

事後評価について

国土交通省所管公共事業の事業評価の概要

新規事業採択時評価

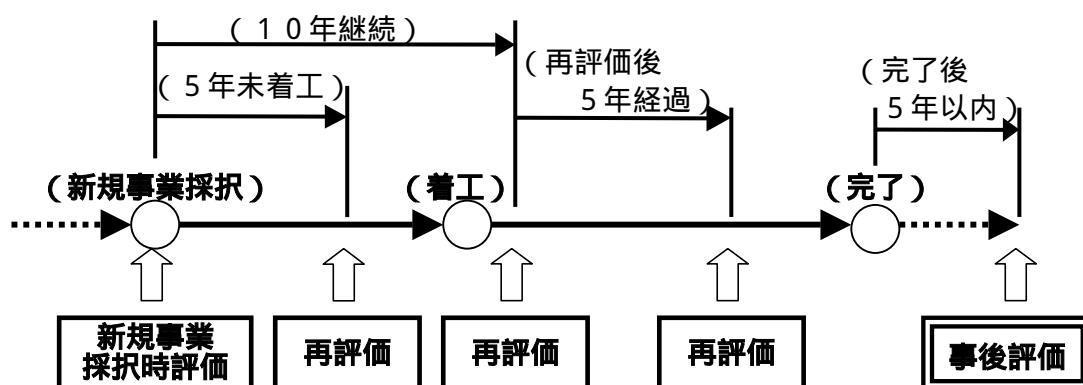
新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもの。平成9年度から導入。

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。平成10年度から導入。

事後評価

事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。



国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領の概要

1. 事後評価の目的

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ため、事後評価を実施する。事後評価は、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを企図するものである。

2. 事後評価対象事業

事業完了後5年以内の事業

審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

3. 事後評価の視点及び対応方針等の考え方

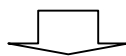
事後評価の視点

費用対効果分析の算定基礎となった要因(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化
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

