

事業評価について

国土交通省

【事業評価の目的】

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る

【事業評価の位置付け】

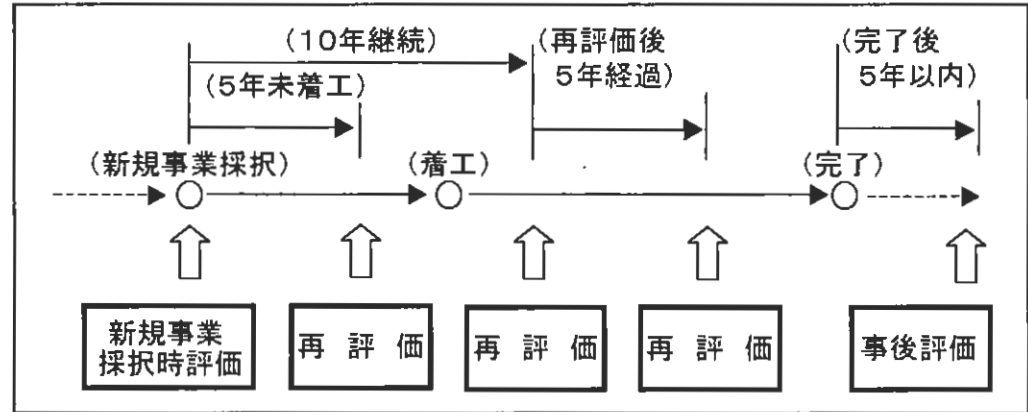
政策評価法（平成14年4月1日施行）における政策評価制度の一環
 全ての公共事業について事業評価を実施（維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く）

- 新規事業採択時評価（平成10年度～）
- 再評価（平成10年度～）
- 事後評価（平成15年度～）

【評価結果の積極的な公表】

- 評価結果はインターネット等で公表
- 平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表

【事業評価の流れ（イメージ）】



▼ 事業評価カルテ（例）

事業名	A事業	事後評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	
評価年度	平成〇年(完了後〇年)	再評価
事後評価結果	・費用対効果分析の要因の変化 ・事業の効果の発現状況 ・環境への影響 ・社会経済情勢の変化 等	
事業評価監視委員会の意見		新規採択時評価
事後評価を踏まえた対応	・改善措置の必要性 等	
継続/中止の判断	継続	
算定根拠		



政策評価法における位置付け

行政機関が行う政策の評価に関する法律（抄）

事前評価

（事前評価の実施）

第九条 行政機関は、その所掌に関し、次に掲げる要件に該当する政策として個々の研究開発、公共事業及び政府開発援助を実施することを目的とする政策その他の政策のうち政令で定めるものを決定しようとするときは、事前評価を行わなければならない。

- 一 当該政策に基づく行政上の一連の行為の実施により国民生活若しくは社会経済に相当程度の影響を及ぼすこと又は当該政策がその実現を目指す効果を発揮することができることとなるまでに多額の費用を要することが見込まれること。
- 二 事前評価に必要な政策効果の把握の手法その他の事前評価の方法が開発されていること。

政令（行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令）

（法第九条の政令で定める政策）

第三条 法第九条の政令で定める政策は、次に掲げる政策とする。ただし、事前評価の方法が開発されていないものその他の事前評価を行わないことについて相当の理由があるものとして総務大臣並びに当該政策の企画及び立案をする行政機関の長（法第二条第一項第二号に掲げる機関にあっては内閣総理大臣、同項第四号に掲げる機関にあっては総務大臣）が共同で発する命令で定めるものを除く。

一～二（略）

三 道路、河川その他の公共の用に供する施設を整備する事業その他の個々の公共的な建設の事業（施設の維持又は修繕に係る事業を除く。次号において単に「個々の公共的な建設の事業」という。）であって十億円以上の費用を要することが見込まれるものの実施を目的とする政策

四 個々の公共的な建設の事業であって十億円以上の費用を要することが見込まれるものを実施する者に対し、その実施に要する費用の全部又は一部を補助することを目的とする政策

五（略）

再評価（法律上は「事後評価」と呼んでいる。）

（事後評価の実施）

第八条 行政機関は、基本計画及び実施計画に基づき、事後評価を行わなければならない。

（事後評価の実施計画）

第七条 （略）

2 実施計画においては、計画期間並びに次に掲げる政策及び当該政策ごとの具体的な事後評価の方法を定めなければならない。

一 （略）

二 計画期間内において次に掲げる要件のいずれかに該当する政策

イ 当該政策が決定されたときから、当該政策の特性に応じて五年以上十年以内において政令で定める期間（政令⇒五年）を経過するまでの間に、当該政策がその実現を目指した効果の発揮のために不可欠な諸活動が行われていないこと。

