

「政策評価」制度における 「有効性」評価の限界

宮 本 幸 平

1. はじめに（考察の目的）

これまでの考察により、わが国中央政府（以下、府省）の「政策評価」制度において、如何なる情報が有用となるかにつき明らかにされた。その情報とは、政策実施の結果につき、貨幣単位によって測定・表示されたもので、具体的には、財務情報がこれに該当する。それらを利用することで、政策の「効率性」および「有効性」を評価することができ、効率的な行政の推進、その開示による国民への説明責任の徹底が可能となる（総務省 [2017 a], 5-6 頁）。

また、わが国の地方政府では、中央よりも早くから「政策評価」が制度化され、首長や政策担当者がこれを利用して、次期予算の編成に取り組んでいる。より具体的には、政策／施策／事務事業に対し、インプット、アウトプットおよびアウトカムの実績が示される。インプットは事業費や人件費などの支出額、アウトプットは住民に提供される財・サービスの数・量、アウトカムは設定目標の達成度が、主たる測定・表示項目である。さらに、資源に対するインプットの経済性 (Economy)、インプットに対するアウトプットの効率性 (Efficiency)、およびアウトプットに対するアウトカムの有効性 (Effectiveness) が評価され、外部に開示される（東 [2001], 106頁）。

こうした、政策の経済性／効率性／有効性に対する評価のなかでは、「有効性」の評価が最も重要であり、かつ困難と考えられる。なぜなら、インプットは支出額、アウトプットは提供量であり、いずれも客観的な数値での測定が容易である。これに対しアウトカムは、政策の成果・効果であり、これを金額などで数値化して「有効性」を評価することには、相当の困難を伴う（宮本 [2013], 46-47頁）。

以上の様な問題意識のもとで、本考察はまず、政策に対する「有効性」評価の方法、およびこれに利用されるアウトカム測定値の種類について説明する（第2節）。次に、わが国府省の「政策評価」制度における「有効性」評価の位置付け、および当該制度で開示さ

れる「有効性」評価の内容につき概観する(第3節)。そのうえで、アウトカム測定値による「有効性」評価につき、実務面において限界があることを示す(第4節)。そしてさらに、経済学領域においてこれまでに確立された理論を援用し、「有効性」評価に限界があることを明らかにする(第5節)。

2. 「政策評価」制度における「有効性」評価の方法

以上のように本稿は、「政策評価」制度において最も重要とされる「有効性」評価に限界があることにつき、実務および理論の両面から考察するものである。本節では、まず、政策に対する「有効性」評価が、アウトカムの目標達成度に基づいて行われていることを示す(2.1)。次に、アメリカ政府会計基準の設定機関が規定する、アウトカム測定値の例を示し、それをもとにした「有効性」評価の方法について説明する(2.2)。

2.1 政策の「有効性」評価の方法

アメリカの政府会計基準を規定する機関である政府会計基準審議会(GASB)において、政府は、政策の達成度合を評価して報告すべきとし、特に「経済性¹⁾／効率性／有効性」(以下、3E)の評価が必要と規定する。

「経済性」は保有する資源に対するインプットの多寡で評価でき、「効率性」はインプットに対するアウトプットの多寡で評価できる(東[2001], 106頁)。これに対し「有効性」は、「アウトプットにより生活や社会経済にもたらされる効果²⁾」であり、当該評価は、当初に設定されたアウトカムの目標の到達度合によって行われる(中井[2005], 191頁)。そして冒頭で述べたとおり、この「有効性」評価が、3Eのなかで最も難しいと考えられている。

