

令和7年度 第1回 公共事業評価手法研究委員会資料

大臣官房技術調査課
公共事業調査室

本日の内容について

1. これまでの議論と対応について

2. 事業評価における評価の視点

2-1 事前評価の視点

2-2 再評価の視点

2-3 事後評価の視点

3. 総合的な評価のあり方について

4. 議論いただきたい内容

1. これまでの議論と対応について

昨年度委員会の整理と本日の論点について

「公共事業評価手法に関わる基本的な認識」 (令和6年度 第2回 公共事業評価手法研究委員会)

○公共事業評価が本格的に導入されて20年以上経過したが、この間、情報化社会の進展やインバウンドの増加、地球環境への意識の高まりなど、日本の社会・経済状況は大きく変化し、利便性や安全性のみならず社会資本に求められるニーズは多様化してきている。また、高齢化社会や地球温暖化への対応など長期的な視点にたった社会資本整備が求められている。

○公共事業の評価は、あくまで現在の価値観に基づくものであり、必ずしも将来の価値観に基づくものではないことや、社会資本が果たす役割は広範かつ長期間に及び、あらゆる効果を貨幣単位の便益として算定するという便益の精緻化には限界があることなどを十分認識する必要がある。

○他方、社会資本は国民の負担により整備されるものであり、国民に対して説明責任を十分に果たす必要があることから、公共事業の評価にあたっては恣意性がなく、透明性を確保することが求められており、社会資本整備の多様な効果について、できる限り定量的、定性的に表現したうえで、総合的に判断する必要がある。

総合的な評価のあり方

2. 事業評価における評価の視点

説明責任

2. 事業評価における評価の視点

前回会議の整理と本日の論点について

「今後の取組の方向性(案)」 (令和6年度 第2回 公共事業評価手法研究委員会)

論点	今後の取組の方向性(案)
総合的な評価のあり方 (費用便益分析におけるB/Cの位置づけ)	○公共事業の事業評価については、日本の社会・経済状況は大きく変化しており、防災やカーボンニュートラルなど、社会的なニーズが高いにも関わらず、費用便益分析(B/Cの取扱含む)では十分評価できていない効果があることや、長期的に発現する効果などを評価することには課題があることなどを踏まえ、事業評価の対象範囲の見直し含め、総合評価のあり方について検討を進めていく。 なお、再評価時においては、事業全体及び残事業の両者の投資効率性を確認すべきであり、<u>全体B/C、残事業B/Cはこれまで同様、費用便益分析の評価指標の一つとして取り扱う。</u>
貨幣換算が困難な効果の評価 (便益の妥当性)	○社会資本が果たす役割は広範でその全てを貨幣換算化することは困難であるが、事業の説明責任の観点から、評価手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な効果も、その旨明示した上で、必要に応じて貨幣換算化し、<u>参考比較のための値を設定して公表する。</u>その際、便益を重複して評価しないように留意する。 ○社会経済情勢の変化に対応した<u>便益(原単位含む)の見直し</u>を適時適切に行っていく。
事業費算定のあり方 (当初事業費と実態の乖離)	○事業特性を踏まえ、事業費に関するリスクへの対応を強化する。 ・各設計段階のリスク分析・評価の実施 → 事業化前・着工前段階における事前調査を充実 → 設計段階に応じて、事業費に関するリスク分析・評価を行い、評価時点でのリスクを洗い出し ・今後予見されるリスクの明示 → 評価時点におけるリスクへの対応状況や事業費計上の考え方を明示 ・リスクを考慮した事業費の計上 → 過去の事例のストック化を進め、これらの分析結果等に基づき、リスクを考慮した費用を計上 → 更なる事業費増加を避けるため、コストマネジメントをはじめ、事業の執行管理や効率性低下等への対応策の適切な実施 ○再評価を実施するタイミングを明確化する。 → 工事着手時など事業費を確認できる節目において、事業費や事業計画などの抜本的な見直しが生じた場合は、再評価を前倒して実施 ➡ 特に、事業費への影響が大きい大規模な道路事業やダム事業などにおける、当初事業費の算定について、事業特性に応じた検討を深めていく必要。

総合的な評価のあり方

3. 総合評価のあり方について

技術基準等の見直し

1. 議論を踏まえた対応状況

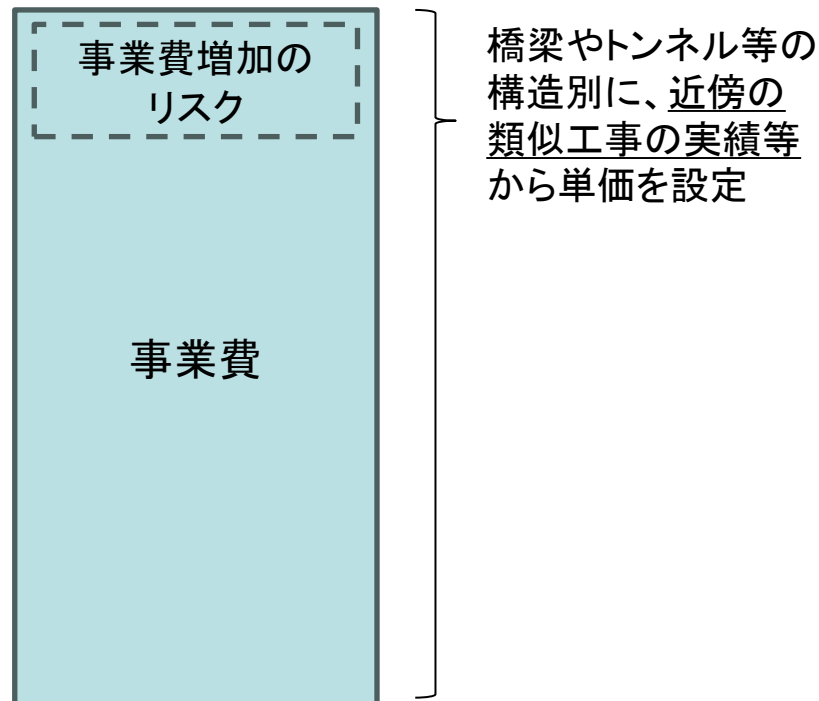
(参考)工事発注段階におけるリスク要因

リスクの要因 (変更をもたらす原因であり、発注時において不確定な要素)		
自然条件	気象・海象	発注者が発注時までの調査結果等を提示し、受注者がリスクの内容・大きさを技術的に判断する要因 (受注者の提案内容により要因の範囲・影響の度合等が変化する)
	河川、湧水・地下水	
	支持地盤	
社会条件	地中障害物	発注者がコントロールしている要因
	地元協議(騒音、振動等)	
	関係機関協議 (近接施工、交差物件、占有物件、交通規制)	
	作業ヤードの契約等の状況	受発注者のコントロール外の要因
	用地の契約等の状況	
	隣接工区工事進捗状況	
その他	不可抗力	受注者がコントロールしている要因
	法律・基準等の改正	
	人為的ミス	

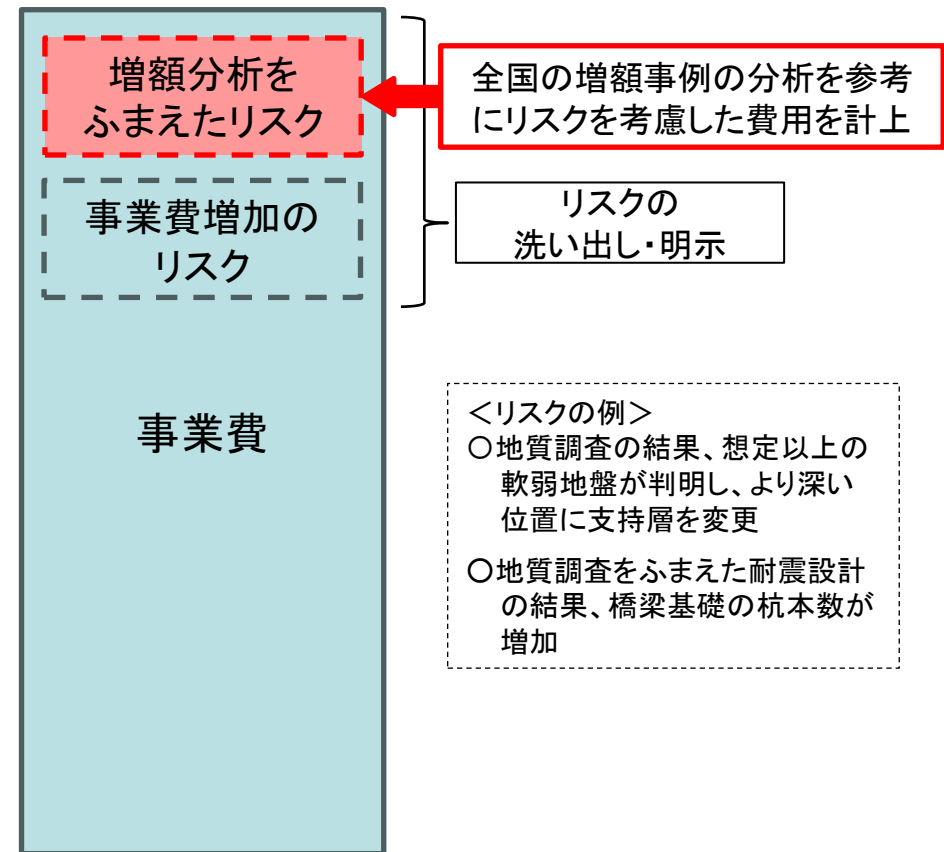
リスクを考慮した事業費の算定(道路の事例)