対応方針等の考え方

～ の各視点から
・改めて事後評価を実施する必要があるか
・改善措置を実施する必要があるか
の対応方針を決定。

更に、
・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があるか
について検討。



審議結果、対応方針及びその決定理由等を公表

4. 事業評価監視委員会

地方支分部局等、公団等、地方公共団体等ごとに設置

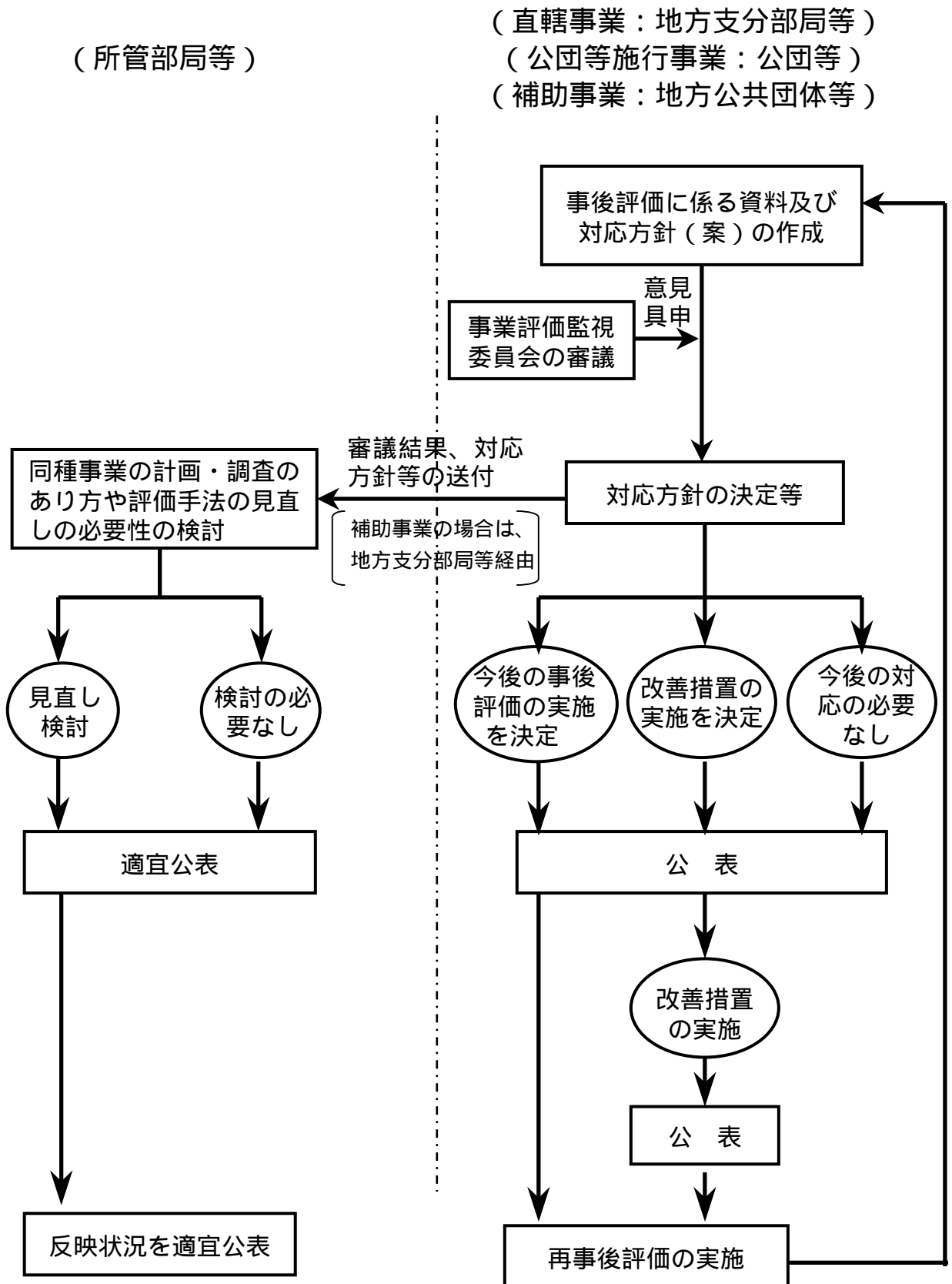
全ての事後評価対象事業について審議

事業評価監視委員会による意見具申

審議の公開等により透明性を確保

事業評価監視委員会の意見の尊重

事後評価の実施フロー



道路事業・街路事業に係る事後評価の視点

費用便益分析の算定基礎となった要因の変化

- 1
 - ・ 交通量の状況
 - ・ 旅行速度の向上
 - ・ 交通事故の減少 } 採択時の予測値との比較
- ・ コストの増減 計画と実績の比較
- ・ 事業期間の状況 事業進捗の実績、計画と実績と比較
- 2
 - ・ 上記について予測と乖離が生じている場合その要因
- 3
 - ・ 上記を踏まえた費用便益分析の実施
- 4
 - ・ 事業遅延による影響(遅延による社会的な損失額)

事業の効果の発現状況

新規採択時及び再評価時の客観的評価指標(案)に対応した評価項目を設定

(a)効果を定量的に評価する項目

事前の評価で定量的な評価を行った項目については、事後評価においても実績を定量的に測定または推計する。なお、事前の評価との乖離が見られた評価指標についてはその要因を記述する。

<評価項目例>

- (前)現道等における自動車からのNO₂排出量削減率
- (後)現道等における自動車からのNO₂排出量削減率

事後において定量的評価が可能となる項目について、その状況を評価する。

<評価項目例>

- (後)事業期間短縮(遅延)による社会的便益(費用)

(b)効果を定性的に評価するもの

事前の評価で事業の効果や必要性について定性的に効果の有無を確認した項目に対応するもののうち、効果の程度を評価する項目については、定性的記述(可能なものについては定量的記述)により評価を行う。

- ・ 事前の評価において評価した当該事業の効果(混雑の改善、利便性向上等)が達成されたか否か、あるいはどの程度達成したか、効果が発現したことによる社会的影響等を評価
- ・ 事前の評価で期待した効果が発現していない場合、その要因を記載

<評価項目例>

- (前) 現道等に当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
 - (後) 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
- (前) 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
 - (後) 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
- (前) 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
 - (後) 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況

(c) 事業の位置付けを評価するもの

交通不能区間の解消や環状道路の形成等、事業の特性や位置付けを評価するものについては、その位置付けを確認。また、可能なものについては、想定された効果が発現しているかを確認する。

<評価項目例>

- (前) 地域高規格道路の位置づけあり
 - (後) 地域高規格道路の位置づけあり
- (前) 現道等における交通不能区間を解消する
 - (後) 現道等における交通不能区間が解消

- (前) 三大都市圏の環状道路を形成する
 - (後) 三大都市圏の環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果の状況
- (前) 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
 - (後) 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況

(d) その他、事後において把握できた効果を幅広く記述

例：地域の経済、生活に与えた影響 等

事業実施による環境の変化

事業実施前に行った環境影響評価及び事業を巡る状況の変化を踏まえ事業評価実施主体が環境に関して評価すべきと判断した項目

事業を巡る社会経済情勢の変化

関連する計画や事業の状況変化、人口・産業等の社会経済状況の変化、環境に関する状況変化、その他事業採択時より事後評価実施時までの周辺状況変化等

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

～ の評価結果を踏まえ、必要性を検討
(今後の改善措置等の対応方針にかかわる事項)