明な状況から、同市は2003年に着工延期を決定している。今回は5年を経過した時点で未着工であることから再評価の対称となった。

再評価の時点で、当初計画案(a)と経費削減や収支改善を盛り込んだ代替案(b)、そして需要増が期待できるルート変更案(c)についてフィージビリティ・スタディ(需要予測、事業費の算出、収支試算、費用対効果分析)が最新のデータに基づいて実施された。

許可取得時(2001年度)の費用便益比2.2に対し、2006年度評価では、当初計画案が1.7、代替案が1.9となった。しかし、当初計画案では累積欠損金も累積資金不足も解消される見込みがなく、代替案でも40年以内に解決する見込みがないため、「収支採算面において、長期にわたり安定的な経営ができなくなるおそれがあることから、事業の継続は困難」と判断され、事業は中止されることとなった(表4)。

川崎市は、ルート変更案で、財政状況と償還スケジュールを考慮した上で、将来、新たな事業申請を行う予定である。この事例では、再評価におけるフィージビリティ・スタディの結果、収支計画の視点から現状計画案を中止し、より投資効率の高い事業を選択する結果となった。

表4. 川崎縦貫高速鉄道線(新百合ヶ丘～元住吉)のフィージビリティ・スタディ
許認可取得時と再評価時の比較

	事前評価	再評価(2006年度)		
	許可取得計画	当初計画案(a)	代替案(b)	ルート変更案(c)
事業費	5,226億円	4,606億円	4,016億円	4,246億円
需要予測	179千人/日	152千人/日	154千人/日	204千人/日
収支計画				
累積欠損金解消	26年目	解消せず	80年目	22年目
累積資金不足解消	28年目	解消せず	68年目	31年目
費用便益費(30年)	2.2	1.7	1.9	2.4

8. 業政策評価制度におけるフィージビリティ・スタディの課題

公共事業の新規採択や継続の判断における費用便益分析の活用については、新規事業は採択された事業についてしか評価調書が公表されていないので外部からは分からないが、調書の公開の原則から、行政内部でかなりの検討が行われていると考えられる。すなわち、費用便益比の低い、投資効率の低い事業が実施されることはなくなった。このように着実に成果を挙げつつあるが、次のような課題もある。

1) 事業を行う当事者である行政が評価を担当しているため、次のような課題が起きうる¹⁴⁾。

- 事業の妥当性確保に費用・便益の推計値にバイアスが含まれうる。
- 環境保全や防災など費用便益分析に計上されない貨幣換算の困難な便益や不利益を、定性的な記述で過度な強調をしたり、無視したりする可能性がある。

2) 類似の事業でも、マニュアルに定めた原単位の値が異なるなど、費用・便益の範囲・評価方法がかなり相違しているため、異なる事業分野間の費用便益比の比較ができない。同じ国土交通省内でも事業分野による差異があるが、省庁間ではその差はさらに大きく、根本的に便益算出方法が大きく異なるなど費用便益比の単純比較はできない。

3) 山岳を越える道路などの大規模事業ではいくつもの工事区間に分けられ、順次、事業化される。事前評価は翌年、事業化や準備・計画に要する費用を予算化する事業を対象としているため、翌年の事業化を予定する道路区間のみが評価の対象となる。個別の道路区間の評価から、ルート全体像は見えにくく、事業全体の効率性や効果を判断することは難しい。

4) 多目的ダムなど、国と都道府県、市町村それぞれが関わる事業の場合、それぞれの行政レベルで事業化する部分の評価となり、当該ダム事業全体を関わる行政体すべてが参加して評価する制度がない。

9. まとめ

日本の政策評価制度では行政の全活動を対象とし、政策マネジメント・システムの一環として、政策と個別事業に対し事前・事後と場合によっては再評価を行うことが法律で定められている。フィージビリティ・スタディは法律に定められた要件として、ほぼすべての公共事業を対象に事前評価と場合によっては再評価で実施される。その内容、結果、課題、そして成果は以下のようにまとめられる。

1)内容

- ①費用便益分析を原則として実施。費用便益比は効率性の判断に使われ、採択・継続には事業によって異なるが1以上が必要である。
- ②事業の目的や性質に応じた「評価の観点」から、他の分析(需要予測、収支計算他)も行われ、最終的に判断が下される。

2)結果

- ①事前評価では、必要性、有効性、公平性、効率性の低い事業が採択されない。
- ②再評価では、社会の変化に伴い必要性、有効性、効率性、優先性が判断され、事業の見直しや中止が判断される。