- 想定されるリスクについては、全国の増額事例の分析を参考に、そのリスクを考慮した費用を計上

<従来>



<今後>



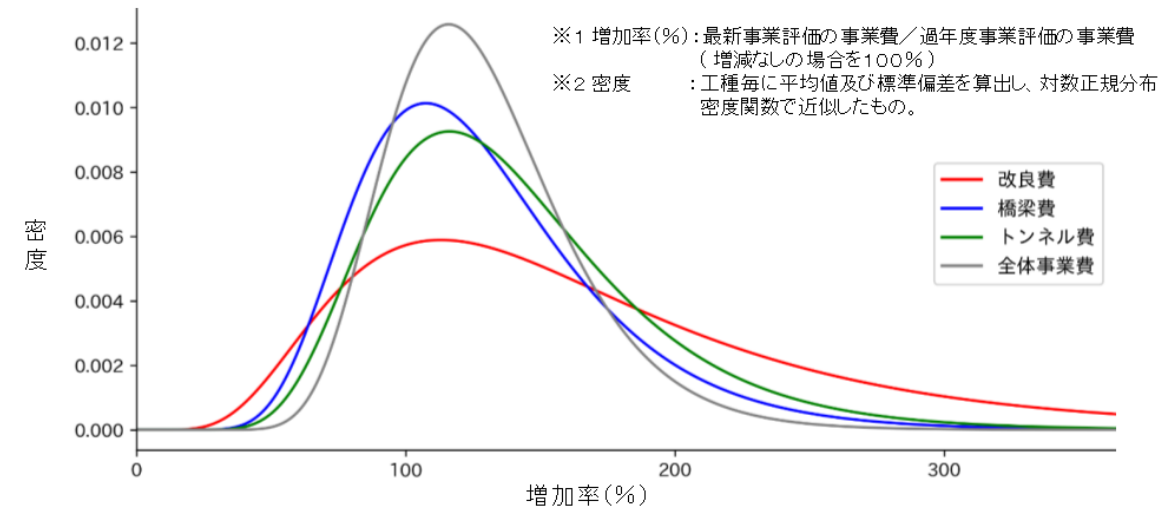
事業の増額事例の分析とリスクを考慮した費用計上(道路の事例)

R6.12.24 第26回事業評価
部会(道路分科会) 資料より
一部加筆して抜粋

- 事業費のデータベースより、事業中の全国361事業を対象に工事費の増加率を分析
- 事業費の設定にあたっては、工種別の増加率を踏まえ、中央値から平均値の間で事業ごとにリスク分析結果に応じて、リスクを考慮した費用を計上
- 当面、高規格道路を対象として、令和7年度新規採択時評価から運用を開始。

区分	費目	工種	単位	数量	金額
①工事費	改良費				
		土工	m ³		
		軟弱地盤改良工	m ³		
		法面工	m ²		
		擁壁工	式		
		函渠工	m		
	橋梁費				
		100m以上	m		
		100m未満	m		
	トンネル費				
		NATM	m		
		シールド	m		
	IC・JCT費				
		IC	箇所		
		JCT	箇所		
	舗装費				
		車道舗装	m ²		
		歩道舗装	m ²		
	付帯施設費				
		交通管理施設工	式		
		遮音壁	m		
②用地及補償費	用地費				
		用地費	m ²		
		宅地	m ²		
		田畑	m ²		
		山林・原野	m ²		
	補償費		式		
③間接経費			式		
事業費合計					

● 事業費分析結果(対数正規分布密度関数で近似)



● 主な工種の増加率

	中央値(%)	平均値(%)	標準偏差(%)
改良費	116.94	176.55	126.21
橋梁費	100.00	131.64	66.32
トンネル費	106.77	140.32	60.74
全体事業費	112.68	129.75	41.14

(注) 統計上、上下1%分を異常値とみなし除外し、集計 8

○新規事業採択時評価に費用を計上していなかったリスクが顕在化し、事業費が増大している事例もあることから、リスクへの対応を強化するため、事業化前の事前調査を充実し、事業のリスク分析を行い、リスクへの対応状況を明示

一般国道44号（北海道横断自動車道）別保尾幌道路 べっぽおほろ 事業費算定に当たってのリスク分析			
区分	費目	リスク項目	リスクへの対応状況
①工事	改良	事業区間の約2割が脆弱な地質帯を通過するため、軟弱地盤層が想定以上であった場合、軟弱地盤対策費が増加する可能性。	近傍の地質調査結果や設計実績を参考に、軟弱地盤対策費を計上。 今後、詳細な地質調査や軟弱地盤解析を実施し、設計・施工各段階において、地質・地盤リスクマネジメントを実施。
	橋梁	事業化後に実施する橋梁施工箇所での地質調査により、下部工と基礎工の構造が変更となり費用が増加する可能性。	航空測量、近傍の地質調査結果や施工実績を参考に、下部工と基礎工の費用を計上。 今後、構造詳細設計や橋梁下部施工箇所での地質調査等を実施し、設計・施工各段階において、地質・地盤リスクマネジメントを実施。
	トンネル	－	－
	IC・JCT	現地調査結果や関係機関協議を踏まえた詳細設計の結果、インターチェンジ形式の変更により費用が増加する可能性。	航空測量や近傍の設計・施工実績を参考に、インターチェンジの費用を計上。 今後、詳細な測量や関係機関協議を踏まえて、インターチェンジ形式を確定。
	舗装	切土区間について、路床の状況により所定の支持力が得られなかった場合、舗装構成の変更により費用が増加する可能性。	北海道開発局道路設計要領や近傍事業の施工実績を参考に、舗装費を計上。 今後、現地CBR試験による支持力確認が必要。
	付帯施設	希少野生生物等が生息する地域を通過するため、生息環境の保全費用等が増加する可能性。	環境調査結果、専門家の意見や近傍事業の施工実績を参考に、生息環境の保全費用等を計上。 今後も、専門家の意見を聴きながら希少野生生物等の調査が必要。
②用地及補償	用地	現地調査結果を踏まえた詳細設計の結果、影響範囲が増大し用地費が増加する可能性。	用地や物件等に影響がある範囲を広範囲に設定し、用地費を計上。 今後、詳細設計を踏まえて、必要な範囲を確定。
	補償	現地調査結果を踏まえた詳細設計の結果、影響範囲が増大し補償費が増加する可能性。	用地や物件等に影響がある範囲を広範囲に設定し、補償費を計上。 今後、詳細設計を踏まえて、必要な範囲を確定。

一般国道44号（北海道横断自動車道）別保尾幌道路 事業費算定に当たってのリスク分析の例

○一般国道44号（北海道横断自動車道）別保尾幌道路は、既存地質調査で軟弱地盤が確認されている沖積層を通過する計画。

○沖積層の既往の地質調査では、沖積層で軟弱層の厚さ約7mを確認済。

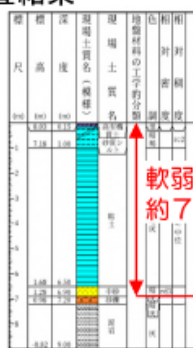
○隣接事業では、軟弱層を8mで想定していたが地質調査の結果、軟弱層が約10m確認された。別保尾幌道路においても、同様の事象が発生することが考えられることから、軟弱地盤対策費が増加する可能性有。