ロ 当該政策が決定されたときから、当該政策の特性に応じてイに規定する政令で定める期間（政令⇒五年）に五年以上十年以内において政令で定める期間（政令⇒五年）を加えた期間が経過したときに、当該政策がその実現を目指した効果が発揮されていないこと。

三 （略）

3 （略）

事業評価カルテ①（北千葉道路）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道464号 北千葉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省関東地方整備局 千葉県
起終点	自：千葉県印旛郡印旛村若狭 至：千葉県成田市押粕	延長	9.8 km 直轄：5.6 km 県：4.2 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道464号は、千葉県松戸市から千葉県成田市までの延長約4.8 kmの路線で、千葉県西條地域と成田地域を結ぶ重要な道路である。北千葉道路は、首都圏北部と成田国際空港のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして都市再生プロジェクトに位置付けられている延長9.8 km（新規事業化分）の4車線道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>北千葉道路は首都圏北部・都心部等から成田国際空港へのアクセス強化や成田市市街地における交通混雑緩和を図るなど周辺地域のみならず首都圏の活性化に寄与するものである。</p> <p>全体事業費：55.9億円（直轄：28.9億円 県：27.0億円） 計画交通量：28,800台/日</p> <p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

北千葉道路は、都心と成田国際空港間のアクセス強化のみならず、成田・千葉ニュータウン圏核都市の骨格的交通軸として地域の活性化を図る上からも必要不可欠な道路であることから関係7市2村の首長等からなる北千葉道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望（平成16年11月17日）を受けている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用：44.8億円 （事業費：44.1億円 維持管理費：7億円）	総便益：1,252億円 （走行時間短縮便益：1,199億円 走行費用減少便益：40億円 交通事故減少便益：13億円）	基準年 平成16年
事業の影響	評価項目	評価	根拠		
	自動車や歩行者への影響				
	渋滞対策	-	注目すべき影響はない		
	事故対策	○	死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる 死傷事故率 231.1件/万台キロ（現況）（死者事故率比（県内平均比）1.91（現況）） 千葉県内平均：約120.7件/万台キロ（約1.9倍） 全国平均：約118.4件/万台キロ（約2.0倍） 事故率曲線 千葉県内センサス区間の上位2割以内に含まれる		
	歩行空間	-	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響				
住民生活	◎	第一種空港へのアクセス向上 （柏市～成田国際空港 120分⇒90分）			
地域経済	○	都市再生プロジェクトを支援する事業である （都市再生プロジェクト（第二次）に位置づけられた幹線道路である）			
災害	◎	緊急輸送道路である一般国道464号が通行止めになった場合の代替路線を形成する			
環境	○	CO2排出削減率：12.80t/年 NO2排出削減率：11.4t/年 約2割削減 SPM排出削減率：1.1t/年 約2割削減			
地域社会	○	主要な観光地へのアクセス向上 （主要な観光地である成田山新勝寺【年間参拝者数1千万人】へのアクセス向上）			
事業実施環境	-	特筆すべき事項はない			

採択の理由

費用対便益比が2.8と、便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、第一種空港（成田国際空港）へのアクセス向上が見込まれるなど、当該事業箇所が社会全体への波及的影響は大きく、整備の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の円額を割引率を用いて基準年の円額に換算し累計したもの。

事業評価カルテ② (名古屋港)

名古屋港飛鳥頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	原単位		効果(代表年)
		単位	備考	
利用者便益	輸送コストの削減	50	千円/TEU・年	船舶大型化等によるコスト削減
		178	億円/年	
耐震便益	輸送コストの削減	3,427	円/TEU・年	耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減
	施設被害の回避	2.8	億円/年	施設復旧費用
				2.8 億円/年

※便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成18年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-16m)、泊地(-16m)、両設橋脚、埠頭用地 等

