

# 社会資本整備総合交付金と EBPM

## － 定性的評価の活用－

東京大学公共政策大学院経済政策コース 2年

仲吉大輔

# 目次

I	本レポートの位置付け	4
II	社会資本整備総合交付金の概要	4
III	ロジックモデルを用いた社会資本整備総合交付金事業の評価	6
1	政策目的の設定	7
2	政策の体系化	8
3	アウトカム指標の選択	9
4	アウトカム目標の水準	10
5	政策効果に関する視点と論点の提示	10
IV	費用便益比の考察①～整備計画の調査～	12
1	費用便益比の算出要件	12
2	B/C実施状況表の作成	12
3	交付金額上位5都道府県のB/C実施状況表	13
4	歳出総額下位5都道府県のB/C実施状況表	14
5	本章のまとめ	15
V	費用便益比の考察②～交付要綱見直しの検討～	16
1	全項目の算出の実現可能性	16
2	目標件数の設定の検討	16
3	整備計画書の詳細な調査	16
VI	費用便益比算出に関する検証	18
1	自治体へのインタビュー調査の実施	18
2	自治体への調査結果	19
3	鳥取県の取り組みの紹介	20
VII	EBPM推進のための提案	22
1	検証に基づく提案①	22
2	検証に基づく提案②	24
3	データ開示に関する指摘	24
VIII	残された課題	26
補論	評価基準の設定	27
1	3層評価の提案	27
2	総評価の扱い	29
謝辞		29
付録図表		30
	B/C実施状況表-上位5都道府県-	30
	B/C実施状況表-下位5都道府県-	32

詳細な調査表 .....	34
参照した整備計画の一覧 .....	35
参考文献 .....	40

## I 本レポートの位置付け

本レポートでは、国立国会図書館（2020）<sup>1</sup>の一事例として、社会資本整備総合交付金事業を取り上げる。第II章で社会資本整備総合交付金事業を概観した後、第III章でロジックモデルの6つの視点を用いた評価を行う。第III章で行った評価より、第IV章から第VI章では、費用便益比の算出に関する論点を考察する。主に、10都道府県の118個の社会資本総合整備計画の調査と3自治体へのインタビュー調査を行った。そして、これらの調査を元に、第VII章でEBPM推進のための提案を行う。

また、補論でロジックモデルとエビデンスの活用に関する6つの視点を用いた政策評価の評価基準について議論している。国立国会図書館（2020）の先行事例、本講義内の事例、社会資本整備総合交付金事業の事例を参考に、評価基準の一案を提示した。

## II 社会資本整備総合交付金の概要

社会資本整備総合交付金は、かつて事業ごとに存在した国土交通省所管の地方公共団体向け補助金を1つの交付金として原則一括のものとし、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度（2010年度）に創設された。交付金の対象事業は、道路事業や港湾事業など17つの基幹事業と基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業としての効果促進事業、社会資本整備円滑化地籍整備事業の3種類である。

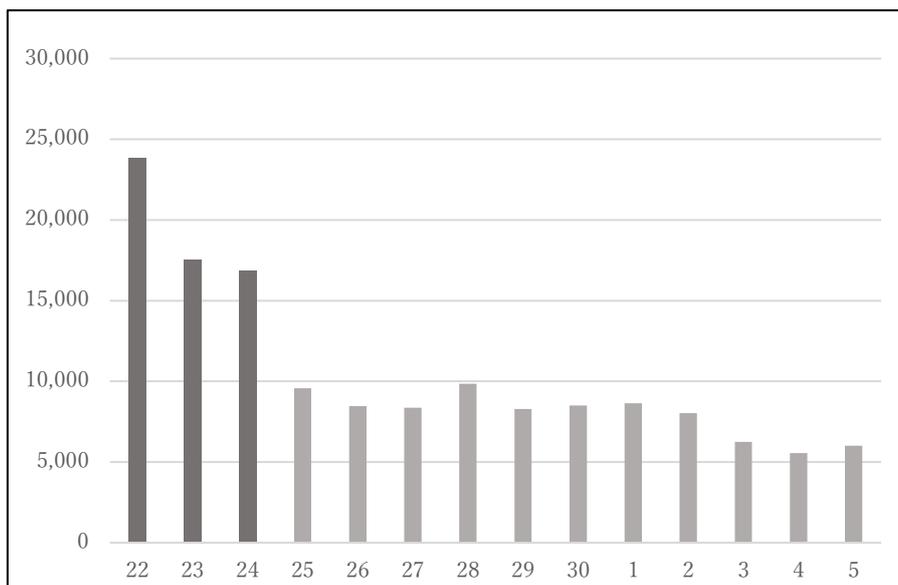
地方公共団体は、「社会資本総合整備計画」の作成が義務付けられ、国は同整備計画に対して国費（交付金）を配分する。「社会資本総合整備計画」は地域が抱える政策課題を地方公共団体自らが抽出し、定量的な指標による目標を設定した、約3～5年の計画である。

社会資本整備総合交付金の各年度の予算推移は図表1の通りである。平成25年度以前と以降で交付金の予算額が大きく違いことが分かる。平成25年度以前は、現行の社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金が一体となった「社会資本整備総合交付金」という制度であった。平成25年度以降、2つの交付金として整備されたため、同年度を境に予算額が大きく変化している。平成25年度以降、社会資本整備総合交付金は5000億円から1兆円の子算が確保されている。

---

<sup>1</sup> 国立国会図書館（2020）「EBPM（証拠に基づく政策形成）の取組と課題」。

図表 1 社会資本整備総合交付金の各年度予算の推移



出所) 各年度の行政事業レビューを元に、筆者作成。

注) 各年度の当初予算と補正予算を合わせた数値である。令和5年度のみ補正予算は含まれていない。

### III ロジックモデルを用いた社会資本整備総合交付金事業の評価

本章では、ロジックモデルの6つの視点を用いて社会資本整備総合交付金事業を評価し、EBPMの観点から同事業を検討する。評価にあたり、平成25年度～令和5年度<sup>2</sup>の行政事業レビューを参考にした。

以下の図表2は、6つの視点を用いた評価を一覧にしたものであり、以降の節の中でそれぞれの項目を詳説する。

図表2 6つの視点を用いた評価

	総評価	コメント
政策目的の設定	3A	政策目的は説得的なものであり、事業開始以降一貫している。平成29年度の一部加筆に対する説明はなされていない。同交付金事業において妥当な5つの政策目的が設定されている。
政策の体系化	4A	行政事業レビュー上では他の関連政策が列挙され、政府が都道府県に対し整備計画の提出を課していることを確認できた。
アウトカム指標の選択	2A	アウトカム指標自体は妥当だろう。整備計画内の目標値と政策目的との関連は示されていない。整備計画を実行することが政策目的の達成に資するという説明が必要なのではないか。
アウトカム目標の水準	4A	政策の性質上、目標値が100%であることは妥当。
政策効果の把握	2B	政策効果の視点（政策効果の把握・実績への政策の貢献）として、具体的な目標値とそれに付随する費用便益比は設定されている。
実績への政策の貢献		設定された具体的な目標値の政策目的への貢献に関する説得的な説明は見られない。 一部の費用便益比は算出されているが、多くの費用便益比は未算出のまま、政策効果や実績を把握するための根拠として機能しているとは言えない。

注) 評価方法は、補論で評価基準の設定について論じているため、補論を参照されたい。

<sup>2</sup> 平成28年度の行政事業レビューのみ存在せず、参考にできていない。

## 1 政策目的の設定

政策目的が適切に設定されているかを検討するに当たり、「事業の目的」と「事業概要」<sup>3</sup>の項を参照した。

「事業の目的」は地方自治体を実施する社会資本の整備その他の取組を支援することで、①交通の安全の確保とその円滑化、②経済基盤の強化、③生活環境の保全、④都市環境の改善及び国土の保全と開発、⑤住生活の安定の確保及び向上の5つを達成することを目的としている。達成のために、基幹事業・関連社会資本整備事業・効果促進事業・社会資本整備円滑化地籍整備事業の4事業が実施されている。

「事業の目的」及び「事業概要」共に、平成29年度から文言の追加が行われている。「事業の目的」については、「地方公共団体等が作成した社会資本整備計画に基づき」が追加されている。「事業概要」については、社会資本整備総合計画の具体化と、「社会資本整備円滑化地籍整備事業」の項目の追加が行われている。

ここで、社会資本整備総合交付金が創設された平成22年度の国土交通省の説明を紹介する。国土交通省は、平成22年度時点で、新たに社会資本総合整備計画を作成・提出する際の留意点として、以下の要件を定めている。