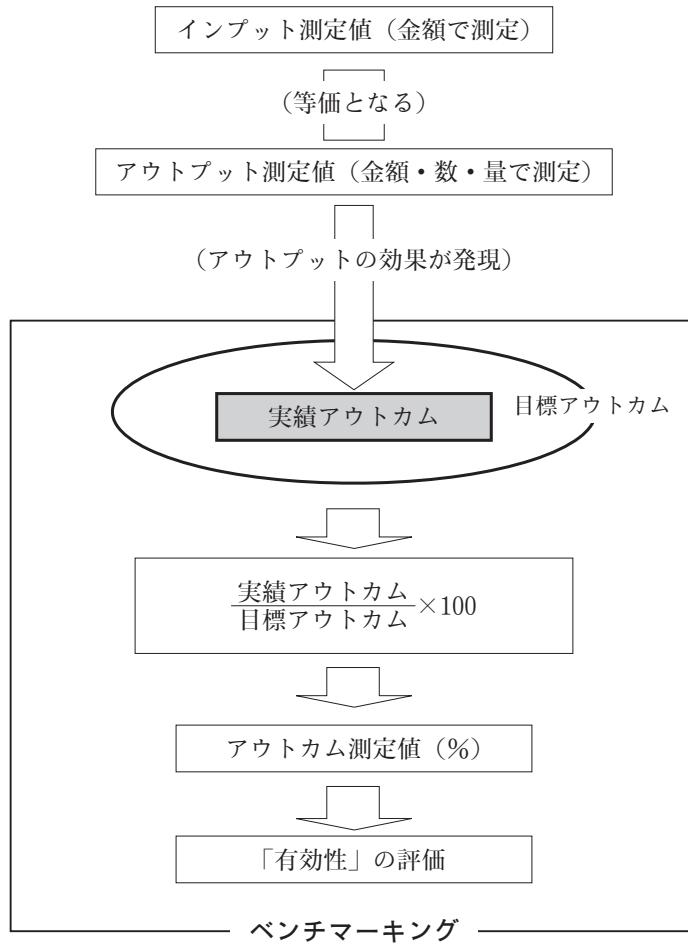
目標値と実績値とを比較して評価する方法は、ベンチマーキング(bench marking)の手法と合致する。これは、活動の実績値につき、継続的に目標値などの基準(ベンチマーク)と比較して、その達成度を評価するものである(同上, 68頁)。そこで、ベンチマーキングに基づくアウトカム測定と「有効性」評価につき、その流れを概念図で示すと、図表1のようになる。

これを見ると、サービス提供のための支出額である「インプット」が“金額”で測定され、これと等価である「アウトプット」が、“金額・数・量”で測定される。また「アウトカム」は、「アウトプット」により効果が発現したものであるが、その測定値は、“金額・数・量”で表された「目標アウトカム」に対する「実績アウトカム」の割合(パーセンテージ)が主なものである。この割合により政策の「有効性」を評価するプロセスが「ベンチ

マーキング」といえる。

現行の「政策評価」制度でも、財・サービスの提供から発現したアウトカムにつき、求められる目標をみたしているかの度合によって「有効性」が評価されるため（中井 [2005], 191頁）, 「ベンチマーキング」と同様と考えられる。

図表1 ベンチマーキングによる「有効性」評価の流れ



出所：宮本 [2021], 28頁。

2.2 GASBで規定される「アウトカム」測定値と「有効性」評価

以上によれば、政策の「有効性」は、アウトカムの目標達成度によって評価するのが一般的である。そこで、GASBの概念書第2号（以下、GASB [1994]）が規定するアウトカ

図表2 GASB 概念書第2号で示される「アウトカム」測定値

測定値の内容		測定値の事例
成果の測定値	特定の質的要件を満たしたサービスの成果の測定値	<ul style="list-style-type: none"> 読解について一定の習熟度の向上を達成した学生の割合。 公共交通を利用した人の割合。 優良・良好レベルにある道路の車線マイル数の割合。
	過年度の結果／設定目標／基準・標準／他部門との比較で示される測定値	「読解習熟度向上を達成した学生割合」の①当該地方の目標、②他の管轄区の達成度、③当該地方の達成度、の3つを比較して示される測定値。
	サービスの副次的影響の測定値	<ul style="list-style-type: none"> 退学者低下による失業者の低下数・率。 公共交通利用者増加による交通事故の減少数。 良好状態にある道路車線マイル数の割合増加による自動車修理費用の減少額。
努力と成果を関連づける測定値	アウトカム単位あたりのコスト	<ul style="list-style-type: none"> 読解について一定習熟度を達成した学生1人当たりのコスト。 予定時刻迄に停留所に到着した乗客の1人当たりのコスト。