位置図



平成	16	年度				
事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 名古屋港飛鳥頭南地区		担当課	本省港湾局計画課	事業主体	中部地方整備局
			担当課長名	林田博		
実施箇所	カルテ表示項目 愛知県海部郡飛鳥村 検索対象都道府県指定 覆数指定化) 愛知県					
主な事業の緒元	岸壁(-16m)(耐震) 泊地(-16m)					
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成21年度		
総事業費(億円)	365					
目的・必要性	名古屋港は、我が国の国際海上コンテナ貨物を取り扱う主要港のひとつであり、我が国の社会経済活動を支えている。この名古屋港において、コンテナ船の大型化およびコンテナ貨物需要の増大に対応した大水深・高規格のコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図り、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し経済活動を継続的に進めようとする。					
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成22年度予測取扱貨物量：32万TEU)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成16年度				
	B 総便益(億円)	3,166	C 総費用(億円)	364	B/C	8.7
				B-C	2,802	EIRR (%)
感度分析	需要 (-10%~+10%) → B/C (7.8~9.6) 建設費 (+10%~-10%) → B/C (8.0~9.5) 建設期間 (+10%~-10%) → B/C (8.3~9.1)					
事業の効果等	当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に進めようとする。また、当該施設の被害を回避することが可能となる。					

事業評価の手法

事業名		評価項目		
		費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目
		費用	主な便益	
()内は方法を示す。				
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)		<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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環境
砂防事業等 (代替法)		<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 	<ul style="list-style-type: none"> ・直接被害軽減便益 ・人命保護便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 (代替法、CVM・TCM (環境保全・利用便益))		<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度
道路・街路事業 (消費者余剰法)		<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
土地 区 画 整 理 事 業	道路特会 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成
	一般会計 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 ・用地費 	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地地価上昇便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進
市街地再開発事業等 (ヘドニック法)		<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業執行の環境 ・防災上危険な市街地の整備 ・安全な市街地の形成
都市再生推進事業 (都市防災総合推進事業) (代替法)		<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物被害軽減便益 ・人命保護便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の必要性 ・事業進捗の見込み ・災害発生の危険度
港湾整備事業 (消費者余剰法)		<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・管理運営費 ・再投資費 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(貨物) ・輸送コストの削減(旅客) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地元等との調整状況 ・環境等への影響

空港整備事業 (消費者余剰法)	〈空港の新設、滑走路の新設・延長等〉 ・建設費 ・用地費 ・改良・再投資費 (精密進入の高カテゴリー化等) ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	〈空港の新設、滑走路の新設・延長等〉 ・利用者便益(時間短縮効果 等) ・供給者便益 (精密進入の高カテゴリー化等) ・運航改善効果	・地域経済効果 ・地元との調整状況
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・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
新幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持改良費	・整備区間の開業に伴う時間短縮による県内 総生産の増加額	・安全性の向上 ・消費エネルギーの低減 ・CO2排出量の削減効果
住宅市街地基盤整備事業 (代替法、消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	○施設整備効果 ・個別の施設整備効果 ・住宅宅地供給効果	住宅宅地事業の ・必要性 ・緊急性 ・効率性 ・優良性 ・先導性
		○促進効果 ・住宅宅地の供給促進による効果	
住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	・事業費 ・維持管理費	○拠点開発型及び沿道等整備型 (拠点地区内) ・事業の実施により発生する収益 (拠点地区外) ・事業の影響による効用水準の変化	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ
		○密集市街地整備型 (従前居住者用住宅、建替促進を実施する敷地) ・事業の実施により発生する収益 ・建築物の不燃化による防災製の向上効果 (上記敷地以外の便益) ・事業の影響による効用水準の変化	・延焼危険度の低減 ・出火危険性の低減 ・公共空間の確保 ・計画の位置づけ ・良質な住宅供給
下水道事業 (代替法、CVM)	・建設費 ・維持管理費 ・改築費	・生活環境の改善効果 ・便所の水洗化効果 ・公共用水域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果	・他の汚水処理施設との調整状況 ・水質汚濁に係る環境基準の達成 状況と達成期間の設定