社会資本整備総合交付金（仮称）を充てようとする事業については、継続事業等について別途講じる経過措置の適用を受けるものを除き、所定の事項を記載した社会資本総合整備計画（仮称。以下単に「整備計画」といいます。）を策定して国土交通大臣に提出いただくこととなります。<sup>4</sup>

平成29年度の文言の追加に関して説得的な説明はないものの<sup>5</sup>、社会資本整備総合交付金が創設された当初から社会資本総合整備計画の策定と提出は義務付けられている。このことから、事業の目的や事業概要が変わったのではなく、「社会資本総合整備計画」が平成29年度以降の行政事業レビューの中で明記される対象となったのであろう。

以上から、社会資本整備総合交付金事業に関して、事業開始以降政策目的は一貫したものであると言える。また、社会資本整備総合交付金において5つの事業目的は妥当な政策目的であり、その政策目的を達成するために様々な手段（基幹事業など）が存在するため、政策

---

<sup>3</sup> 行政事業レビューの中で、「事業の目的」は3行程度以内で目指す姿を簡潔に記すもの、「事業概要」は5行程度で具体的に実施される事業を記すものとして位置付けられている

<sup>4</sup> 国土交通省「(補足資料) 新たに社会資本総合整備計画を作成・提出する際の留意点」. 国土交通省ホームページ.

<sup>5</sup> 「社会資本整備円滑化地籍整備事業」の追加に関する説得的説明も見当たらない。「社会資本整備円滑化地籍整備事業」は「社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹事業に先行し、又は合わせて実施する国土調査法に規定する地籍調査であって、社会資本整備の円滑化に資するもの」とされており、平成29年度以前の社会資本整備総合交付金事業に含まれる以前も、国土交通省の一事業として実施されていることが確認できた。(国土交通省関東地方整備局ホームページ)

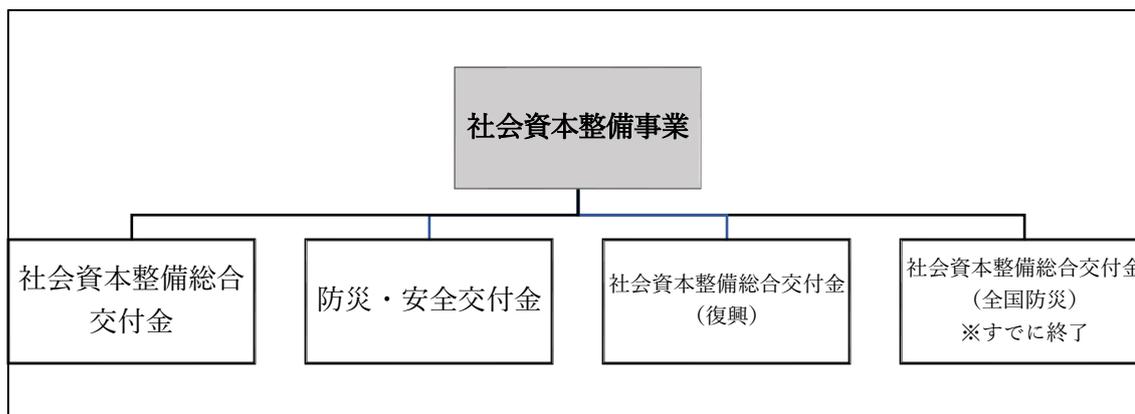
目的は適切に設定されていると考えてよい。

## 2 政策の体系化

政策の体系化について、他の政策との関係性と自治体との関係性に分けて論じる。

まず、社会資本整備事業に関する他の政策について、国土交通省の資料<sup>6</sup>を元に以下の図表3に整理した。

図表 3 社会資本整備事業に関する政策



出所) 国土交通省の資料を元に、筆者作成。

令和5年度現在、社会資本整備総合交付金（以下、「社資交」）、防災・安全交付金（以下、「防安交」）、社会資本整備総合交付金（復興）<sup>7</sup>の3種類の交付金が存在する。社会資本整備総合交付金（全国防災）<sup>8</sup>は、平成23年度から平成27年度で実施された政策である。

社資交と防安交は、平成24年度当初予算まで同じ交付金事業として扱われていたが、平成24年度補正予算から2つの交付金に分かれ、現在に至る。防安交についても、社会資本総合整備計画（防災・安全交付金）の作成が義務付けられている。

防安交は、地方公共団体が実施する社会資本の整備その他の取組を支援することで、国民の命と暮らしを守るインフラの再構築及び生活空間の安全確保が図られることを目的としている。達成のために、①地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策及び事前防災・減災対策の取組、②地域における総合的な生活空間の安全確保の取組、③効果促進事業の活用による効果的な取組の3つが実施されている。

以上のように、防安交は基幹的事業である社資交との役割が棲み分けられており、申請する自治体も2つの交付金の役割を認識して事業を実施している<sup>9</sup>。行政事業レビュー内にも、

<sup>6</sup> 国土交通省「社会資本整備総合交付金制度等の関係」.国土交通省ホームページ.

<sup>7</sup> 復興特別会計に属し、令和5年度現在原子力災害被災地域に関する支援が継続して行われている。

<sup>8</sup> 復興特別会計に属していた。

<sup>9</sup> 1つの事業に対して、社会資本総合整備計画と社会資本総合整備計画（防災・安全交付金）の2つの計画

関連事業の項目に図表 2 で挙げた交付金事業などが記載されており、政策の体系化が把握できるようになっている。

次に、社資交を所管する国土交通省と社会資本整備計画（以下、整備計画）を策定する地方自治体の体系を明らかにする。先述した通り、各自治体は整備計画を策定し、国土交通省に提出する必要がある。国土交通省は提出された整備計画を精査し、事業内容に応じて自治体に交付金を配分する。社資交は都道府県だけでなく、基礎自治体も整備計画を提出することで交付される事業である。

行政事業レビューの中では、当該年度の社資交支出額の上位 10 都道府県が公表されている。令和 4 年度の社資交の支出額の上位 3 都道府県は、東京都、福岡県、北海道であり、東京都に対しては約 410 億円が交付されていた。

以上のように、国と地方自治体との関係において、社資交は体系的に整備され、活用されていると言える。

### 3 アウトカム指標の選択

アウトカム指標について、アクティビティとアウトプットを含めて述べる。

定量的なアウトカム（成果目標）として、「全ての社会資本総合整備計画において、各計画で定める成果指標の目標値を達成する」と設定されている。成果指標とは、「社会資本総合整備計画中の成果指標の目標値の達成度（%）（全国ベース）」を指している。自治体が策定する整備計画には、計画の成果指標<sup>10</sup>を 1 個から複数個定め、それぞれの成果指標に対して最終目標値を設ける必要がある。各整備計画の成果指標の目標値を全ての整備計画で達成することがアウトカムとして設定されているのである。

アクティビティ（活動内容）は、「地方公共団体等に対して、社会資本総合整備計画に基づき行われる社会資本の整備その他の取組を支援する。」である。アウトプットは活動目標と活動実績の 2 つが設定されている。活動目標は「政策目的に資する社会資本の整備」であり、活動実績は「社会資本総合整備計画数（全国ベース）」である。

社資交は整備計画で定められた取り組みの支援策であるため、妥当なアウトカム指標であろう。ただ、整備計画内の目標値が本章で挙げた政策目的との関連は示されておらず、整備計画を実行することが政策目的の達成に資するという説明が必要なのではないだろうか。

ここで、図表 2 で示した総評価に関する説明を加える。EBPM の実施度合いを 8 段階の評定で評価した 3 層評価では、「2A」に相当する。指標の妥当性を「A,B」<sup>11</sup>の 2 段階で評価した際に、アウトカム指標の指標自体は適切であるため、「A」評価とした。しかしながら、指標の実行性と説得性を「0,1,2,3,4」の 5 段階<sup>12</sup>で評価した際に、指標は設定されているが

---

書を策定し、社資交と防交の 2 つの交付金を受け取っている自治体事業が多い。

<sup>10</sup> 行政事業レビュー内の「アウトカム（成果目標）」と整備計画内の「成果指標」を混同しないこと。

<sup>11</sup> A と B を比較すると、A の方がより良い評価であることを表している。

<sup>12</sup> 数字が大きいほど説得的な説明があることを表している。

適切であるかを判断するための説明は大きく欠けているため、「2」という評価とした。その組み合わせである「2A」が、EBPMの実施度合いの評価である。

#### 4 アウトカム目標の水準

アウトカム目標の水準は毎年100%を掲げている。社資交は整備計画が策定され、整備計画内の目標値を全て達成することが求められる政策である以上、目標の水準が100%であることは適切であると言える。ただ、アウトカム目標の成果実績は毎年80%前後で推移しており、目標は未達成である。

