

地方公共団体における道路整備の事業評価に関する一考察

味水 佑 毅*

(一橋大学大学院商学研究科博士後期課程)

1. はじめに

わが国では、1997年の『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における橋本総理大臣の指示をきっかけとして、国が実施するすべての公共事業について費用対効果分析をはじめとする政策評価が義務付けられるようになった。これら政策評価、事業評価の義務付けは、効率的な交通社会資本整備を達成する点で意義深い。

近年、この政策評価、事業評価の実施は、国だけにとどまらず、地方公共団体のレベルにも及んできている。地方公共団体における事業評価システムの観察からは、都道府県間で大きく異なる、多様な事業評価項目、項目間の重み付け、および総合評価手法の存在が確認できる。これら事業評価の多様性が、地方公共団体ごとに異なる、事業に対する意思決定や認識、事業の環境を反映しているのであれば、この事業評価の多様性を、地方公共団体が独自の事業評価システムを導入する「効果」のひとつであると評価することは可能だろう。ただし、事業評価の手法の多様性が、ただちに事業評価の結果の多様性へと結びつくとは限らない。もし、事業評価の手法が異なっていたとしても事業評価の結果がほぼ同様のものであるならば、地方公共団体が独自に事業評価制度を構築し、実施することの「効果」を見出すことはできないと考えられる。

以上の問題意識を踏まえ、本稿では、地方公共団体ごとに実施されている事業評価制度の多様性およびその評価結果の多様性の検討を通じて、地方分権の観点からみた、地方公共団体による事業評価の「効果」の存在に関する検証を行うことを目的としている。

2. 問題の所在

2.1 地方公共団体による事業評価の概観

1997年の橋本総理大臣の指示をきっかけとして、国が実施するすべての公共事業に義務付けられることとなった事業評価は、近年、地方公共団体のレベルにも及んできている。埼玉県調査によれば¹⁾、2003年12月時点で、22の県が国の事業評価要領に基づく評価以外に県独自の公共事業に対する評価システムを

*1978年生まれ。2002年一橋大学大学院商学研究科修士課程修了。現在、一橋大学大学院商学研究科博士後期課程在学中。連絡先：misui@mercury.ne.jp。

1) 第1回埼玉県道路事業評価基準検討に係る有識者アドバイザー会議参考資料2（埼玉県ウェブサイト：<http://www.pref.saitama.jp/>）。

導入している。また、試行中と回答した3県と検討中と回答した9県を含めれば、全国で34の県が、事業評価システムの導入、実施に向けて動いていることが分かる。

これら地方公共団体における事業評価システムの観察からは、事業評価システムの構成要素である、評価項目、項目間の重み付け、および総合評価の手法が、都道府県間で大きく異なることが読みとれる。たとえば、評価項目の選択について、上述した埼玉県の調査によれば、「費用便益比と評価指標による評価」を選択している県が25県、「各種評価指標のみによる評価」を選択している県が5県、その他が4県となっている。

また、項目ごとに評価された結果をどのように判断するか、を反映している総合評価の手法も複数存在している²⁾。第一の手法が、「項目列挙型」であり、様々な評価項目を設け、それぞれの得点化は行わない形態である。第二の手法が、「項目ごとに得点化型」であり、様々な評価項目を設け、それぞれに得点化を行う形態である（ただし総合評価にあたっては、合計点は示さない）。第三の手法が、「総合得点化型」であり、第二の手法と同様、設定した評価項目ごとに得点化を行った上で、それらの合計点を算出し、その合計点に基づき総合評価を行う形態である。なお、合計点を算出することから、この形態では、項目間の重み付けが第二の手法より重要性を持つ。これら3手法が多基準分析に基づく手法と言える。そして第四の手法が、「修正費用便益分析型」であり、多数の項目について貨幣換算を行い、費用便益比で評価する形態である³⁾。この第四の手法のみが費用便益分析を中心に据えた手法と言えるだろう。

以上の整理からも、現在、独自の事業評価システムを導入している22県のなかでも、多様な項目や総合評価の手法がとられていることが読みとれる。

2.2 地方公共団体による事業評価の役割

地方公共団体が独自の事業評価システムを導入することの「効果」とは何だろうか。単に事業評価システムを導入するだけでも一定の「効果」は発現するであろう。しかしながら、それ以上に重要な視点は、地方公共団体が独自に導入するという点である。国による標準的な事業評価システムの構築を待たずに、各地方公共団体が独自の事業評価システムを構築、導入している近年の傾向は、単に事業評価システムの導入による「効果」を上回る「効果」を、各地方公共団体にもたらしていると考えられる。本稿では、これら2つの「効果」の差を、「地方公共団体が独自の事業評価システムを導入する「効果」と定義づけたい。

本節では、上記の問いを、「事業評価システムの導入」と「地方公共団体ごとの導入」という2段階の観点に分け、検討する。

1) 観点1：事業評価システムの導入

わが国における政策評価導入のきっかけは、上述したように1997年12月5日の「『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」における橋本総理大臣の指示である。ここで橋本総理は、公共事業の「再評価システム」の導入および費用対効果分析の活用を指示した。この指示に基づき、旧建設省をはじめとする公共事業関係6省庁は、1998年3月27日の閣僚懇談会において「再評価システム」の導入を決定した。その後、政策評価は「中央省庁等改革基本法」（1998年6月9日公布）の中で位置づけられる

2) 以下述べる手法の分類は、国土交通省道路局道路事業評価手法検討委員会による呼称に基づいている。

3) 第四の手法について、国土交通省道路局道路事業評価手法検討委員会では、「拡張費用便益分析」と呼んでいるが、内容的には「修正費用便益分析」である。なお、この手法を導入しているのは2004年末現在、三重県のみである。

とともに、「政策評価に関する標準的ガイドライン」(2001年1月15日策定)、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(2001年6月公布, 2002年4月1日施行)、「政策評価に関する基本方針」(2001年12月28日閣議決定)という一連の政策評価方針に基づいて推進されてきている。公共事業を所管する旧建設省等においても、政策評価の義務付けに相前後して、評価システムの導入や評価指針の策定など、事業評価の推進が図られてきている。たとえば国土交通省所管の道路に関しては、1995年10月に「大規模公共事業に関する総合的な評価システム」が導入、実施されるとともに、1998年3月には「建設省所管公共事業の再評価実施要領および新規事業採択時評価実施要領について」が策定され、1998年度予算より導入されている。また1998年6月には「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)」が策定され、費用便益分析を実施する上での指針として導入されるとともに、2001年1月には「国土交通省における政策評価の実施要領」が、2002年3月には「国土交通省政策評価基本計画」がそれぞれ策定、導入されている。なお1998年から1999年の間には、交通関連社会資本の分野ごと(道路、空港、鉄道)の費用便益分析マニュアルが策定、公表されている⁴⁾。また最近では、上記の道路整備の費用便益分析マニュアルの更新版が公表されるとともに⁵⁾、高速道路を対象とした事業評価マニュアルも策定されている⁶⁾。

政策評価の目的および枠組みを概説している、「政策評価に関する標準的ガイドライン⁷⁾」からは、透明性を保った上で、効率的で、かつ成果がみえる行政活動を重視するなかで、政策のマネジメント・サイクル「Plan-Do-See」を制度化し、活用しようとする政府の姿勢が読みとれる。なお、同ガイドラインでは、政策評価における地方公共団体の責務について特に言及してはいないものの、後述する岩手県を例にとって⁸⁾、地方公共団体においても国と同様の位置づけが政策評価に対して示されていることがわかる⁹⁾。

