

多様なストック効果の発現状況を踏まえた事業評価手法に関する研究

(研究期間：平成30年度)



社会資本マネジメント研究センター 社会資本マネジメント研究室
研究官 鈴木 貴大 交流研究員 後藤 和彦 室長 中洲 啓太
(博士(国際協力学))

(キーワード) 公共事業評価、ストック効果、効果の発現状況

3.

生産性革命 (二-Constructionの推進、賢く使う)

1. 多様なストック効果の整理・活用の必要性

国土交通省が平成10年に新規事業採択時評価や再評価を開始してから約20年が経過した。現在の事業評価においては、貨幣換算が難しい多様なストック効果の評価が課題であり、効果的、効率的な評価のため、過去の事業評価の経験から得た知見を将来の事業の実務で活用することが求められている。

国総研社会資本マネジメント研究室では、蓄積された3,000件以上の事業評価結果に基づき、事業の特性(分野・地域性)に応じたストック効果の発現状況やその評価手法を分析している。本稿は、道路事業を対象とした分析結果を報告するものである。

2. 道路事業で発現した事業効果

図-1は、各評価項目(観光入込客数の増加、騒音低減等)が定量的な効果として示された事業数を集計したものである。事業評価の実務では貨幣換算が難しい評価項目が多く用いられ、「高次医療施設へのアクセス性」等の生活の質を向上させる効果、地域の安全・安心に関わる「災害時の代替路の形成」や生産性向上に関わる「製造品等の出荷額」等、数多くの多様な事業効果が確認されているとわかる。

これらの効果の発現状況には、評価段階や地域特性による傾向の違いもある。例えば、新規事業採択時評価では、事業実施前であるため定性的な効果把握や推計値(例：災害時の代替機能を定性的に記述等)が重視される一方で、事業実施後に実施される事後評価の段階では、定量的な効果や実測値(例：災害時の通行止め回数の減少等)が示されることが多い。

また、表-1は、平成29年度の道路事業を三大都市圏¹とその他の地方圏での事業に分けて、いくつかの

評価項目の度数を示したものである。三大都市圏に比べて地方圏では道路事業によって高次医療施設や空港・駅・港湾等へのアクセス性向上が頻繁に見られることから、地域ごとに道路事業の果たす役割の違いがわかる。

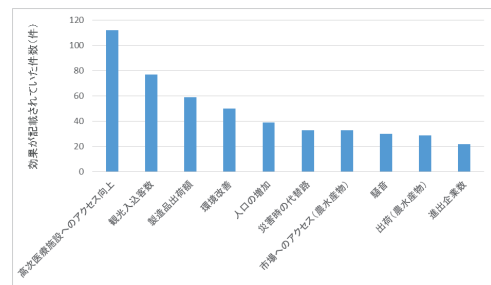


図-1 道路事業における効果の発現状況
(対称：H22-28の事後評価事例200件)

表-1 三大都市圏とその他の主な効果の発現状況(新規事業採択時評価・再評価・事後評価すべて含む。)

	事業総数	渋滞緩和	高次医療施設への搬送時間	空港・駅・港湾への所要時間	物流の流通利便性向上
三大都市圏	51件 (割合)	40 78%	18 35%	13 25%	15 29%
地方圏	174件 (割合)	83 48%	113 65%	63 36%	37 21%

3. 今後の研究

今後は、地理的・産業的な条件に応じたストック効果の発現の傾向を分析する他、事業実施後の効果が地域で高く評価された実例を、いかにして将来の類似の条件下で行われる事業の評価に活かすかという視点から、効果的な評価項目や効率的な評価手法を選定し、また事業を行う意義を総合的に説明する手法を提案していく予定である。

☞詳細情報はこちら

1) 後藤 和彦, 鈴木 貴大, 中洲 啓太: 事業実施後に発現した多様なストック効果の実例分析. 第36回建設マネジメント問題に関する研究発表・討論会講演集, P69-72, 2018.

¹ 東京・神奈川・埼玉・千葉、愛知・岐阜・三重、大阪・

京都・兵庫・奈良を三大都市圏、その他を地方圏として集計。