地質分布図（図幅）

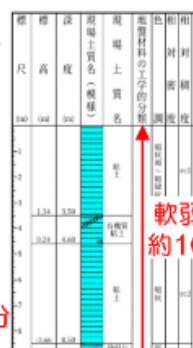


既往地質調査結果

既往調査A箇所



既往調査B箇所

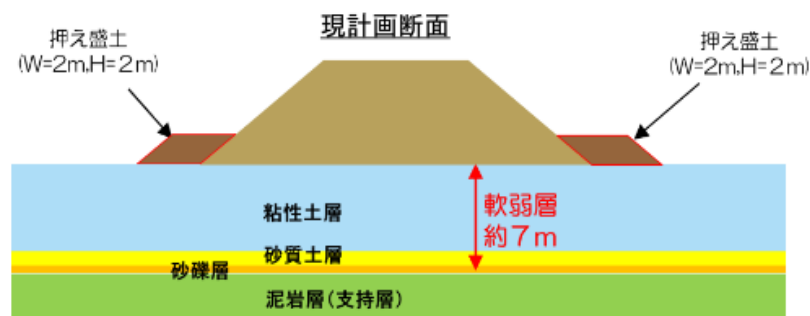


リスク分
約3m

既往調査Aは、H16.2に北海道が実施した調査

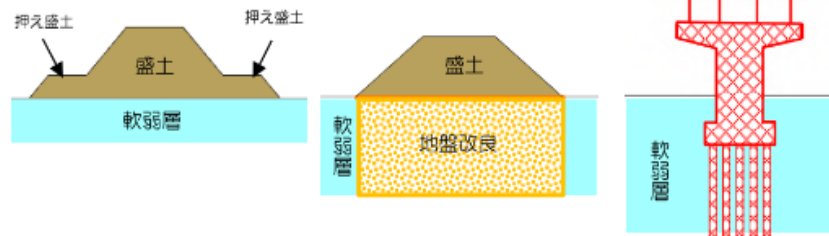
既往調査Bは、R3.11に尾幌系魚沢道路事業で実施した調査

○軟弱地盤対策



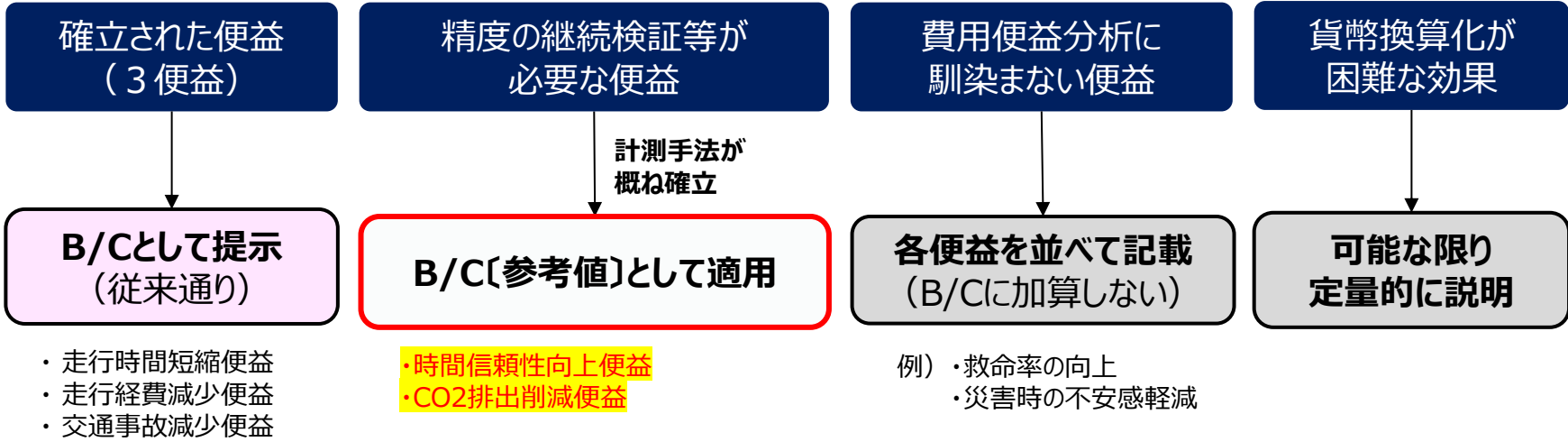
○軟弱地盤対策工法の例

軟弱地盤の厚さや地質性状等で最適工法が変化
押え盛土 地盤改良



軟弱地盤厚が想定以上であった場合、軟弱地盤対策費が増加する可能性。

- 精度の継続検証等が必要な便益であっても、計測手法が概ね確立している便益については、参考のB/Cとして示すこととし、**R7年度新規事業**では、**時間信頼性便益**と**CO2排出削減便益**を加えた**B/C〔参考値〕**を示す。
- その他の多様な効果についても、便益計測手法の開発・検討を行い、順次適用していくことを想定。



■ B/C〔参考値〕の適用範囲

- 対象事業：**R7新規～
※事業規模によらず、全ての新規事業を対象とする。
- 対象便益：**R7年度は時間信頼性向上便益、CO2排出削減便益
※事業特性により必要な便益を算出し加えることができる。
※一体評価を実施している事業については、一体評価のみ算出し、個別の事業化区間では算出しなくてもよい。

■ 評価様式（カルテ）の記載イメージ

費用便益分析	B/C	参考	EIRR	総費用	総便益	基準年
	1.1	1.3		12,927億円	14,159億円	
	(0.8)			事業費: 12,106億円 維持管理費: 582億円 更新費: 238億円	走行時間短縮便益: 12,289億円 走行経費減少便益: 1,481億円 交通事故減少便益: 388億円	
	1.5	1.7	4.4%		参考: 時間信頼性向上便益: ○○億円 CO2排出削減便益: ○○億円	令和5年
(2%)	(1.1)		(2.6%)			
(1%)	1.9	2.1		交通量変動	B/C = 1.02~1.2 (変動ケース: ±10%)	
	(1.4)			事業費変動	B/C = 1.1~1.1 (変動ケース: ±10%)	
				事業期間変動	B/C = 1.1~1.1 (変動ケース: ±20%)	

新規事業採択時評価（一般国道57号熊本環状連絡道路）事業カルテ

- 「評価手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な便益」（時間信頼性向上、CO₂排出削減便益）について算出結果を加えた場合の費用便益比（いわゆるB'/C）を新規事業採択時評価で参考提示
- また、その他の貨幣換算が可能な効果、困難な効果についても併記することで事業効果の透明性を確保している。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
☒ 便益が費用を上回っている	
☒ 事業実施環境が整っている	

費用便益分析				(参考)	EIRR	総費用	7,214億円	総便益	11,528億円	(参考)	感度分析	基準年	
(億円)	[4%]	1.6 (4.1)	1.7	6.5% (15%)	事業費: 維持管理費: 更新費:	6,686億円 495億円 33億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	10,012億円 1,079億円 436億円	時間信頼性向上便益: CO2排出削減便益:	943億円 79億円	交通量変動	B/C = 1.5 ~ 1.7 (変動ケース: ±10%)	令和6年
	[2%]	2.4 (6.1)	2.6								事業費変動	B/C = 1.5 ~ 1.7 (変動ケース: ±10%)	
	[1%]	3.0 (7.7)	3.3								事業期間変動	B/C = 1.4 ~ 1.8 (変動ケース: ±20%)	

※経常用、総経常用とその内訳は、各年度の価格に社会割引率(4%)を乗じて基準年の価額に換算したものである。

事業の影響		評価項目	評価	根拠
事業の影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	交通転換により、渋滞緩和が図られる。 【渋滞損失時間の改善】 現況:5.7万人時間/年・km ⇒ 整備後:5.0万人時間/年・km
		事故対策	◎	渋滞緩和により、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 現況:45件/億台キロ ⇒ 整備後:33件/億台キロ
		歩行空間	○	通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与。
	住民生活	◎	・第三次救急医療施設が立地していない阿蘇地域では、管外搬送件数のうち約4割が熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送。国道57号の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。 ・第三次救急医療施設への搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。 ＜貨幣換算が可能な効果＞ ・速達性向上による救急医療施設へのアクセス向上効果:約204億円/50年 ＜貨幣換算困難な効果＞ 【阿蘇市役所～熊本医療センターの所要時間】 現況 104分 ⇒ 整備後 70分 (約34分短縮) 【大津町役場～熊本医療センターの所要時間】 現況 67分 ⇒ 整備後 46分 (約21分短縮)	
社会全体への影響	地域経済	◎	・中九州横断道路沿線には半導体関連企業等が立地し、製品・部品等を熊本港や九州縦貫自動車道等から全国へ輸送。国道57号の交通渋滞により円滑な物流交通等を阻害。 ・交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。 ＜貨幣換算が可能な効果＞ ・中九州横断道路等のインフラ整備による九州全体の経済波及効果:約2.5兆円/10年 ＜貨幣換算困難な効果＞ 【企業集積地 [※] ～熊本港の所要時間】 現況 101分 ⇒ 整備後 36分 (約65分短縮) ※熊本中核工業団地 (合志市、菊陽町、大津町の企業集積地のうち最東部の箇所)	
	災害	○	・災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。 ＜貨幣換算が可能な効果＞ ・災害時の輸送向上の効果:約57億円/50年	
	環境	○	・環境(CO ₂ 排出量)の改善。 ・CO ₂ 排出削減便益 79億円	
	地域社会	◎	・阿蘇地域は県内第1位の観光客数を誇り、約6割は県外からの来訪者。熊本駅等のゲートウェイからの来訪時は、国道57号の交通渋滞によりアクセス性が低く、高速度・定時性の確保が課題。 ・観光施設への移動時間短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築。 ＜貨幣換算が可能な効果＞ ・アクセス性向上による観光産業活性化効果:約1,398億円/50年 ＜貨幣換算困難な効果＞ 【熊本駅～阿蘇市役所の所要時間】 現況 102分 ⇒ 整備後 63分 (約39分短縮)	