これら政策評価の義務付けは、最終的に公共事業の効率性の向上につながるという意味で望ましいと言

4) 道路投資の評価に関する指針検討委員会編(1999)、運輸省航空局監修(1999)、運輸省鉄道局監修(1999)。

5) 国土交通省道路局、都市・地域整備局(2003)。

6) 国土交通省道路局(2004)。

7) 「政策評価に関する標準的ガイドライン」を要約すると以下ようになる。

(1) 政策評価導入の主な目的

- ・国民に対する行政の説明責任(アカウンタビリティ)を徹底すること
- ・国民本位の効率的で質の高い行政を実現すること
- ・国民的視点に立った成果重視の行政への転換を図ること

(2) 政策評価の定義

「政策評価」とは、「国の行政機関が主体となり、政策の効果等に関し、測定又は分析し、一定の尺度に照らして客観的な判断を行うことにより、政策の企画立案やそれに基づく実施を的確に行うことに資する情報を提供すること」であり、「企画立案(Plan)」、「実施(Do)」、「評価(See)」を主要な要素とする政策の大きなマネジメント・サイクルの中において制度化されたシステムとして組み込まれ、実施されるもの。

(3) 政策評価における公共事業評価の位置づけ

公共事業とは、「政策(広義)」の構成要素である「事務事業」の一つであり、「事務事業」とは、「政策(狭義)」に示される特定の行政課題に対応するための基本的な方針に基づく「具体的な方策や対策」を具現化するための個々の行政手段としての事務及び事業であり、行政活動の基礎的な単位となるもの」である。

(4) 評価の観点

「必要性」、「効率性」、「有効性」、「公平性(政策の性質による)」、「優先性」。

8) 宮城県では、「行政活動の評価に関する条例」(2001年12月25日公布, 2002年4月1日施行)において、岩手県では、「政策等の評価に関する条例」(2003年10月9日公布, 2004年1月1日施行)において、それぞれ上記のガイドラインと同様の枠組みで政策評価が規定されている。

9) 政府(「パブリック・セクター」)の効率的な組織・運営については、たとえば山内(2003)が、フレキシビリティ(柔軟性)、コンバラビリティ(比較可能性)、アカウンタビリティ(説明責任)、トランスパレンシー(透明性)という4つの観点から整理している。なお、山内(2003)は、近年、行政経営の新しいパラダイムとして盛んに議論がなされているNPM(New Public Management)について、「パブリック・セクターは、多くの場合、公共サービスの独占的供給者であり、住民や議会から一定の監視はあるものの、基本的に組織運営効率化の圧力は弱い。このような場合、通常の民間企業で用いられる経営効率化のためのノウハウが参考になる。それを基本としてパブリック・セクターにおける経営手法をまとめたものがNPMと理解できよう。」と述べている。なお、NPMおよびその他政策評価に関しては、山内、上山編(2003)や鈴木、岡本、安岡(2001)、田中、岩井、岡橋(2001)、頼、諸岡(2003)、森杉(2002)、大野(2002)、岡(2002)、行政管理研究センター(2001)、伊多波(1999)、上山(2002)などを参照されたい。

えるだろう。

2) 観点2：地方公共団体による実施

上述したように、地方公共団体による事業評価の目的は、国による事業評価の目的と同様、説明責任を果たした上で、効率的で成果重視の行政活動を行うことである。このことは、事業評価の仕組みとしてマネジメント・サイクル「Plan-Do-See」の制度化を明示している、各地方公共団体の姿勢からも読みとれる¹⁰⁾ (図2.1)。しかし、このことは、地方公共団体がそれぞれ独自に事業評価システムを構築し、実施することの「効果」を説明したものとはなっていない。もし、地方公共団体が合理的に行動しているならば、「個別に」事業評価を行うことの「効果」があると考えられる。

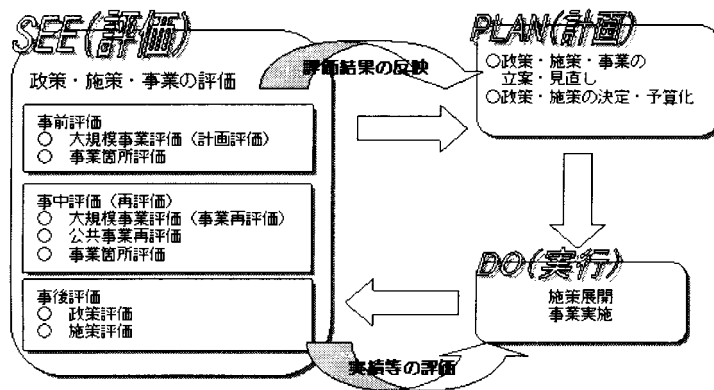


図2.1 地方公共団体が示す「Plan-Do-See」の関係図
出所) 宮城県ウェブサイト (<http://www.pref.miyagi.jp/>)

地方公共団体による事業評価の実施の分析にあたり、堀場 (1999) が提示するフレームワークを援用することが可能と考える。堀場 (1999) は、経済学の観点から、財やサービスの地域間移動、政府が供給する財の広範囲化を背景に、伝統的な機能配分論¹¹⁾とは異なる、新しい機能配分論を提示している。この新しい機能配分論では、地方公共財の観点から地方政府による供給を正当化する一方で、地方分権による外部性の発生、市場の効率性維持機能、規模の経済性の観点から中央政府による供給を正当化している。そして、特に前者の地方政府による供給の正当化にあたっては、その要素として、以下の3要素を示している¹²⁾。

- 要素1 「地方の選好が異なっている場合、人々の選好の情報に近いほうが情報収集の費用が低くなる」
- 要素2 「地域間の資源移動の可能性によって、地方政府にとって費用に対する競争による圧力が存在し、財が効率的に供給される」

10) 各地方公共団体のウェブサイトにも、政策評価に関する詳しい資料が載せられている。

11) マスグレイブの財政の3機能 (Musgrave and Musgrave (1980) を参照のこと) のうち、資源配分機能は地方政府に、所得再配機能と経済安定化機能は中央政府にゆだねるべきとする、地方財政論に基づく議論。

12) これらの3要素に類似の議論は地方分権の観点から多くなされており、堀場の3分類は一般的な分類と理解できる。また地方分権の効果に対する直観的な理解にも通じるだろう。

要素3「アカウンタビリティの点から地方が供給した方が好ましい」

これら3要素は、地方公共団体の事業評価システムにおいて、目的として掲げられている項目に関連しており、供給（事業実施「Do」）のみならず、事業評価全体「Plan-Do-See」に求められている役割とも言える。

しかしながら、地方公共団体がそれぞれ独自の事業評価システムを構築、運用していることは、直ちに上記の役割を地方公共団体が果たしているという結論にはつながらない。すなわち、地方公共団体の事業評価システムは、それらが以下の3要件を充足しているか否かによって評価されるべきであり、言い換えるならば、それら要件の充足が事業評価に対する要請であるとも言えるだろう。

要件1「地方ごとに異なる選好¹³⁾を表現できているか」

要件2「競争環境が存在しているか」

要件3「アカウンタビリティが国よりも充実しているか」

これらの要件の充足水準が、地方公共団体による事業評価のマネジメント・サイクル「Plan-Do-See」の「効果」を示す指標である。これら3要件の関係性を図示したものが図2.2である。