#### 5 政策効果に関する視点と論点の提示

国立国会図書館（2020）<sup>13</sup>は、政策効果に関する視点を、政策効果の把握（インパクト評価）と実績への政策の貢献の2つに区別しているが、本調査では区別せずに論じる。

図表4はこれまでに議論したロジックモデルと政策目的の関係を整理したものである。

図表 4 ロジックモデルと政策目的の整理

政策目的	交通安全の確保とその円滑化 経済基盤の強化 生活環境の保全 都市環境の改善及び国土の保全と開発 住生活の安定の確保及び向上
アクティビティ	整備計画に基づき行われる社会資本の整備その他の取組の支援
アウトプット	社会資本整備計画数
アウトカム	全ての計画において、各計画で定める成果指標の目標をクリアすること

事業目的より、5つの政策目的が設定されている。政策目的を達成するために、アクティビティ、アウトプット、アウトカムが順に設定されていると考え、図表4のように整理した。簡便化すると、社資交は各計画で定められた成果指標の目標をクリアすることができれば政策目的が達成されるというロジックであると言える。

そして、政策効果の把握と実績への政策の貢献の論拠として、費用便益比が用いられている。アウトカムである成果指標を達成するために多数の要素事業が計画されている<sup>14</sup>。要素事業各々で費用便益比の項目が設定されており、事業内容に応じて交付要件で費用便益比の算出が義務付けられている。複数の整備計画を調査すると、費用便益比が算出されている

<sup>13</sup> 国立国会図書館（2020）：pp.73-82.

<sup>14</sup> 例えば、「東京都区部公共下水道事業整備計画（暮らしを支え、東京の未来を創る下水道）」（東京都下水道局）では、10個の計画の成果目標（定量的指標）が設定され、95個の要素事業が計画されている。

要素事業は少ないことが分かった。すなわち、EBPM の具体的なエビデンスとして費用便益比が用いられているが、適切に機能していない可能性があると言える。

ここでも、図表 2 で示した総評価に関する説明を加える。指標の実行性と説得性を 5 段階で評価した際、具体的な目標値の設定とそれに付随する費用便益比は設定されているものの、それらに関する説明は大きく欠けているため、「2」という評価を下した。また、政策効果や実績を把握するための論拠として適切に機能しているとは言い切れないため、指標の妥当性評価の観点から「B」と評価した。よって、その組み合わせである「2B」が政策効果の視点に関する評価である。

今後の論点として、費用便益比の活用可能性について考察する。すなわち、費用便益比が適切に機能していない現状とその課題を把握し、今後活用がなされるための制度の設計案や費用便益比が政策効果を把握するためのエビデンスになり得るかという点を議論する。

## IV 費用便益比の考察①～整備計画の調査～

### 1 費用便益比の算出要件

前章で議論したように、整備計画の各事業には費用便益比の項目が設けられており、交付要綱の中で費用便益比の算出要件が定められている。社会資本整備総合交付金交付要綱の第2編「交付対象事業の要件」において、基幹事業の費用便益比の算出条件について以下のように言及されている。

要綱本編第8第1項第7号の規定に基づき費用便益比を整備計画に記載する基幹事業は、平成29年4月1日以降に事業に着手するものであって、下表によるものとする。なお、既に地方公共団体において費用便益比を算出している場合は、その値を記載することができる。<sup>15</sup>

基幹的な社会資本整備事業の17事業について、それぞれ費用便益比算出対象の有無とその条件が定められている。例えば、道路事業については全体事業費が10億円以上の事業<sup>16</sup>と連続立体交差事業は費用便益比の算出対象となっている。

### 2 B/C実施状況表の作成

次に、各都道府県の費用便益比算出の取組状況を把握するために、B/C実施状況表を作成する。B/C実施状況表とは、都道府県ごとに、令和5年度に実施中<sup>17</sup>の整備計画を参照し、費用便益比の算出の有無を調査し、見本の図表5のように整理したものである。

図表5において、「○」は全ての項目に費用便益比が算出されていた計画、「△」は少なくとも1つの項目が算出されていた計画、「×」は1つの項目も算出されていなかった計画を分類した。理想は費用便益比の項目数や算出率を測定すべきであるが、整備計画の中には100以上の要素事業を計画しているものもあったため、実際の数値の測定が困難であった。そのため、「○」、「△」、「×」という大まかな分類とした。また、事業の区分として、各整備計画の管轄部局や主な事業内容から、5つに分類<sup>18</sup>した。

<sup>15</sup> 国土交通省（2023）「交付要綱附属第2編 交付対象事業の要件」：p.477.

<sup>16</sup> 「市町村道事業」、又は、「事前評価に必要な政策効果の把握の手法その他の事前評価の方法が開発されていない事業」は算出対象外である。

<sup>17</sup> 社会資本整備計画（重点）も一整備計画として扱う。

<sup>18</sup> 国土交通省は社会資本整備総合交付金等（防災・安全交付金も含む）の交付にあたり、基幹的な社会資本整備事業を17事業に分類している。本調査では、調査した整備計画の事業名や事業目的、内容等を踏まえ、5つの大きな事業分類とした。

基幹的な社会資本整備事業の17事業とは、①道路事業、②港湾事業、③河川事業、④砂防事業、⑤地すべり対策事業、⑥急傾斜地崩壊対策事業、⑦下水道事業、⑧その他総合的な治水事業、⑨海岸事業、⑩都市再生整備計画事業、⑪広域連携事業、⑫都市公園・緑地等事業、⑬市街地整備事業、⑭都市水環境整備事業、

図表 5 B/C 実施状況表の見本

事業の区分	○	△	×
都市系			
道路系			
河川・港湾系			
下水道系			
住宅系			

### 3 交付金額上位 5 都道府県の B/C 実施状況表

令和 4 年度の行政事業レビューにおいて、交付金額が上位の 5 都道府県（東京都・福岡県・北海道・愛知県・大阪府）の B/C 実施状況表を作成し、都道府県別にまとめたものが図表 6 である。

図表 6 上位 5 都道府県の B/C 実施状況表

都道府県	総整備計画数	○	△	×
<a href="#">東京都</a>	21	2	11	8
<a href="#">福岡県</a>	16	2	9	5
<a href="#">北海道</a>	7	0	5	2
<a href="#">愛知県</a>	16	5	6	5
<a href="#">大阪府</a>	10	2	2	6
合計	70	11	33	26

5 都道府県合計で、令和 5 年度中に 70 個の社会資本総合整備計画が策定されている。そのうち、費用便益比が全て算出されている計画は 11 個、少なくとも 1 つ算出されている計画は 33 個、1 つの項目も算出されていない計画が 26 個あることを指している。都道府県別に比較すると、愛知県は費用便益比の算出状況が芳しいと言えるだろう。

⑮地域住宅 計画に基づく事業、⑯住環境整備事業、⑰地域公共交通再構築事業である。⑰地域公共交通再構築事業は令和 5 年度からの対象である。

次に、図表6の「上位5都道府県のB/C実施状況表」を、事業別にまとめたものが図表7である。事業別に分類すると、費用便益比の算出状況は事業ごとに大きな差異があることが分かる。河川・港湾系のB/C実施状況は良好であり、道路系も多くの整備計画でB/Cの取り組みがなされている。一方、下水道系の実施状況は芳しくないことが分かる。

図表7 事業別のB/C実施状況表（上位5都道府県）

都道府県	総整備計画数	○	△	×
都市系	20	2	8	10
道路系	19	3	14	2
河川・港湾系	13	6	6	1
下水道系	9	0	1	8
住宅系	9	0	4	5

#### 4 歳出総額下位5都道府県のB/C実施状況表

次に、令和3年度における都道府県別の歳出総額<sup>19</sup>が下位5県の整備計画を調査し、B/C実施状況表を作成する。本来ならば、交付金額の下位を対象とするのが望ましいが、各都道府県の交付金額は行政事業レビュー内の各年度上位10都道府県のみ公表となっており<sup>20</sup>、正確なデータが取得できなかった。今回の調査では、歳出総額の少ない自治体ほど社会資本整備への歳出が少なくなり、それに伴って交付金の額も少なくなると考えた<sup>21</sup>。

図表8を見ると、多くの整備計画で費用便益比の算出が全くなされていないことが分かる。事業別では、河川・港湾系や下水道系の整備計画は全く費用便益比の算出がなされていない。都市系や道路系の一部の整備計画でわずかに算出がなされている。

