

# 政策評価の内容点検の結果

総務省では、政策評価の一層の質の向上とそれを通じた評価の実効性の確保を目的として、各府省が実施した政策評価について、評価の内容に踏み込んで点検し、評価のやり直し等の改善を求める取組を実施しています。

平成19年に各府省が実施した政策評価の点検結果を平成20年3月28日に公表したところですが、その時点では、評価の妥当性を確認するための事実関係の把握・整理が終了していなかった案件について、今回、確認結果を関係府省に通知し、公表するものです。

## 【今回の内容点検の結果のポイント】

○評価に疑問のある公共事業の評価3事例(2府省)について、  
事実関係を整理し、改善の方向を指摘

- ◆比較の対象となる代替案の設定の妥当性に疑義があるもの : 1事例
- ◆便益算定の前提となる需要予測の妥当性に疑義があるもの : 2事例

○改善すべき点がみられたものについては、関係府省において改善  
措置が執られる予定



# 1. 比較の対象となる代替案の設定の妥当性に疑義があるもの

## 【事例】水道水源開発施設整備事業(安威川ダム・紀の川大堰)

### I 事業の概要 (厚生労働省)

大阪府全域(大阪市を除く。)における将来の水需要に対応するため、安威川ダム(本体工事未着工)及び紀の川大堰(既に大堰本体は完成し、暫定運用中)を水源として水道用水の供給を行うもの

### II 評価の概要

将来の必要水量21万 $\text{m}^3$ /日から大阪臨海工業用水道企業団転用分12万 $\text{m}^3$ /日を差し引いた残り9万 $\text{m}^3$ /日の水源確保について、次の二つの代替案を比較し検討

	①案	②案
内容	安威川ダム、紀の川大堰から撤退し、大阪府工業用水9万 $\text{m}^3$ /日を転用	安威川ダムから1万 $\text{m}^3$ /日、紀の川大堰から1万 $\text{m}^3$ /日を確保し、大阪府工業用水7万 $\text{m}^3$ /日を転用
投資額	712億円	820億円
効果額	2,289億円 (内訳) 渇水被害回避 2,289億円	3,480億円 (内訳) 渇水被害回避 2,289億円 +非常時の飲料水確保 1,191億円

投資額で比較すると①案の方が108億円低くなるが、効果額を比較すると②案には十分な耐震性を有する新たな浄水施設の建設による「非常時の飲料水確保」効果が加わるため①案より1,191億円高くなること、及び②案では淀川以外の複数水源の確保が可能となることから、②案を採用するものと評価

## 【疑問点】

○新規ダム等建設案採用の根拠として複数水源の確保の必要性を挙げるのであれば、より多様な代替案による比較検討を行い、複数水源確保の必要性を検証すべきではないか。

○大地震発生時に大阪市を除く府域全域に応急給水が可能であるという想定で「非常時の飲料水確保費用」を便益に加算しているが、このような想定は現実的ではないと考えられることから、応急給水の対象地域を限定するなど、地理的観点等を勘案した、より現実的、合理的と考えられる想定に基づき便益を算出すべきではないか。