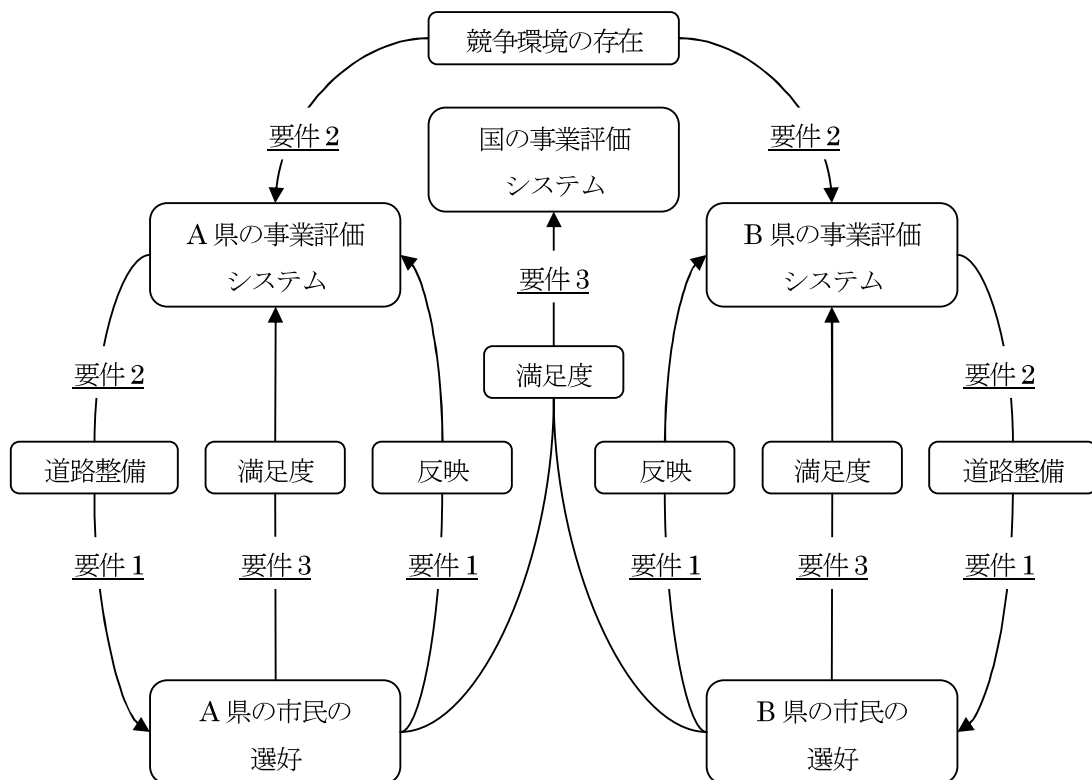


図2.2 地方公共団体による事業評価のマネジメント・サイクル「Plan-Do-See」における3要件の関係性

13) 道路事業における地方ごとに異なる選好としては、県内の道路の幅員や歩道設置率、混雑率など道路の整備水準、県内の道路配置状況、雪寒地域か否か、県内の産業成熟水準などに基づく県民の要望などが考えられる。

2.3 仮説の提示

以上の議論に基づき、本稿では、以下の3つの仮説を提示する。

仮説1「地方公共団体の事業評価システムは、地方ごとに異なる選好を示している¹⁴⁾」

仮説2「地方公共団体の事業評価システム間には競争環境が存在している¹⁵⁾」

仮説3「地方公共団体の事業評価システムは、アカウントビリティの観点で国よりも充実している¹⁶⁾」

これらの仮説についての検討を通じて、地方公共団体による事業評価の「効果」の有無およびその程度を明らかにすることが可能であると考えられる。以下、本稿では、上記の仮説1～3のうち、仮説1を抽出し、その検討を行う。なお、上述した要件との関係は図2.3に示されるとおりである。

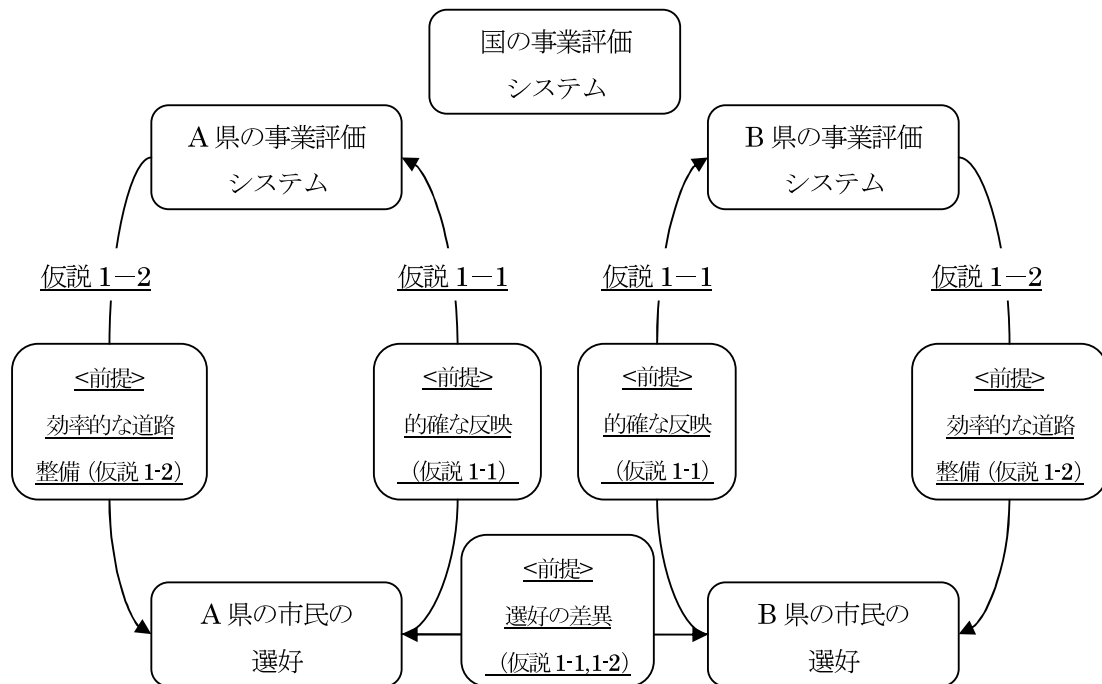


図2.3 地方公共団体による事業評価のマネジメント・サイクル
「Plan-Do-See」の構成要件に関する仮説と分析対象

14) この仮説は、上述した第一の要素に基づいている。しかしながら、事業評価システムの形態が異なることのみでは、この仮説の答えとはならない。「形態の多様性」も地方公共団体の事業評価のひとつの「効果」ではあるが、重視されるべき要素は、事業評価の「結果の多様性」である。たとえば、ある県の事業に、他県の事業評価システムを適用したとき、異なる結果が導かれるのであれば、地方公共団体の事業評価システム導入の「効果」があると言えるだろう。

15) いわゆる、ティブーの「足による投票」が存在すること、を意味する仮説である。たとえば、山内（2003）は、ティブーの「足による投票」の理論的仮定「移動コストがほぼゼロに等しいならば、足による投票により望ましい公共財の量が達成される」は、わが国の実情において十分に機能するとは言いがたいと述べている。しかしながら、事業評価システムが都道府県ごとに導入されることで、ティブーの「足による投票」が、少なからず現実味を帯びるかもしれない。それが、地方公共団体が独自の事業評価システムを導入する「効果」であり、競争環境の存在につながると考えられる。なお、道路整備の事業評価における競争としては、堀場の示す費用（道路整備の効率性）の競争以外にも、情報公開水準などに関する競争が考えられる。ただし、関連するデータの制約上の問題から、本稿では、その検証は行わない。

16) アカウントビリティの観点における国と地方公共団体の比較にあたっては、対象としている財・サービスが同一であることを前提としている。すなわち、道路であれば、国道や主要地方道のように、国が実施しても、地方公共団体が実施しても問題がない公共サービスの比較あり、国における国防と地方公共団体における公園のように、異なる公共サービスを比較しているわけではない。すなわち、ある公共サービスの分担論における視点のひとつとして、アカウントビリティを取り上げていると理解されたい。具体的には、道路整備状況、事業評価結果の公開状況、道路事業に対する県民満足度調査等における意見のフィードバック水準などが考えられる。ただし、国の標準的事業評価システムへの市民の満足度に関するデータの制約上の問題から、本稿では、その検証は行わない。