事業実施環境

- ・計画段階評価手続き完了(令和5年7月)
- ・都市計画決定手続き完了(令和6年2月)
- ・熊本県知事、熊本市長、合志市長、中九州・地城高規格道路促進期成会、中九州・地城高規格道路推進期成会、中九州橋道建設促進協議会、地城高規格熊本環状道路建設促進期成会などから早期事業化及び有料道路事業の導入の要望を受けている。

2. 事業評価における評価の視点

2-1 事前評価での視点

事業の決定手法に関する土木学会特別委員会の提言

「Beyond コロナの日本創生と土木のビッグピクチャー（提言）」（土木学会「コロナ後の“土木”のビッグピクチャー」特別委員会, 2022）において事業の決定手法の見直しについても提言がなされている

■事業の決定手法の見直しに関する「Beyond コロナの日本創生と土木のビッグピクチャー（提言）」の主な内容

- ありたい姿を実現するためには、現状を受けた未来予測に基づく課題解決型のアプローチのみならず、こうありたい「未来像」を実現するためのバックカスティングによるアプローチが重要
- ありたい姿を実現するためインフラの計画・評価手法を見直すことが必要

＜土木のビッグピクチャーにおけるインフラ事業の考え方＞（土木学会）		
インフラ事業の考え方	現状を受けた 「未来予測」	こうありたい 「未来像」
社会的効率性 を目指すもの (B/Cによる判断)	B/Cによる優先分野 への投資	将来世代への先行投資
平等性・公平性 を目指すもの (B/Cによらない判断)	生活経済社会の 「あたりまえ」を確保	持続的な安心で快適な 暮らしを支える



次期社会資本整備重点計画の重点目標案

「社会全体の共有財産」であるインフラの効果を最大限発揮することを通じて、社会的使命を果たしていくため、次期計画では、社会課題の解決を中核に据えて計画を構成する議論が行われている。

次期社会資本整備重点計画の重点目標案

《重点目標》

目指す社会の姿

活力のある持続可能な
地域社会の形成

地域経済の核となる集積づくりと広域連携

地域の将来像を踏まえたインフラの再構築

包摂社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境

強靱な国土が支える
持続的で力強い経済社会

持続的で力強い経済成長の実現

暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化

インフラ分野が先導する
グリーン社会の実現

2050カーボンニュートラルの実現、自然共生社会の実現、
資源循環型の経済社会システムの構築

戦略的・計画的な
社会資本整備を支える
基盤の強化

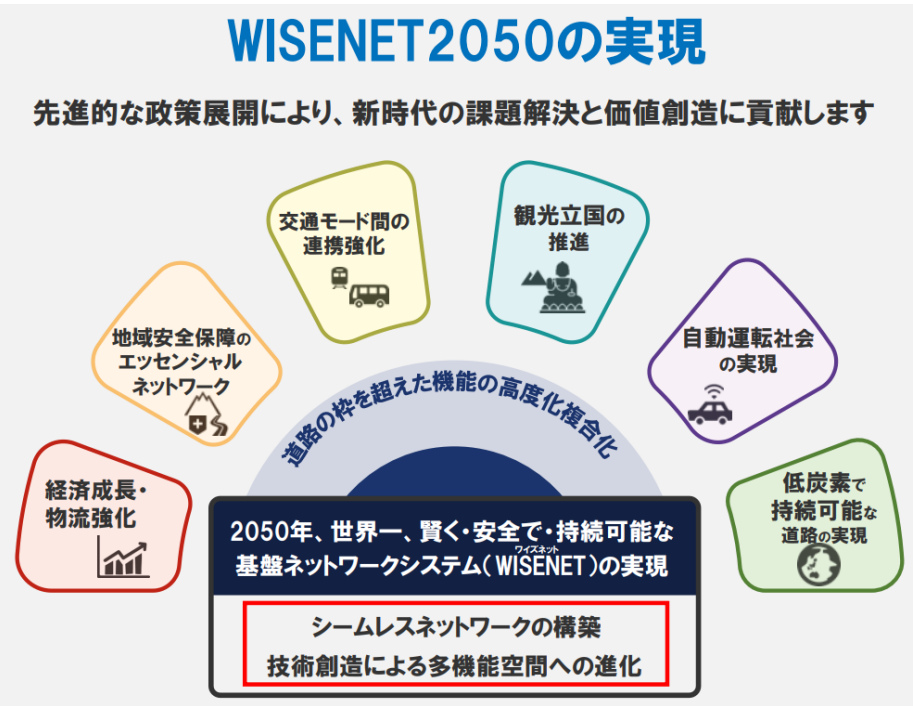
地域のインフラを支える自治体の管理機能の維持

建設業・運輸業等の担い手の確保・育成、DXによる生産性向上

新技術・DXによるインフラの価値向上

ほしい「未来像」について

- 2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間の新たな国土の将来ビジョンを示した第三次国土形成計画(全国計画)を2023年に策定
- WISENET2050や流域治水など各分野におけるほしい「未来像」についても、各局において議論され示されている。



WISENET2050



流域治水

いたい「未来像」について

- 2030年頃の我が国経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策について掲げた、港湾の中長期政策「PORT 2030」を2018年7月に公表。
- 2050年のカーボンニュートラルに向けて各鉄軌道事業者においても取組を進めており、例えば、JR西日本グループの「ゼロカーボン2050」では、鉄道の環境優位性を活かした地域との連携や新技術の活用等が示されている。

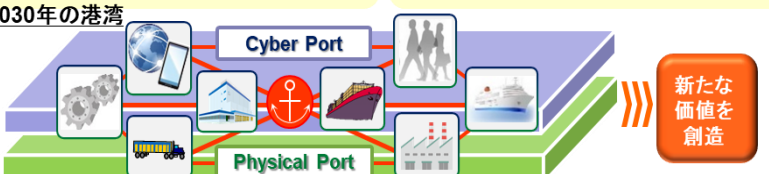
I. 列島を世界につなぎ、開く港湾【Connected Port】

- グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- 人手不足に対応し、国内輸送を支える
- 再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間【Premium Port】

- 地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に
- ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- 資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- 地球環境や海洋権益の保全

○2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム【Smart Port】

- AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- 様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

新技術による鉄道の環境イノベーション



気動車 → CO2排出量「実質ゼロ」な気動車 → カーボンフリーな次世代車両

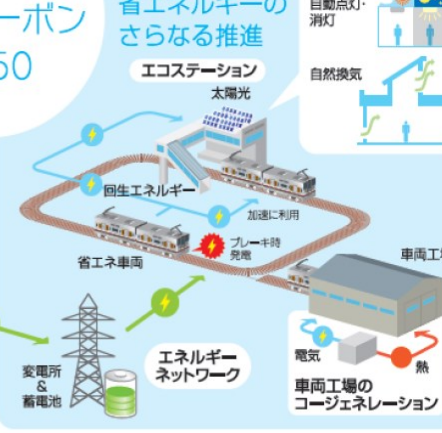
地域との連携による脱炭素社会実現への貢献



モーダルシフト

JR西日本グループ ゼロカーボン 2050

省エネルギーのさらなる推進



省エネ設備
自動点灯・消灯
自然換気
エコステーション
太陽光
再生エネルギー
加速に利用
ブレーキ時発電
省エネ車両
車両工場のコージェネレーション

再生可能エネルギー



洋上風力
太陽光
バイオマス
地熱
変電所と蓄電池
エネルギーネットワーク

港湾の中長期政策「PORT2030」の構成

事業者の例：JR西日本グループ ゼロカーボン2050

- 事業評価の実施要領において事前評価、再評価、事後評価のそれぞれの段階において「評価の視点」を記載している
(事前評価は計画段階評価で実施しており、新規事業採択時評価では明記していない)
- 社会資本に求められるニーズが多様化している中、例えば土木学会の提言や社会資本整備重点計画での議論なども踏まえ、評価の視点についても見直す必要はないか

現行要領での視点 <事前評価(計画段階評価)>

- ①事業目的となる解決すべき課題・背景を把握し、その原因を分析する。
- ②達成すべき政策目標を明確化する。
- ③政策目標に応じて必要な評価項目を設定し、事業内容の妥当性等について、複数案を提示した上で、具体的データやコスト等により比較、評価を行う。



論点

- ・現在の評価の視点では、「達成すべき政策目標」が、「ありたい未来像」に合致した事業であるかについて評価がされていないのではないか
- ・現時点の政策目標に対してのみ評価項目を設定するのではなく、将来に渡ってインフラを使用する観点から、持続性や拡張性についても評価すべきではないか

2. 事業評価における評価の視点

2-2 再評価での視点

- 長期に渡る公共事業は、後発的な事情により、事業内容を見直す場合がある一方で、近年、事業再評価において「見直し継続」が選定されていない
- 「見直し」の考え方を明確にすることで、事業再評価プロセスを通じて事業計画(変更)の透明性を図るべきではないか。

