

公共事業に係る政策評価の点検結果 (令和2年度)

令和3年3月

総務省行政評価局

令和2年度の点検結果の概要

- 公共事業の所管省が実施する政策評価について、総務省は、毎年度、対象を決めて点検を実施
- 令和2年度は、22事業（8事業区分※）の評価を点検。その結果、

■ 評価すべき事項が記載されていないなどの課題がみられたため、評価事項の見直しなど評価の運用の改善を指摘 6件〔事例1~3,5,7,8〕

■ 便益が過大に計上されていたため、評価のやり直しを指摘 2件〔事例4,6〕

※ これまで点検を実施していない事業区分や、前回の点検から長期間が経過している事業区分を対象

点検対象事業、事例件数等

所管省	点検対象事業区分	点検対象事業	事例件数
農林水産省	草地畜産基盤整備事業	2	—
	農地中間管理機構関連農地整備事業	3	—
	漁港施設機能強化事業	1	1〔事例3〕
	水産環境整備事業	3	1〔事例4〕
国土交通省	道路・街路事業	4	2〔事例2,5〕
	空港整備事業	1	—
	都市・幹線鉄道整備事業	4	2〔事例1,6〕
	下水道事業	4	2〔事例7,8〕
計	8事業区分	22事業	8件

＜主な事例 ① ホームドア整備事業（山陽本線西明石駅、筑肥線筑前前原駅）＞

◆ 鉄道の駅に設置されるホームドアについては、令和3年度以降、事故の発生状況などを勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備を加速化するとの方針※あり

※ 移動等円滑化の促進に関する基本方針(令和2年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号。令和2年12月25日改正)

◆ 評価内容をみると、事業効果の説明がいずれの事業でも「ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。」等と同一で、個別事業ごとの実施の必要性や有効性が検証できない状況

⇒ 個々の事業背景を記載するなど評価事項を見直すよう指摘 ⇒ 個別事業ごとの実施の必要性や有効性が外部から検証可能に

＜主な事例 ② 連続立体交差事業（JR信越本線等（新潟駅付近））＞

◆ 鉄道を高架化して踏切を除却するなどの連続立体交差事業は、踏切事故の解消や高架下空間の創出など様々な効果が期待できる事業

◆ 評価内容をみると、原則として用いるべき「移動時間短縮便益」、「走行経費減少便益」及び「交通事故減少便益」の3便益以外に14便益を計上しており、その額が全体の便益額に占める割合は75%に上るが、まとめて「その他便益」と記載されているだけで、具体的な内容等が検証できない状況

⇒ 便益の項目や推計手法等を評価で明らかにするよう指摘 ⇒ 費用便益分析に当たって用いた便益の内容等が外部から検証可能に

<事例1> 評価事項の見直しが必要であるもの

【点検対象事業】 山陽本線西明石駅ホームドア整備事業 事前評価〔国土交通省〕

- (事業主体) 西日本旅客鉄道株式会社
- (事業概要) JR西日本・西明石駅の在来線ホーム(3面6線)のうち、5番線及び6番線にホームドアを整備する。
- (事業期間) 平成30年度～令和3年度
- (総事業費) 18億円
- (B/C) - (※)

【点検対象事業】 筑肥線筑前前原駅ホームドア整備事業 事前評価〔国土交通省〕

- (事業主体) 九州旅客鉄道株式会社
- (事業概要) JR九州・筑前前原駅のホーム(2面4線)の全ての番線にホームドアを整備する。
- (事業期間) 令和2年度
- (総事業費) 3.6億円
- (B/C) - (※)

※ ホームドアなどのバリアフリー施設を整備する事業は、バリアフリー施設整備事業の評価手法マニュアルにおいて、移動制約者に対して良好な移動環境を提供する社会的配慮に基づく事業であり、需要量に依存する傾向がある費用便益分析による評価にはなじまないとされている。

(点検結果の概要)

- ホームドアは、鉄道利用者のホームにおける安全性の向上を図るための施設であり、バリアフリー法に基づく基本方針(移動等円滑化の促進に関する基本方針)において、令和3年度以降、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームを始めとする鉄軌道駅の構造利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指すとされている。

- 点検対象とした2事業の評価では、利用者への効果・影響について、「ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。」等と両事業とも同一の記述

このほか、令和元年度に実施された他駅でのホームドア整備事業の評価においても同一の記述

- 個別事業ごとの実施の必要性や有効性を外部から検証するための個々の事業背景などが、評価書からは分からない状況

【評価書抜粋】

事業名	総事業費 (億円)	評価
山陽本線 西明石駅 ホームドア整備事業	18	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。
筑肥線 筑前前原駅 ホームドア整備事業	3.6	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。