なお、図2.3からも分かるように、仮説1は、事業評価基準の差異を評価する仮説1-1および事業評価結果の差異を評価する仮説1-2に分割される。また、ある地方公共団体（県）の事業評価システムが当該県の市民のニーズを的確に捉えられているか否か、ある県における道路整備が効率的か否かは、検証が難しい。したがって、仮説1-1については、「県の事業における市民ニーズの的確な把握」が、仮説1-2については、「効率的な道路整備の実施」が、それぞれ前提条件として必要となる。また、仮説1-1、1-2について、比較する両県間で市民の選好が異なることを仮定している¹⁷⁾。

3. 地方公共団体の道路事業評価の比較

3.1 はじめに

本節では、前節において示した問いについて、総合評価の手法や道路事業の整備環境などの点で、ほぼ同一条件¹⁸⁾と考えられる2県（宮城県、岩手県）間における比較を通じて、その検討を行う。なお、事業評価の対象はすべての公共事業にわたるため、一般的な議論は困難である。したがって本節では、公共事業のなかでも道路事業を分析対象として選択し、考察を加える¹⁹⁾。

3.2 宮城県の事業評価²⁰⁾

宮城県における事業評価システムである「行政評価システム」は、1998年12月に策定された「宮城県行政改革推進計画」に基づいて導入された。このうち、いわゆる公共事業の評価システムとしては、大規模事業評価（事業費100億円以上、1999年度導入）、事業箇所評価（1999年度導入（試行）、2000年度本格実施）、公共事業再評価（1998年度導入）の3評価システムがあり、本節では事業箇所評価のうちの道路事業を検討対象とする。以下、その概要を示す。

1) 事業箇所評価の導入の目的と経緯

事業箇所評価の導入の目的は、「公共事業における事業種別毎の事業実施予定箇所の優先度について、客観的に判断できる手法を用いて評価することにより、事業の重点化と効果性・効率性の向上」である。その上で、「評価の手法と結果を公表することにより、事業を進める上での行政判断の客観性と透明性を高め県民への説明責任を果たす」というものである。1999年度の導入以降、事業評価の対象となった箇所は、延べ3,625箇所に及んでいる。

この事業箇所評価の構築は、導入当時、当時他県での取り組みが進んでいなかったこともありほとんど独自に行われた。また、事業箇所評価の導入前は、事業主管課（道路建設課）が地方事務所（8箇所）からのヒアリングを行い、担当者によって評価されていた。なお、事業箇所評価の仕組みについては、付録を参照されたい。

17) 県ごとにどの程度選好が異なるかを明らかにするには、各県が実施している県民満足度調査では不十分である。この問題については、別途、アンケート調査などが必要となろう。

18) 総合評価の手法は両県とも第三の手法（総合得点化型）である。また、地理的に隣接しており、道路の整備環境は似ていると考えられる。

19) 宮城県および岩手県における事業評価の仕組みについて、詳しくは付録を参照されたい。

20) 本節における内容は、2004年7月に実施したヒアリング調査に基づいている。ヒアリング調査に快くご協力いただき、また資料のご提供をいただいた宮城県企画部行政評価室の方に感謝申し上げます。なお、言うまでもなく、本節における誤りは筆者に帰するものである。

2) 道路事業における事業箇所評価の基準²¹⁾

宮城県における道路の事業箇所評価基準は、「Ⅰ. 道路機能の重要性」、「Ⅱ. 道路現況の問題点」および「Ⅲ. 環境の保全」の3評価軸およびその構成要素である10評価項目から構成されている。評価基準の観察からは、路線の特性、特定施設へのアクセス状況などで表される「Ⅰ. 道路機能の重要性」が最重要視（配点：37.5%）されており、また「Ⅲ. 環境の保全」の構成要素である「(9) 関連事業との整合性」がその次に重視（配点：25.0%）されていることが読みとれる。それに対して、費用便益比によって表される「(8) 効果的な道路整備（Ⅲ. 環境の保全）」は、改良率や混雑度などで表される「Ⅱ. 道路現況の問題点」、および事業費ベースの事業進捗度を意味する「(10) 現行事業の進捗度（Ⅲ. 環境の保全）」と並ぶ、12.5%の配点しか与えられていない。また、点数の割り当てにあたっては、評価軸（または評価項目）ごとに配点を4段階に分類している²²⁾（表3.1）。

表3.1 宮城県における道路事業の評価基準²³⁾

評価軸	評価項目	評価指標	評価ランク	重み付け	
Ⅰ. 道路機能の重要性（必要性）（有効性）	(1)県内外の交流・連携の推進に向けた県土の骨格となる道づくり	・高速道路相互を連絡する道路 ・隣接市町村相互をつなぐ道路など	4段階 ※(1)から(6)までの項目ごとの配点の合計を4段階に分類	37.5	
	(2)仙台空港や仙台港などの国際交流拠点の整備を支援	・仙台空港と高速道路をつなぐ道路 ・仙台港と高速道路をつなぐ道路			
	(3)空港、港湾、駅などの複数の交通機関が連携した調和のとれた交通体系の支援	・仙台港と国道をつなぐ道路 ・港湾や漁港などと国道をつなぐ道路 ・新幹線駅と国道をつなぐ道路 ・鉄道駅と国道をつなぐ道路			
	(4)地域づくり、街づくりを支援	・広域的発展につながる工業団地、インターチェンジ周辺整備などと国道をつなぐ道路 ・市町村の計画・整備している住宅地、運動公園などと国道をつなぐ道路			
	(5)福祉社会づくりの支援	・救急病院と国道をつなぐ道路 ・高齢者福祉施設と国道をつなぐ道路 ・余暇・保養施設等と国道をつなぐ道路			
	(6)安全で快適な暮らしを支援	・緊急輸送道路に位置づけている道路			
Ⅱ. 道路現況の問題点（必要性）	(7)道路現況の問題区間、箇所の解消	・渋滞箇所 ・事故多発区間 ・道路線形不良箇所 ・防災点検により対策が必要になった箇所 ・改良率が県平均以下の箇所 ・混雑度が1以上の箇所 ・通行規制区間が存在する箇所 ・通学路指定箇所 ・バス路線指定箇所	4段階 ※9項目の合計点数を4段階に分類	12.5	
	Ⅲ. 環境の保全（効率性）	(8)効果的な道路整備	・効果的な道路整備 など	4段階	12.5
		(9)関連事業との整合性	・国体や高速道路の開通、区画整理、ほ場整備などの他事業関連との整合が求められる道路	4段階	25.0
		(10)現行事業の進捗度	・進捗率の高い事業を優先的に整備を進める。	4段階	12.5
	合計				100

出所) 宮城県資料

21) 2003年度の評価基準である。評価指標および配点の詳細は、宮城県土木行政推進計画に示されている。なお、宮城県における道路関係事業としては、道路建設事業、2) 街路事業、3) 交通安全施設等整備事業が存在するが（その他にも農道事業、林道事業も存在する）、この評価基準は、道路建設事業のものである。

22) たとえば「(8) 効果的な道路整備（Ⅲ. 環境の保全）」の場合、 $B/C \geq 5$ の場合12.5点が、 $3 \leq B/C < 5$ の場合、 $12.5 \times (2/3)$ 点が、 $1 \leq B/C < 3$ の場合、 $12.5 \times (1/3)$ 点が、それぞれ割り当てられる。

23) 道路建設事業の事業箇所評価基準表。

3) 道路事業における事業箇所評価の結果

上記の評価基準に基づく、宮城県における道路事業の評価結果は以下の通りである（表3.2）。表3.2からは、継続事業箇所が、一部の例外を除き、事業評価結果に係らずほとんどすべて採択されていること、新規事業箇所の採択率は5割程度であることが読みとれる²⁴⁾。また事業箇所評価の結果の反映状況説明書からは、新規事業箇所のうち半分が事業評価結果から逆転採択されていることが読みとれる²⁵⁾。