3)課題

- ①事業を行う当事者である行政が評価を担当しているため費用便益分析には、
 - ・妥当性確保に費用・便益の推計値にバイアスが含まれる
 - ・貨幣換算の困難な便益や不利益を、定性的な記述で過度な強調や無視する可能性がある
- ②府省別に制度設計を行ったため柔軟性は確保されたが、費用便益の計算に関しては、とりわけ便益の算出方法や算出対象が異なるため、ときには国土交通省内でも、異なる事業分野間の費用便益比は単純に比較できない。
- ③事前評価は翌年予算要求する事業を対象としているため、いくつかの工事区間に分割され事業化される大規模な事業は、個別の工事区間を対象とする評価が行われ、事業全体の効率性や効果の判断は難しい。
- ④国と都道府県、市町村など異なる行政レベルが関わる事業の場合、それぞれの行政レベルで事業化する部分の評価を行うため、事業全体に関わる行政体すべてが参加して評価する制度がない。

4)成果

フィージビリティ・スタディが政策評価制度のもと、マネジメント・システムの一環として再評価事業にも行われることで、再評価によって採択から年月を経て社会環境が大きく変化した事業の変更や休止・中止を判断する機能を果たしている。

日本における政策評価制度は、地方から、継続事業の再評価としての導入という経緯があった。その歴史的な成り立ちを反映し、政策評価制度の下で実施されるフィージビリティ・スタディも、既存事業の再評価に重要な役割を果たしており、その結果として、国の行政全体の投資効率の改善に貢献しているといえよう。

参考文献

1) 北海道、「時のアセスメント」

<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/sm/gkk/toki/tokiindex.htm>

2) 総務省、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」、2001

http://www.soumu.go.jp/hyouka/030406_23_eng.html

3) 北海道、「政策評価導入の経緯について」

www.pref.hokkaido.lg.jp/NR/rdonlyres/BDF3D68-47C9-4756-8A0A-208DCFB533EC/0/iga00030.pdf

4) 地方財政審議会、「地方税財政制度改革(三位一体の改革)に関する意見(2004年5月26日)」、

2004、http://www.soumu.go.jp/singi/iken_040526_1.html

5) 総務省、「地方分権推進計画(抄)」、1998、<http://www.soumu.go.jp/czaisei/keikaku.html>

6) PHP総合研究所「特定政策評価と公共事業の停止」、「PHP 政策研究レポート」(Vol.6 No.68)、2003

research.php.co.jp/seisaku/report/03-68shiten3.pdf

7) 宮脇淳、「日高横断自動車道の事業停止と政策評価の実相」、「PHP 政策研究レポート」(Vol.6

No.68)、2003、research.php.co.jp/seisaku/report/03-68paradigm.pdf

8) 行政改革会議、「最終報告」、1997

<http://www.kantei.go.jp/jp/gyokaku/report-final/>

9) 古川俊一、「国の政策評価の現状と課題解決の視座」、日本評価研究Vol.5, No. 2、2005

www.idcj.or.jp/JES/Vol5No2_Furukawa.html

10) 総務省、「政策評価の総合窓口」

<http://www.soumu.go.jp/hyouka/seisaku-top.htm>

11) 第154回国会 決算行政監視委員会 第6号(2002年4月24日(水曜日))会議録、「歳入歳出の実況に関する件及び行政監視に関する件(政策評価制度と行政監視の在り方)」、2002

http://www.shugiin.go.jp/itdb_kaigiroku.nsf/html/kaigiroku/005815420020424006.htm

12) 国土交通省、「国土交通省の政策評価制度」

<http://www.mlit.go.jp/hyouka/>

13) 国土交通省、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」、2004

www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/13/130206/04.pdf

14) 山田宏、「公共事業における費用便益分析の役割」、国土交通委員会調査室、2006

www.sangiin.go.jp/japanese/annai/kounyu/20060629/2006062909.pdf

15) 川崎市、「川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業再評価対応方針案について」、2005

www.city.kawasaki.jp/82/82tetudo/home/pages/taiouhoushinshiryō.pdf

本論文は、2007年5月22～23日に韓国(ソウル)で開催された世界銀行と韓国開発研究院共催の研究會“**Improving Public Expenditure Management for Large-Scale Government Projects: Focusing on a Feasibility Study**”で発表した英語論文の日本語版です。