通知事項

国土交通省は、ホームドア整備事業について、個別事業ごとの実施の必要性や有効性を外部から検証できるよう、個々の事業背景を記載するなど評価事項を見直す必要がある。

<事例2>計上されている便益に関する説明が不十分であるもの

【点検対象事業】連続立体交差事業 JR信越本線等（新潟駅付近） 再評価〔国土交通省〕

（事業主体） 新潟市

（事業概要） JR信越本線等の新潟駅付近約2.5kmにおいて鉄道を高架化することにより、2か所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る。

（事業期間） 平成18年度～令和6年度

（総事業費） 966億円

（B/C） 1.07（便益：1,612億円、費用：1,508億円）

（点検結果の概要）

○ 連続立体交差事業の整備効果については、「移動時間短縮便益」、「走行経費減少便益」及び「交通事故減少便益」の3便益を計上することが原則
それ以外の便益を計上する場合は、連続立体交差事業の費用便益分析マニュアルにおいて、どのような項目、推計手法及び原単位を用いたのかを明らかにし、原則として公表するとされている。

○ 本事業の評価では、3便益に加え、「高架下空間の創出・利用」、「列車運行の円滑化」等の14便益を計上。全体の便益額に占める割合は75%に上る。

○ しかし、評価書では、まとめて「その他便益」と記載されているだけで、これら14の便益が計上されていることや、その推計手法及び原単位については明らかにされておらず、便益の内容等が外部から検証できない状況

※ 行政機関が行う政策の評価に関する法律(平成13年法律第86号)は、評価書に記載すべき事項として、政策効果の把握の手法及びその結果(同法第10条第1項第4号)、政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項(同項第6号)等を規定

【評価書抜粋】

事業名	費用便益分析			B/C
	貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	
連続立体交差事業 JR信越本線等 (新潟駅付近)	1,612	1,508	【内訳】 事業費(総務省注): 1,503億円 維持管理費 : 5億円	1.07

(総務省注) 費用便益分析における事業費は、連続立体交差事業本体の事業費のほか、関連事業整備費等も含む。

<その他便益に計上されている14便益>

- ①高架下空間の創出・利用
- ②列車運行の円滑化
- ③環境負荷の低減
- ④踏切事故危機感からの解消(歩行安全性の向上)
- ⑤跨線橋の架け替え費用の削減
- ⑥交通結節点の強化
- ⑦駅機能の向上
- ⑧関連事業の誘発
- ⑨建設活動の誘発
- ⑩駐車利用の利便性向上
- ⑪耐震補強による安心・安全性の向上
- ⑫地価の上昇
- ⑬快適に歩くことができる価値観の向上
- ⑭駅へのアクセスが改善される価値観の向上

通知事項

国土交通省は、連続立体交差事業の整備効果に「移動時間短縮便益」、「走行経費減少便益」及び「交通事故減少便益」以外の便益を計上する場合、費用便益分析に当たって用いた便益の内容等を外部から検証できるように、便益の項目、推計手法及び原単位を明らかにするための方を講ずる必要がある。

<その他の事例（事例3～5）>

事例	点検対象事業	点検結果の概要	通知事項
<p>3 事業採択時に事前評価を行っていないものについて、事後評価を行う場合における状況変化の説明が不十分であるもの</p>	<p>漁港施設機能強化事業（静狩地区）再評価〔農林水産省〕（事業主体）北海道（総事業費）12.0億円（B/C）1.09</p>	<p>本事業は、事業採択時に総事業費が10億円を超えておらず事前評価を行っていないが、事業実施期間中に発生した低気圧等により地盤線が深くなり、防砂堤の土台となる基礎捨石の投入量が増加したこと等により、事業費の増加や事業期間の延長が必要となったことから、再評価を実施 評価書には、事業採択時に事前評価を行っていない旨の記載はあるものの、再評価を行うこととなった上記の状況の変化に関する説明は十分になされていない。 【事業採択時】 総事業費：8.4億円、事業期間：平成27年度～令和元年度 【今回】 総事業費：12.0億円、事業期間：平成27年度～令和5年度</p>	<p>農林水産省は、事業採択時に事前評価を行っていない事業について事後評価を行う場合は、再評価を行うこととなった状況の変化を外部から検証できるよう、評価書に事業採択時の事業費や事業期間等を記載するとともに、状況の変化について適切に説明する必要がある。</p>
<p>4 便益算定に当たり、地域の実態とかい離したデータを使用しているもの</p>	<p>水産環境整備事業（北部沿岸地区）事前評価〔農林水産省〕（事業主体）宮城県（総事業費）15.2億円（B/C）1.46</p>	<p>本事業の評価では、増殖場の整備による漁獲可能資源の維持・培養効果（※）の算定に当たり、メバルの所得率について、既存文献のデータを使用し、63.3%と設定 ※ 年間の漁獲量増加×平均単価×所得率 しかし、使用した既存文献のデータは、「平成3年岡山県漁業の動き」における瀬戸内海区のデータを基に算定されたものであり、時点や海区が実態とかい離している状況</p>	<p>農林水産省は、費用便益分析における便益算定が的確に実施されるよう、便益算定に当たり、より地域の実態を反映したデータを使用して所得率を設定し、評価をやり直す必要がある。</p>
<p>5 CVMにおける支払意思額の算定に課題があるもの</p>	<p>連続立体交差事業JR信越本線等（新潟駅付近）（再掲）</p>	<p>本事業の評価では、踏切が除却されることで、歩行者が踏切内で自動車と交錯する不安が解消する「歩行安全性の向上」の効果を、CVM（※）を用いて算定 ※ アンケートを用いて地域住民等に支払意思額（ある財やサービスに対して支払ってもよいと考える金額）等を直接尋ねることにより、市場で価格が形成されない非市場財の価値を計測する手法 しかし、本便益算定に当たり使用した支払意思額は、「移動の快適性向上」に対する支払意思額（20円/人。平成13年4月 国土交通省計測）であり、実態を的確に反映しているとは言い難い状況</p>	<p>国土交通省は、費用便益分析における便益算定がより実態を的確に反映したものとなるよう、歩行安全性の向上効果を便益に計上することに関する事業主体のニーズを把握するとともに、その結果を踏まえ、歩行安全性の向上効果に対する統一的な支払意思額を計測することについて検討する必要がある。</p>

