

公共事業に係る政策評価の点検結果

(平成25年度 (第二次))

平成26年12月25日
総務省行政評価局

□ 点検の仕組み

公共事業に係る政策評価

公共事業の実施省(※)において、 事業区分ごとに作成したマニュアル等に基づき実施

※ 厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省及び環境省の5省

[評価の対象]

- ・ 事前評価：事業費10億円以上の公共事業について、新規事業の採択時に評価
- ・ 事後評価：5年経過して未着工の事業、10年経過して継続中の事業について再評価 等

総務省による点検

総務省

- 実施省による評価が客観的かつ厳格に実施されているか点検

実施省

- 点検結果を踏まえ、評価書の修正やマニュアル等の改定等を実施

□ 点検対象の事業区分・評価書

平成25年度は13事業区分133件を点検（事業区分・評価書件数は3ページ参照）

⇐ 1,056件（※1）の評価書のうち、13事業区分（※2）の評価書270件から133件を抽出（※3）

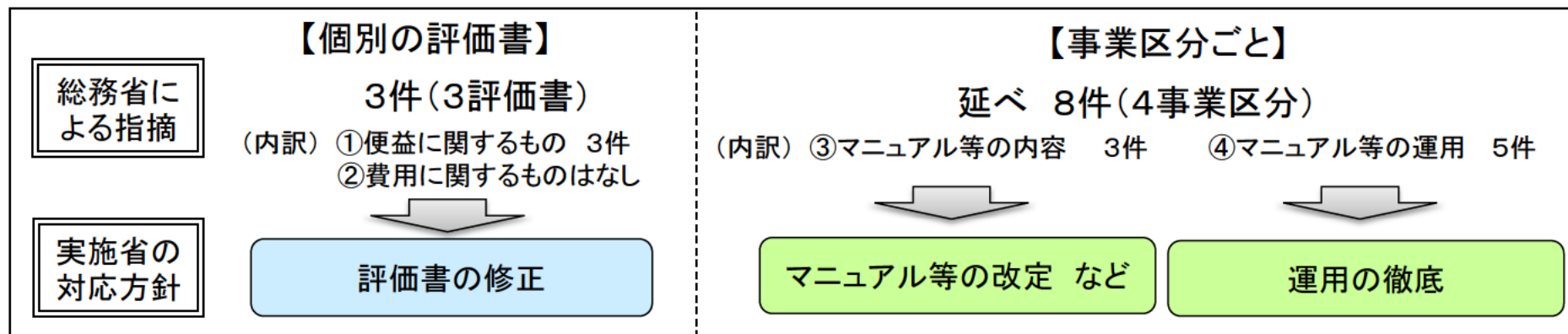
- ※1 平成24年6月から25年5月末までの1年間に総務大臣に送付された評価書の総件数
- ※2 平成22年度から25年度までの4年間で全事業区分の点検を行うことを原則として、毎年度、点検対象とする事業区分を選定
- ※3 事業区分ごとに、特定の地域に偏らないこと等を考慮して点検対象とする評価書を抽出

□ 平成25年度の点検結果(第二次)[概要]

○ 今回は、点検が完了した4事業区分(評価書19件)に係る点検結果を取りまとめたもの

- ・ 個別の評価書に係る指摘は、評価書3件について各1件
- ・ 事業区分ごとに共通する指摘は、4事業区分について延べ8件

※ 9事業区分(評価書114件)については、平成26年4月30日に公表済み



○ 指摘の主な内容

- ・ 個別の評価書に係る指摘については、いずれも便益の算出に当たって、誤った単価を用いて算出しているものであった。
- ・ 事業区分ごとに共通する指摘については、マニュアル等の運用に沿って適切に費用を算出していないもの(☞事例1)、費用便益分析を行う上で重要な前提について、評価書等の公表資料への記載の徹底を求めるもの(☞事例2)のほか、マニュアルに記載した便益の算定方法が適切なものか検証するように指摘したもの(3件)等があった。

(別表)

平成25年度の点検結果(一覧)

(単位:件)

	府省名	事業区分名	点検対象 とした 評価書の 件数	個別の評価に係る指摘			事業区分ごとに共通する指摘	
				指摘した 評価書の 件数	類型別件数(延べ数)		類型別件数(延べ数)	
					①便益に 関するもの	②費用に 関するもの	③マニュアル 等の内容	④マニュアル 等の運用
今回公表 (第二次)	農林水産省	国有林直轄治山事業	3	1	1	—	1	2
		民有林直轄治山事業	3	2	2	—	1	1
		直轄地すべり防止事業	2	—	—	—	1	1
	国土交通省	道路・街路事業	11	—	—	—	—	1
	小計	4事業区分	19	3	3	—	3	5
					3		8	
公表済み (第一次)	厚生労働省	簡易水道等施設整備事業	33	5	6	2	—	—
	農林水産省	国営かんがい排水事業	14	—	—	—	—	—
		国営総合農地防災事業	1	—	—	—	—	—
		農業水利施設保全合理化事業(※)	9	2	2	—	—	—
		地すべり対策事業(※)	3	3	3	3	—	—
		水源林造成事業	30	—	—	—	1	4
	国土交通省	ダム事業	19	—	—	—	1	—
		砂防事業等	4	—	—	—	—	—
	環境省	産業廃棄物処理施設モデル的整備事業(※)	1	1	2	2	—	—
小計	9事業区分	114	11	13	7	2	4	
				20		6		
合計	13事業区分	133	14	16	7	5	9	
				23	14			

