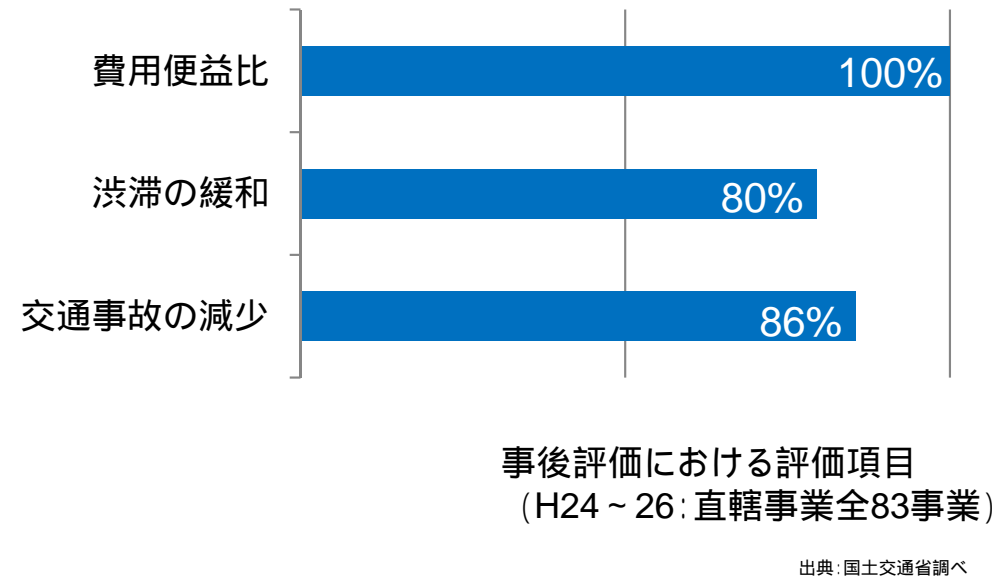


今後の事業評価の検討の方向性について

今後の事業評価の検討の方向性について(案)