表3.2.1 宮城県における道路事業の事業評価結果（概要）

		採択	不採択	その他
道路建設事業（国道）	新規	1	1	
	継続	8	0	
道路建設事業（県道）	新規	8	10	
	継続	89	2	2

単位：事業箇所

注）道路建設課担当分（道路管理課担当分は含まず）。また「その他」は、2003年度中に終了が見込まれた事業である。

出所）宮城県資料

3.3 岩手県の事業評価²⁶⁾

岩手県における事業評価は、1997年度に事務事業評価を導入したことに始まる。その後1998年度に公共事業評価が事務事業評価から分けられるかたちで導入され、2000年度に政策評価が施行、2001年度には、政策評価システムが導入され、上記の3つの評価が統合された。現在では、公共事業に関する事業評価として、前述した公共事業評価および大規模事業評価の2つがあり、公共事業評価は事前評価、継続評価、再評価の3種類に分類される。本節では公共事業評価のうちの事前評価および継続評価の道路事業を検討対象とする。以下、その概要を示す。

1) 事業評価の導入の目的と経緯

公共事業評価（事前評価）の導入の目的は、「新規に着手しようとしている事業について、事前評価を行い、事業採択の透明性、客観性の確保を図ること」であり、公共事業評価（継続評価）の導入の目的は、「継続事業について、継続評価を行い、事業実施過程の透明性、客観性の確保を図ること」というものである。また近年の厳しい財政状況を背景として、事業における一層の重点化が事業評価の第一の要素となっている。

この事業箇所評価の構築は、導入当時、他県の取り組みが進んでいなかったこともありほとんど独自に行った。また、事業評価の導入以前は、事業主管部局の担当者によって評価されていた。なお、事業評価の仕組みについては、付録を参照されたい。

24) これは、道路事業のなかでも、継続事業と新規事業をセグメントとして分けて評価していることによる。その結果、継続事業では、評点が13点（100点満点）でも採択された事業がある反面、新規事業では、評点が38点でも採択されない事業が存在している。

25) この逆転現象は、他の機関、工区との関係によるものである。なお、これによって、1位（75点）、3位（63点）、6位（46点）、7位（42点）の事業が不採択とされ、9位（38点、2箇所）、13位（33点）、16位（25点）の事業が採択されている。

26) 本節における内容は、2004年7月に実施したヒアリング調査に基づいている。快くヒアリング調査にご協力いただき、また資料のご提供をいただいた岩手県総合政策室経営評価課の方に感謝申し上げます。なお、言うまでもなく、本節における誤りは筆者に帰するものである。

2) 道路事業における事業評価の基準²⁷⁾

岩手県における道路の事業評価基準は、「必要性」、「重要性」、「緊急性」、「効率性」、「熟度」の5評価項目から構成されている²⁸⁾。このうち、総合計画等の位置づけ等で表される「重要性」と、費用便益比で表される「効率性」が最も重視(配点:各30%)されている。そのほか、車道等幅員や混雑度で表される「必要性」は20%、関連事業の有無、主要渋滞ポイント等で表される「緊急性」が15%であり、用地取得の進捗状況等で表される「熟度」への配点は5%のみである。また、点数の割り当てにあたっては、評価項目ごとに評価水準と配点が定められているほか²⁹⁾、各評価項目を構成する複数の評価指標に対して、評価項目の配点を上回る点数が割り当てられている³⁰⁾。このことは、評価結果の高水準の要因となりうるだろう(表3.3)。

表3.3 岩手県における道路事業の評価基準³¹⁾

評価項目	評価指標	区 分	配点	備 考	
必要性 (20点)	(1) 車道等幅員 (2点)	・現況幅員<概成水準幅員	2	・車道等幅員は、車道+路肩幅員とする	
		・現況幅員≥概成水準幅員	0		
	(2) 歩道設置の必要性 (1点)	・歩行者+自転車交通量100人以上	1	・H11道路交通センサス	
		・歩行者+自転車交通量100人未満	0		
	(3) 設計速度 (3点)	・概成水準設計速度-現況設計速度≥20 ・概成水準設計速度-現況設計速度=10 ・概成水準設計速度-現況設計速度≤0	・概成水準設計速度-現況設計速度≥20	3	・現況設計速度は、最小平面曲線半径、最急縦断勾配の標準値により算出
			・概成水準設計速度-現況設計速度=10	2	
			・概成水準設計速度-現況設計速度≤0	0	
(4) 混雑度 (1点)	・現況混雑度≥1.0 ・現況混雑度<1.0	・現況混雑度≥1.0	1	・H11道路交通センサス	
		・現況混雑度<1.0	0		
(5) 定時性 (2点)	・10km/h以上 ・5 km/h以上10km/h未満 ・5 km/h未満	・10km/h以上	2	・定時性は、H11道路交通センサスの旅行速度(秋)-旅行速度(冬)により求める。 ・県管理道路の平均値7.2 km/h	
		・5 km/h以上10km/h未満	1		
		・5 km/h未満	0		
(6) 事故率 (1点)	・50件/億台 ^キ 以上 ・50件/億台 ^キ 未満	・50件/億台 ^キ 以上	1	・平均値48.3件/億台 ^キ (道路整備カルテ)	
		・50件/億台 ^キ 未満	0		
(7) 過疎地域等の振興 (10点)	・過疎市町村かつ山村振興地域 ・準過疎市町村かつ山村振興地域 ・過疎市町村 ・準過疎市町村 ・山村振興地域 ・上記以外の地域	・過疎市町村かつ山村振興地域	10		
		・準過疎市町村かつ山村振興地域	8		
		・過疎市町村	7		
		・準過疎市町村	5		
		・山村振興地域	3		
・上記以外の地域	0				

27) 2003年度の評価基準である。評価指標および配点の詳細は、岩手県公共事業評価専門委員会の資料として岩手県ウェブサイト(<http://www.pref.iwate.jp/>)において公開されている。なお、岩手県における道路事業関係の評価は、道路改築等、交通安全施設整備、凍雪対策など、9種類に分けられており、またその他に、農道事業、林道事業が存在する。上記の評価基準は、道路改築等に用いられる評価基準である。

28) 「必要性」とは「県民や地域社会のニーズに照らして事業の実施が妥当かどうかという観点」、「重要性」とは「県計画等に照らして事業の実施が重要かどうかという観点」、「緊急性」とは「防災や危険回避等の面から事業の実施が緊急を要するかどうかという観点」、「効率性」とは、「投入された事業費に見合って事業の効果が得られるかどうかという観点」、「熟度」とは「事業を円滑に実施するうえで必要な協力体制等が整っているかどうかという観点」を、それぞれ意味する。

29) たとえば「効率性」の場合、 $B/C \geq 10.0$ の場合30点が、 $5.0 \leq B/C < 10.0$ の場合26点が、 $2.0 \leq B/C < 5.0$ の場合22点が、 $1.5 \leq B/C < 2.0$ の場合18点が、 $1.0 \leq B/C < 1.5$ の場合14点が、それぞれ割り当てられる。

30) 5評価項目への割り当ての合計が100点であるのに対し、18評価指標への割り当ての合計は165点である。評価指標の点数の合計が評価項目の満点を超えた場合、その評価項目は満点を獲得する。