<その他の事例（事例6～8）>

事例	点検対象事業	点検結果の概要	通知事項
<p>6 便益が過大に計上されているもの</p>	<p>かべ しもぎおん 可部線下祇園 駅改良事業 事前評価〔国土交通省〕 （事業主体）西日本旅客鉄道株式会社 （総事業費）15億円 （B/C）1.5</p>	<p>本事業の評価では、駅西口改札の新設等の駅改良を実施することにより、駅西側地区に新たな宅地開発が誘発され、駅利用者が増加することから、運賃収入の増加を便益として計上 駅西側地区の宅地開発の時期等を確認したところ、便益算定の対象とした集合住宅の一部は、JR西日本と広島市が事業の整備内容等を検討している段階で既に築造されていた。</p>	<p>国土交通省は、費用便益分析における便益算定の的確に実施されるよう、事業実施前に既に築造されていた集合住宅から発生する駅利用者分に係る便益は、便益算定の対象から控除し、評価をやり直す必要がある。</p>
<p>7 費用便益分析における消費税の取扱いが統一的に運用されていないもの</p>	<p>厚木排水区大規模雨水処理施設整備事業 事前評価〔国土交通省〕 （事業主体）厚木市 （総事業費）27億円 （B/C）12.4 天神周辺地区大規模雨水処理施設整備事業 事前評価〔国土交通省〕 （事業主体）福岡市 （総事業費）123億円 （B/C）3.3</p>	<p>下水道事業の費用効果分析マニュアルには、費用便益分析における消費税の取扱いが明記されていない。 点検対象とした大規模雨水処理施設整備事業などの下水道事業4事業のうち、2事業では、消費税を除いて費用を算定していた一方、本2事業では、費用のうち建設費の一部について、消費税を含んだ概算工事費や過年度工事費を基に算定しており、事業間で消費税の取扱いが統一的に運用されていない状況がみられた。</p>	<p>国土交通省は、費用便益分析における消費税の取扱いが統一的に行われるよう、その取扱いをマニュアルに盛り込むとともに、事業主体に対して周知徹底を図る必要がある。</p>
<p>8 便益算定が統一的に運用されていないもの</p>	<p>厚木排水区大規模雨水処理施設整備事業（再掲）</p>	<p>下水道事業の費用効果分析マニュアルには、下水道事業の浸水被害防止便益の算定のための浸水位の設定について、浸水位は確率流量規模別に、現状の安全度から計画規模を含めて50年確率降雨（50年に一度の規模の降雨）まで数ケースの確率降雨を設定するとされている。 点検対象とした大規模雨水処理施設整備事業3事業のうち、2事業では、マニュアルに沿った算定方法を採用していた一方、本事業では、50年を超えて100年確率降雨まで便益を算定しており、事業間で便益算定が統一的に運用されていない状況がみられた。 マニュアルにおける現状の記載内容では、便益算定に当たっては、事業の特性上妥当な場合には、例外的な便益算定も認められるものの、統一的な運用を原則とするとの趣旨が事業主体に的確に伝わるものとなっていない。 なお、本事業は、100年確率降雨までの便益を算定すべき特性はない事業であった。</p>	<p>国土交通省は、便益算定の統一的な運用を確保する観点から浸水位の設定は原則50年確率降雨までとしていることなどの趣旨が明確となるよう、また、事業の特性に応じ、50年確率降雨を超える確率降雨までの便益を算定する場合は、その旨を評価書において明らかにするよう、マニュアルの記載内容を見直すとともに、事業主体に対して同記載内容の周知徹底を図る必要がある。</p>