<sup>19</sup> 「地方財政状況調査」（総務省）を参照。

<sup>20</sup> 事業費ベースでの順位は公表されているが、純粋な交付金額の公表はなされていない。

<sup>21</sup> 交付金の額は都道府県の人口規模や面積、社会資本の整備率などにも依存するため、歳出総額のみを指標として対象の都道府県を選ぶことの是非について議論の余地があるだろう。今回の分析の中で、都道府県の正確な順位を把握することは本旨から外れており、「交付総額が多くない」都道府県を無作為に選び、選定先の政策評価体制を知ることにあるため、歳出総額を基準とした。

図表 8 下位 5 都道府県の B/C 実施状況表（歳出総額）

都道府県	総整備計画数	○	△	×
<a href="#">島根県</a>	8	0	2	6
<a href="#">徳島県</a>	8	1	2	5
<a href="#">高知県</a>	12	0	2	10
<a href="#">香川県</a>	7	0	1	6
<a href="#">鳥取県</a>	13	1	1	19
合計	48	2	8	38

## 5 本章のまとめ

本章では、各都道府県の整備計画を調査し、費用便益比の算出の有無を明らかにした。作成した B/C 実施状況表からは様々な論点が浮かび上がるが、本分析で着目する論点を明確にするために本章のまとめを行う。

費用便益比の算出は交付要件で義務付けられているものの、都道府県ごとに大きな差異が見られる。特に、交付総額が少ない県ほど、一事業の事業規模が小さくなりやすく、交付要綱で定められている要件水準に該当せず費用便益比の算出が必要でないケースが多い可能性が考えられる。そのため、費用便益比の観点からは、現在の交付要件が適切に機能していないと言えるだろう。以上の論点を踏まえ、次章では適切な交付要綱の設計を議論する。

## V 費用便益比の考察②～交付要綱見直しの検討～

### 1 全項目の算出の実現可能性

交付要件で義務付けられている、費用便益比の算出が機能していないことを前章で指摘した。

EBPM の観点からは、全ての項目で費用便益比が算出され、整備計画が策定し、事業実施の可否を判断することが理想である。しかしながら、整備計画内の事業数は膨大である<sup>22</sup>という問題や全ての便益や費用を貨幣換算化することは困難であるという問題から、現実的な提案とはなり得ない。

また、大橋（2020）は、費用便益比の算出を実施する行政の現場レベルの課題を指摘している。1点目は、現場の自治体職員がEBPMを正確に遂行できるかという問題である。自治体職員の業務量が多くB/C業務に手が回らないことや、費用便益分析の基本的な方法を理解していない職員もいることが指摘されている。2点目は、省庁レベルの政策立案総括審議官等が総括するEBPMは機能するのかという問題である。政策立案総括審議官等のポストは人事異動の一環にすぎず、EBPMに精通した職員や専門家が就任するというわけではない。

### 2 目標件数の設定の検討

次に、算出する費用便益比の目標件数を定めることについて検討する。各都道府県に対し、指定された件数（事業数）の費用便益比を算出することを求めるといえるものである。これについては、以下の論点を踏まえる必要がある。

最も大きな問題は指定する件数（目標件数）の水準の定め方であろう。目標件数の水準の検討にあたって、整備計画の更なる調査を行い、費用便益比の算出を積極的に行っている都道府県の事業数を明らかにすることが考えられる。前章で、上位5都道府県と下位5県の実施状況の差異を指摘したが、本章では比較的算出がなされていた上位5都道府県の整備計画を詳細に調べる。

ただ、目標件数の水準が明らかになったとして、先述の通り、全ての自治体側に実行するだけの体制は整っているかは別の問題である。この点を留意し、必要があれば検討する。

### 3 整備計画書の詳細な調査

事業数が多く、費用便益比の算出が比較的進んでいる道路事業の整備計画を調査した。調査対象の整備計画書は前章のものと同様で、対象県は交付総額上位5都道府県である。

調査表の見本を図表9に示した。横軸が交付要件で算出対象となっているか否かを表し、縦軸が実際の計画書で算出されているか否かを表す。

---

<sup>22</sup> 事業規模が大きい場合、1つの整備計画で100以上の事業が計画される。

図表 9 調査表の見本

	算出対象	非算出対象 <sup>23</sup>	
算出有	①	② <sup>24</sup>	①+②
算出無/不明 <sup>25</sup>	③ <sup>26</sup>	④	
			総事業数

図表9では、①+②が多ければ積極的にB/C分析が行われてことを、 $(①+②) / (\text{総事業数})$ が1に近ければ、より正確な分析が行われていることを意味する。④の多さは費用便益比の交付要件が機能していないことを示す。例えば規模の大小によって算出対象から外れていることが挙げられるだろう。

5つの都道府県の調査表を[付録図表 101](#)に示した。整備計画の詳細な調査より、都道府県ごと、年度ごとに事業数は大きく異なり、一律の目標水準を設けることが困難であろう。また、交付額が多い都道府県であっても、費用便益比の実施状況には差があるということが読み取れる。

これまでの調査を踏まえ、各都道府県がより多くの費用便益比算出を行う施策の実現可能性について検討したい。図表9における $(①+②)$ を増やす取り組みを考察するということである。全項目を算出することが困難であることは先述の通りだが、図表6、図表7、図表8などから、各都道府県や事業ごとに取り組みに差異が見られ、各都道府県の評価体制や整備計画の策定プロセスに違いがある可能性が考えられる。そこで、複数の都道府県にインタビュー調査を実施し、その違いを明らかにしたい。

<sup>23</sup> 非算出対象について、規模以外の要因は除いた。事業規模以外で、交付要件の中で明確に算出対象外と規定されているものを規模以外の要因として今回の調査には含めなかった。例えば、「計画の策定の事業」などがあるが、これらは単体で費用便益分析が行えるものではなく、交付要件の中でも算出対象外となっている。

<sup>24</sup> 要件では算出対象ではないが、実際には算出されている項目。

<sup>25</sup> 「不明」は、何らかの理由で算出はされていないがその理由は不明であることを意味する。

<sup>26</sup> 要件では算出対象だが、実際には算出されていない（何らかの理由で算出ができないであろう）項目。

## VI 費用便益比算出に関する検証

### 1 自治体へのインタビュー調査の実施

前章で述べた通り、複数の自治体へインタビュー調査を実施した。

調査目的は、現状で費用便益比の取り組みが進んでいる都道府県と、交付要件の対象外となる事業の多さに伴って費用便益比の算出が少なくなっている都道府県を比較し、費用便益比を算出する体制や整備計画の政策立案プロセスの差異を明らかにすることである。そして、インタビュー調査の中で得られた優良な事例や取り組みを参考事例とし、本レポートの提案としたい。

調査を実施する都道府県は3つである。現状で費用便益比の取り組みは進んでいる自治体として、上位5都道府県から愛知県を選んだ。現状で費用便益比の算出量としては少なくなっている自治体として、下位5都道府県から高知県と鳥取県の2つの自治体を選んだ。

愛知県を選んだ理由は、上位の他の4都道府県と比較して、費用便益比の算出を積極的に行っているからである。高知県と鳥取県を選んだ理由は、下位5都道府県の内、他県と比較して策定している整備計画数が多く<sup>27</sup>、整備計画の策定についてより多くの知見が蓄積し、EBPMの推進に向けた現状の課題を把握できると考えたためである。

図表 10 インタビュー調査の質問票

質問 1	整備計画を策定する体制について
1-1	整備計画の策定に該当する課の人数は何人であるか？
1-2	1つの整備計画の策定に要する人数は何人であるか？
1-3	1つの整備計画の策定にどれほどの期間を要するか？
1-4	1事業の費用便益比を算出するのにどれほどの期間を要するのか？
質問 2	費用便益比を算出する体制について
2-1	費用便益比を算出する際、自治体内に専門家などはいるのか？
2-2	整備計画を取りまとめる部署の役割・業務内容は何であるのか？業務内容の一部に政策評価業務があるのか？
2-3	国の社会資本整備総合交付金要綱附属の第2編「交付対象事業の要件」において言及されている、基幹事業の費用便益比の算出条件以外で、費用便益比の算出が困難であることはあるのか？
質問 3	公共事業評価について
3-1	社会資本整備総合交付金の文脈を離れて、各年度において公共事業評価（事業評価、再評価）の目標数はあるのか？

<sup>27</sup> 付録図表 45、付録図表 47 を参照されたい。

具体的な質問事項は図表 10 の通りである。

質問 1 について、各都道府県の人数や期間など具体的な整備計画の体制を調べ、体制に現れる差異が整備計画のアウトプットに影響するかを調査する。質問 2 について、費用便益比の体制を調べ、各都道府県の政策評価に対する取り組みを調査する。質問 3 について、整備計画の策定や費用便益比の算出の基礎となる公共事業評価の取り組みについて調査する。