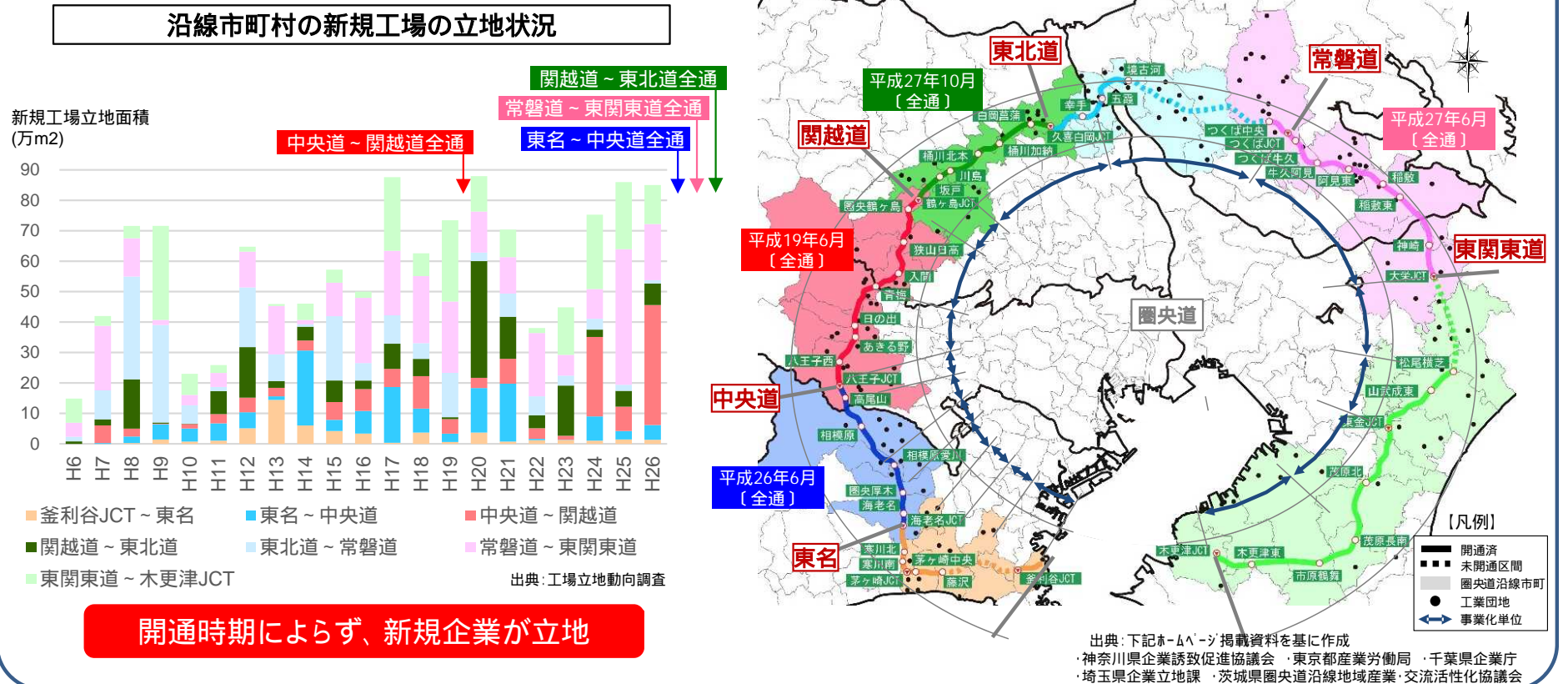
主に計測してきた効果

効果の把握は道路の内側(交通)が中心



全線開通等によるストック効果の発現

事業化区間や供用5年後のみの効果把握では不十分



社会経済指標・ビッグデータ

論点1

道路の外側(社会経済活動)も含めた
様々な効果

検討を進める事項(案)

注視していく効果

効果の数値化

効果の広がり・経年変化

論点2

道路の持つ本来の効果を適切に評価する

評価の区間及び時期

検討を進める事項(案)