(注)1 個別の評価書に係る類型別の指摘件数は、複数の指摘を行っている評価書があることから、評価書14件に対して延べ23件となっている。

2 点検した結果、指摘がなかった欄は「—」としている。

3 「※」を付した事業区分については、既に全ての評価書が修正済みとなっている。

<事例1>マニュアル等の運用に関する指摘（維持管理費が未計上）

国有林直轄治山事業、民有林直轄治山事業、直轄地すべり防止事業<共通事項>〔農林水産省〕

（事業概要） 直轄治山事業は、国有林及び民有林の維持造成を通じて、豪雨・地震・津波・豪雪等によりもたらされる山地災害等から国民の生命・財産を保全し、又は水源涵養(かんよう)、生活環境の保全・形成等を図る。

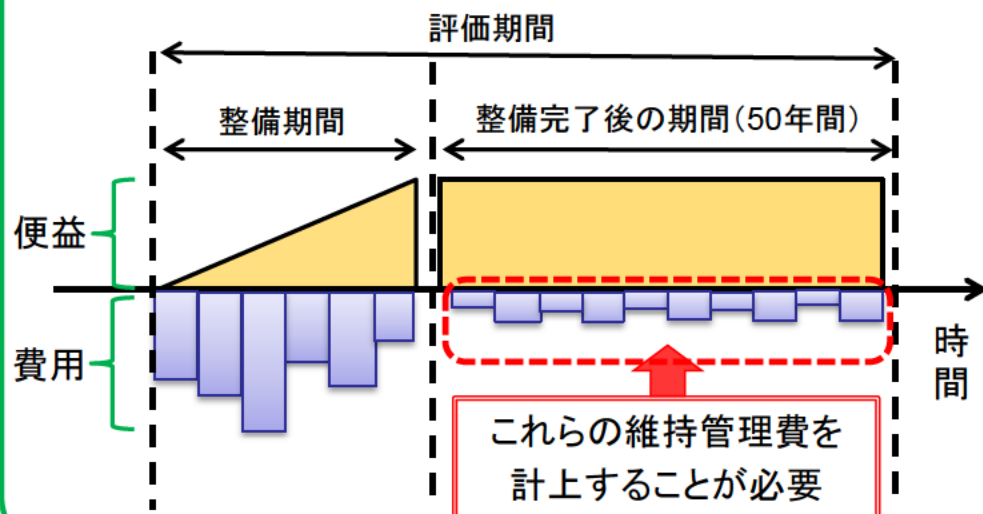
直轄地すべり防止事業は、国土の保全と国民の生命・財産の保全に資するため、地すべり防止区域内において対策工を実施することで、地すべり滑動を沈静化させ、被害を未然に防止する。

（点検対象） 3事業区分8件

（問題点の概要）

- 評価マニュアルでは、評価期間における維持管理費を計上することとされているが、今回点検した本事業の全ての地区において、整備完了後の評価期間に生じる維持管理費が計上されていなかった。
- しかしながら、他の機関が実施している同様の事業に係る評価書については、維持管理費が計上されている。
- 本事業についても、地区によっては整備完了後の評価期間に維持管理費を計上すべきことが確認された。