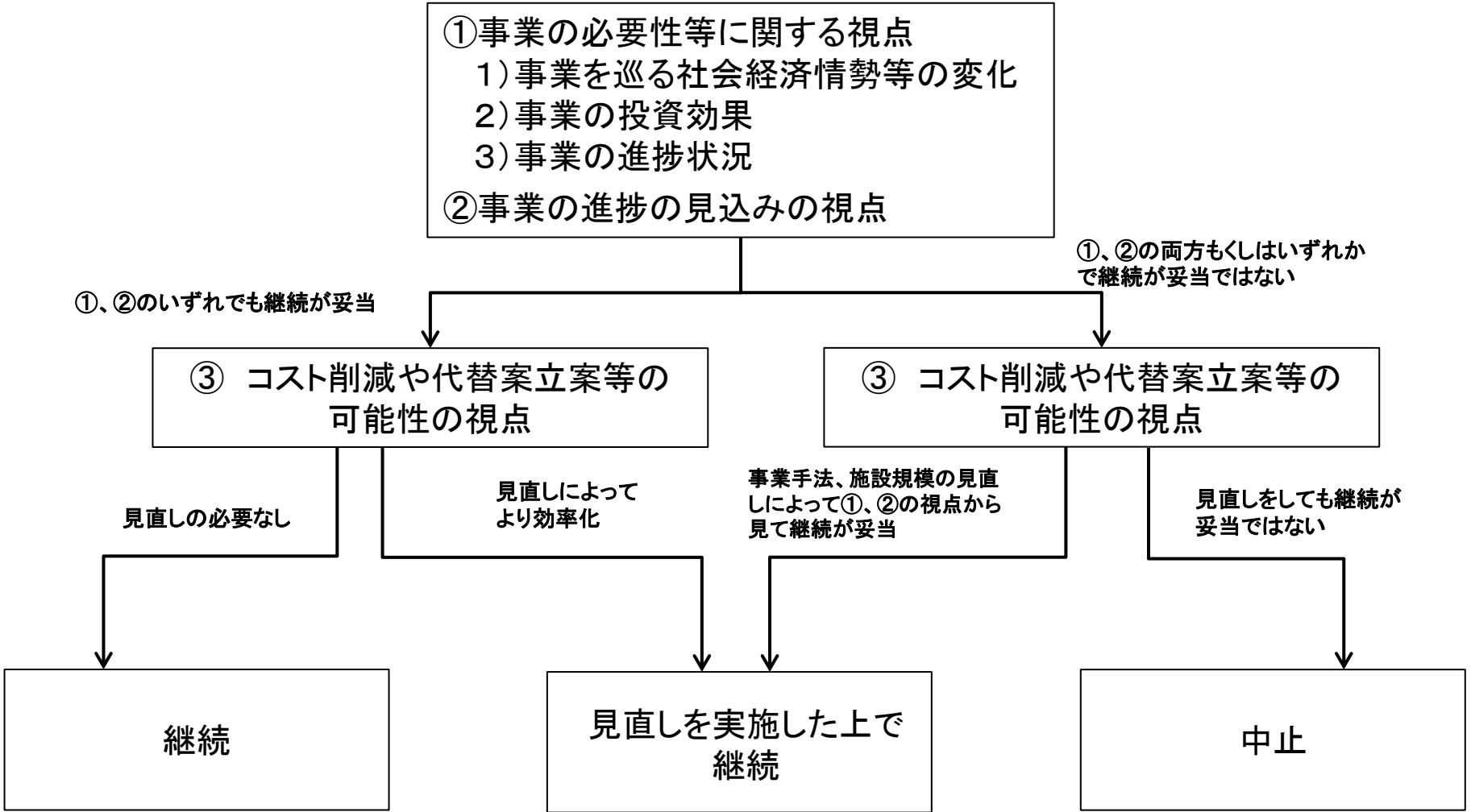
令和6年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続	うち見直し継続	中止	評価手続中
河川事業	直轄事業等	0	1	0	15	18	34	34	0	0	0
砂防事業等	直轄事業等	0	1	0	3	1	5	5	0	0	0
海岸事業	直轄事業等	0	0	0	3	1	4	4	0	0	0
道路・街路事業	直轄事業等	6	10	0	10	91	117	117	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	1	0	9	16	26	26	0	0	0
都市公園等事業	直轄事業等	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
合計		6	13	0	40	128	187	187	0	0	0

- 国土交通省所管公共事業の再評価実施要領において、事業継続の考え方として「継続」、「見直し継続」、「中止」の3つの考え方を示している

対応方針又は対応方針(案)決定の考え方



- ・ 公共事業は長期に渡る事業も多い一方、社会資本に求められるニーズは時代に応じて変化するため、時代の変化に対応した事業の見直しや評価を実施すべきではないか

現行要領での再評価の視点

① 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等の変化状況等。

2) 事業の投資効果

事業の投資効果やその変化。原則として再評価を実施する全事業について費用対効果分析を実施するものとする。

なお、事業採択時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合で、かつ、事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が著しく大きい等費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合にあっては、再評価実施主体は、費用対効果分析を実施しないことができるものとする。

3) 事業の進捗状況

再評価を実施する事業の進捗率、残事業の内容等。

② 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等。

③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性

論点

- ・ 需要の変化や耐震等の基準の見直しなど、社会経済情勢の変化や社会資本に求められるニーズの変化等を踏まえた施設規模(事業計画・構造等)の見直しの必要性について評価できる内容になっているか

事業の「見直し継続」の考え方について

- 各分野において様々な事業内容の変更に基づく再評価が実施されているが、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観点から、総合的な評価であることを踏まえ事業評価における評価の視点の検討においては「見直し継続」と評価する際の観点についても見直す必要があるのではないか。

事業内容の変更が生じた例

<道路事業の場合>

○社会情勢の変化等に伴う事業内容の見直し

- ・史跡の指定、周辺の交通ネットワークの変化
- ・災害等を踏まえた構造の見直し など

○現地条件を踏まえた事業内容の見直し

- ・現地調査結果を踏まえた設計条件の見直しに伴う構造変更
- ・設計の進捗に伴う見直し
- ・交通規制の制約、警察協議をふまえた見直し など

○事業効率化等による事業内容の見直し

- ・車線数減、IC形状の変更、IC配置の見直し など

<河川事業の場合>

○社会情勢の変化等に伴う事業内容の見直し

- ・河川整備計画の目標変更または整備施設の変更
- ・かわまちづくり計画の登録に伴う整備内容の追加 など

○現地条件を踏まえた事業内容の見直し

- ・現地調査結果を踏まえた設計条件の見直しに伴う構造変更
- ・設計の進捗に伴う見直し
- ・地方自治体や関係機関協議をふまえた見直し など

「見直し継続」と評価する観点（案）

- ・以下の観点を踏まえた分類について検討

○ 社会的要請

（上位計画の変更、災害等を踏まえた基準の見直しなど）

○ 事業効率化

（実施環境の変化や早期効果発現による効用の最大化など）

※現地条件の変更や軽微なものは
見直し継続として扱わない

【事業内容の見直し例】河川整備計画の変更

気候変動の状況から将来の洪水想定を見直した河川整備計画に変更する中で、事業計画を見直し、再評価を行っている事例

十勝川水系河川整備計画(変更のポイント)