プロジェクト評価

効果計測等の期間や時期

論点3

各評価プロセスの目的に応じ、必要な情報をわかりやすく提示する

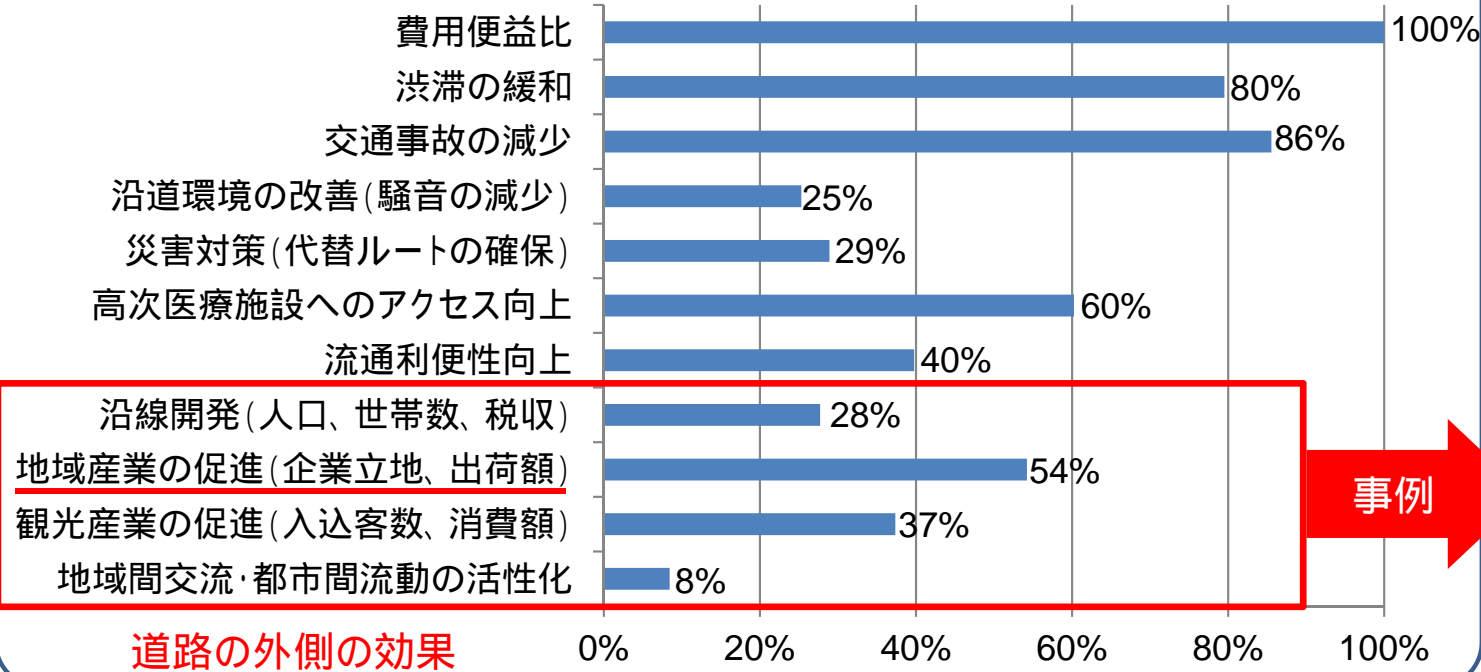
評価の視点

検討を進める事項(案)

重視する評価の項目(視点)

事後評価における評価項目 (N=83: 事後評価実施事業 (H24~26))

出典: 国土交通省調べ



事例

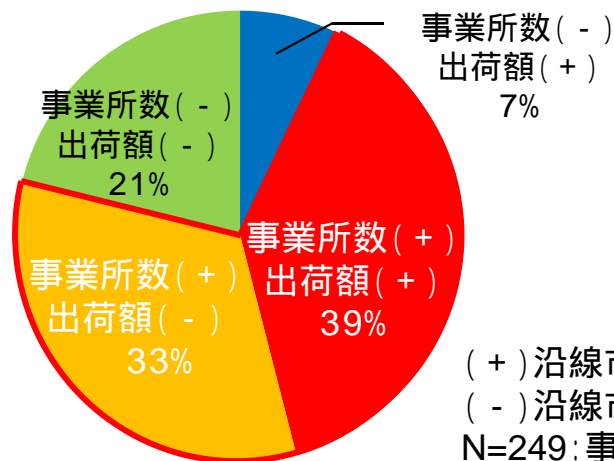
道路の外側の効果

分析

統計データを用いて統一的に分析

道路整備に伴う社会経済指標の変化(製造業の例)

事業所数と出荷額について、事後評価時/事業化時の値を全国値と沿線市町村で比較



出荷額が伸びた事業は約半数

事業所数が伸びた事業は約7割

(+)沿線市町村が全国よりも高い伸び

(-)沿線市町村が全国よりも低い伸び

N=249: 事後評価実施直轄事業(H15~H26)

出典: 国土交通省調べ

統計調査の動向(例)

項目によっては、統計調査の廃止、縮小、未実施

	統計名	データ	変更点
廃止	地域保健医療基礎統計	病床数 医療従事者数 等	廃止
縮小	生産農業所得統計	産出額 生産農業所得 等	都道府県単位のみ
未実施	商業統計調査	事業者数 年間商品販売額 等	経済センサスと統合

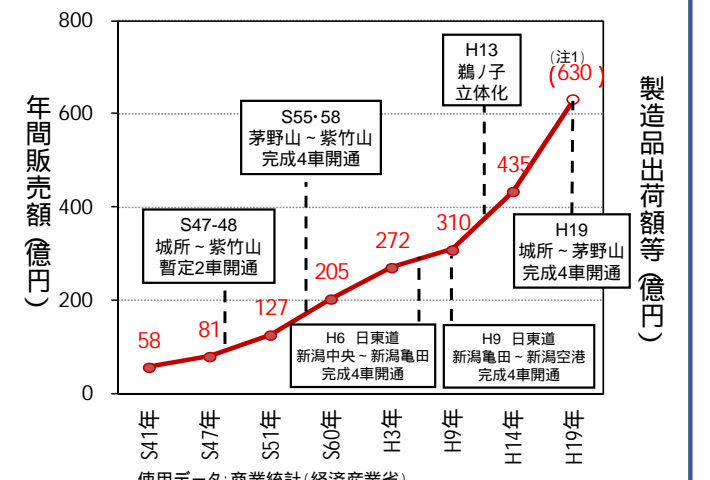
社会経済指標による様々な効果の例(事後評価)