出所：GASB [1994] par. 50a および par. 50b から抜粋して作成。

ム測定値を概観し、それを用いて如何に政策の「有効性」が評価されるかを説明する。

図表2は、GASB [1994] で示された、「アウトカム」測定値の例である。表を見ると、アウトカムの測定値には、特定の質的要件を満たしたアウトプットの割合、副次的な影響による不効用の減少、過年度の結果／設定目標／基準・標準／他部門との比較、などが挙げられている。また、アウトカム単位あたりのコストについても、当該測定値となる。

測定値の単位について見ると、アウトカム以外の、政府が支出した現金であるインプット、および提供サービスであるアウトプットは、価額・数量が単位となり、直接的に測定されるものである。これに対しアウトカムは、割合、達成度、減少量、減少額、アウトカム当たりのコストなど、間接的な測定値が含まれている。

そして図表2によれば、特定の質的要件を満たしたサービスの成果の測定値が主たるアウトカム測定値であるため、それにより、「有効性」を評価できる。ベンチマーキングによる評価と同様と斟酌できるのである。さらに GASB [1994] によれば、目標達成の度合のみならず、①過年度測定値との比較、②一般に認められた基準との比較、③他部門の測定値との比較によっても、「有効性」が評価される (GASB [1994], par. 50b)。

3. わが国府省「政策評価」制度における「有効性」評価

以上により、政策の「有効性」評価において主に用いられるベンチマーキングの概要、およびそこで利用されるアウトカム測定値の種類と内容について説明された。本節では、政策の「有効性」評価に存在する限界につき考察する前に、わが国府省の「政策評価」制度における、「有効性」評価の位置付けにつき明らかにする（第1項）。また、当該制度で開示される、「有効性」評価の具体的な内容について概観する（第2項）。

3.1 府省「政策評価」制度における「有効性」評価の位置付け

総務省によれば、わが国の府省では、政策評価法に基づいて、セルフチェックによる「政策評価」が行われる（総務省 [2017b], 11頁）。具体的には、政策の「Plan（企画立案）— Do（実施）— Check（評価）— Action（企画立案への反映）」のサイクルのなかで、とくに“Check”プロセスとして評価が実施される（同上, 11頁）。とくに、「必要性」、「効率性」および「有効性」の観点から、実施された政策がチェックされる（同上, 11頁）。

このなかで「有効性」について見れば、これを「得ようとする効果」と「得られている効果³⁾」との関係性と捉え、この観点からの評価が行われる。政策の実施においては、インプット（資金の支出）によってアウトプット（財・サービス）が提供され、そこからアウトカム（政策の効果）が発現する。そして、目標としての「得ようとする効果」に対する、実績としての「得られた効果」の達成度合を評価するのが、当該制度における「有効性」評価の眼目となっている。

3.2 府省「政策評価」制度で開示される「有効性」評価の内容

次に、府省「政策評価」制度で開示される書類において示されている、「有効性」評価の具体的な内容について見ていく。

3.2.1 事業評価方式の評価書に示される「有効性」の評価

府省「政策評価」制度において、事業評価方式（政策アセスメント）とは、新規に導入、あるいはさらに拡充しようとする施策の企画立案等について、同省の設定目標に照らして、その必要性、効率性、有効性の観点から評価する手法である（国土交通省ホームページ）。

国土交通省の当該方式では、「評価書」において、施策等の「有効性」が文章によって示される。その内容は、「本施策の実施により、〇〇〇に要する負担が軽減され、それによって〇〇〇が促進されることから、〇〇〇の達成に寄与することになる」というもので

ある。

3.2.2 行政事業レビューのシートに示される「有効性」の評価

また各府省では、「政策評価」制度との連携において、「行政事業レビュー」（平成25年4月閣議決定）を実施し、その結果を「行政事業レビューシート」として公表する。その目的は、各府省が所掌する事業の効果的・効率的な実施、並びに国の行政に関する国民への「説明責任」の確保を図ることとされる（「行政事業レビューの実施等について」、平成25年）。但し、一方の「政策評価」制度が「施策」を主な単位とするのに対し、「行政事業レビュー」は下位の「事業」を単位とする。そのため、「事業」の番号を共通化することで二つが統合され、「施策」と「事業」の一体的把握が図られる。