本事業における費用便益分析のイメージ



【総務省の指摘】

- 今後、整備完了後の評価期間中に生じる維持管理費を計上すべきか精査し、必要な場合は、マニュアルにのっとり、想定される維持管理費を適切に計上すべきではないか。

【農林水産省の対応】

- 今後、整備完了後の評価期間中に生じる維持管理費については、その算出方法を検討した上で、必要な費用を計上することとする。

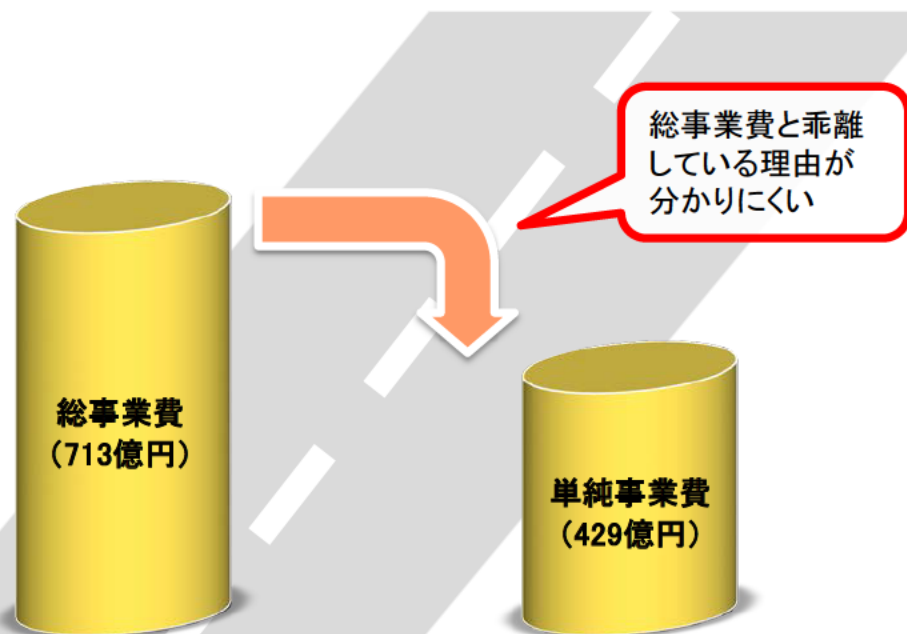
<事例2>マニュアル等の運用に関する指摘（費用便益分析の前提となる説明が不十分）

道路・街路事業<共通事項>〔国土交通省〕

（事業概要）高速自動車国道、一般国道、都道府県道等の道路及び既成市街地内の都市計画道路等の街路の整備を行う。
（点検対象）11件

（問題点の概要）

- 費用便益分析に用いる費用は、「総事業費」から消費税額等を控除した「単純事業費」を基に現在価値化を行い、算出されている。
- 今回点検対象とした湯浅御坊道路の拡幅事業に係る評価では、総事業費が713億円とされている一方で、単純事業費が429億円とされている。
- このように、総事業費と単純事業費が乖離している理由について、評価書等の公表資料では、「本事業を実施しない場合に生じる安全対策費を控除している」とされているが、当該安全対策費の額（252億円）が明記されていないなど、分かりにくい状況であった。



【総務省の指摘】

- 事業を実施しない場合における費用を総事業費から控除した上で費用便益分析を行っている場合は、外部からの検証可能性に配慮するため、その理由や根拠となる金額を評価書等の公表資料において、分かりやすく記載することが重要ではないか。



【国土交通省の対応】

- 今後同様の事例が生じないよう、周知徹底を行うとともに、評価書等の公表資料を修正する。

【参考】 点検による過去の改善事例（便益の定量化手法をマニュアルに明記）

【総務省の指摘】

都市・幹線鉄道事業について、「輸送障害による遅延軽減便益」の定量化手法を整理した上で、マニュアルに掲載すべきではないか。

【国土交通省の対応】

国土交通省は、「輸送障害による遅延軽減便益」の定量化手法について、可能なものをマニュアル上明記した。

<鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005>

(例) 鉄道駅の改良の場合

表 2.2 費用便益分析で対象とする効果

利用者便益	・ 駅利用者の移動時間・移動抵抗の変化 ・ 駅利用者の快適性の変化（混雑解消・待ち時間短縮）
供給者便益	・ 当該事業者収益の変化

・マニュアルでは、「輸送障害による遅延軽減便益」の定量化手法についての記載はなし。

【当時のマニュアルに基づく評価書の例(平成21年度)】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
東京地下鉄株式会社 有楽町線・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会社	240	駅構内の配線変更	・列車運行の定時性確保に寄与 ・列車運行の遅延拡大の防止 ・輸送障害時における運行の早期回復	本省鉄道局 財務課 (課長 00 00)

マニュアルにおいて「輸送障害による遅延軽減便益」の定量化手法の記載がないため、費用便益分析が実施されていない。

<鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012>

(例) 鉄道駅の改良の場合

表 6.3 費用便益分析で対象とする効果

効果・影響の 区分	便益の 区分	主たる効果項目(例)	費用便益分析 での取扱い
利用者への 効果・影響	利用者 便益	・ 駅利用者の移動時間・移動抵抗の変化	○ P.131
		・ 駅利用者の快適性の変化(混雑解消・待ち時間短縮)	○ P.132
		・ 輸送障害による遅延の軽減	○ P.113
供給者への 効果・影響	供給者 便益	・ 当該事業者収益の改善	○ P.139
社会全体への 効果・影響	存在効果	・ 鉄道が存在することによる安心感、満足感 ⁶⁷	△ P.126

注：◎：計測すべき効果

○：事業特性を踏まえ、必要に応じて便益として計上可能な効果

△：事業特性を踏まえ、必要に応じて便益として計上可能だが、計上に当たり特に注意が必要な効果⁶⁸

・同便益の定量化手法についてマニュアル上明記。

※ 列車の遅延が発生した際の遅延時間に影響人数及び年間発生回数を乗じた数値を基に、単位時間当たりの損失を金銭価値化して算出するなど。

【改定マニュアルに基づく評価書の例(平成24年度)】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C
		便益の内訳及び主な根拠			
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:列車遅延・輸送障害対策) 東西線 木場駅 東京地下鉄株式会社	139	131	駅構内等の移動・待ち時間短縮及び、列車遅れ解消による時間短縮	118	1.1

費用便益分析を実施