地域産業の促進(小売業年間販売額・製造品出荷額)

位置図



旧亀田町・旧横越町の小売業年間販売額の推移



使用データ: 商業統計(経済産業省)

(注1): H19は新潟市江南区(旧新潟市の一部を含む)の値(参考値)

出典: 平成24年度北陸地方整備局事業評価監視委員会資料を基に作成

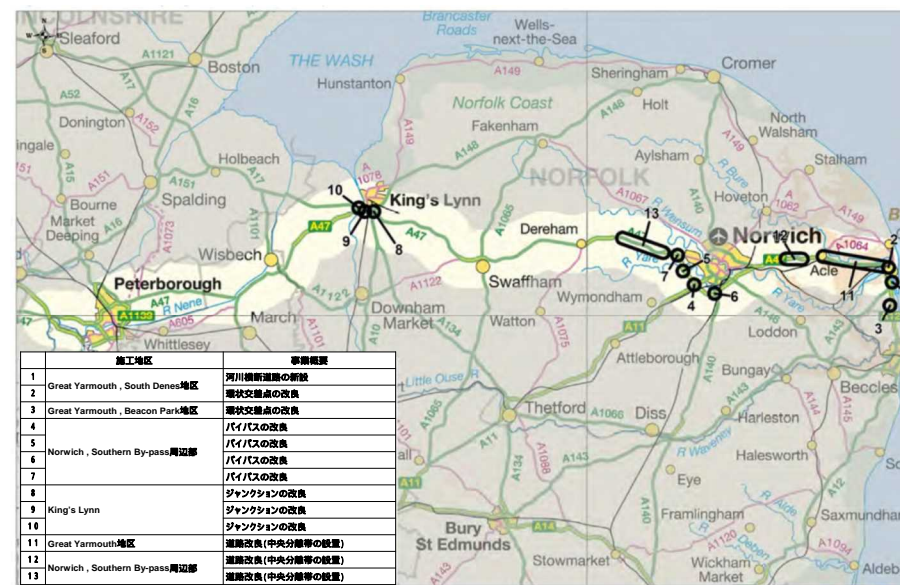
海外の社会経済指標の例(イギリス)

広域的な経済効果(Wider Economic Benefits)

Transport Analysis Guidance(TAG)に基づき、付加的な経済効果を算定

集積効果
不完全競争市場における生産活動の変化
労働市場への影響による税収効果

国道(A47)改修の広域的な経済効果を事前に算出(13事業を対象)



(雇用の増加)

9,615人

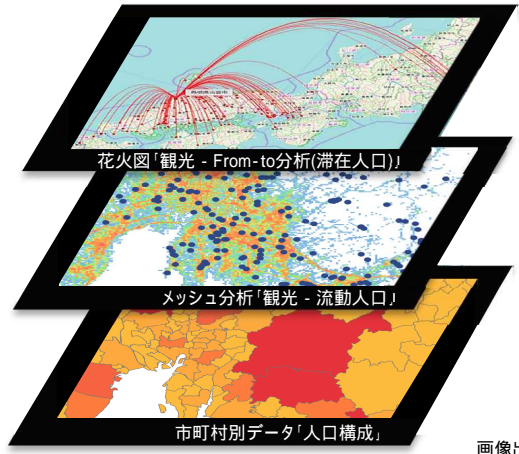
(地域内GDPの増加)

390百万ポンド/年

出典: Norfolk County Council "A47 Wider Economic Benefits FINAL REPORT"2012, August

ビッグデータの動向(例)

地域経済分析システム(RESAS)

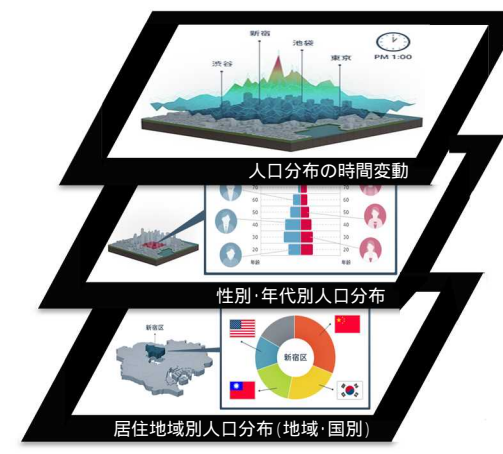


< 収納されている主なデータ >

産業	産業別・企業別花火図 輸出入花火図 企業数、事業所数、従業者数 製造品出荷額 等
観光	From-to分析(滞在人口) 滞在人口率 メッシュ分析(流動人口) 外国人訪問分析(滞在、メッシュ) 等