都市公園事業 (TCM、コンジョイント 分析、CVM)	・事業費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置づけ ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善
官庁営繕事業 (代替法)	・初期費用(建設費等) ・維持修繕費	・土地利用効果 ・利用者の利便 ・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
農業農村整備事業等 (その他の手法(注)、 (一部代替法))	・事業費	・農業生産向上効果 ・農業経営向上効果 など	・受益農家の負担が負担能力を 超えないこと ・環境との調和への配慮 ・農地利用集積等農業構造の改善 など
治山事業 (代替法、 その他の手法(注))	・事業費 ・維持管理費	・水源かん養便益 ・災害防止便益 など	・自然と共生 ・近隣住民・財産の保全 ・事業の経済性・効率性 など
森林整備事業 (代替法、 その他の手法(注)、(一 部CVM))	・事業費 ・維持管理費	・水源かん養便益 ・木材生産便益 など	・自然と共生 ・多様な森林づくりの取組 ・間伐材等の積極的利用 など
水産基盤整備事業 (その他の手法(注)、 (一部CVM、トラベルコ スト))	・事業費 ・維持管理費	・生産性向上効果 ・就業環境の向上効果 など	・環境との調和への配慮 ・資源管理型漁業への支援効果 ・流通の効率化と品質管理 など
漁港海岸事業 (代替法、CVM・TCM (環境保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・浸食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度

注：「その他の手法」は、便益を直接的に貨幣で測定するもの。

新規箇所数の推移（実施計画ベース）

（単位：箇所）

事業名	8年度	16年度	17年度	18年度
治水	1,259	148	131	140
治山	223	102	69	72
海岸	114	56	22	23
道路	294	227	194	146
港湾	23	6	19	19
空港	1	1	1	0
都市・幹線鉄道等	2	37	26	38
新幹線	0	0	3	0
航路標識	68	0	0	1
住宅	244	141	738	360
市街地	—	456	469	471
下水道	163	46	44	13
水道	504	474	338	338
廃棄物処理	—	139	148	88
工業用水	15	2	1	3
都市公園	315	22	21	20
自然公園	146	73	53	19
情報通信格差是正	0	90	83	72
農業農村	2,752	814	780	783
森林整備	1,469	119	108	69
水産基盤整備	722	84	55	34
合計	8,314	3,037	3,303	2,709

B/Cの平均値・中央値・最頻値

事業分野	14年度評価					17年度評価				
	事業実施 箇所数	総事業費 (億円)	平均値	中央値	最頻値	事業実施 箇所数	総事業費 (億円)	平均値	中央値	最頻値
河川事業	37	1,567	9.4	3.3	2.1	25	868	8.6	2.8	2.1、2.8
ダム事業	12	4,317	3.5	2.5	—	2	1,320	1.6	1.6	—
砂防事業等	186	486	6.3	4.3	2.1	73	395	5.4	3.4	1.7
海岸事業	32	497	15.1	7.0	2.1	10	326	14.4	8.7	—
道路・街路事業	124	10,282	2.8	2.2	1.6	64	22,642	3.1	2.7	2.7
土地区画整理事業	29	3,088	3.5	2.5	1.8	22	1,647	3.0	2.9	1.6、3.1
市街地再開発事業	27	4,232	2.5	1.7	1.5	18	2,250	2.0	1.5	—
都市再生推進事業	26	1,938	2.9	1.5	1.1	30	1,751	4.1	1.6	1.1
港湾整備事業	24	846	4.0	4.4	2.6、4.4、4.5	19	1,875	3.6	3.3	—
住宅市街地基盤整備事業	8	89	5.7	2.6	—	12	195	3.3	1.6	—
住宅市街地総合整備事業	12	15,018	1.6	1.5	—	12	2,957	1.5	1.3	—
下水道事業	43	3,863	1.5	1.3	1.3	6	714	1.3	1.3	—
都市公園事業	97	3,455	5.9	4.4	1.1、1.3	68	2,007	6.4	4.9	1.1、1.3、4.5
農業農村整備事業等	1,047	12,162	2.2	1.4	1.1	720	8,856	2.1	1.3	1.1
治山事業	2,299	1,424	7.0	4.8	1.1	1,997	1,415	6.4	4.6	2.0
森林整備事業	2,475	14,938	6.6	4.9	4.0	301	3,241	4.8	4.5	4.3
水産基盤整備事業	177	641	2.1	1.5	1.3	95	563	1.7	1.4	1.1
漁港海岸事業	33	306	16.2	5.3	—	10	66	18.6	10.3	—
合計	6,688	79,149	—	—	—	3,484	53,088	—	—	—

(出所)国土交通省及び農林水産省の個別公共事業の評価書(14年度評価及び17年度評価)等

※新規採択箇所のうち、B/C分析を行っている事業のみを対象。ただし、14年度も17年度も箇所数が9箇所以下のもの及び17年度に平均がないものは省略。

※事業箇所数20以下の事業分野については、B/Cの最頻値の算出を省略。