令和元年度点検結果(令和2年3月31日通知・公表)のフォローアップ状況

◇ 指摘事例に係る関係省の対応状況

指摘事例	該当事業	関係省の対応状況	
		農林水産省	国土交通省
類似事業の効果の便益計上	農地整備事業(上横場地区)	対応済	—
便益算定における既設施設の防護能力の検証	海岸保全施設整備連携事業(小田原漁港海岸)、津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業、指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業	対応済	対応済
便益算定における地域の実情を考慮したデータの使用	津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業、指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業	—	対応済
便益算定に使用するデータの算定根拠	市街地整備事業(国際競争業務継続拠点整備事業(丸の内三丁目))	—	対応済

<主な対応例> 農地整備事業(上横場地区)

【指摘事例の概要】

災害防止効果について、土地利用条件が大きく異なる類似事業の評価を基に便益を算定しており、この算定方法は評価マニュアルに規定されていない上、評価書にもこの算定方法を採用した理由は記載されていない。



【農林水産省の対応状況】

評価マニュアルに即した手法で評価をやり直し、評価書を修正・公表。また、関係機関に対して、指摘事項及び適切な費用対効果分析に努めることを周知

<主な対応例> 市街地整備事業(国際競争業務継続拠点整備事業(丸の内三丁目))

【指摘事例の概要】

災害拠点の機能維持に関する便益の算定に使用するデータ(一時滞在施設面積)について、その算定根拠(図面等)が明確にされていない。



【国土交通省の対応状況】

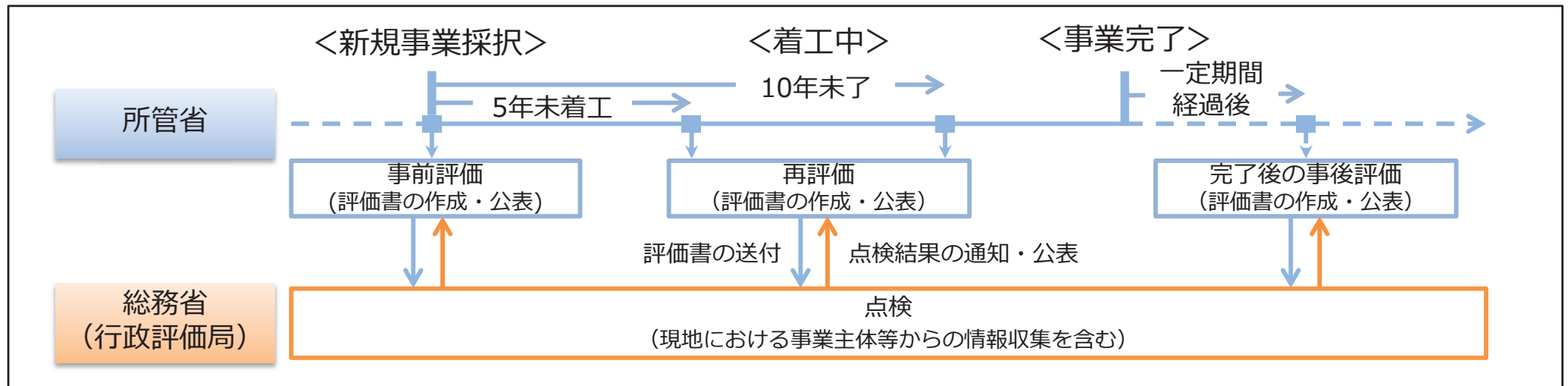
国土交通省本省において、評価実施者が行った費用対効果分析の算定根拠を確認するため、評価実施者に対して、国への費用対効果分析の算定に使用したデータの根拠(図面等)の提出を徹底するよう周知

■ (参考) 公共事業評価・点検の仕組み

- 公共事業は、国民生活や社会経済に与える影響が大きいことや多額の費用を伴うことから、その必要性、効率性、有効性などを評価する必要があるため、政策評価法等において、事前評価等の実施が義務付けられている。
- 公共事業の所管省は、費用対効果分析マニュアル等を策定し、新規事業の採択などの際に個別事業ごとに政策評価を実施

⇒ 総務省は、所管省が実施した政策評価の客観性などを確保するため、毎年度、対象を決めて、点検を実施。点検の結果、評価について見直しが必要な場合は所管省に対して改善を指摘

総務省は、公共事業評価の改善を通じて、公共事業の意思決定の透明性向上等に貢献



(参考) 直近3か年の点検対象

令和元年度: 地震、洪水、高潮等の災害による被害の防止・減災対策、平成30年度: 水資源の安定的な供給効果、平成29年度: 防災に関する効果