31) 道路改築事業などの事業別評価指標及び区分。

評価項目	評価指標	区 分	配点	備 考
重要性 (30点)	(1) 総合計画等の 位置付け (25点)	・あり	25	<ul style="list-style-type: none"> ・(1)～(4)の評価項目の得点の累計が30点以上の場合の「重要性」の得点は、30点とする。 総合計画の指標：高速交通拠点への90分以内到達市町村数
		・なし	0	
		・高速交通ネットワーク整備プログラム		
		・県内90分交通ネットワーク整備プログラム		
		・高速交通拠点、地域交通60分アクセスプログラム		
		・「山脈(やまなみ)の壁」を貫く峠道整備プログラム		
		・その他県の重点施策に位置付けられた事業等		
	(2) 「道路の整備 に関するプロ グラム」の位置 付け (20点)	・あり	20	
		・なし	0	
	(3) 国の「客観的 評価指標」に該 当する項目数 (15点)	・7項目以上	15	
		・4～6項目	10	
		・1～3項目	5	
		・0項目	0	
	(4) 市町村等のプ ロジェクトの支 援 (5点)	・あり	5	
		・なし	0	
緊急性 (15点)	(1) 関連事業の有 無 (15点)	・あり	15	
		・なし	0	
	(2) 冠水区間、主 要渋滞ポイント、 老朽橋、交通不 能区間 (10点)	・あり	10	
		・なし	0	
(3) 評価年度内の 完成、部分供用 の有無 (10点)	・あり	10		
	・なし	0		
	(4) 道路規格の不 連続 (10点)	・あり	10	<ul style="list-style-type: none"> ・(1)～(4)の評価項目の得点の累計が15点以上の場合の「緊急性」の得点は、15点とする。
		・なし	0	
効率性 (30点)	(1) 費用便益比 (B/C) (30 点)	・ $10.0 \leq B/C$	30	<ul style="list-style-type: none"> ・地域修正係数を考慮する
		・ $5.0 \leq B/C < 10.0$	26	
		・ $2.0 \leq B/C < 5.0$	22	
		・ $1.5 \leq B/C < 2.0$	18	
		・ $1.0 \leq B/C < 1.5$	14	
		・ $B/C < 1.0$	0	
熟度 (5点)	(1) 用地取得の進 捗状況 (3点)	・60%以上	3	<ul style="list-style-type: none"> ・用地費ベース（事前評価では「用地取得の進捗状況」を「地元の協力」に読み替える）
		・30%以上60%未満	2	
		・0を越え30%未満	1	
		・0%	0	
	(2) 地元要望 (2点)	・あり	2	
		・なし	0	
計 (100点)				

出所) 岩手県資料

3) 道路事業における事業評価の結果

上記の評価基準に基づく、岩手県における道路事業の評価結果は以下の通りである(表3.4)。表3.4からは、宮城県同様、継続事業箇所が、一部の例外を除き、事業評価結果に係わらず採択されていること、新規事業箇所の採択率は宮城県以上に低い2割程度であることが読みとれる。しかしながら、宮城県でみられたような、事業評価結果が逆転されて事業が採択される例は存在しない。この要因として、事業の熟度も評価項目に含まれていることが挙げられる。

表3.4 岩手県における道路事業の事業評価結果

		採択	不採択	その他
地方特定道路整備事業(改築)	新規	2	0	0
県単道路改良事業	新規	0	11	0
道路改築事業(国道)	継続	11	0	0
道路改築事業(地方道)	継続	3	0	0
道路改築事業(踏切除却)	継続	1	0	0
道路特殊改良1種事業	継続	4	0	0
緊急地方道路整備事業	継続	28	0	0
地方特定道路整備事業(改築)	継続	30	0	0
物流支援道路整備事業	継続	6	0	1
地域振興支援道路ネットワーク整備事業	継続	8	0	0
県単道路改良事業	継続	19	0	2
岩手山周辺地域振興ビジョン関連道路整備事業	継続	3	0	0
クロスロード整備事業	継続	3	0	0
地域活性化支援道路整備事業	継続	10	0	2

単位：事業箇所

注) 道路建設課担当(道路環境課担当は含まず)。また「その他」は、一時休工箇所である。
出所) 岩手県資料

3.4 仮説1-1：事業評価基準に関する比較

本節では、事業評価基準、すなわち地方公共団体ごとの事業評価システムにおける県民ニーズの反映方法の多様性について検討する。上述したように、宮城県の事業箇所評価基準は、ネットワークやアクセスの観点からの当該路線の性格(「道路機能の重要度」)を最も重視しているのに対して、岩手県の事業評価基準は、県の総合計画や道路整備プログラム等における位置づけ(「重要性」)や費用便益比(「効率性」)を最も重視している。また、宮城県で評価項目とされているネットワークやアクセス的な性格が岩手県には含まれていない反面、岩手県で評価項目とされている過疎地域等の振興、県の計画等の位置づけ、国の客観的評価指標への該当、地元の要望等は宮城県には含まれていない、という違いがみられる。

なお、項目の評価方法についても両県で違いがみられる。すなわち、宮城県の事業箇所評価基準は費用便益比を除く全ての項目において要件に適合か不適合かを求めているのに対し、岩手県の事業評価基準は費用便益比のほか必要性においても具体的なデータ(設計速度、事故率など)を必要としている。

評価指標ごとに、両県の事業評価項目と重み付けを比較したものが表3.5である。

評価項目の捉え方、判断材料、および重視度合いにおいて、比較的大きな違いがみられ、定性的にはあるが、「地方公共団体の事業評価基準は、地方ごとに異なる選好を示している」と言えるだろう。

表3.5 岩手県および宮城県間における事業評価項目と重み付けの比較

岩手県			宮城県			
評価項目	評価指標	重み付け		重み付け	評価指標	評価項目
	なし	0.0	<	6.25	・高速道路相互を連絡する道路 ・隣接市町村相互をつなぐ道路など	I (1)県内外の交流・連携の推進に向けた県土の骨格となる道づくり
	なし	0.0	<	6.25	・仙台空港と高速道路をつなぐ道路 ・仙台港と高速道路をつなぐ道路	I (2)仙台空港や仙台港などの国際交流拠点の整備を支援
	なし	0.0	<	6.25	・広域的発展につながる工業団地、インターチェンジ周辺整備などと国道をつなぐ道路 ・市町村の計画・整備している住宅地、運動公園などと国道をつなぐ道路	I (4)地域づくり、街づくりを支援
	なし	0.0	<	6.25	・救急病院と国道をつなぐ道路 ・高齢者福祉施設と国道をつなぐ道路 ・余暇・保養施設等と国道をつなぐ道路	I (5)福祉社会づくりの支援
	なし	0.0	<	6.25	・緊急輸送道路に位置づけている道路	I (6)安全で快適な暮らしを支援
必要性	(1) 車道等幅員	2.0	>	1.39	・通行規制区間が存在する箇所	II (7)道路現況の問題区間、箇所の解消
	(2) 歩道設置の必要性	1.0	<	1.39	・通学路指定箇所	
	(3) 設計速度	3.0	>	1.39	・改良率が県平均以下の箇所	
	(4) 混雑度	1.0	<	1.39	・混雑度が1以上の箇所	
	(5) 定時性	2.0	>	1.39	・バス路線指定箇所	
	(6) 事故率	1.0	<	1.39	・事故多発区間	
	(7) 過疎地域等の振興	10.0	>	0.0	なし	
	(1) 総合計画等の位置付け	12.0	>	0.0	なし	
	(2) 「道路の整備に関するプログラム」の位置付け	9.0	>	0.0	なし	
重要性	(3) 国の「客観的評価指標」に該当する項目数	7.0	>	6.25	・仙台港と国道をつなぐ道路 ・港湾や漁港などと国道をつなぐ道路 ・新幹線駅と国道をつなぐ道路 ・鉄道駅と国道をつなぐ道路	I (3)空港、港湾、駅などの複数の交通機関が連携した調和のとれた交通体系の支援
	(4) 市町村等のプロジェクトの支援	2.0	>	0.0	なし	
緊急性	(1) 関連事業の有無	5.0	<	25.0	・国体や高速道路の開通、区画整理、ほ場整備など他事業関連との整合が求められる道路	III (9)関連事業との整合性
	(2) 評価年内の完成、部分共有の有無	3.3				

