

# 公共事業に関する事業評価 のあり方についての提言

## 中間報告

平成22年2月18日

全国知事会  
地方の社会資本整備PT  
事業評価手法WG

# 公共事業に関する事業評価のあり方について（中間報告）

## 1. はじめに

戦後の復興と経済成長を目指し、我が国における社会資本整備は、経済的合理性から総じて都市部から優先的に進められてきた結果、地方部の多くでは、整備が大幅に遅れ、都市と地方の格差が広がっている状況にある。

国、地方の財政が厳しい中、地方にとって必要な社会資本整備が着実に進められるためには、客観性と透明性を確保しながら地域の実情が的確に反映されるとともに、地域自らが必要な社会資本整備を選択できる仕組みの構築が必要不可欠である。

そのような「地域主権」の時代にふさわしい、公共事業に関する事業評価のあり方について、以下の通り提言する。

## 2. 現行の事業評価の問題点

### (1) 地方意見が反映されにくい事業評価の仕組み

直轄事業の新規採択や中止・継続を決定する事業評価プロセスにおいて、地域の実情や地方の意見が反映されにくい仕組みとなっている。

平成22年度政府予算案の編成過程で行われたダム事業の凍結では、地方の実情や意見を反映する機会が与えられなかった。

また、補助事業の新規事業評価においても、現行制度では評価の実施主体が国土交通省であることから、国による全国一律の評価の視点、基準で採択の可否が決定されるため、地方の意見が反映されにくい仕組みとなっている。

### (2) 費用便益比に偏重した事業評価の手法

道路、ダム、河川、港湾など各事業において、目的や規模が多様であるにもかかわらず、国が定めた全国一律の費用便益分析マニュアルに基づく、費用便益比に偏重した画一的な事業評価手法となっている。

この費用便益分析に算入される便益項目は技術的制約から限定的であり、例えば道路事業に関しては、諸外国と比較しても過小評価となっているなど、検証すべき点がある。

さらに、地方においては、道路などの社会資本整備が遅れた現状を前提にした将来人口や経済指標に基づき便益が算出されるため、過小評価となることが多い。

## 3. 事業評価の仕組みの見直し

### (1) 事業評価の枠組み

事業評価に当たっては、地域毎に異なる状況や期待される効果を的確に汲み取る必要がある。また、社会資本整備総合交付金（仮称）が創設されるなど、地方の役割と責任が大きくなっている。

このため、国土レベルの事業から地域に密着した事業まで、大量かつ多様な事業を効率的に評価するためには、評価対象の事業規模や重要性等に応じて評価プロセスや組織を区分することが必要である。

そのうえで、地方自らが実施する事業については、地方が責任を持って評価の実施に努め、透明性の向上を図る。

また、国が実施する高速道路等の事業は、全国的な視点から評価することが基本となるが、同時に、これらの地域に多大な効果・影響を及ぼすものであるため、地域に固有の実情を的確に把握したうえで評価を行うことが必要である。

#### 【事業区分毎の評価組織】

- ◇高速道路等国土レベルの直轄事業：社会資本整備審議会など全国的な評価委員会
- ◇その他の直轄事業：地域ブロックの評価委員会
- ◇地方が行う事業：地方公共団体の評価委員会

## (2) 国の事業評価への地方意見の反映

直轄事業等の事業評価に対して地方の意見を十分に反映させる仕組みづくりが必要である。

#### 【高速道路】

国幹会議に代わり社会資本整備審議会への付議と国会審議により評価を行う方針が示されているが、審議会への地方公共団体の意見提出、審議会への地方代表委員の参画、委員による現地調査の実施など、評価に地方の意見や地域の実情が十分反映できる手続きを具体化すべきである。

#### 【ダム事業】

ダム事業については、平成22年度政府予算案でその多くが「検証を行う」とされたが、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」における新たな基準の策定や個別ダムの検証作業においては、地方公共団体や関係住民等の意見を聴取し、その反映に努めるべきである。

#### 【その他の直轄事業】

国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領の改定<sup>※</sup>で、直轄事業の新規事業評価時の地方公共団体への意見聴取の導入と第三者委員会による事前審査の充実が示されたが、地方意見の反映に関して実効性の高い制度運用とすべきである。