## 2 自治体への調査結果

自治体への調査を踏まえ、費用便益比の算出を推進していくことが EBPM の向上を意味するかは不明であるという結論が得られた。

まず、都道府県の具体的な整備計画の体制の差異が、費用便益比の実施状況の差異に繋がっているか否かは不明であることが分かった。

図表 11 において、高知県や鳥取県と比較して費用便益比の算出量が多い愛知県の各課の人員は多い。一方、高知県の道路課の人数も愛知県と比較して少ないとは言い切れない。交付金の額は都道府県の人口規模や面積、社会資本の整備率などにも依存する可能性があるだろう。各都道府県の道路の整備率に関しても都道府県間で違いがあり、高知県は道路事業に多くのリソースを割いている可能性があるだろう。また、策定に要する期間も都道府県によって大きく異なっていることが分かる。ある自治体は 8 月頃から 12 月にかけて事業評価委員会の提出に向けて整備計画を策定する一方、事業評価委員会への提出が義務付けられていない自治体もあるなど、自治体によって策定のプロセスも異なることが調査で明らかになった。

図表 11 整備計画を策定する具体的な体制に関する調査結果

	愛知県		高知県		鳥取県	
各課の人数 <sup>28</sup>	30	道路維持	19	都市計画	21	道路企画
	30	道路建設	27	道路	13	道路建設
	38	下水道	15	公園下水道	15	水環境保全
	39	河川	24	河川	17	河川
	22	砂防	17	防災砂防	15	治山砂防
整備計画の人員 (本庁)	2		1~5		2	
策定期間 (整備計画)	1ヶ月~半年		8ヶ月		半年	

以上より、各課の人員の大小や策定期間の差異が費用便益比の実施状況に差異を生み出

<sup>28</sup> 同じ役割を持つと考えられる課を並べて比較している。

しているかは分からない。

次に、調査を実施した3自治体全てで、費用便益比の算出はコンサルなどの外部に委託されていた。事業費の算出も外部委託であるという自治体も存在した。これは、社会資本整備総合交付金のEBPMに関して、非常に重要な点である。

外部委託という実態を踏まえると、社会資本整備総合交付金事業では、「費用便益比の推進=EBPMの向上」であるかについて疑問が残る。費用便益比の算出を担うのは外部委託を受けたコンサルであり、費用便益比を推進することはコンサルにノウハウを蓄積することに寄与するが、自治体の政策立案能力の向上にはほとんど寄与しない可能性が高い。

コンサルにノウハウを蓄積することが日本のEBPMを発展させるという見方にも留意する必要がある。しかし、本分析は行政や自治体のEBPMを向上させることを目的とするため、費用便益比の推進はその目的にそぐわないと考える。そこで、次項にてインタビュー調査で得られた他の視点を紹介し、本分析の提案に繋げることにする。

### 3 鳥取県の取り組みの紹介

自治体のEBPMを向上させるために、鳥取県の道路事業の政策立案で実施されている取り組みを紹介する。鳥取県は、道路事業の便益を測定する際、独自の事業評価マニュアル<sup>29</sup>を活用している。同マニュアルの中では、従来の費用便益分析に加えて、拡張便益の算出や定性的効果の把握を行い、定量的効果と定性的効果を組み合わせた総合評価を実施している。

道路事業の便益を測定する際、国が示す費用便益分析マニュアルでは、基本3便益（走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益）の算出が求められている。しかしながら、基本3便益は交通量の推計に依存するため、人口や地理的条件によって交通量が少ない地域ほど便益が少なく推計される。そのような地域は鳥取県など大都市圏以外の地域が多く当てはまり、基本3便益のみでは当該地域の正確な便益が把握できない可能性を鳥取県は指摘している<sup>30</sup>。そこで鳥取県は平成28年度に委員会を設置し、同マニュアルを作成した。

まず、基本3便益の他に貨幣換算できる価値を拡張便益とし、基本3便益と拡張便益を合わせて便益の算定を行い、費用便益比を算出している。拡張便益に、休日（季節変動）交通便益、通行規制解消便益、冬季速度低下解消便益、CO<sub>2</sub>排出量削減便益、救急医療アクセス向上便益の5つの便益を設定し、基本3便益に加えている。

次に、貨幣換算が困難な効果を定性的効果として評価している。定性的効果の評価は、道路ネットワーク、産業振興・地域活性化・安心安全な道路空間、防災・減災の4つの大項目

---

<sup>29</sup> 鳥取県県土整備部「鳥取県道路事業評価マニュアル（案）」

<sup>30</sup> 鳥取県県土整備部「鳥取県道路事業評価マニュアル（案）」：p.1.

毎に評価項目を設け、チェック表を用いて該当するものを集計している。

そして、費用便益分析による定量的評価と定性的効果の評価区分の組み合わせである総合評価を行う。定量的評価について、算出された費用便益比の数値に基づいて、A～E<sup>31</sup>で評価する。定性的効果の評価について、評価項目の点数に基づいて、a～e<sup>32</sup>で評価する。それぞれの評価を図表 12 のように組み合わせ、事業実施の可否を判断する。「○」は、事業を行う価値があることを、「×」は、計画を見直す必要があることを意味する。

図表 12 鳥取県の総合評価表

		定量的評価				
		E	D	C	B	A
定性的効果	a	○	○	○	○	○
	b	×	○	○	○	○
	c	×	×	○	○	○
	d	×	×	×	○	○
	e	×	×	×	×	○

出所) 鳥取県の資料を元に、筆者作成。

以上のように、鳥取県は拡張便益の算出、定性的効果の把握、総合評価手法の活用を通じて、基本 3 便益では表れない便益を可視化することに努めている。

<sup>31</sup> 費用便益比が高い順に A、B、C…となる。費用便益比が 1.0 を超える場合が A である。

<sup>32</sup> 定性的効果の評価項目の個数が多い順に a、b、c…となる。定性的効果の評価項目が 15 個を超える場合が a である。

## VII EBPM 推進のための提案

これまでの調査と検証を踏まえ、社会資本整備総合交付金事業の EBPM の推進に向けた改善案を 2 点提示し、EBPM を実行する基礎となるデータの開示方法に関して指摘を行う。

### 1 検証に基づく提案①

1 点目は、道路事業の一部の拡張便益<sup>33</sup>を基本便益として必須の算出要件とすることを提案する。図表 13 の通り、道路事業において、前章で紹介した鳥取県以外にも独自の費用便益分析マニュアルを策定し、新たな便益を総便益に計上している都道府県が 5 つある。

図表 13 独自マニュアル策定都道府県

青森県 (2010) <sup>34</sup>	秋田県 (2020)	福島県 (2016)	山梨県 (2009)	鳥取県 (2018)
5	15	5	7	5
冬季 観光 地域振興 地域医療等 防災	休日交通 冬季速度低下 定時制向上 環境改善 観光客増加 地域医療向上 救命救急率向上 迂回解消 防災（山間部） 防災（都市部） 孤立解消 排雪 沿道機能向上 移動快適性向上 走行快適性向上	迂回の解消 冬期交通 CO <sub>2</sub> の排出削減 防災 救急救命へのアクセス 向上	通行規制 災害解消 救急救命率向上 観光客増加 休日交通 CO <sub>2</sub> 排出量削減 都市空間快適性	休日交通 通行規制解消 冬季速度低下解消 CO <sub>2</sub> 排出 救急医療アクセス向上

出所) 各県のマニュアルを元に、筆者作成。

注) 括弧内は策定された年度を示す。2 行目は新たな便益の個数である。

<sup>33</sup> 本レポートでは新たな便益を拡張便益に統一することとする。青森県、福島県、山形県は追加便益と定め、秋田県と鳥取県は拡張便益と定めているが、どちらも基本 3 便益には計測されない新たな便益を貨幣換算化したものであり、同じものとして扱う。

<sup>34</sup> 青森県は、県の会議資料を参照すると令和 2 年 3 月にマニュアルの改定を行っているが、初めてマニュアルを策定した年度を掲載した。

CO<sub>2</sub>の排出削減、救急救命率の向上、通行規制解消の3つの便益が拡張便益として多くの県で計上されている。

CO<sub>2</sub>の排出削減便益<sup>35</sup>について、全ての自治体で統一的な基本便益として要件化できるだろう。便益を貨幣換算化する際の、CO<sub>2</sub>の排出原単位とCO<sub>2</sub>の貨幣評価原単位は国土交通省の技術指針<sup>36</sup>によって共通の値が算出されている。便益は、道路延長によって変動するものであり、各自治体が共通のマニュアルを用いて便益を算出できる体制が整っていると見える。また、秋田県はCO<sub>2</sub>のみならず、大気汚染物質（NO<sub>x</sub>、SPM）の排出削減便益も貨幣換算化している。国全体で共通の指針を用いることが出来る場合、環境改善便益として計上を行うことが理想である。