	(3) 冠水区間, 主要渋滞ポイント, 老朽橋, 交通不能区間	3.3	>	1.39	・渋滞箇所 ・防災点検により対策が必要になった箇所	II (7)道路現況の問題区間, 箇所の解消
	(4) 道路規格の不連続	3.3	>	1.39	・道路線形不良箇所	
効率性	(1) 費用便益比 (B/C)	30.0	>	12.5	・効果的な道路整備	III(8)効果的な道路整備
熟度	(1) 用地取得の進捗状況	3.0	<	12.5	・進捗率の高い事業を優先的に整備を進める	III(10)現行事業の進捗度
	(2) 地元要望	2.0	>	0.0		なし
		その他特徴				
「必要性」でも具体的な統計データ必要		評価項目の基準内容 (費用便益比以外)		基準要件への適合か否かのみ (統計データ不要)		
当該年度実施予定事業		評価対象事業		今後3年間実施予定事業		

注) 重み付けは, 評価項目における当該評価指標の割合から筆者推定。

3.5 仮説1-2: 事業評価結果に関する比較

本節では, 事業評価結果³²⁾の多様性について検討する。上述したように, 宮城, 岩手両県の評価基準および配点は異なり, その得点だけで両県の事業評価結果を比較することは好ましくない。したがって, いずれかの県の結果を, もう一方の県の評価基準に基づき, 読み替える作業が必要となる。本節では, 表3.5で示した評価項目および重み付けの比較を用いて, 岩手県の事業に宮城県の評価基準を適用する。そして, 「岩手県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」と「宮城県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」を比較する。比較の基準としては, 「順位の相関性」および「順位の変動」を用いる。

1) 順位の相関性 (順位相関係数)

順位の相関性を評価する基準として, 本稿では, 統計学における順位相関係数を用いる。分析対象である5事業における順位の相関性の推定結果は表3.6に示されるとおりである。

表3.6 「岩手県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」と「宮城県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」間における順位の相関性の推定結果

事業種類	事業箇所数	Spearmanの 順位相関係数	Kendallの 順位相関係数
道路改築 (国道) 事業	11	0.9290	0.8224
緊急地方道路整備事業 (改築)	28	0.4633	0.3428
地方特定道路整備事業 (改築)	32	0.6069	0.4563
県単道路改良事業	21	0.2532	0.1961
地域活性化支援道路整備事業	12	0.8371	0.6870
合計	104	0.5071	0.3618

注) 分析対象は道路事業のうち事業箇所数が10以上の事業である。

32) 事業評価における順位結果であり, 採択結果ではないことに留意されたい。

表3.6の推定結果からは、「岩手県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」と「宮城県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」間の順位相関係数が、0.2から0.9の水準にあることが示された。今回の分析では、2県の比較にとどまっており、この分析結果を評価する最適水準は示すことができないものの³³⁾、同じ道路整備事業にもかかわらず、0.2水準や0.4水準の相関性が推定されたことは、岩手県、宮城県間の事業評価結果の相関性が高くはないことを示している。分析対象が同じ道路事業であることを踏まえると、この結果は非常に興味深いと言えるだろう。

2) 順位の変動 (1/n 逆転数)

順位の変動を評価する基準として、本稿では、1/n 逆転数という概念を用いる。1/n 逆転数の定義は、「評価基準の変更によって順位が事業箇所数の 1/n 以上変動した事業箇所数およびその割合」である。したがって、n の値が大きくなればなるほど、逆転数自体の数値も大きくなる。分析対象である 6 事業における順位の変動の推定結果は表3.7に示されるとおりである。

表3.7 「岩手県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」と「宮城県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」間における順位の変動の推定結果

事業種類	事業箇所数	1/4逆転数	1/5逆転数	1/6逆転数
道路改築（国道）事業	11	1	1	2
緊急地方道路整備事業（改築）	28	11	11	12
地方特定道路整備事業（改築）	32	18	20	20
県単道路改良事業	21	12	13	13
地域活性化支援道路整備事業	12	3	3	7
合計	104	45 (43.27%)	48 (46.15%)	54 (51.92%)

注) 分析対象は道路事業のうち事業箇所数が10以上の事業である。なお、「1/4逆転数」とは、読み替えによって順位が事業箇所数の1/4以上変動した事業箇所数を意味する。たとえば、事業箇所数が20の場合、5 順位以上変動した場合が含まれる。以下同様。

表3.7の分析結果からは、「岩手県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」と「宮城県の事業評価基準に基づく岩手県の事業評価結果」間の順位の変動が、1/4 逆転数の場合でも、4割を超える頻度で生じていることが読み取れる。相関性の推定同様、今回の分析では、2県の比較にとどまっており、この分析結果を評価する最適水準は示すことができないものの³⁴⁾、同じ道路整備事業であっても、事業評価基準の変更によって、一定数の変動が生じることを示しており、相関性の推定同様、この結果も非常に興味深いと言えるだろう。

3.6 まとめ

本節では、評価基準の差異に関する分析および評価結果としての順位に関する分析（順位の相関性および順位の変動）を通じて、宮城県－岩手県間の事業評価基準および事業評価結果の差異を定性的および定

33) 順位の相関性結果を評価する上での最適水準は、「より多くの県における事業評価基準を用いた比較」や「2 県間における公共サービス全般へのニーズの比較」において推測できるとも考えられる。この問題については、今後の課題としたい。

34) 順位の逆転の結果についても、順位の相関性結果と同様、評価する上での最適水準は、「より多くの県における事業評価基準を用いた比較」や「2 県間における公共サービス全般へのニーズの比較」において推測できるとも考えられる。この問題については、今後の課題としたい。

量的に示した。本節で得られた結果からは、県によって事業評価基準がかなり異なること、また事業評価基準の変更によって事業評価結果もかなりの水準で変化することが示唆された。ただし、上述したように継続事業はそのほとんどが採択されている。順位的相关性、順位の変動が、事業採択結果に与える影響の評価も今後の課題である。

4. 結 論

本稿では、2節において、地方公共団体による事業評価のマネジメント・サイクル「Plan-Do-See」の構成要件に関する3つの仮説を示した上で、3節において、宮城県および岩手県の事業評価の現状を示し、両県の比較から上記の仮説のうち仮説1「地方公共団体の事業評価システムは、地方ごとに異なる選好を示している」の検証を行った。3節における分析からは仮説1の立証、すなわち、地方公共団体ごとに事業評価システムが構築されることの「効果」の存在が示された。

ただし、現状では、各県とも事業評価を数ある指標のうちのひとつとして認識しており、必ずしも事業評価結果が採択結果に直結しているとは言えない。事業の採択において、評価結果をどの程度反映すべきなのか、また評価項目にどの程度政策的判断を組み入れるべきなのか、が事業評価システムにおける大きな課題であるといえるだろう。

しかしながら、本稿において、地方公共団体ごとに事業評価システムが構築されることの「効果」の存在は示されたものの、その「効果」が地方公共団体による道路整備に対してどの程度プラスに働くのか、また「効果」の具体的な意味とは何か、については明らかにできていない。また、本稿では、2節で示した、仮説2「地方公共団体の事業評価システム間には競争環境が存在している」および仮説3「地方公共団体の事業評価システムは、アカウントビリティの観点で国よりも充実している」の検証までは至っていない。言い換えるならば、地方公共団体による事業評価実施のメリットのみを検討しており、デメリット（≒国による事業評価実施のメリット）についての検討まではなされていない。本文中に示した課題と合わせ、これらに関する分析は今後の課題としたい。