そしてレビューシートでは、事業の「有効性」についても記載される。事業所管部局により、「成果実績は成果目標に見合っているか」、「事業実施にあたって他の手段が考えられる場合、それと比較してより効率的に実施できているか」などの項目につき、○・△・×で評価され、さらに評価に関する説明が文章で記述される。

3.2.3 小括

以上より、府省「政策評価」制度で示される「有効性」評価の具体的な内容を見ると、文章による記述がメインであり、ベンチマーキングによる達成度の算出とそれへの評価は示されていない。既に地方政府では、当年および過年度における、アウトカムの目標値と実績値の表示、および目標達成度の把握が行われており（宮本 [2013], 27-29頁）、府省の制度は、これと異なるものとなっている。

4. アウトカム測定値による「有効性」評価の限界

これまでの考察により、政策の「有効性」評価につき、主にベンチマーキングに基づいて行われることが説明された。また、わが国府省の「政策評価」制度における「有効性」評価の位置付け、および開示される評価の具体的な内容について概観された。これを受けて本節では、ベンチマーキング、即ちアウトカム測定値に基づく「有効性」評価に内在する、実務面での限界につき考察する。

4.1 GASB 政府会計概念書が規定するアウトカム測定値の問題点

まず第2節(2.2)で示された、GASB [1994] が規定するアウトカム測定値につき、

問題となる点を考える。このなかで、「読解について一定の習熟度の向上を達成した学生の割合」があるが、“一定習熟度が達成された”かの判断は、管理者・基準設定者の主観によるものである。他に、“一定の習熟度に達して有効性があった”学生の割合についても、管理者・基準設定者の主観に基づいて決められる。このようなアウトカム測定値は、「有効性」があると判断する基準が管理者によって決定されるため、問題として顕現化する。

また別の例では、「公共交通を利用した人の割合」、「公共交通利用者増加による交通事故の減少数」など、政策効果による増減値がアウトカム測定値とされる。確かに、当該測定値は事実としての成果であり、主観的判断が介在するものではない。しかしこれを見れば、インプットが行われたため、プラスに転じるのが言わば当然のことである。本来は、政府支出額（インプット）を上回る成果があったかを評価するべきであり、ここに限界が伏在している。この場合の「有効性」評価は、主観に拠ることが明らかである。

以上の様に、GASB [1994] が規定するアウトカム測定値には、①一定基準が達成されたとみなされる“状態”の全体割合の測定値、および②事実としての増減値、の2種類がある。そしていずれの場合も、「有効性」があったかの判断が管理者の主観に拠らざるを得ず、これが問題点であり限界となる。

4.2 「ベンチマーキング」に基づく「有効性」評価の問題点

既述のとおり、わが国の政府における「政策評価」の実務では、「ベンチマーキング」の手法が前提に据えられている。特定の施策／事業のアウトプットのベンチマーク（基準・目標）を予め設定し、その達成度合によって、「有効性」を評価するものである。

しかしながら、ベンチマークは、当該設定者の意思・判断に基づく目標アウトプット（数・量）である。前項（4.1）で述べた問題点と同様、その数値次第で達成度は変わるので、これをアウトカム測定値とし、客観的に「有効性」を査定することは困難となる。

そして、地方政府では、アウトカム測定値に対し、A・B・Cや○・△・×などの記号を用いて「有効性」の評価を行うことが多い。言うまでもなく、こうした記号は、本人の意思・判断に基づくランク付けであり、恣意が多分に介在することになる。

また、アウトプットとアウトカムとは性質が異なるため、アウトプットの目標の達成度が良好であったとしても、アウトカムまで良好であるとは言い切れない。たとえアウトプットの数量が目標を上回ったとしても、それによる成果が十分にあったかを判断することは困難である。

さらに、アウトプットの測定単位は、貨幣価値（円）のみならず数・量でも示されるた

め、これをもとに測定されるアウトカムの「比較可能性」に問題が生じる。同じ様な政策を複数の政府が実施した場合、例えば“円”などの共通尺度があれば比較が可能となる。しかしこれが異なれば、他政府との比較による「有効性」の判断が難しくなる。

