

個別公共事業の評価書（整備新幹線整備事業）

平成24年6月29日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成23年9月30日改正）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

2. 今回の評価結果について

今回は、整備新幹線整備事業3事業について、新規事業採択時評価を実施した。担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載。

事業評価関連リンク（http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html）

担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業】	
整備新幹線整備事業	津川 祥吾

<評価の手法等>

別添1

事業名 ()内は 方法を示す。	評価項目			評価を行う過程 において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目		
	費用	便益			
整備新幹線整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持改良費 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済効果 ・環境への効果・影響 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 	鉄道局

※効果把握の方法

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分	新規事業採択箇所数
整備新幹線整備事業	3
合計	3

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】
【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
北海道新幹線 (新函館(仮称)・札幌間) 独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	16,700	8,139	利用者便益:4,349億円 供給者便益:3,470億円 環境等改善便益:68億円 残存価値:253億円 輸送密度:14,800人キロ/日・km (新函館・札幌間)	7,283	1.1	・災害時の多重性・代替性の確保 ・冬季における輸送安定性 ・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 ・沿線地域における消費活動の活発化、設備投資の活性化、ビジネスの効率向上等による経済波及効果 等	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) 独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	11,600	9,170	利用者便益:6,343億円 供給者便益:2,474億円 環境等改善便益:39億円 残存価値:314億円 輸送密度:23,400人キロ/日・km (金沢・敦賀間)	8,222	1.1	・災害時の多重性・代替性の確保 ・冬季における輸送安定性 ・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 ・沿線地域における消費活動の活発化、設備投資の活性化、ビジネスの効率向上等による経済波及効果 等	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) 独立行政法人鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	5,000	4,594	利用者便益:2,077億円 供給者便益:2,319億円 環境等改善便益:33億円 残存価値:164億円 輸送密度:7,800人キロ/日・km (武雄温泉・長崎間)	4,206	1.1	・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 ・沿線地域における消費活動の活発化、設備投資の活性化、ビジネスの効率向上等による経済波及効果 等	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)