

総 括 調 査 票

調査事案名	(22) 道路事業			調査対象 予 算 額	令和5年度（補正後）：2,551,223百万円の内数 （参考 令和6年度：2,118,300百万円の内数）		
府省名	国土交通省ほか	会計	一般会計	項	地域連携道路事業費ほか	調査主体	本省
組織	国土交通本省ほか			目	地域連携道路事業費ほか	取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

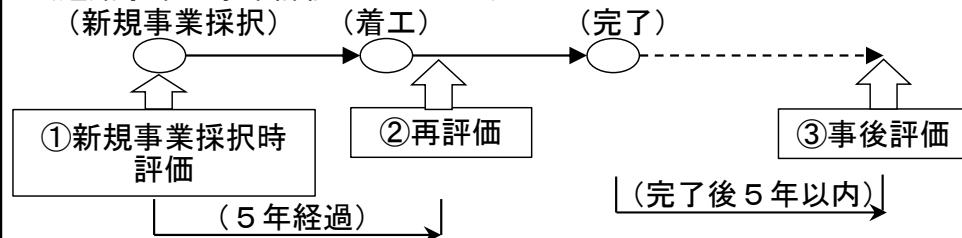
【事案の概要】

- 近年の我が国では、災害の頻発化・激甚化への対応として、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などを背景に公共事業の予算規模は増加傾向にあり、道路整備事業についても2兆円を超える規模の国費を支出している。（令和5年度補正後予算：2兆5,512億円、令和6年度予算：2兆1,183億円）
- 一方で、我が国の社会資本の整備水準は相当程度に達しており、例えば高規格幹線道路については、計画延長約14,000kmに対して事業中の区間も含めると総延長は約13,300km（約95%）に至っている。今後の道路整備については、人口減少が急速に進むことも見据えつつ、将来世代にも受益が及ぶ事業に重点化を図る必要がある。そのため、事業化に当たっては、費用便益分析等によって適切に事業評価を行い、事業採択の可否を適切に判断することが欠かせないことから、道路整備事業の評価が実際に適切になされているか調査を行った。

【道路整備事業の事業評価の概要】

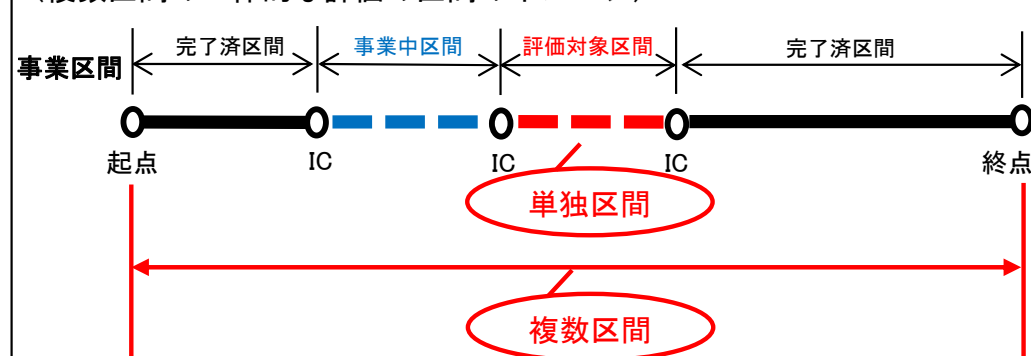
- 道路整備事業は、**①新規事業採択時評価**（事業費を予算化する時点）、**②再評価**（事業採択後5年を経過した時点）、**③事後評価**（事業完了後5年以内）などの各段階における事業評価により、事業の必要性や整備効果の検証等を行っている。
- その際、原則として費用便益分析を実施した上で「便益が費用を上回っていること」を事業採択の前提条件としており、金銭価値化が可能な便益と費用をもとに計算されたB/C（Benefit/Cost）が1を上回ることとしている（「道路事業・街路事業に係る総合評価要綱」より）。
- ただし、再評価の際に事業全体に係る「全体B/C」が1を下回った場合においても、残りの事業の便益と費用を算出し、いわゆる「残事業B/C」が1を上回る場合には、その時点での諸状況も踏まえつつ、事業継続ができることとされている（「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」より）。
- また、B/Cを算出する評価対象区間については、原則として実際の事業を行う「単独区間」を対象としているが、平成29年度より、複数の区間が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては、それらをまとめた評価（複数区間の一体的な評価）を行うことができることとされている（「道路事業・街路事業に係る新規事業採択時評価実施要領細目」等より）。

