

# 国土交通省における公共事業評価の推移\*

## The Transition of Public Project Appraisal at Ministry of Land, Infrastructure and Transport Government of Japan\*

重高浩一\*\*・嶋倉康夫\*\*\*・後藤忠博\*\*\*\*

By Koichi SHIGETAKA\*\*・Yasuo SHIMAKURA\*\*\*・Tadahiro GOTO\*\*\*\*

### 1. はじめに

国土交通省においては、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ため、個別の公共事業を対象として公共事業評価を実施している。新規事業採択時評価及び再評価については、旧運輸省及び旧建設省がそれぞれ平成11年3月に策定した方針等に基づき、事業分野別に費用対効果分析のためのマニュアル等を作成・実施してきた。また、事業完了後に実施する事後評価については、平成15年度より本格的に導入している。

本稿では、国土交通省の公共事業評価手法に関する推移を示し、現状の公共事業評価手法の考え方を紹介する。

### 2. 公共事業評価の経緯

#### (1) 公共事業評価の実施要領の導入経緯

公共事業の再評価は、平成9年に「時のアセスメント」として北海道で始められた。この流れを受け、公共事業の効率的な執行及び透明性の確保のために「再評価システム」の導入の方向性が平成9年12月の「物流効率化による経済構造改革特別枠」に関する関係閣僚会合（第1回）において示され、平成10年3月の閣僚懇談会において公共事業関係6省庁から「再評価システム」を導入する旨の方針が明らかにされた。このとき旧運輸省では「港湾・海岸関係事業再評価の実施要領」が、旧建設省では「建設省所管公共事業の再評価実施要領」等が策定された。その後、費用便益分析の信頼性、透明性を確保するため、旧運輸省では「運輸関係社会資本の整備に係る費用対効果分析に関する基本方針」が、旧建設省では「社会資本整備に係る費用対効果分析に関する統一的運用指針（案）」（いずれも平成11年3月）が策定された。その後これらの実施要領に改訂が加えられつつ、平成13年7月には省庁統合によってこれらの実

\*キーワード：公共事業評価、実施要領、技術指針

\*\*国土交通省大臣官房技術調査課事業評価調査官  
(千代田区霞ヶ関2-1-3)

TEL:03-5253-8220, E-mail:shigetaka-k258@mlit.go.jp)

\*\*\*正員, 国土交通省大臣官房公共事業調査室専門官

\*\*\*\*正員, 前国総研 建設マネジメント技術研究室

施要領が一本化された。また、その後の社会経済情勢等の変化を踏まえて、平成15年3月に国土交通省所管の公共事業に関する新規事業採択時評価及び再評価の実施要領が改訂されるとともに、新たに事後評価に関する実施要領が定められ、現在に至っている。

#### (2) 国土交通省における公共事業評価の流れ

国土交通省における公共事業評価の実施手順を図に示す。

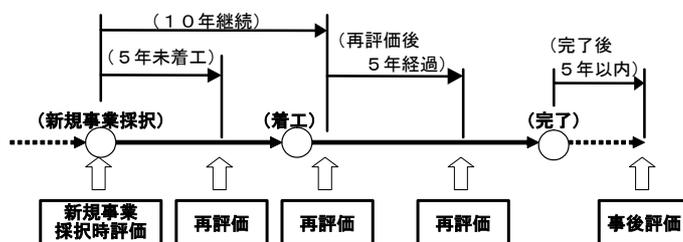


図 公共事業評価の実施手順

#### a) 新規事業採択時評価

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもので、平成10年度から導入している。

#### b) 再評価

事業採択時から5年経過して未着工の事業、10年経過して継続中の事業等について再評価を行い、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもので、平成10年度から導入している。評価にあたっては、事業の必要性、事業の進捗の見込み、コストの縮減や代替案立案等の可能性等の観点から事業が評価される。

#### c) 事後評価

事業完了後に、事業の効果等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討するもので、平成15年度より本格的に導入された。費用対効果分析の算定基礎となった要因、事業の効果の発現状況、事業実施による環境の変化、社会経済情勢の変化、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性等の観点から評価される。