画像出典: 地域経済分析システム(RESAS)

携帯電話による位置情報(モバイル空間統計(株NTTドコモ))



< 収納されている主なデータ >

人口分布の時間変動
性別・年代別人口分布
居住地別人口分布(国・地域別)

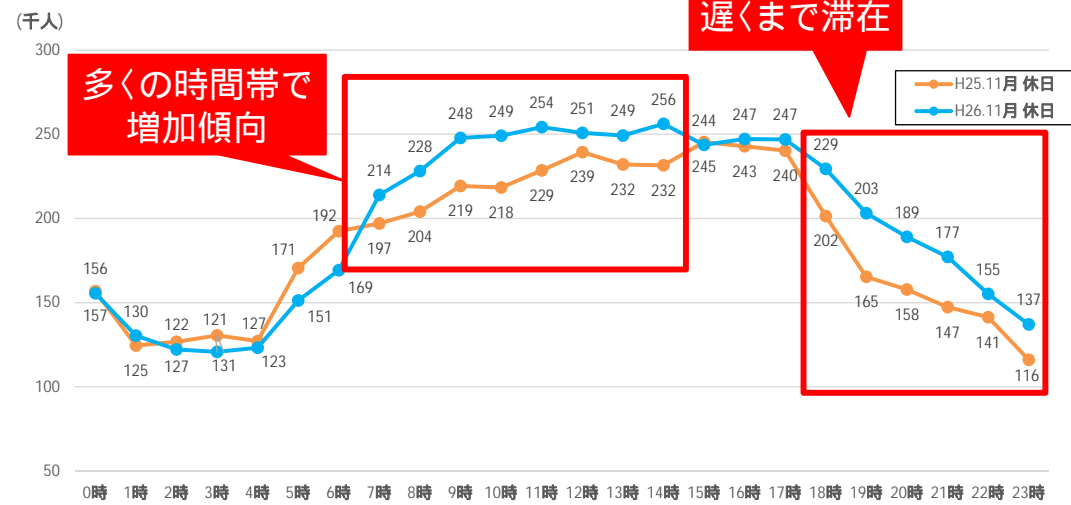
画像出典: ㈱ドコモ・インサイトマーケティング ホームページ

ビッグデータを活用した様々な効果の例

道路整備による滞在時間の増加、観光交流の拡大
(舞鶴若狭道の例)

全線開通後、嶺南(東部)地域の休日の流動人口が増加
沿線の広い地域で変化が見られ、来訪者は嶺南地域外からが増加

嶺南(東部)地域の時間帯別流動人口²



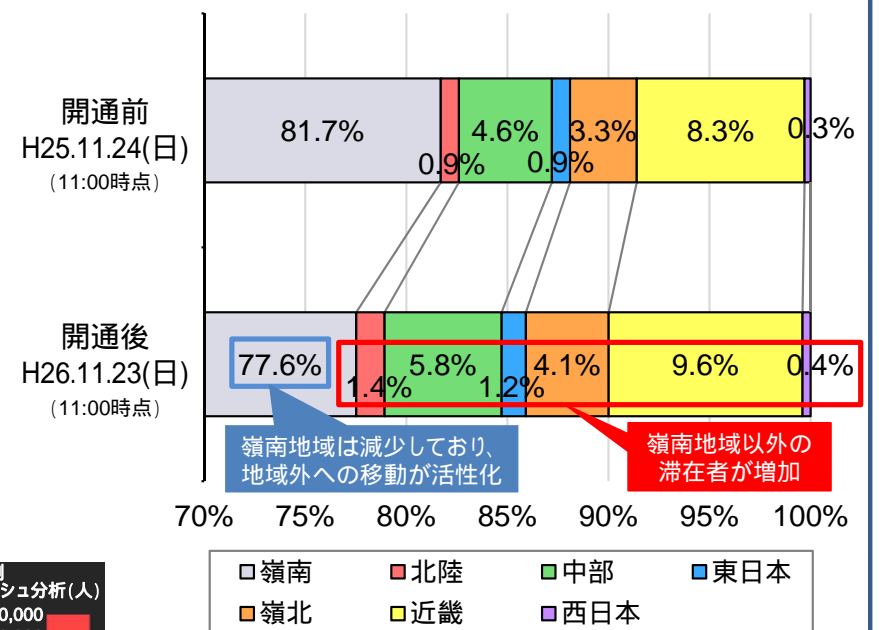
出典: 地域経済分析システム(RESAS)を基に国土交通省作成
1 嶺南(東部)地域とは敦賀市、小浜市、美浜町、若狭町
嶺南(西部)地域とはおおい町、高浜町
2 流動人口とは、ある地点に滞在している人の合計値をいう