（道路事業の事業評価のイメージ）



※ 原則として費用便益分析を実施（B/Cを算出）し、B/Cが1を上回ることが必要。ただし、②の再評価の際に事業全体に係る「全体B/C」が1を下回った場合においても、いわゆる「残事業B/C」が1を上回る等の場合には、事業継続が可能。

（複数区間の一体的な評価の区間のイメージ）



総 括 調 査 票

調査事案名 (22) 道路事業

②調査の視点

1. 新規事業採択後の事業費増について

○ 道路整備事業について、新規事業採択後に事業費が増加した事業はどの程度あり、事業費がどの程度増加したのかを調査した。

○ また、事業費の増加に伴いB/Cがどの程度低下したのかといった点や、事業費の増加要因について調査した。

【調査対象年度】
令和6年度

【調査対象先数】
10地方整備局等

【調査対象事業】

令和6年度に実施する国直轄の道路整備事業（継続事業）のうち、総事業費100億円以上である341事業を対象とした。

（注）新規事業採択時において事業評価を実施していない事業（新規採択時評価は平成10年度から導入）等については、最初に実施した事業評価等を新規事業採択時の事業評価として扱い、直近の再評価と比較している。

③調査結果及びその分析

1. 新規事業採択後の事業費増について

（1）新規事業採択後の事業費の増加

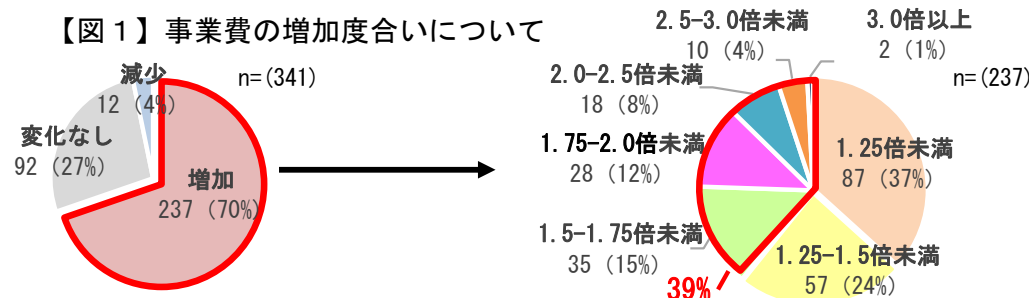
新規事業採択時の事業評価と直近の再評価を比較し、新規事業採択後に事業費が増加している事業がどの程度あるかを調査したところ、調査対象の341事業のうち237事業（約70%）について事業費が増加していた。また、こうした新規事業採択後の事業費の増加額は全体で約7兆円にのぼり、新規事業採択時の事業費と比べて約1.4倍増加していた【表1】。

また、事業費が増加した事業のうち、事業費が1.5倍以上となった事業が39%あり、2倍以上となった事業も13%あった。最大では、事業費が3.6倍となった事業もあった【図1】。

【表1】事業費の増加状況（総額）

調査対象件数	うち事業費増	新規事業採択時の総事業費（A）	再評価時の総事業費（B）	増加額（B-A）	伸率（B/A）
341事業	237事業 （約70%）	17兆9,024億円	24兆8,601億円	6兆9,577億円	約1.4