したがって以上の指摘の様に、政府の「政策評価」において、「ベンチマーキング」によってアウトカムを測定することには限界があり、これによる政策の「有効性」評価は困難を伴うと判断される。

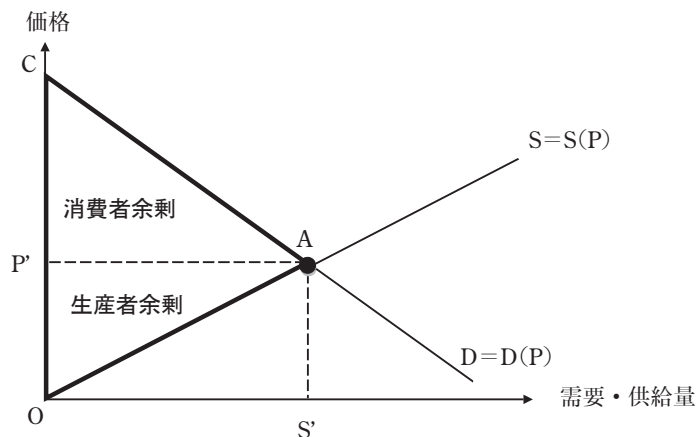
5. 経済学のアプローチで明らかとなる「有効性」評価の限界

以上より、実務において、設定されたアウトプット目標値の達成度をアウトカム測定値とし、これをもとに「有効性」評価を行うベンチマーキングには限界があることが説明された。インプット（ここでは政府支出額を想定）によって発現した効果がアウトカムであるが、後者が前者に見合う水準であるかを客観的に判断するのは困難と結論付けたわけである。本節では、これまで経済学において、政府支出に対する成果の貨幣的測定を研究対象としてきた「費用便益分析」(Cost Benefit Analysis, 以下, CBA) を援用し、理論面から、改めて政策の「有効性」評価に限界が存在することを示す。

5.1 CBA において測定される「便益」の含意

わが国では、国土交通省が主導するかたちで、社会資本を形成する支出から生じる「便益」につき、CBA を援用した貨幣的測定が実践されている。道路・橋梁・港湾などの社会資本から生じる「便益」とは、その利用に伴って、利用者が負担する金銭的、時間的、

図表3 CBA における「便益」



その他すべての費用が軽減される効果をいう（日本総合研究所 [1998], 45頁）。

経済学を基礎とした CBA における「便益」の考え方は、図表 3 に示すとおりである。需要関数 $D(P)$ と供給関数 $S(P)$ の交点である点 A において、需要量と供給量が決定され、⁵⁾ 「便益」である消費者余剰と生産者余剰の合計（社会的余剰）が最大の値となる。支払意思価額の合計であるグロスの消費者余剰（□COS'A）から、社会的費用（可変費用、図では供給曲線の下部領域）を差し引けば $\triangle CA0$ となり、これが「便益」となる。

5.2 「便益」の一部分に含まれている政府支出額

次には、CBA において、「便益」と政府支出額がどのような関係にあるかにつき、関係式をもとに明らかにする。

まず CBA における「便益」について見ると、図表 3 において、グロスの消費者余剰（□CAS'O）から、需要者の支払額（□PAS'O）を差引いた、消費者余剰（ $\triangle CAP'$ ）と一致する。また、生産者の収入額（□PAS'O）から、供給に要した社会的費用（ $\triangle OAS'$ ）を差引いたのが、生産者余剰（ $\triangle PA0$ ）である。そして両者の合計が、「便益」（ $\triangle CA0$ ）として表される。⁶⁾

次に CBA における、供給者（ここでは政府）の「費用」につき、社会資本形成の価額である固定費（FC）として捉えられる（交通工学研究会 [2008], 49-50頁）。具体的には、建設費（事業費）に維持補修費を加算した額を「費用」とする。⁷⁾ したがって CBA における「費用」は、インフラを形成・維持するために政府が支出した価額と一致する。