救急救命率の向上便益<sup>37</sup>について、図表13にある全ての県で拡張便益として採用されており、基本便益として要件化できる可能性がある。現状、5県の救急救命率の向上便益の定義や用いられている算出式が各県で異なっている。鳥取県は救急車（救急救命士）到着により施される応急手当による救命と、自家用車等により搬送され病院における救命処置による救命の2ケースに分けて便益を算出している。また、秋田県は医療に関する拡張便益として、救急救命率向上便益の他に地域医療向上便益<sup>38</sup>も設定している。このように、医療に関する拡張便益の扱いは各県の裁量によって大きく異なり、国が便益算出に関する統一的な技術指針を示すことで、各県共通の基本便益として計測できることとなる。

通行規制解消便益<sup>39</sup>についても、複数の県で拡張便益として採用されており、基本便益として要件化できる可能性がある。通行規制解消便益とは、降雨や降雪等の通行規制による迂回時間の解消を貨幣換算化した便益である。対象となる災害については各県で異なる場合もあるため、基本便益として要件化する場合は対象となる災害の範囲の明確化は必要である。また、秋田県や山梨県で採用されている<sup>40</sup>、災害が起り得る路線の事業を実施した際の表となる災害被害及び復旧事業費を貨幣換算化したものである防災便益とは区別しなければならない。

国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会でも道路の様々な効果に関する評価について<sup>41</sup>議論されている。このことから、提示した3つの拡張便益を国の費用便

---

<sup>35</sup> 秋田県では環境改善便益が相当。

<sup>36</sup> 国土交通省（2023）「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」．公共事業評価手法研究委員会．

<sup>37</sup> 青森県では地域医療等便益が相当。

<sup>38</sup> 道路整備により、地域住民の医療に対する安全・安心感を向上させる効果を貨幣換算。（秋田県）

<sup>39</sup> 秋田県は迂回解消便益、福島県は迂回の解消便益が相当。

<sup>40</sup> 山梨県は災害解消便益として計測されている。

<sup>41</sup> 国土交通省社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会「道路の様々な効果に関する評価について」．道路分科会第17回事業評価部会（2018年8月2日）．資料2．

第23回事業評価部会（2023年3月15日）では、便益を把握するための具体的な手法やその技術開発研究に

益比の算出に関する基本便益として要件化できるのではないかと考える。

## 2 検証に基づく提案②

2点目に、定性的効果を反映した総合評価方式の導入を提案する。鳥取県で実施されている取り組みを国レベルで行うというものである。

現状で全ての費用便益比の項目が算出されている整備計画は政策効果を把握した上で事業が実施されていると考えて良い。しかし、多くの整備計画の要素事業で費用便益比が未算出であることはすでに述べた通りであり、これらの整備計画に対して定性的効果の把握と総合評価方式による事業実施の評価を実施する。この際に、定量的評価である費用便益比の算出は要素事業ごとに行われているが、定性的効果の把握については要素事業ごとではなく整備計画全体で効果を測ることが現実的であるだろう。個別の要素事業の評価ではなく、整備計画全体で評価を行うことで、事業を行うことによる地域への影響などを把握することを目的とする。

定量的効果と定性的効果の組み合わせによる総合評価方式で事業の評価を行うことが基本であるが、事業によっては全ての要素事業で費用便益比が算出できない場合もあるだろう。その際、定性的効果の定量的把握が有効なのではないだろうか。定性的効果の評価で「A」の項目が一定割合以上であれば事業を行う意義があるという評価を下すというものである。これにより、多くの費用便益比が未算出である住宅事業や下水道事業など、道路事業以外の事業でも個別の整備計画の政策効果の把握と事業の評価を実施できる。

そして、行政事業レビューのアウトカム指標への反映についても考えたい。アウトカム目標に、「費用便益分析が全て算出された整備計画又は総合評価方式による評価がなされた整備計画の割合」を追加することで政策効果の把握を政策立案プロセスに組み込むことができる。現在のアウトカム指標は、「全ての社会資本総合整備計画において、各計画で定める成果指標の目標値を達成する」であるが、費用便益比の算出が機能していないため、アウトカム指標と政策目的や政策効果と関連を適切に把握できていない。上記の目標を新たにアウトカム指標に加えることで、より論拠に基づいた整備計画の立案が可能になると考える。

## 3 データ開示に関する指摘

データ開示に関しては、1点目に、費用便益比を算出できない理由を公表すべきという点を指摘する。今回参照した整備計画のうち、福岡県港湾課が所管する整備計画のみ、費用便益比が未記入の理由を記載していることが確認できた。しかし、福岡県港湾課所管の整備計画以外、全てで費用便益比が算出されていない場合、その項目が空欄となっている。

参考事例として、農水省の農山漁村地域整備交付金の取り組みを紹介する。農山漁村地域整備交付金は、社会資本整備総合交付金と同様の性格を持つ交付金であり、自治体が交付金

---

関する議論も行われている。

を受け取る際には農山漁村地域整備計画の提出が必要となっている。その農山漁村地域整備計画の中に、費用便益比の算出も義務付けられている。複数の都道府県<sup>42</sup>の農山漁村地域整備計画を参照したが、全ての農山漁村地域整備計画で、費用便益比の算出が困難な事業について、未記入の理由<sup>43</sup>が記載されている。農水省の交付金実施要綱の中に、費用便益比を算出できない場合の対応は定められていないものの、全国的に取り組みが実施されていると考えられる。

開かれた政策立案を促進するために、社会資本総合整備計画においても、費用便益比が算出できない場合、未記入の理由を記載すべきである。

2点目に、社会資本総合整備計画の開示形式をデータ取得後に編集可能な形式での開示と、整備計画を取りまとめて公表すべきという点を指摘する。

今回参照した全ての整備計画が PDF による開示であった。PDF の場合データの収集と加工に多くの時間がかかり、EBPM の促進にとって大きな障壁である。社会資本総合整備計画の一部には、画像を貼り付けたのみで資料内検索ができない PDF 資料が散見された。EBPM の前提となるデータの開示方法をエクセル/CSV 方式のような加工可能な形式に改善すべきであろう。

---

<sup>42</sup> 宮城県、秋田県、福島県、東京都、新潟県の農山漁村地域整備計画を参照した。

<sup>43</sup> 例えば、「第3期みやぎの農山漁村地域整備計画」（宮城県）では、未記入に関して以下のような理由が記載されていた。

- 土地改良法に基づかない事業実施のため未記入
- H28年度以前に着手した地区であるため未記入
- 調査及び計画策定等のソフト整備のため未記入

## VIII 残された課題

最後に分析に残された課題を3点述べる。1点目は、防災・安全交付金との関係について言及する。第III章の政策の体系化の中で、社会資本整備事業の一環に防災・安全交付金が整備されており、社会資本整備総合交付金と同じような政策体系となっていることを述べた。

社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の役割の棲み分けについて本レポートでは検討することができていない。整備計画の調査を通して、社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の成果目標や成果指標を一部共有するという事象が多数見られた<sup>44</sup>。同じ要素事業の中に2つの交付金が使用されていることが理由である<sup>45</sup>。そのため、社会資本整備総合交付金単独による政策効果の把握を実施することは困難である。

このように、1つの要素事業においても複数の事業目的が存在することが多く、社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の役割の違いを検討することは難しい。よって、社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金を一体として、政策効果の測定を行うことが望ましいだろう。

2点目は、本レポートで交付要件の統一的な基準を提示できなかつた点を述べる。費用便益比の算出に関する交付要件が十分に機能していないことは指摘したが、それに代わる目標件数などの基準を提示することが叶わなかつた。これは、自治体や事業が多岐にわたり、統一的な評価基準を作ることが難しいという交付金事業の性質がある。提案の中では、道路事業の事例を中心に他の自治体や事業への横展開の可能性を述べたが、どれほど可能性があるかは不透明である。特に事業規模が大きいながら定量的な分析がほとんど行われていない住宅事業や下水道事業など、他の事業に関する検討が必要であろう。