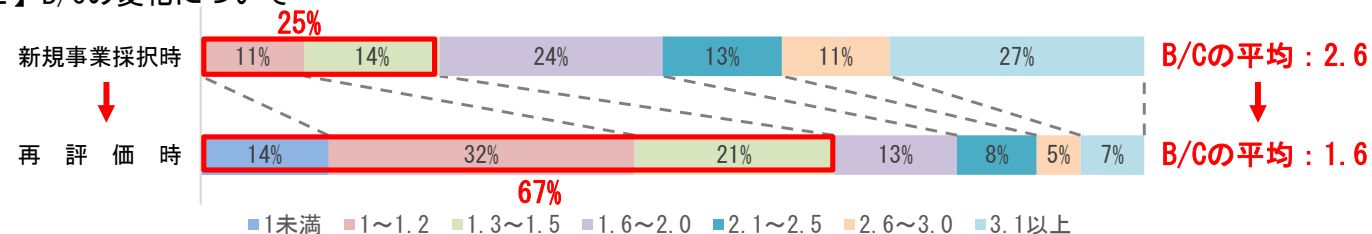
【図1】事業費の増加度合いについて



（2）事業費の増加に伴うB/Cの低下

新規事業採択後に事業費が増加した237事業に関し、新規事業採択時と直近の再評価によるB/Cの変化を比較したところ、B/Cの平均値が2.6から1.6へと1.0ポイント減少していた。また、B/Cが1.5以下の比較的低い事業に着目すると、新規事業採択時には全体のうち25%であったが、その後の再評価により67%へと大幅に増加していた【図2】。

【図2】B/Cの変化について



（注）新規事業採択時には単独区間の評価を実施している一方、直近の再評価では複数区間の一体評価を実施している場合は、単独区間のB/Cを比較した。

総 括 調 査 票

調査事業名 (22) 道路事業

③調査結果及びその分析

(3) 事業費の増加に伴いB/Cが1を下回った事業

新規事業採択後に事業費が増加した事業のうち、全体評価（全体B/C）が1を下回る結果となった事業が15事業あった。ただし、それらいずれの事業についても、いわゆる残事業B/Cが1を上回ることも踏まえ、事業中止とは判断されなかった【表2】。

【表2】事業費の増加に伴いB/Cが1を下回った事業の主な例

事業名	新規事業採択時の事業評価（B/C）	再評価時の事業評価（B/C）	残事業（B/C）
A県a道	1.5	0.6	1.1
B県b道	2.1	0.7	2.3
C県c道	1.0	0.9	1.6

(4) 事業費の増加要因

また、新規事業採択後に事業費が増加した事業について、主な増加要因やその増加額について地方整備局からの回答を集計したところ、「現地調査結果」によるものが175件、24,682億円（36%）、「設計・計画の成熟度」によるものが98件、22,604億円（33%）を占めた。「物価（資材費・労務費等）の上昇」によるものは47件、4,947億円（7%）であった【表3】。

【表3】事業費の主な増加要因について

要因	概要	件数	金額（億円）
現地調査結果	事業化後の地質調査の結果、事前の文献調査等と異なり、構造や工法が変更となったもの	175（32%）	24,682（36%）
設計・計画の成熟度	設計の進捗に伴い、工法の変更等が必要となり増額になったもの	98（18%）	22,604（33%）
基準の変更	設計基準の改訂により、基準値を満たすため構造や工法が変更となったもの	75（14%）	6,629（10%）
関係機関協議	関係機関との協議の結果、追加的な対策等が生じ増額になったもの	84（15%）	4,131（6%）
埋蔵文化財	事業化後の試掘調査の結果、埋蔵文化財が確認されたことから、本調査が必要となったもの	27（5%）	766（1%）
物価（資材費・労務費等）の上昇	資機材・労務費等の上昇を事業費に反映したもの	47（9%）	4,947（7%）
その他	道路計画の変更（接続位置の変更等）により、事業費が増加したもの	20（4%）	1,382（2%）
不明	事業開始年度が古く、資料が残っていない場合など	26（5%）	3,224（5%）