①平成28年8月洪水の発生

～現行整備計画目標流量を上回る洪水の発生～



②気候変動の影響

・気候変動の影響により、2050年頃には各シナリオとも気温が2℃程度上昇することが予測されています。

・北海道では2℃上昇時に降雨量が1.15倍になることが試算されています。

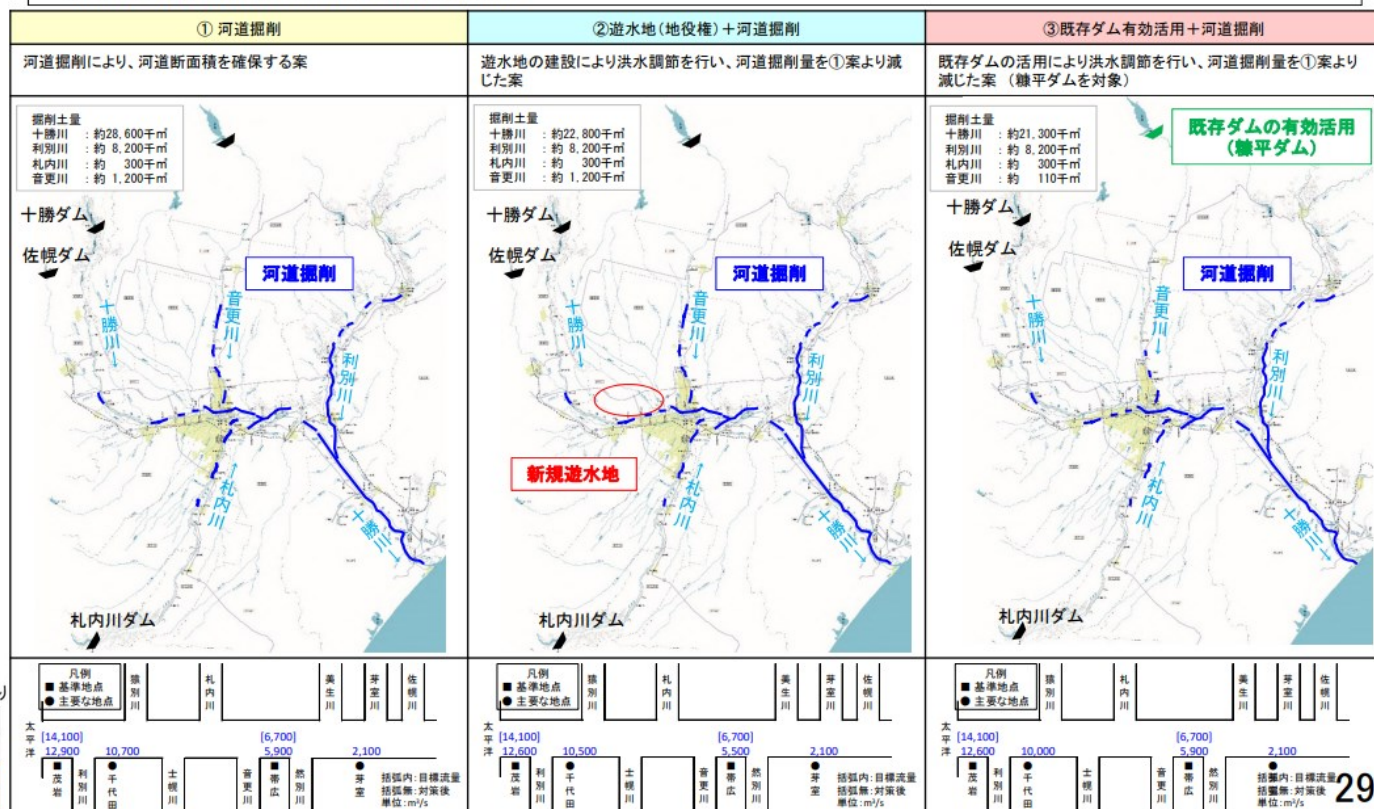
<地域区分毎の降雨量変化倍率>

気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言 改訂版(令和3年4月)より

地域区分	2℃上昇		4℃上昇
			短時間
北海道北部、北海道南部	1.15	1.4	1.5
九州北西部	1.1	1.4	1.5
その他(沖縄含む)地域	1.1	1.2	1.3

6. 2 代替案立案等の可能性

〇河川整備計画[変更]における整備について、複数の治水対策案を立案し、コストや社会的影響等を総合的に評価した結果、既存ダム有効活用+河道掘削案が最も有利と考えています。



「北海道開発局事業審議委員会」(令和5年度第1回)配付資料より抜粋

【事業内容の見直し例】 用地難航により滑走路の延伸方向を変更した例

用地の取得状況や増大する国際航空需要を踏まえ、事業計画を見直す再評価を行っている事例
(管制卓、管制情報処理装置等の更新整備等に努めたほか、北伸による平行滑走路の2,500m化を実施)

北伸による成田空港平行滑走路の整備について

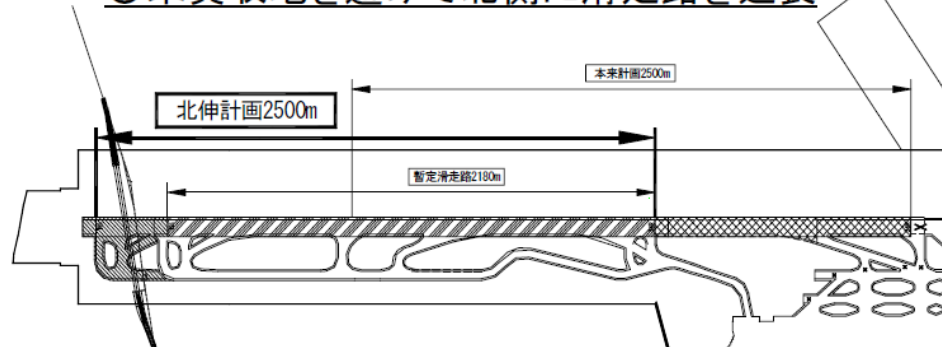
現 状

- 本来計画のための用地取得の見通しが立たない。
- 首都圏の国際航空需要は逼迫。世界各国のエアラインより、新規乗入れ、増便を強く希望されるも、これらに応えられない状況。

残る選択肢

北伸による2,500m化

○未買収地を避けて北側に滑走路を延長



○平行滑走路2,500m化の効果

	暫定平行滑走路(2,180m)	2,500m平行滑走路
ジャンボ機等 (B747-400等) の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺止まり	米国西海岸まで就航可能



【暫定平行滑走路】

再評価における事業継続の視点考え方(案)

- 新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性など投資効率性を検討する段階で実施するものを統合し、社会的要請や社会経済情勢等の変化などに基づく視点を新たに設定することで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ことを検討。

対応方針又は対応方針(案)決定の考え方 改定の方方向性

- ①事業の必要性等に関する視点
- 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の投資効果
 - 3) 事業の進捗状況
- ②事業の進捗の見込みの視点

①、②のいずれでも継続が妥当

①、②の両方もしくはいずれかで継続が妥当ではない

- ③
- ・社会的要請や事業効率化の視点
 - ・コスト削減、代替案立案等の可能性の視点
- ※見直し継続に該当する考え方を追加で設定

- ③
- ・社会的要請や事業効率化の視点
 - ・コスト削減、代替案立案等の可能性の視点
- ※見直し継続に該当する考え方を追加で設定

見直しの必要なし

見直し

見直しによって①、②の視点から見て継続が妥当

見直しをしても継続が妥当ではない

継続

見直しを実施した上で
継続

中止

2. 事業評価における評価の視点

2-3 事後評価での視点

事後評価における評価の視点について

- 事後評価において、事前評価や再評価同様に評価の視点を設定し、事業の特性に応じた評価項目及び内容を設定している。
- 効果の発現状況に加えて社会経済情勢の変化や同種事業の計画・調査のあり方などについても考慮することとしており、これらで得られた知見も含めて事業評価手法のさらなる改善に努めていく。

現行要領での事後評価の視点

事後評価の視点

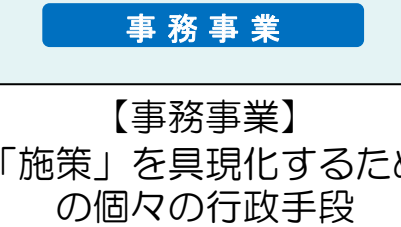
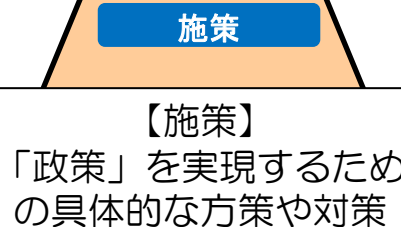
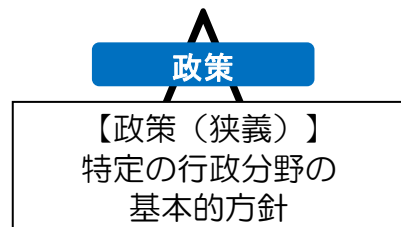
- (1) 事後評価を行う際の視点は以下のとおりとする。なお、各視点について、事業種別ごとに事業の特性に応じた評価の項目及び内容を設定するものとする。
 - ① 費用対効果分析の算定基礎となった要因（費用、施設の利用状況、事業期間等）の変化
 - ② 事業の効果の発現状況
 - ③ 事業実施による環境の変化
 - ④ 社会経済情勢の変化
 - ⑤ 今後の事後評価の必要性
 - ⑥ 改善措置の必要性
 - ⑦ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
- (2) 事後評価の実施主体は、事業の目的等を踏まえ、管理主体と調整し、運用面、施設面等の視点から改善措置を検討するものとする。

3. 総合的な評価について

行政が行う政策評価

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(以下、「政策評価法」という。)に基づき、各府省の政策の特性などに応じて、事前・事後の政策評価を実施している。

各行政機関の政策体系



※政策評価法以外の枠組みでの評価の事例

- ・PFI事業については、政策評価法に基づく評価とは別に、PFI法に基づく事業評価を実施
- ・新国立競技場など独立行政法人が所管するものは、「独立行政法人通則法」を根拠として行う

【各府省の主要な施策に係る評価】

○主要な施策(政府全体で約500施策)について、事後評価を実施

(施策の評価例)