ここで、政府の利潤を（ π ）とすると、CBA では、次の式が成立する（同上, 50頁）。

$$\pi = \text{収入 (Py)} - (\text{固定費 (FC)} + \text{可変費 (VC)})$$

$$\text{生産者余剰} = \text{収入 (Py)} - \text{社会的費用 (SC)}$$

$$= \text{収入 (Py)} - \text{可変費 (VC)}$$

$$= \pi + \text{固定費 (FC)}$$

$$\text{「便益」(B)} = \text{消費者余剰} + \pi + \text{固定費 (FC)}$$

$$\text{「費用」(C)} = \text{固定費 (FC)}$$

つまり、生産者余剰＝利潤（ π ）とはならず、生産者余剰は利潤（ π ）と固定費（FC）の和に等しくなる（同上, 50頁）。生産者余剰のなかに、社会資本形成のための固定費（FC）、⁸⁾ 即ち政府支出額の一部が含まれる。

5.3 政府支出額と成果の関係性からみた「有効性」評価の限界

次に、以上の様な考え方にに基づき、政府支出額であるインプットと、成果として生じた

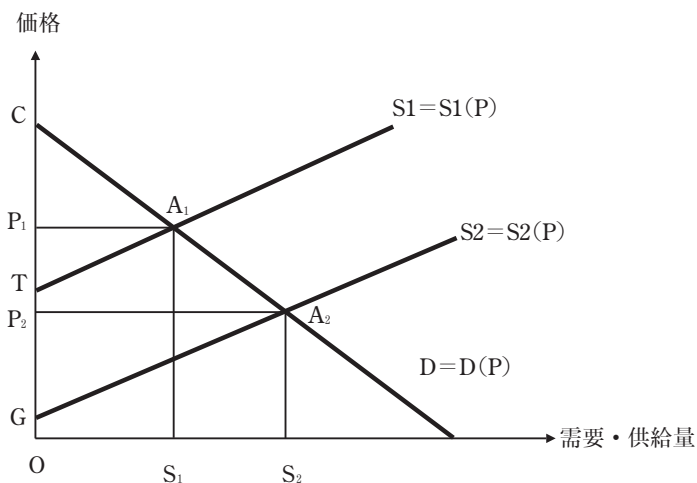
「便益」であるアウトカムとの関係性について考える。かりに、アウトカム（即ち「便益」）が、インプット（即ち政府支出額）よりも小さくなる場合には、インプットに見合う成果が発現せず、「有効性」が十分でなかったと評価される。以下では、CBAに基づいてインプットとアウトカムの関係性を示し、理論上、アウトカムがインプットより小さくなるケースが必ず存在することを明らかにする。

5.3.1 便益増加額が政府支出額を上回るケース

最初に、アウトカムである「便益」の増加額が、インプットである政府支出額を上回るケースについて説明する。前項（5.2）で述べたとおり、CBAにおいては、政府支出額につき、生産者余剰の一部を構成するものとされる。図表4では、生産者余剰（ $\Delta P_1 A_1 T$ ）において、政府支出額が含まれている。

そして、政府が追加的に社会資本形成のための投資を行ったとする。例えば道路整備を行った場合、事後において、時間費用（その移動時間を仕事に充当できないため失う価値）、疲労・苦痛、燃料費などの社会的費用が減少する。そのため、図表4の供給関数 S_1 は、下方の S_2 にシフトする。

図表4 便益増加額が政府支出額を上回るケース



出所：宮本 [2013]，62頁。

ここで、生産者余剰のうちの供給者利潤（ π ）が、さほど多くはないと仮定する。その時、生産者余剰は、ほとんどが政府支出額と等価なる。この状態において、新たに社会資本への投資が行われると、供給関数は S_1 から S_2 へシフトし、総余剰（消費者余剰+生産

者余剰)は、 $\square TGA_2A_1$ だけ増加する。

そこでは、供給者利潤が多くないと仮定するので、政府支出額は ΔP_2GA_2 に近い数値となる。この時図表4を見ると、「便益」の増加額である $\square TGA_2A_1$ が、政府支出額を上回っている。そこにおいては、 $\square TP_2A_2A_1$ だけ、受益者の「便益」が上回るのである。