3点目は、インタビュー調査を実施した自治体のサンプルサイズが少ないため、本レポートの結論が調査した自治体の特性に依存してしまう点を挙げる。本レポートでは、10都道府県の整備計画を調べ、3つの都道府県にインタビュー調査を行った。そのため、整備計画の体制の差異を明らかにする際に有意な結果が得られなかつた。自治体のサンプルサイズが増えることで、より効果的な提案ができるだろう。また、事業別の観点から、道路事業に偏った提案になった可能性も否定できない。社会資本整備総合交付金事業は自治体や事業が多様であり、今後、様々な観点からの調査が望まれる。

---

<sup>44</sup> 実際に、同じ整備計画名で交付金事業名のみ異なる場合も多く見られる。

<sup>45</sup> 要素事業によっては、2つの交付金だけでなく、県の補助金や交付金なども使用されている場合があるだろう。

## 補論：評価基準の設定

補論として、国立国会図書館（2020）で行われたロジックモデルの6つの視点を用いた政策評価の評価基準について議論する。所謂、評価の評価である。

### 1 3層評価の提案

6つの視点を用いる政策評価では、3層評価が望ましいと考える。3層評価とは、各項目に対して、実行評価、説得性評価、妥当性評価の3つに分けて評価を実施し、3つの評価の合計数値を各項目の評価として捉えるというものである。また、6つの視点の各項目は図表14のように解釈できる。

まず、実行評価で、「〇〇が設定されている（/行われている/把握されている）かどうか」を判断する。次に、説得性評価で設定された目的や指標が適切であるかどうかを判断するための説明や根拠が述べられているかを評価する。そして、妥当性評価で説明や根拠に基づき適切であるかを評価する。

例えば視点①について、まず、政策目的が設定されているかを判断する（実行評価）。次に、政策目的の設定に関する説明や妥当性を判断するための根拠が十分であるか否かを評価する（説得性評価）。そして、政策目的が適切に定められているかを判断する（妥当性評価）。

実行評価はEBPMの基礎である指標やデータの有無を点検することを、説得性評価がより精緻なEBPMが行われているかを点検することを目的とし、妥当性評価によってEBPMに基づいて適切に政策が立案、実行されているかを点検する。

図表 14 6つの視点の解釈

- |                          |
|--------------------------|
| ① 政策目的が適切に設定されているか       |
| ② 政策の体系化が適切に行われているか      |
| ③ アウトカム指標は適切に設定されているか    |
| ④ アウトカム指標の水準は適切に設定されているか |
| ⑤ 政策効果は適切に把握されているか       |
| ⑥ 実績への政策の貢献は適切に把握されているか  |

図表15のように、実行評価は2段階、説得性評価は4段階、妥当性評価は2段階による評価を実施する。それぞれの評価によって得られた評価について、実行評価と説得性評価の点数を合計し、妥当性評価の評価結果との組み合わせによって総評価と結論付ける。妥当性評価を他の2つの評価と区別した理由は、適切であるかどうかを判断する根拠と実際に適切であるかどうかの軸は異なると考えたためである。

図表16の通り、総評価の組み合わせは8つあり、「4A」が最高評価である。一方、総評

価が「0」や「1」であることは、妥当性評価が行われなかったことを意味する。また、説明や根拠が欠けているが説得的である場合、妥当性評価で適切であると判断される可能性があるため、「3A」や「2A」という評価指標が存在する。

図表 15 評価指標と点数

段階1：実行評価の評価指標	点数
設定されている（/行われている/把握されている）状態でない	0
設定されている状態である	1
段階2：説得性評価の評価指標	点数
適切であるかを評価するための説明や根拠が全くない。	0
適切であるかを評価するための説明や根拠が大きく欠けている （=ごく一部しか説明や根拠がない）	1
適切であるかを評価するための説明や根拠の一部が欠けている	2
適切であるかを評価するための説明や根拠が十分に示されている	3
段階3：妥当性評価の評価指標	評価
説明や根拠を踏まえ、適切である	A
不明/適切でない	B

図表 16 3層評価のプロセスと総評価

3 層 評 価	段階1：実行評価		設定されている状態であるか						
	いいえ	はい							
	0	1							
	↓	段階2：説得性評価		適切であるかを判断するための説明や根拠は					
		ない	大きく欠けている	一部のみ欠けている	十分である				
		0	1	2	3				
		↓	段階3：妥当性評価		説明や根拠を踏まえ適切であるか否か				
	適切でない			適切である					
	B			A					
	総評価	0	1	2B	2A	3B	3A	4B	4A

## 2 総評価の扱い

3層評価を実施する上での現状で想定される課題は、総評価が組み合わせであるため得られた評価の絶対評価が困難であると言う点である。具体的には、「4B」と「3A」のどちらが良い総評価結果であるかが分かりにくいなどということが生じる。評価する担当者や評価対象の事業によっても、どちらが良い評価であるかが変わり得るだろう。

そのため、3層評価によって得られた総評価を減点方式<sup>46</sup>で捉えることが望ましい。すなわち、最高評価である「4A」をなぜ得られなかったのかという観点で総評価を評価するのが適切である。

## 謝辞

本レポートの作成に当たり、2023年度A semester講義「事例研究（財政政策Ⅱ）」にて親身にご指導頂いた東京大学大学院経済学研究科の岩本康志教授に感謝申し上げます。また、お忙しい中、愛知県、鳥取県、高知県の職員の方々にはインタビュー調査にご協力頂き、本レポートを執筆することが叶いました。さらに、複数回のレポート発表の場では、本講義の履修生の皆様から大変貴重なご指摘・コメントを頂きました。この場を借りて感謝申し上げます。

---

<sup>46</sup> 3層評価を減点方式で実施することを意味するものではない。得られた結果について減点方式の観点で捉えるという意味である。

付録図表

B/C 実施状況表-上位 5 都道府県-

付録図表 1 東京都

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	10	1	4	5	都市整備局市街地整備部/市街地建築部/都市基盤部 建設局
道路系	3		3		建設局
河川・港湾系	4	1	3		建設局、港湾局
下水道系	3			3	下水道局
住宅系	1		1		都市整備局住宅政策本部
合計	21	2	11	8	

付録図表 2 福岡県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	4		3	1	建築都市部公園街路課/都市計画課
道路系	4		4		県土整備部道路建設課/道路維持課
河川・港湾系	4	2	2		県土整備部河川整備課/港湾課
下水道系	2			2	建築都市部下水道課
住宅系	2			2	建築都市部住宅計画課
合計	16	2	9	5	

付録図表 3 北海道

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	1		1		まちづくり局都市環境課
道路系	1		1		土木部道路課
河川・港湾系	1		1		土木部河川砂防課

下水道系	2		1	1	まちづくり局下水道課
住宅系	2		1	1	住宅局住宅課・建設指導課
合計	7	0	5	2	

付録図表 4 愛知県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	3	1		2	都市・交通局都市基盤部都市整備課/公園緑地課
道路系	7	1	4	2	建設局土木部建設企画課 建設局道路建設課/道路維持課
河川・港湾系	3	3			建設局河川課、都市・交通局港湾課
下水道系	1			1	建設局下水道課
住宅系	3		2	1	建築局公共建築部住宅計画課/公営住宅課
合計	17	5	6	6	

付録図表 5 大阪府

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	3			3	都市整備部公園課公園整備グループ
道路系	4	2	2		都市整備部道路室道路整備課計画グループ
河川・港湾系	1			1	都市整備部河川室河川整備課計画グループ
下水道系	1			1	都市整備部下水道室事業課建設グループ
住宅系	1			1	都市整備部住宅建築局居住企画課地域住宅グループ
合計	10	2	2	6	

B/C 実施状況表-下位 5 都道府県-

付録図表 43 島根県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	1			1	基幹事業「公園」
道路系	4		1	3	基幹事業「広域」「道路」
河川・港湾系	1			1	基幹事業「港湾」
下水道系	1			1	基幹事業「下水道」
住宅系	1		1		基幹事業「住宅」
合計	8	0	2	6	

※島根県は、県独自に基幹事業分類がなされている。

付録図表 44 徳島県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	3	1	1	1	種別「公園」、「市街地」
道路系	1		1		種別「道路」
河川・港湾系	2			2	種別「港湾」、「河川」
下水道系	1			1	種別「下水」
住宅系	1			1	種別「住宅」
合計	8	1	2	5	

※徳島県は、県独自に種別の分類がなされていた。

付録図表 45 高知県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	2			2	種別「市街地」「公園」
道路系	3		1	2	種別「道路」「広域」
河川・港湾系	3			3	種別「河川」「港湾」