謝辞

本稿の作成にあたっては、宮城県企画部行政評価室、岩手県総合政策室経営評価課にヒアリング調査および資料の提供にご協力いただいた。ここに記して感謝の意を表したい。ただし、本稿における誤りは筆者に帰するものである。

[参考文献]

Musgrave, R. and Musgrave, P. (1980) *Public Finance in Theory and Practice-3rd ed.*, McGraw-Hill, pp.240-242

Niskanen, W. A. (1971) *Bureaucracy and Representative Government*, Chicago: Aldine-Atherton

Sebright, P (1996) "Accountability and Decentralisation in Government: An Incomplete Contracts Model," *European Economic Review*, Vol.40, pp.61-89

Wildasin, D (1996) "Introduction: Fiscal Aspects of Evolving Federations," *International Tax and Public Finance*, Vol.3, pp.121-135

伊多波良雄 (1999) 『これからの政策評価システム』, 中央経済社

- 上山信一（2002）『日本の行政評価』，第一法規出版
- 運輸省航空局監修（1999）『空港整備事業の費用対効果分析マニュアル1999』，運輸政策研究機構
- 運輸省鉄道局監修（1999）『鉄道プロジェクトの費用対効果分析——マニュアル99』，運輸政策研究機構
- 大野泰資（2002）「類似公共事業の評価手法の相違がもたらす帰結について」，『会計検査研究』，第25号，pp.77-102
- 岡敏弘（2002）「政策評価における費用便益分析の意義と限界」，『会計検査研究』，第25号，pp.31-42
- 行政管理研究センター（2001）『政策評価ガイドブック』，ぎょうせい
- 国土交通省道路局，都市・地域整備局（2003）『費用便益分析マニュアル』
- 国土交通省道路局（2004）『高速自動車国道の総合評価手法について』
- 鈴木敦，岡本裕豪，安岡義敏（2001）「NPMの展開及びアングロサクソン諸国における政策評価制度の最新状況に関する研究」，『国土交通政策研究』，第7号，国土交通省国土交通政策研究所
- 田中秀明，岩井正憲，岡橋準（2001）『民間の経営理念や手法を導入した予算・財政のマネジメントの改革』，財務省財務総合政策研究所
- 道路投資の評価に関する指針検討委員会編（1999）『道路投資の評価に関する指針（案）第2版』，日本総合研究所
- 長峯純一，片山泰輔編著（2001）『公共投資と道路政策』，勁草書房
- 堀場勇夫（1999）『地方分権の経済分析』，東洋経済新報社
- 森杉壽芳（2002）「社会資本整備投資に関する評価システムの現状と課題」，『会計検査研究』，第25号，pp.23-30
- 山内弘隆，上山信一編（2003）『パブリック・セクターの経済・経営学』，NTT出版
- 山内弘隆（2003）「パブリック・セクターの効率化に向けて」，山内弘隆，上山信一編（2003）『パブリック・セクターの経済・経営学』，NTT出版
- 頼あゆみ，諸岡昌浩（2003）「NPMの展開及びアングロサクソン諸国における政策評価制度の最新状況に関する研究」，『国土交通政策研究』，第33号，国土交通省国土交通政策研究所
- 岩手県資料，ヒアリング調査結果，ウェブサイト（<http://www.pref.iwate.jp/>）
- 埼玉県ウェブサイト（<http://www.pref.saitama.jp/>）
- 宮城県資料，ヒアリング調査結果，ウェブサイト（<http://www.pref.miyagi.jp/>）

付録 宮城県および岩手県における事業評価の仕組み

	宮 城 県	岩 手 県
評 価 対 象	<ul style="list-style-type: none"> ・県が事業主体の公共事業 ・県以外が事業主体の公共事業で県がその経費を助成しているもの ・上記のうち、翌年度以降3年間において事業の実施を予定している箇所 * 災害復旧事業などは除く 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費を新たに予算化しようとしている事業 ・事業の準備又は実施計画に係る調査に要する費用を新たに予算に計上しようとする地域高規格道路又はダム建設事業 ・継続事業で翌年度以降において、事業を継続しようとしている事業（再評価対象事業を除く。） * 災害復旧事業などは除く
評 価 方 法	<p>事業種別ごとに、必要性、有効性、効率性などの観点から評価項目を設定した上で、個々の事業の性格などの違いを考慮して、項目ごとに必要な評価指標と評価指標の重み付けを設定し、事業箇所毎に点数化することにより数値的に比較する。</p>	<p>箇所ごとに費用便益比を基本としながら、「必要性」「重要性」「緊急性」「効率性」「熟度」の5項目について点数化し、100点満点で評価のうえ、社会経済情勢の状況等を総合的に勘案し、当該事業の実施が適切かどうかを判定する。</p>
公 表 資 料	<p>評価書および評価結果の反映状況説明書等を公表する。</p>	<p>評価書が公開される。</p>
総 合 化 手 法	<p>県土木部所管の事業に関しては、これまでも土木行政推進計画のなかで点数付けの検討がなされてきた。総合化の手法としては、評価項目ごとの点数を合計する「総合得点化型」を採用。</p>	<p>費用便益費のみでの順位決定も検討したものの、その算定手法がまだ発展途上であるとの認識から、「総合得点化型」を採用。100点満点の評価方法は、分かりやすさを重視した結果。</p>
評 価 項 目 , 重 み 付 け	<p>評価項目および重み付けについても、土木行政推進計画のなかで検討されてきたものを踏襲。特に重み付けについては、AHP法に基づく多基準分析が用いられている。なお、これらについては、事業所管部局（道路建設課）が作成し、企画部に協議する形態をとっている。</p>	<p>評価項目は、現在実施している事業地区とのシミュレーションを行い適切な評価かどうか検証しながら設定し、また重み付けも各事業の特性を考慮して設定。具体的には事業担当部局からの内申を受けて、評価担当部局（総合政策室）が決定する形態をとっている。また熟度も事業着手・実施の重要な要因と捉え、評価の1項目として位置づけているほか、費用便益比が1.0未満は不採択。</p>
評 価 結 果	<p>実際には継続事業が新規事業より優先されるケースがほとんどであり、継続事業では低評価であっても採択されることが多い。また新規事業では、着手予定年度等を理由として高評価の事業が不採択となる代わりに低評価の事業が採択される、逆転現象がある。これは、合意形成等の熟度が評価項目に含まれていないためとも言える。</p>	<p>継続評価を実施した事業でも事業の進捗状況や他地区への重点化のため、一時休工しているものも存在。また評価順位の逆転現象は原則的に存在しない。なお、道路改築事業などにおいて、必要性評価の中で、地域性に関する配点を設けているほか、費用便益比の算定に際しても、地域修正係数による割り増し補正を行っている。</p>
フ ィ ー ド バ ッ ク	<p>次年度の予算配分等への関連性はない。また、評価項目、重み付けについては、評点と最終的な反映とに差異がある場合、事業所管部局に見直しを求めるが、大規模な変更はおこなわれていない。</p>	<p>次年度の予算配分等への関連性はない。また重み付けは第三者委員会の審議によって随時変化してきている。道路改築事業では変化は見られないが、一般に必要性等の5分類間の変更は多い。</p>
県 が 認 識 す る 事 業 評 価 の 効 果	<p>基本的には、今まで行われていた作業を客観的な指標に置き換えて実施し、透明性を高め、より効率性の向上を図るといった制度であり、従来と比べて大きな違いはないと考えるが、陳情等が明確に否定される、また進行管理が明確になるといった効果を認識している。</p>	<p>全事業について事業評価を行うことで、事業実施の妥当性について検証を行うとともに、再評価による事業の見直し、休止、中止など、効率的・効果的な事業の実施に効果があった。また、採択不採択、評価結果の公表が無理な陳情等を抑えるといった効果を認識している。</p>