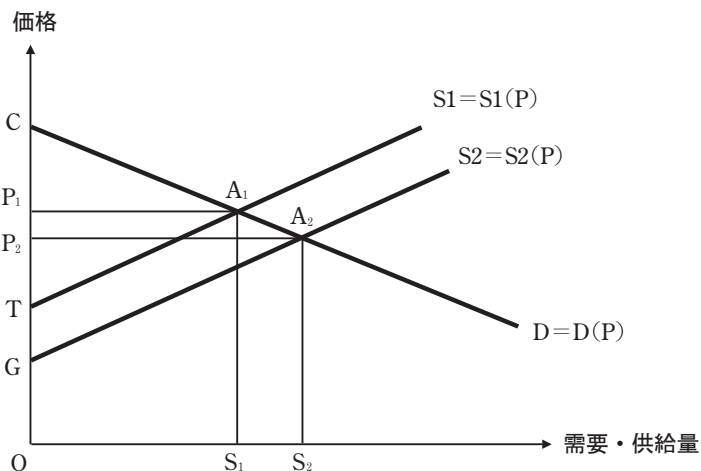
5.3.2 便益増加額が政府支出額を下回るケース

次に理論上、「便益」の増加額が、政府支出額を下回るケースが存在することを確認する。政府支出による社会的費用減少の効果が十分でなかった場合には、当該支出額が、「便益」増加額を上回ることになる。

ここで上記と同様に、生産者余剰に含まれる供給者利潤(π)が、さほど多くはないと仮定する。その時、図表5において、生産者余剰(ΔP_1A_1T)は、政府支出額が大部分を占めることになる。この状態において、政府が追加的に社会資本形成のための投資を行ったとする。例えば道路整備を実施した場合、時間費用、疲労・苦痛、燃料費などの社会的費用が減少する。この時、供給関数は S_1 から S_2 へシフトし、総余剰(消費者余剰+生産者余剰)は $\square TGA_2A_1$ だけ増加する。

ここで、新たな政府支出額(社会資本への支出)について見ると、供給者利潤(π)をゼロに近似とするため、最大で ΔP_2GA_2 である。図表5を見れば、当該支出額(ΔP_2GA_2)が、便益の増加額(TGA_2A_1)を上回っている。即ちこれは、政府支出額に見合う成果が上げられなかったことを意味する。

図表5 便益増加額が政府支出額を下回るケース



こうして、CBAの理論上、「便益」増加額が政府支出額を下回るケースを確認することができる。政策の実施によっても社会的費用が十分に減少しなければ、「便益」の増加額が、政府支出額を下回ることになる。ところが、この様なケースの場合にベンチマーキングを用いれば、アウトカムの目標達成をもって、「有効性」が高い政策であると評価されてしまう可能性がある。そのため事実とは乖離した、適正とは言えない「政策評価」となる懸念が顕現化する。

6. おわりに

以上の考察により、アウトカム測定値に基づく政策の「有効性」評価につき、実務面および理論面（費用便益分析の理論）の両方において限界が存在し、適正に評価が行われるとは限らないことが示された。

まず実務面では、多くの政府（わが国では地方政府）が、ベンチマーキングによって、政策の「有効性」を評価している。しかし、当初に設定するアウトカムの目標、および何割をもって目標が達成されたとするかにつき、管理者の主観に依拠してしまうため、これによる適正な「有効性」評価には限界があると考えられる。

また理論面については、政府支出（インプット）と「便益」（アウトカム）の関係性につき、CBAに基づいて考察された。そして、アウトカム測定値（単位は“円”）が、インプット測定値（単位は“円”）より少なくなるケースの存在が示された。アウトカム測定値が政府支出額よりも少ない場合、インプットに見合うアウトカムが発現していないことになる。しかし事実がこのようであっても、ベンチマーキングを用いると、アウトカム測定値が目標に達していれば、政策の「有効性」が良好と評価されてしまう。

