

【件 名】 記事解説「北陸新幹線 基準変え試算」(9月8日(火)朝日 朝刊 1面等)

【記事概要】

- 北陸新幹線の敦賀・新大阪間のルートめぐり、6月に国土交通省が与党に示した費用対効果(B/C)の計算で、「小浜・京都ルート」以外の案の費用が膨らむ前提が置かれていた。
- 計算の前提がルートごとに違っており、小浜・京都ルート以外では、環境影響評価などのためとして建設開始を5～7年後ろにずらし、その間の物価上昇などを含めて費用を計算。この結果、開業済み区間の費用は、米原ルートでは小浜・京都ルートの約1.5倍となり、一体評価におけるB/Cは小浜・京都ルートが米原ルートを上回った。
- 建設開始時期をずらした影響が費用と効果に同じだけあればB/Cは変わらないはずだが、費用の方が大きくなる計算もしていた。
- 京都大学名誉教授は、「基準年を変えることは常識外。このままこの値が用いられるならば、公共事業評価全体の信頼性にも関わる問題だ」と話すなど、複数の識者が指摘。

【記事解説(事実関係)】

- 国土交通省が6月に与党に示した費用対効果(B/C)は、小浜・京都ルート以外のルートについて、環境影響評価等に要する期間を考慮した着工時期に応じた評価基準年度を設定し、費用及び便益を当該基準年度の実質価格に変換するなどにより試算したものである。
- B/Cの試算は、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づいて行っており、具体的には、「新規事業採択時の費用便益分析においては、通常、建設開始年度の前年度が評価基準年度となる」、「評価時点とは物価水準が異なる時点に発生した費用と評価時点の費用をそのまま比較することはできないため、物価指数を用いて基準年度の実質価格に変換する」、「便益算定の原単位等についても、現在価値化の基準年度の実質価格に変換する必要がある」との記載に基づいている。
- 以上のとおり、国土交通省が6月に与党に示した費用対効果(B/C)は、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき適切に行ったものである。