（注）1事業あたり最大3つまで回答可としている。

④今後の改善点・検討の方向性

1. 新規事業採択後の事業費増について

- 調査結果から以下のような点が明らかとなった。
 - ① 7割の事業について新規事業採択後に事業費が増加し、全体として約7兆円増加した（約1.4倍に増加）。
 - ② 事業費の増加に伴いB/Cが1.5以下の比較的低い事業が増加した。
 - ③ 事業費の増加に伴いB/Cが1.0を下回った事業も少なくないが、いずれも事業中止と判断されなかった。
- こうした状況を踏まえれば、新規事業採択時の事業評価（費用便益分析）において適切に事業費が計上されず、十分な評価ができていないのではないか。
- 上記を踏まえ、今後の方向性としては、
 - ・ 新規事業採択時のB/C算出に当たり、適切に事業費を見込む仕組みとするとともに、
 - ・ 新規事業採択後に事業費が大幅に増加する場合は、事業内容の大幅な見直しや中止などを検討する
 などの対応を図るべきである。

総 括 調 査 票

調査事案名 (22) 道路事業

②調査の視点

2. 複数区間の一体的な事業評価について

○ 道路整備事業において、複数区間の一体的な事業評価を行っている事業はどの程度あるか、その際に評価区間をどのような基準で決定したか等を調査した。

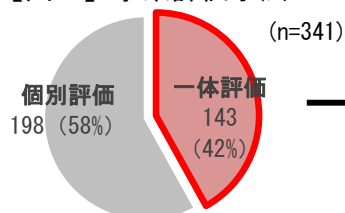
○ また、単独区間の事業評価としてはB/Cが1を下回るが、複数区間の一体的な事業評価の場合にはB/Cが1を上回る事業はどの程度あるか調査した。

③調査結果及びその分析

2. 複数区間の一体的な事業評価について

(1) 調査対象事業のうち、直近の再評価時に複数区間の一体的な事業評価を適用している事業は、143件(42%)あった。このうち、単独区間の事業評価としてはB/Cが1を下回るが、複数区間の一体的な事業評価の場合にはB/Cが1を上回る事業は28件(8%)あった【図3、表4】。

【図3】事業評価手法



【表4】単独区間の事業としてはB/Cが1を下回る例

事業名	単独区間 (B/C)	複数区間 (B/C)
D県d道	0.8	2.8
E県e道	0.3	1.1

(2) 複数区間の一体的な事業評価について、評価区間の決め方を調査したところ、64%が起終点間、18%がジャンクション(JCT)を含むものであった【表5】。

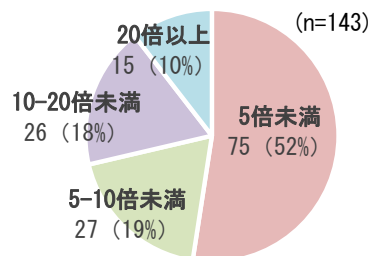
ただし、評価区間をどのような場合に起終点間とし、どのような場合にJCTを含むのかなど、評価区間の決め方については明確かつ具体的なものとなっていない。

【表5】複数区間の一体的な事業評価区間 (n=143)

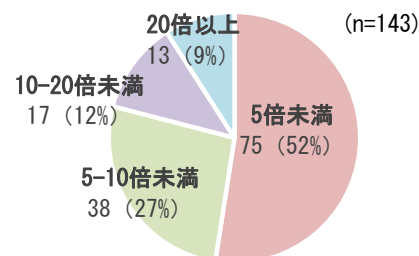
	起終点間	JCT間	起点(終点)~JCT	その他
件数	91 (64%)	7 (5%)	19 (13%)	26 (18%)

(3) 複数区間の一体的な事業評価について、単独区間を評価した場合と比較すると、距離については5倍以上となるものが約48%(最大約140倍)あり、費用についても5倍以上となるものが約48%であった(最大約102倍)【図4、5】。

【図4】単独区間と複数区間の距離の差



【図5】単独区間と複数区間の費用の差



④今後の改善点・検討の方向性

2. 複数区間の一体的な事業評価について

○ 調査結果から以下のような点が明らかとなった。

- ①単独区間としてはB/Cが1を下回るが、複数区間の一体的な事業評価の場合はB/Cが1を上回る事業が少なからずあった。
- ②複数区間の一体的な事業評価を行う場合、評価区間の決め方については明確かつ具体的なものとなっていない。

○ 上記を踏まえ、複数区間の一体的な事業評価を行う際は、どの区間を評価区間に含めるといった評価区間の決め方について、明確かつ具体的な方法を検討すべきである。