嶺南(東部)地域の流動人口²(メッシュ分析)



出典: 地域経済分析システム(RESAS)

嶺南(東部)地域の滞在者の居住地割合



出典: モバイル空間統計データ(株NTTドコモ)を基に国土交通省作成

評価要領における各評価プロセスの目的

新規事業採択時評価	再評価	事後評価
費用対効果分析も含め、総合的に実施するものである。	事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、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	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
実施件数：10事業（H26年度） 【国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領（抜粋）】	実施件数：143事業（H26年度） 【国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（抜粋）】	実施件数：25事業（H26年度） 【国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領（抜粋）】

各事業評価プロセスにおいて重視する評価の項目（視点）（案）

新規採択時評価

- (1) 事業採択の前提状況
- (2) 費用対便益
- (3) 事業の影響
自動車や歩行者への影響
社会全体への影響
- (4) 事業実施環境
・プログラムとの関係や住民の協力など

【道路事業・街路事業に係る総合評価要綱（抜粋）】

ストック効果を高めるための地域の取組
(例：東九州道)

・道路整備と「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」の連携による地域産業の活性化

北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト

【事業展開】

- 品質・コスト面の競争力の強化
- 自動車産業アドバイザーによる支援
- 研究開発力の強化
- 電子・電装系企業の集積促進
- ビジネスマッチングの支援
- 次世代自動車の先進的な普及
- 拠点の形成促進
- FCV普及と水素ステーション整備の一体的推進
- 充電インフラの整備
- 自動車人材の集積・交流促進

【推進体制・連携組織】

北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議
【会長】福岡県知事
【役員】(株)デンソー九州 ほか
【顧問】日産自動車九州(株) ほか

九州自動車・二輪車産業振興会議
【座長】福岡県商工部長
【構成】福岡県ほか九州6県

出典：福岡県商工部自動車産業振興室

再評価

事業の必要性等に関する視点

- 1) 事業を巡る社会状況の変化
- 2) 事業の投資効果
- 3) 事業の進捗状況

事業の進捗の見込みの視点
順調でない理由、供用予定等今後の見通し等
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目（抜粋）】

事業中評価の例（カナダ）

目的：計画内容の見直し等に反映 出典：国土交通省調べ

	On Time	On Budget	On Scope
Green	スケジュール内におさまっている	予算内におさまっている	効果に変更があってもプロジェクトに影響なし
Yellow	遅れているが計画に大きな影響なし	現状は上回っているが、最終は予算内	効果変更の場合、プロジェクトに負の影響可能性
Red	遅れていて、計画への影響が大きい	予想支出が予算を超えている	効果変更の場合、プロジェクトにマイナスの影響

事後評価

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
事業の効果の発現状況
事業実施による環境の変化
社会情勢等の変化
今後の事業評価の必要性
改善措置の必要性
計画・調査のあり方、評価手法の見直しの必要性

【道路事業・街路事業に係る事後評価実施要領細目（抜粋）】

事後評価箇所における分析例
(事業費、事業期間)

出典：国土交通省調べ

事業化当初と完了時との事業費の変化率

±10%以内 約7割

事業化当初と完了時との事業期間の変化率

±10%以内 約8割

分析結果を計画時の設定に反映

地域の利活用戦略

(利活用戦略を含めた)
進捗・見通しや事業費管理

(事業や利活用の)
改善措置、計画や手法へのフィードバック