- ・「迎賓施設の適切な管理・運営」(内閣府)
 - ・「道路交通の円滑化を推進する」(国土交通省)
- など、各府省の施策について事後的に評価

※ 施設整備や公共事業(ハード面)だけでなく、その施設の活用・周知や各種計画の整備、地方公共団体への働きかけなどの取組(ソフト面)を含んで評価を実施

【規制】
規制を新設・改廃する際に、その影響等
を評価
(事前評価・事後評価)

【公共事業】
公共事業の実施に当
たり、その費用・効果
等について評価
(事前評価・事後評価)

【租税特別措置等】
税制改正要望に当たり、
各措置の効果等を必要
性、有効性、相当性の
観点から評価
(事前評価・事後評価)

【研究開発・ODA等】
研究開発・ODAの実施
等について、専門的知
識を有する者等を活用
し評価
(事前評価・事後評価)

事前評価が必要な事業における評価内容

- 事前評価が必須とされている各分野において評価の視点が設定されているが、国土交通省で定めている技術指針等に効果の比較に係る定量的な指標を設定しているのは公共事業のみ。

評価の視点（国土交通省）

定量的な指標の設定状況

研究開発

必要性：科学的・技術的意義(独創性、革新性、先導性等)、社会的・経済的意義(実用性等)、目的の妥当性等の観点
有効性：目標の達成度、新しい知の創出への貢献、社会・経済への貢献、人材の養成等の観点
効率性：計画・実施体制の妥当性等の観点

—

公共事業

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
技術指針 原則として費用便益分析を行い、事業の投資効率性を評価
 純現在価値、費用便益比、経済的内部収益率の3指標示す（定量的）

B/Cなど

規制

○規制の必要性・有効性
 ○規制の妥当性（より緩やかな規制手段及び非規制手段の検討状況）
 ○効果（課題の解消・予防）の把握
 ○負担（遵守費用、行政費用等）の把握
 ○利害関係者からの意見聴取状況（意見聴取の有無、主な意見内容や論点等）
 ※効果・負担について、事前評価時点での定量化が難しい場合は、理由・事後評価での定量化に向けた工程の方法を記載
 ※事後評価においては、実績値を基に事前評価時の予測と比較し、当該規制を継続すべきか否かを判断

遵守費用、行政費用等の定量的指標はあるもののその費用と規制による効果の比較は定量的になされていない。

租税特別措置

各府省共通の様式により、租税特別措置等の必要性※¹、有効性、相当性※²等を評価
 ※¹ 必要性：政策目的に対する租特措置等の達成目標実現による寄与
 ※² 相当性：政策目的の実現手段として、補助金や規制など他の手段ではなく、租特措置等の手段をとることが必要か、適切か

減収額等の定量的な指標はあるものの税収減とその措置による効果の比較は定量的になされていない。

事業評価方式を実施している主な事業一覧

公共事業

(国土交通省)

- ・道路事業
- ・河川事業
- ・ダム事業
- ・砂防事業
- ・海岸事業
- ・港湾整備事業
- ・空港整備事業
- ・都市公園事業 など

(他省庁)

(農林水産省)

- ・農業農村整備事業
- ・治山事業
- ・森林整備事業
- ・水産基盤整備事業

(厚生労働省)

- ・水道施設整備事業
(R6年度以降国交省に移管)

(経済産業省)

- ・工業用水道事業

(環境省)

- ・自然公園等事業 など

(その他施設)

- ・官庁営繕事業
- ・船舶建造事業 など

(防衛省)

- ・施設整備事業 など
(～平成22年度)

出典) 各省庁の事業評価実施要領を参考に作成

公共事業の採択基準(他省庁)

他省庁における公共事業評価においても、事業評価方式で費用便益分析を実施している。

省庁名	主な事業名	採択基準(費用便益分析に係る基準を抜粋)	費用便益分析
農林水産省	農業農村整備事業	＜農業農村整備事業等における新規地区採択時の評価手法の明確化について＞ 採択チェックリストに以下の記載あり。 「当該事業のすべての効用がそのすべての費用を償うこと」	あり
農林水産省 (林野庁)	治山事業、森林整備事業	＜林野公共事業における事業評価の手法について(事業評価マニュアル)＞ 新規採択チェックリスト内の必須事項として、「費用便益分析の結果が1.0以上であること」が記載	あり
農林水産省 (水産庁)	水産基盤整備事業	＜水産関係公共事業の事業評価実施要領＞ チェックリスト内の必須事項として、「5:事業の投資効果が十分見込まれること」の内容に「費用便益比$\geq$1.0であることを確認する。」と記載	あり
経済産業省	工業用水道事業	＜工業用水道事業に係る政策評価実施要領＞ 2) 評価方法及び反映 評価対象事業が、前提指標の全てを満たしていることを確認の上、優先採択指標を含め総合的な観点から評価し、予算上の制約条件等を考慮の上、補助採択事業を決定する。 ※前提指標に「費用便益分析において「費用便益比」が1.0以上であること。」が記載	あり
環境省	自然公園等事業	＜自然公園等事業に係る事業評価手法＞ (1) 事業実施に向けた要件(必須事項) ⑤ 事業の効率性(費用便益分析による効率性)	あり

○皇居外苑石垣等修復事業での例

様式2 新規採択時評価総表

自然公園名	国民公園皇居外苑	所在地	東京都千代田区皇居外苑1-1
事業箇所名（事業地区名）			
地域区分			
事業名	皇居外苑石垣等修復事業		
事業所等	皇居外苑管理事務所		
事業概要			
現状	皇居外苑地区は、黒松の点在する大芝生広場と江戸城のたたずまいを残す堀、城門などの歴史的建造物とが調和し、我が国を代表する公園として親しまれている。 皇居外苑は、昭和24年に旧皇宮苑地の一部が、国民公園として、開放されたもの。 この公園は、皇居前広場を中心とした皇居外苑地区、皇居の北側に位置する北の丸地区及び12の溪によって皇居を取り巻いている皇居外苑地区に大別され、総面積約115ヘクタールあり、このうち、溪の水面部分は12の溪をあわせて約37ヘクタールで苑地全体の約3分の1を占める。 溪には、重要文化財である石垣がある。東日本大震災の影響で一部に崩壊がでており、その修復をおこなうもの。		
課題	国道一号线を支える皇居外苑溪の石垣は、歩行者・自動車の荷重により石垣のゆがみが生じている。 皇居の馬場先遣と日比谷溪は通水管でつながれ、その通水管を通じて、日比谷溪にある水門から過剰な雨水が地下水に流し、丸の内線増田地への冠水対策となっているが、同通水管上の幹線道路通過による重さで通水管がつぶれ、通水性が阻害されている。そのため、通水管を取り替え、冠水対策をするともにこれ以上の崩壊による通水管上を通る幹線の陥没対策をする。		
目標	皇居外苑地区は、黒松の点在する大芝生広場と江戸城のたたずまいを残す堀、城門などの歴史的建造物とが調和し、我が国を代表する公園として親しまれています。その公園で溪と石垣は重要文化財に指定されており、その適切な管理をすることを目標とする。		
上位計画等との整合	文化財保護法（所有者の管理義務及び管理責任者） 第三十一条 重要文化財の所有者は、この法律並びにこれに基づいて発する文部科学省令及び文化庁長官の指示に従い、重要文化財を管理しなければならない。		
整備内容	国道一号线を支える皇居外苑溪の石垣は、歩行者・自動車の荷重により石垣のゆがみが生じている。その石垣のゆがみを直すための改修工事を行うものである。また、過去、数年前に行幸啓通りで漏水があるため冠水被害が発生したことを防ぐための通水管工事では、通水管上を通る幹線道路の陥没防止、丸の内線増田地への冠水防止対策の整備を実施。 H23東日本大震災により馬場先遣の護岸が崩れたが、国道一号线に接した溪の石垣にもゆがみが生じている。万が一石垣の崩壊が発生した場合には、歩道はもちろんだこと、車道にまで影響を及ぼす恐れがある。		
整備規模	石垣改修（水替え工1式、土留め工1式、石垣修復工1式ほか） 通水管改修（開削工1式、配管工1式、水替え工1式ほか）		
整備期間	平成30年度～平成31年度		
総事業費	1,742百万円	うち費用便益分析対象事業費	1,742百万円

評価項目	評価内容
必要性	既に石垣にゆがみが生じているため、安全上速やかな実施が必要となる。また通水管は、通水機能が低下しており冠水になることから速やかな対応が必要である。
効率性	費用便益分析（B/C）が1.0以上であるため、効率性が認められる。
有効性	①事業の有効性：重要文化財の適切な管理をすることで、安全や利用に寄与する。また、通水管については、近年、都市部で発生するゲリラ豪雨による日本の中心都市とも言える丸の内地区、各国大使の信任状授受式の際に通ずる行幸啓通りの冠水対策のためには速やかに実施する必要がある。また、2019年に御代参り、2020年にオリンピックの開催を前に冠水対策に加え、主要幹線である銀台線路の陥没を防ぐ必要がある。
総合評価	上記に記載した効率性、有効性の結果より、本事業については、採択対象となる。