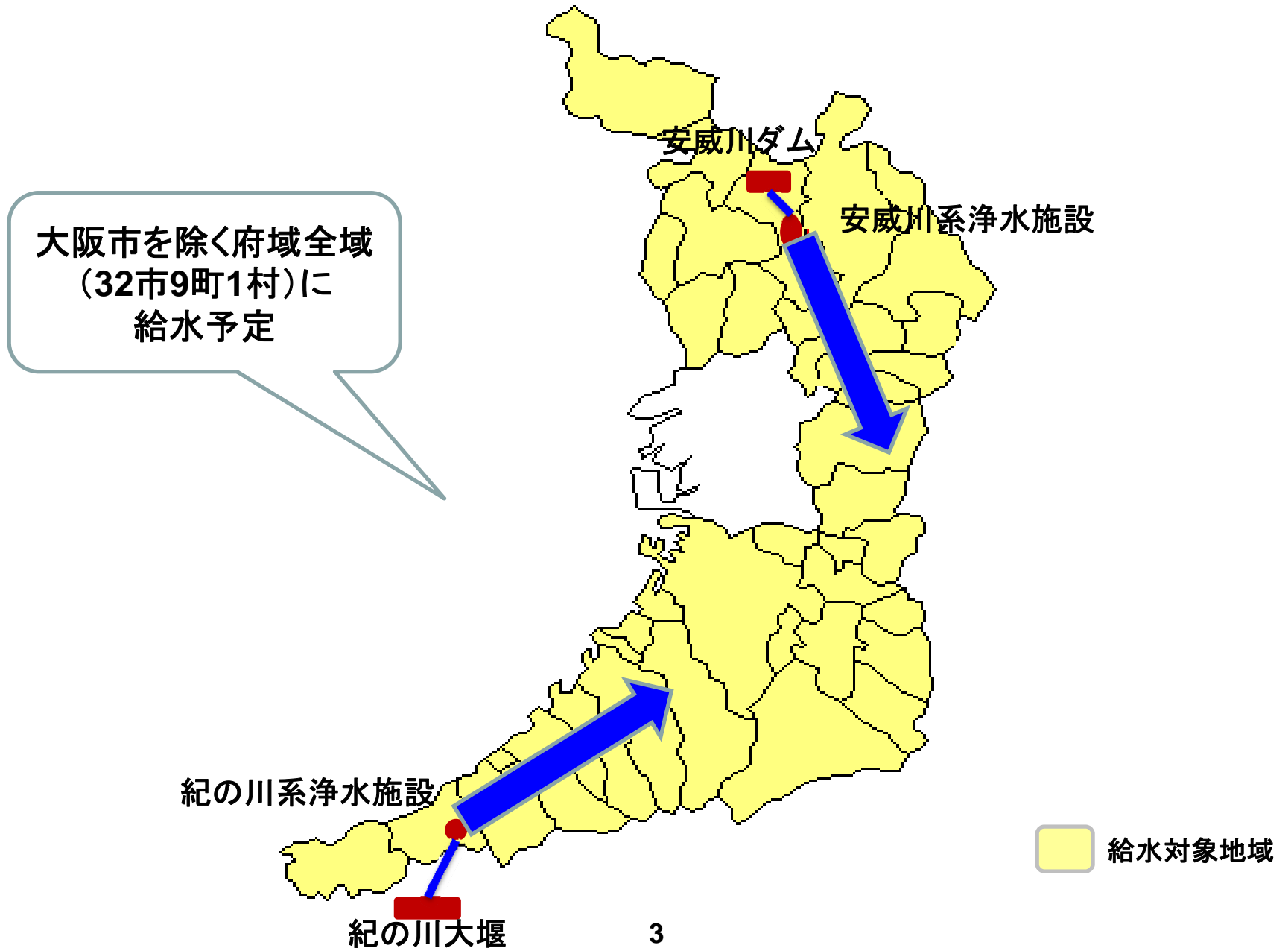
## 【改善の方向】

○他の代替案(安威川ダム0 $\text{m}^3$ /日・紀の川大堰2万 $\text{m}^3$ /日・工業用水転用7万 $\text{m}^3$ /日等)による比較検討の結果が明らかにされた。

○評価書のB/C(費用便益比)も修正(4.43→3.39)

○今後の事業評価に当たっては、代替案との比較検討内容等が適切かどうか確認を行う旨の認識が厚生労働省から示された。

# 安威川ダム・紀の川大堰



## 2-1. 便益算定の前提となる需要予測の妥当性に疑義があるもの

### 【事例】一般国道439号 郷拡幅(高知県)(国土交通省)

(事業の概要)

幅員狭小及び線形不良の解消を目的とした国道439号の2.5km区間の拡幅(事業期間:H9～、総事業費:61億円)

(評価の概要)

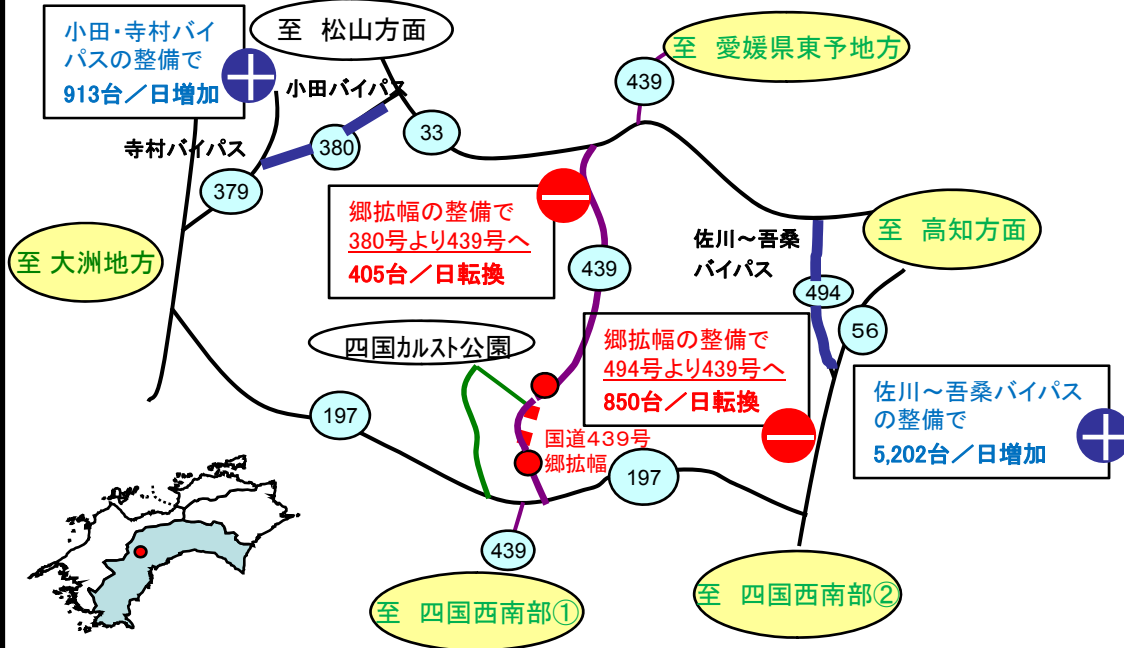
B/C=1.3(便益84億円、費用64億円)