「有効性」評価におけるこのような問題に対しては、CBAを用いることで、解消を図ることが可能となる。CBAにおいては、アウトカムである「便益」が貨幣価額（“円”）で測定されるため、当該価額と政府支出額とを、共通尺度で比較することができる。これにより、政府支出額よりも「便益」の額が上回っていれば、客観的に、政策が有効であったと評価することができる。

そこで今後の研究では、CBAによる、政策の「有効性」評価につき、考察を進めていくこととする。

注

- 1) GASB [1994], par 16. 経済協力開発機構（OECD）においても、政府活動に対する業績改善のインセンティブにつき、3Eを高めることにあるとされている（OECD [1997], par. 7）。

- 2) 東 [2001], 106頁。また GASB でも、「有効性」について、「ある特定の活動・事業に関する事前に定められた究極目標と基本目的がどの程度達成されたかを測定するもの」とされる (GASB [1994], par. 16)。
- 3) 総務省 [2017b], 6 頁。ここでの「必要性」とは、政策の目的の妥当性および当該政策を行政が行う必要性であり、この観点からの評価が行われる (同上, 6 頁)。また「効率性」は、政策の効果と費用との関係性であり、この観点から評価が行われる (同上, 6 頁)。
- 4) 藤井 [2019] によれば、企業では、アウトカム・レベルの高いアウトプットのみが生き残るため、平均すると [アウトプット=アウトカム] となるように、市場メカニズムが経済活動を絶えず調整している (藤井 (2019), 6 頁)。そのため、利益情報によってアウトカムを評価することが可能である (同上, 6 頁)。これに対し地方政府では、その活動において市場メカニズムがほとんど機能しないため、アウトプットとアウトカムが一致しない状況となる (同上, 6 頁)。
- 5) 需要関数の高さは、「需要者が支払ってよい」と思う額であり (金本他 [2006], 33頁), 供給曲線の高さは、「生産者が供給してよい」と思う額である (同上, 35頁)。
- 6) 交通工学研究会 [2008], 49頁。別の見方をすれば、グロスの消費者余剰 ($\square\text{COS}'A$) から、社会的費用 ($\triangle\text{OAS}$) を差引くと、消費者余剰と生産者余剰が合わさった、社会的余剰すなわち「便益」($\triangle\text{CAO}$) となる。
- 7) 交通工学研究会 [2008], 50頁。維持補修費については、交通量の影響を受けずほぼ一定であることから、建設費とともに固定費 (FC) として扱われる (同上, 50頁)。
- 8) こうして「費用便益分析」においては、便益 (B)−費用 (C) により「純便益」が計算され、便益 (B)／費用 (C) によって「費用便益比」が計算される。社会的余剰である「便益」と、固定的支出である「費用」との関係性により、政府における資本形成プロジェクトの採否が決定されることになる (交通工学研究会 [2008], 54頁)。

参 考 文 献

- 東信男 [2001] 「我が国の政策評価制度の課題と展望」『会計検査研究』No. 24。
- 金本良嗣・蓮池勝人・藤原徹 [2006] 『政策評価マイクロモデル』東洋経済新報社。
- 交通工学研究会 [2008] 『道路投資の費用便益分析』交通工学研究会。
- 総務省 [2017a] 「政策評価 Q&A」総務省。
- 総務省 [2017b] 「政策評価の現状と課題」政策評価に関する統一研修資料 (平成29年)。
- 中井達 [2005] 『政策評価』ミネルヴェ書房。
- 日本総合研究所 [1998] 『道路投資の評価に関する指針 (案)』日本総合研究所。
- 藤井秀樹 [2019] 「公会計監査における 3E 検査の意義と可能性—会計検査院法改正から20年に寄せて—」『会計検査研究』第60号。
- 宮本幸平 [2013] 『政策評価における公会計の機能』税務経理協会。
- [2021] 「政策評価システムにおける『セグメント会計』情報の有用性と限界」『経済論叢』第194巻第4号。
- GASB [1994], *Service Efforts and Accomplishments Reporting, Concepts Statement No. 2 of the Gov-*

ernmental Accounting Standards Board, , 藤井秀樹監訳 [2003] 『GASB/FASAB 公会計の概念フレームワーク』中央経済社。
OECD [1997], *In Search of Results –Performance Management practices–*, OECD.