#### (3) 費用対効果分析の経緯

平成10年3月以降の各種事業評価の実施要領の策定を受けて、具体的な評価手法に関する考え方として、旧運輸省

及び旧建設省は前述の方針等を策定しており、これらを基に、個別の事業分野別の費用便益分析マニュアル等が各事業担当部局により策定され、評価が開始された。これらの方針等の中では、費用・便益の具体的計測、公表にあたって留意すべき事項等が示されている。また、分析手法については、「各事業主体が、各々の事業及び費用対効果分析手法の特性を踏まえて選択する」こととされている。

その後、省庁統合によって国土交通省が発足すると同時に、総合的な見地から、公共事業の評価手法についてあるべき姿が「公共事業評価システム研究会（会長：中村英夫武蔵工業大学教授：当時）」で議論され、事業の効果、影響を総合的に評価する視点から、貨幣価値換算が困難な項目についての評価が可能となる総合評価方式の試案が示されている。さらに、公共事業評価手法の技術的考え方についても検討が行われ、公共事業の客観性・透明性を高めるべき不断の努力がなされるべきこと、実際の事業を評価するに際して技術的な限界があることにも十分留意すべきであること等の方向性が示され、平成14年8月に「公共事業評価の基本的考え方」が策定された。

また、同「考え方」において、事業分野間の整合性の確保及び技術的な課題と位置づけられた事項について、同研究会の作業部会である「事業評価手法検討部会（部会長：森地茂東京大学教授：当時）」において議論され、その成果として平成15年2月に「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」が策定された。

#### （4）財政部局からの要望

財政制度等審議会などからは、可能な限り客観的に便益を数値化するとともに、数値化が困難な便益を含めた総合的な評価手法を検討し、予算編成により直接的に活用できるよう求められている。

### 3. 現状における国土交通省の費用便益分析の考え方

公共事業評価を行う際の費用便益分析手法に関して、前述の「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」に基づいて、事業分野別マニュアル等への導入が現在進められている。以下にそのポイントを整理する。

#### a) 評価指標について

従来、旧運輸省及び旧建設省で統一されていなかった個別事業の評価指標を、純現在価値、費用便益比、経済的内部収益率の3指標全てを示すことで統一する。

#### b) 社会的割引率

公共事業の効果は長期間にわたるため、短期的な市場利子率等だけをみて設定すべきではない。したがって、割引率は長期的な国債利回り等を参考に当面4%に統一する。ただし、この値は必要に応じて見直す。

#### c) 残存価値について

基本的には評価期間以降に発生する純便益を残存価値とする。ただし、純便益の計測が実務的に困難な場合は、土地の取得価格や減価償却の概念の援用等により、残存価値を算定してもよいこととする。

#### d) 時間価値について

時間価値が需要予測モデルにより内生的に導出される場合は、既存計測事例等に照らして妥当性が確認されれば「選好接近法」とし、導出されない場合は「所得接近法」や「機会費用法」を適用することとする。

#### d) 人的損失額について

「逸失利益」、「医療費」、「精神的損害」の3つを基本構成要素とし、逸失利益は、ライプニッツ方式で算定することとする。ただし、「支払意思額による生命の価値」による評価については、今後検討が必要である。

#### e) 防災事業のリスク評価

防災事業の効果項目は、「人的損失額」の軽減、「物的損失額」の軽減及び「被災可能性に対する不安」の軽減の3つの項目を基本とする。ただし、不安の軽減効果の計測手法については、技術的に未成熟であるため、今後検討が必要である。

#### f) 再評価に置ける留意事項

再評価においては、「事業全体の投資効率性」の評価に加え、評価時点以降に生ずる「残事業の投資効率性」によっても評価を実施することとする。

#### g) 感度分析

将来の不確実性を考慮した事業評価の手法として、感度分析を実施することとする。感度分析では、費用便益分析結果に大きな影響を及ぼす要因について、その要因が変化した場合の費用便益分析結果への影響の大きさ等を把握するとともに、費用便益分析結果について幅を持って示す。また、新規事業採択時評価及び再評価において、事業の採択や継続の可否の意思決定にあたり、感度分析の結果も判断材料の一つとして扱う。

### 4. おわりに

以上の考え方により、費用便益分析の運用を行っているところであるが、現在の技術では貨幣価値換算が困難な効果もある。このような公共事業の効果については、総合的な評価手法の検討が必要となる。これについては現在試行を行いながら検討を継続しているところである。

（参考）国土交通省 HP（公共事業の評価）

<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>