#### <郷拡幅>

439号(郷拡幅を含む。)が整備されると、494号、380号等から交通量が転換してくる(両路線のバイパスは以後整備されない前提)として計画交通量を推計し、評価

矛盾

<佐川～吾桑バイパス(494号)、小田・寺村バイパス(380号)>  
各バイパスが整備されると、それぞれのバイパスにおいて、将来交通量が増加するとして評価



### 【疑問点】

439号(郷拡幅を含む。)について、494号、380号のバイパスは以後整備されないとの前提のもと、これらの路線から交通量が転換してくるとしている一方、転換元路線のバイパスの評価では将来交通量は増加するとされているなど、439号の計画交通量と転換元路線の将来交通量の推計方法が異なることもあって、相互関係に矛盾が生じているのではないか。

### 【改善の方向】

道路の性格等を勘案した異なる将来交通量の推計方法で算出した結果であるものの、今年の秋の最新データに基づく交通需要推計に併せて、評価手法の見直しを行うこととしており、その見直し後に再度評価を行うこととし、その際、総務省からの指摘を踏まえて、競合する路線の将来交通量の関係について精査し、相互に整合性を確保するなどの認識が国土交通省から示された。

## 2-2. 便益算定の前提となる需要予測の妥当性に疑義があるもの

### 【事例】一般国道439号 大峠バイパス(高知県)(国土交通省)

(事業の概要)

幅員狭小及び線形不良の解消を目的とした国道439号の5.9km区間の整備(事業期間:H4～、総事業費:158億円)

(評価の概要)

B/C=1.6(便益327億円、費用207億円)

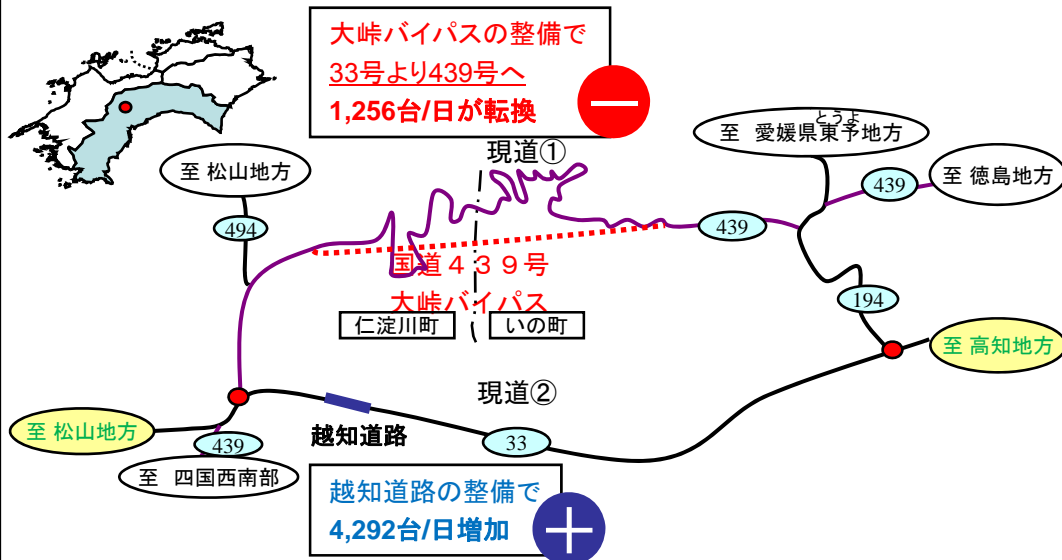
#### <大峠バイパス>

439号(大峠バイパスを含む。)が整備されると、33号から交通量が転換してくる(越知道路は以後整備されない前提)として計画交通量を推計し、評価

矛盾

#### <越知道路(33号)>

越知道路が整備されると、当該道路において、将来交通量が増加するとして評価



### 【疑問点】

439号(大峠バイパスを含む。)について、33号の一部である越知道路は以後整備されないとの前提のもと、33号から交通量が転換してくるとしている一方、越知道路の評価では将来交通量は増加するとされているなど、439号の計画交通量と転換元路線の将来交通量の推計方法が異なることもあって、相互関係に矛盾が生じているのではないか。

### 【改善の方向】

道路の性格等を勘案した異なる将来交通量の推計方法で算出した結果であるものの、今年の秋の最新データに基づく交通需要推計に併せて、評価手法の見直しを行うこととしており、その見直し後に再度評価を行うこととし、その際、総務省からの指摘を踏まえて、競合する路線の将来交通量の関係について精査し、相互に整合性を確保するなどの認識が国土交通省から示された。

〔本件連絡先〕

総務省行政評価局 客観性担保評価担当室

政策評価官 : 吉開正治郎(内線:9132)

調査官 : 新井誠一(内線:9100)

上席評価監視調査官 : 岡田弘(内線:2554)

電話(直通)03-5253-5403、5462

(代表)03-5253-5111

FAX 03-5253-5464

E-mail [kans1037@soumu.go.jp](mailto:kans1037@soumu.go.jp)