費用便益分析(B/C)を実施

事業実施による増加利用者数の推定（ ☒ 推計 ☐ 実測）		
データ	人数/年	根拠の説明
基本となる来訪者（新規採択時）	5,000,000	国民公園事務提要資料
当該地区への来訪者（新規採択時）	500,000	うち当該地区への来訪者を1割と想定（H28年度事業評価資料）
事業実施による増加来訪者数	14,627	
補正	係数	根拠の説明
来訪者数の傾向	+1%/年	
増加来訪者数の補正	1.00	
政令指定都市からの距離	0.95	100km以内
行動形態による補正	0.90	流動日帰
交通手段による補正	1.15	自家用車+鉄道
総便益（B）	2,810百万円	※総費用には機能維持のための再整備に係る費用を含まない。
総費用（C）	2,014百万円	
費用便益比（B/C）	1.40	

公園施設を整備することで訪問者の増加を仮想行動法で把握し、それに伴うラベルコスト法での訪問者の旅行費用に関する消費者余剰増加額を便益として評価

事前評価における費用便益分析によらない取組

- 行政機関が実施する事業においても、費用便益分析(B/C)が必ずしも馴染まない事業においては、事業の必要性や多様な効果を丁寧に分析・評価し、説明責任を向上させる取り組みを実施。

■ 公共建築（官庁営繕施設、基地施設など）

事業の必要性、合理性、有効性(効果)の観点から総合的に評価

①事業計画の必要性

現在入居している建物の状況から、事業の必要性を評価

(要件: 評点100点以上)

<評価項目>

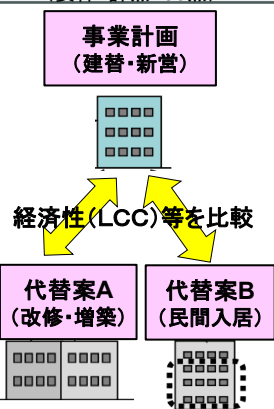
- ・老朽による弊害解消の必要性
- ・狭あい解消の必要性
- ・防災機能の不備解消の必要性
- ・その他(分散、借用返還、地域連携等)



②事業計画の合理性

同等の性能が得られる代替案の有無を確認、事業案と代替案を経済比較し、事業案が最も経済的であることを確認(代替案がない場合、事業案が最も合理的とする)

(要件: 評点100点)



③事業計画の効果

業務を行うための基本機能と施策に基づく付加機能から、事業の効果の発揮見込みを評価

(要件: 評点100点以上)

(基本機能)

適正な規模、適切な執務空間、適切な敷地の場所・規模、法令・条例への適合



(施策に基づく付加機能)

ユニバーサルデザイン、自然エネルギー利用、木材利用推進、防災性の確保、地域防災への貢献他



■ 船舶建造（巡視船）

「事業を実施した場合(with)」と「事業を実施しなかった場合(without)」を比較し、海上保安庁の業務及び社会経済的な寄与を抽出

海上保安庁の業務

海洋権益の保全



・海洋秩序の維持

治安の確保



・海上犯罪の摘発
・緊迫化する国際情勢への対応

海難救助・海上交通の安全確保



・人命・財産の救助
・海上交通の安全性の向上

海上防災・海洋環境の保全



・災害による人命・財産等の被害の最小化
・海洋環境の保全

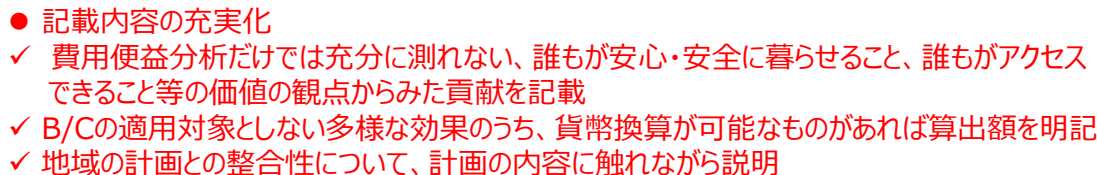
評価対象を整理したうえで「with—without表」により事業の必要性や効果等を分析

【必要性・緊急性(指標)】
各業務(施策)を達成するために必要な事柄と、それに求められる具体的な指標(能力)を整理する。

【事業の効果(1次効果)】
予算を確保できれば、必要な装備・能力を有した巡視船艇を整備できる。

【事業の効果(2次効果)】
巡視船艇を運用することによって、各業務(施策)に対する結果(効果)が発生する。

- 複数の社会的割引率を用いたB/CやEIRRによる費用便益分析
- 多様な効果を踏まえた便益を算出しB/C（参考値）を記載



○ 事業評価の結果をまとめた「評価書」など、費用便益分析の一つの指標である費用便益比(B／C (社会的割引率4%))のみになっていることから、EIRRの記載の追加や社会的割引率1%及び2%の併記を行うように更新する。

※B／C以外の費用便益分析についても事業評価監視委員会において公表されている

事業名 事業主 体	該 当 基 準	再評価の視点 (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)	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	参考 (B/C) ※1、2	対 応 方 針	担当課 (担当 課長名												
				貨幣換算した便益:B(億 円)	費用:C(億円)	EIRR ※1	B／C ※1																
				便益の内訳及び主 な根拠								費用の内訳											
下北半 島縦貫 道路 むつ～ 七戸北 (一般 国道4号 野辺地 七戸道 路) 東北地 方整備 局	一 定 期 間 未 着 工	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地域の中心都市であるむつ市を起点に、東北縦貫自動車道八戸線と接続する高規格道路である。 ・このうち、野辺地七戸道路は高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消を目的とした延長7.1km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	290	2,415	【内訳】 走行時間短縮便益：2,005億円 走行経費減少便益：282億円 交通事故減少便益：129億円 【主な根拠】 計画交通量 7,800台/日	2,238	【内訳】 事業費：2,075億円 維持管理費：155億円 更新費：8.7億円	【事業全体】 4.3% (6.4%) 【残事業】 11.1% (6.5%)	【事業全体】 1.1〔4%〕 (1.4) 【残事業】 2.1〔4%〕 (1.5)	1 円滑なモビリティの確保	・新幹線駅へのアクセス向上	（むつ市内～七戸十和田駅間の所要時間現況87分→整備後74分 ※下北半島縦貫道路全線整備時）	2 国土・地域ネットワークの構築	・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成（むつ市内～八戸市間の所要時間 現況128分→整備後115分 ※下北半島縦貫道路全線整備時）	3 災害への備え	・青森県地域防災計画（R5.2修正）において、「第一次緊急輸送道路」として位置づけ	他9項目に該当	【事業全体】 1.5〔2%〕 (2.0)	1.8〔1%〕 (2.5)	【残事業】 2.9〔2%〕 (2.1)	3.5〔1%〕 (2.5)	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

※1 EIRR、B/Cの値は、上段が事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。

※2 最新の社会経済情勢等を踏まえ、参考比較のため、社会的割引率2%及び1%として算出したB/Cの値を記載。

37

再評価における費用便益分析の考え方について

- 事業再評価では、事業の投資効果の観点から「費用対効果分析」を実施することとしているが、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」においては「費用便益分析」の評価結果が投資効率性の全てであるかのような記載となっており、誤解を招く表現になっているのではないか

第2項 再評価結果の取り扱い

○費用便益分析などの事業の投資効果、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業進捗の見込みなどをもとに、事業の継続・中止を判断する。

○再評価の結果は、投資効率性の観点から基本的に以下のように取り扱う。

①「残事業の投資効率性」が基準値以上の場合

「事業全体の投資効率性」が基準値以上の場合、事業は継続。基準値未満の場合は、基本的に継続とするが、事業内容の見直し等を行う。

②「残事業の投資効率性」が基準値未満の場合

「事業全体の投資効率性」が基準値以上の場合、事業内容の見直し等を行った上で対応を検討する。基準値未満の場合は基本的に中止とする。

修正（案）

- 再評価の結果における投資効率性の取り扱いは以下のとおりとする。

なお、事業評価は、事業の投資効率性や波及的影響、実施環境といった多様な視点から総合的に行うべきものであることに留意すること。

※「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」第2章（費用便益分析結果の取り扱い）より再掲

（再評価における費用便益分析の評価結果の取り扱い）

- ・「残事業の投資効率性」及び「事業全体の投資効率性」の評価結果の取り扱いは、下表のような対応を基本とする。

表 2-8 再評価における費用便益分析の評価結果の投資効率性の観点からの取扱い

残事業の投資効率性	事業全体の投資効率性	投資効率性の観点からの評価結果の取扱い
基準値以上	基準値以上	継続
	基準値未満	基本的に継続とするが、事業内容の見直し等を行う
基準値未満	基準値以上	事業内容の見直し等を行った上で対応を検討
	基準値未満	基本的に中止

4. 本日議論いただきたい内容

■事業評価における評価の視点について

■総合的な評価の在り方について

■その他 事業評価全般について