※「国土交通省所管の公共事業の事業評価実施要領の改定について」（平成21年12月24日）

#### 【補助事業】

補助事業制度が存続する間は、地方公共団体においても新規事業評価に関する第三者委員会での審査など厳格な事業評価の実施に努めるとともに、国においては、その判断を最大限尊重すべきである。

## 4. 事業評価手法の見直し

### (1) 画一的な事業評価手法の見直し

現行の全国一律の事業評価手法では、地域の実情や地域毎の固有の課題を反映することには限界がある。

このため、地域の実情により費用便益分析に追加すべき便益要素などについて、情報収集や地方意見の反映に努めるとともに、貨幣価値換算が可能な効果は、その算入方法について検証し、合理性が認められるものから便益項目として追加すべきである。

さらに、貨幣価値換算が困難な波及的な効果についても、客観的なデータや事実に基づいて適切に評価するなど、期待される便益を総合的に評価できる仕組みへと見直すべきである。

## (2) 道路事業に関する評価手法の見直し

### 1) 事業の評価単位

現行の事業評価では、事業採択区間毎に評価されるため、一部区間で事業化が遅れることにより、長期間ミッシングリンクの状態に置かれる場合がある。高速道路をはじめとした幹線道路はネットワークとして繋がって効果を発揮することから、主要都市間など、本来の効果を発揮する一連の区間を評価単位とすべきである。

### 2) 便益評価項目の多様化

現行の費用便益分析は貨幣価値換算が可能で直接的な走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益のみで行われており、道路整備による効果の一部を表しているに過ぎない。

災害対策や救急医療、観光客増加、環境改善など、道路整備によって地方にもたらされる効果についても、新たな便益として追加するべく、地方の意見を聴き、効果に関するデータの収集・解析に努めるなど、積極的に検証を進めるべきである。

また、新たな便益要素の算定に向けて、ヘドニックアプローチやCVMなどの便益算定手法についても、実用化の可能性について、さらに検討を深めるべきである。

#### 【追加すべき新たな便益の例】

◇救急救命率の向上：三次医療機関への搬送時間の短縮により、救命率が向上し人的損失が軽減されることの便益

◇観光客増加等による地域振興：観光地へのアクセス向上による観光客が増加することなどの便益

◇環境負荷の軽減：走行性の向上でCO<sub>2</sub>が削減されることの効果等

※「災害時の通行止めの考慮」「冬期の交通状況の考慮」について、平成20年11月改定の費用便益分析マニュアルにおいて走行時間短縮便益の中で便益として計算してよいとされた。

### 3) 実績に基づく便益の補正

現行の交通量推計は、地方においては道路が整備されていない現状を前提とした将来GDP・人口や、確定した開発計画などを基に推計されるため、少なく算出される傾向がある。

一方で、地方においては、道路整備により、企業立地など交通量推計時には想定していなかった開発が進むことで、二次的な誘発交通の割合が高くなり、すでに開発が進んだ都市部に比べ、実績交通量が推計値を大幅に上回ることがある。

このような状況を捉え、便益の算定に際しては、例えば、評価対象事業に密接に関連する道路において、事前の推計結果を上回る交通量が確認されている場合など、地域の特性を踏まえ、交通量実績に基づく補正を行えることとすべきである。

#### 4) 費用便益比 (B/C) に偏重しない総合的な事業評価

便益評価項目を多様化しても、日常生活の利便性向上や地域産業の活性化、孤立集落の解消など、現在の分析技術では貨幣価値換算するうえで精度上の課題がある効果は多いため、道路整備が地方にもたらす効果の全体を適切に反映することは難しい。

このため、道路の整備目的等に応じて、費用便益分析に加え貨幣価値換算や数値化が困難もしくは精度に課題がある効果についてもできるだけ定量化や体系化に努め、それらを含めた、総合的な評価制度への見直しが必要である。

#### 【事業評価に加味すべき効果の例】

- ◇日常生活の利便性の向上
- ◇企業立地による地域経済活性化、雇用創出効果
- ◇販路拡大等による農林水産業の支援
- ◇人的・物的交流の活発化による若者や企業の流出抑止効果
- ◇災害時のリダンダンシーの確保による孤立集落解消効果（不安の解消）
- ◇大規模災害や原子力事故等における緊急輸送道路の確保による安全性向上効果等