下水道系	2			2	種別「下水道」
住宅系	2		1	1	種別「住宅」
合計	12	0	2	10	

※高知県は、県独自に種別の分類がなされていた。

#### 付録図表 46 香川県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	0				
道路系	3		1	2	基幹事業の事業種別「道路」
河川・港湾系	2			2	基幹事業の事業種別「港湾」
下水道系	1			1	基幹事業の事業種別「下水道」
住宅系	1			1	基幹事業の事業種別「住宅」
合計	7	0	1	6	

※香川県は、県独自に基幹事業の事業種別の分類がなされていた。

#### 付録図表 47 鳥取県

事業の区分	総整備計画数	○	△	×	整備計画を策定する主な部局
都市系	1	1			教育委員会美術館整備課 生活環境部くらしの安全局自然共生課
道路系	6			6	県道整備部道路局道路企画課/道路建設課
河川・港湾系	2			2	県土整備部河川港湾局港湾課
下水道系	2			2	生活環境部自然共生社会局水環境保全課
住宅系	2		1	1	生活環境部くらしの安全局まちづくり課
合計	13	1	1	11	

詳細な調査表

付録図表 101 道路事業に関する費用便益比算出調査

東京都(3)	算出対象	非算出対象		福岡県(5)	算出対象	非算出対象	
算出有	26	1	27	算出有	13	8	21
算出無/不明	78	165	243	算出無/不明	11	114	125
			270				146
北海道(1)	算出対象	非算出対象		愛知県(6)	算出対象	非算出対象	
算出有	2	2	4	算出有	49	17	66
算出無/不明	3	84	87	算出無/不明	8	49	57
			91				123
大阪府(4)	算出対象	非算出対象					
算出有	21	5	26				
算出無/不明	12	13	25				
			51				

※()内は整備計画の個数を表す。

参照した整備計画の一覧

	所管課	整備計画名
東京都	都市整備局	市街地再開発事業による災害に強く、活力のある利便性の高いまちづくり（3期）
		東京を更なる成熟に導く都市づくりへ向けた既成市街地の整備（3期）
		市街地再開発事業による良好な居住環境の整備と都心居住等の推進を図るまちづくり（3期）
		主要駅における交通結節機能向上
		バリアフリー環境整備と安全・安心・快適なまちづくり（その2）
		市街地再開発事業による災害に強く、活力のある利便性の高いまちづくり（3期）（重点）
		第3期東京都内における建築物の耐震改修及びアスベスト改修の促進並びに狭あい道路の拡幅整備
		第3期東京都内における建築物の耐震改修及びアスベスト改修の促進並びに狭あい道路の拡幅整備（国土強靱化地域計画 策定済）
		飯田橋駅周辺基盤整備計画
		第4期東京都地域住宅計画
	建設局	緑豊かな首都東京をつくる公園緑地整備（その2）
		国際競争を勝ち抜く道路ネットワーク形成と首都にふさわしい都市環境の創出
		東京外かく環状道路の整備に合わせた周辺道路ネットワーク整備
		島しょ地域における防災力を強化し、安全な暮らしを確保するインフラ整備
		良好な河川環境と都市環境を保全・創出し、人々が憩い、賑わう河川整備
		豊かな自然環境と調和し、特色ある美しい水辺を守る海岸整備
	港湾局	東京港における港湾機能の強化（物流・環境）
		地域の振興を担う「みなと」づくり
	下水道局	東京都区部公共下水道事業整備計画（暮らしを支え、東京の未来を創る下水道）
		東京都流域下水道事業整備計画（暮らしを支え、東京の未来を創る下水道）
東京都流域下水道事業整備計画（暮らしを支え、東京の未来を創る下水道）（重点計画）		
福岡県	都市計画課	広域的な玄関口としてふさわしい賑わいと魅力あるまちづくり（第2期）
	公園街路課	福岡県魅力の創出と地域活性化の拠点となる公園づくり事業
		鉄道駅周辺の交通環境整備による利便性の向上
		活力ある地域社会を支えるための基盤整備の推進と快適な市街地交通の実現

	道路建設課	北部九州におけるストック効果を高めるアクセス道路整備
		北部九州地域の産業を支えるインターチェンジや港湾・駅等の物流拠点へのアクセス道路網の整備
	道路建設課	北部九州地域への来訪者の滞在促進戦略（広域的観光活性化）
	港湾課	北部九州地域における自動車産業等活性化戦略（広域的な物流の効率性向上）
	河川整備課	福岡県における河川を身近に感じられる環境整備
		北部九州地域への来訪者の滞在促進戦略（広域的観光活性化）（重点）
	港湾課	海岸利用促進のための海岸環境整備
		地域経済・産業の活力向上を図る港湾施設の整備（地域活性化）
	下水道課	快適な生活環境の整備
		快適な生活環境の整備（重点計画）
住宅計画課	福岡県住宅・住環境整備計画（重点）（第2期）	
	福岡県住宅・住環境整備計画（第3期）	
北海道	都市環境課	都市公園等の整備による安全で快適な都市環境の形成
		北の大地を支える持続可能な下水道
		北の大地を支える持続可能な下水道（重点）
	道路課	道内各地域の活力向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークの機能向上・交通環境形成
	河川砂防課	北海道における良好な河川環境の保全・復元及び創出
	建設指導課	北海道における住宅・建築物の耐震化等の推進（第3期）
住宅課	北海道地域住宅計画（第6期）	
愛知県	都市整備課	道路交通の安全と円滑化及び沿道の環境改善による魅力ある市街地の形成
		賑わい・活力・潤いにあふれる、豊かで住みよいまち半田
	公園緑地課	良好な都市環境の形成に資する県営都市公園づくり
	建設企画課	愛知長野における航空宇宙産業を軸とした広域的産業・物流活性化計画（重点3）
		世界ものづくり対流拠点の中部圏における広域的産業・物流活性化計画
		昇龍堂 Ukiyo-e Route で国際大交流時代を拓く愛知静岡広域観光活性化計画（重点3）
	道路維持課	日進市重点「道の駅」整備と機能向上の推進
		安全で快適な生活道路の整備
	道路建設課	円滑な移動を確保し、モノづくりの産業基盤を支える幹線道路ネットワークの整備
		成長力強化のための基幹的物流ネットワーク
河川課	愛知県における良好な河川環境の保全・復元並びに創出の推進（重点）	

		愛知県における良好な河川環境の保全・復元並びに創出の推進（通常）
	港湾課	モノづくりの産業基盤を支える港湾の整備と良好な海域環境の創出
	下水道課	快適な水環境を創造する流域下水道の整備（重点計画）
	住宅計画課	愛知県における安全で快適な住環境整備（愛知県地域住宅計画）その2
	公営住宅課	第3期愛知県地域住宅整備計画（愛知県地域住宅計画）
		第3期愛知県地域住宅整備計画（愛知県地域住宅計画）（重点計画）
大阪府	公園課	健康づくりに資する府営公園等の大規模緑地整備
		みどりがあふれる、安全・安心な府営公園等の大規模緑地整備（第3期）
		みどりがあふれる、安全・安心な府営公園等の大規模緑地整備（第3期）（その2）
	道路室	まちづくりと地域の安全・安心を支えるみちづくり（2019年度～）
		新名神高速道路 IC アクセスを強化する道路整備（2019年度～）
		京奈和自動車道の IC アクセス向上によるネットワーク形成及び関西広域連携機能強化（2019年度～）
		ストック効果を重視したアクセス道路の整備による地域・拠点の連携強化
	河川室	大阪府内河川の親水空間整備・水環境改善の推進
下水道室	第3次大阪府流域下水道整備計画	
住宅政策局	第3期社会資本総合整備計画（地域住宅計画「大阪府地域」）	
島根県	土木部 土木総務課	県立都市公園の利用促進（第3期）
		地域資源を活かした地域の活性化と安心安全な生活を支える基盤整備
		地域の生活に密着した市町村道の整備
		中国地方の世界遺産と地域固有の観光資源を生かした島根・広島・山口広域観光活性化計画（重点3）
		中国山地の豊かな自然資源等を体験する島根・広島広域観光活性化計画（重点3）
		港湾の物流機能の拡充・強化を図るみなと整備（地域活性化）
		島根県における下水道事業の推進
		第4期島根県住宅・住環境整備計画（地域住宅計画第4期島根県地域）
徳島県	都市計画課	県民の健康づくりを図る安全で快適な公園整備の推進（第2期）
		都市公園における長寿命化対策及びバリアフリー化の推進
		徳島文化芸術ホール（仮称）整備計画
	高規格道路課	豊かで活力ある県土創りに資する道路ネットワークの整備
	運輸政策課	徳島県の経済・産業を支え豊かで潤いある生活を実現するみなと整備
	港湾整備課	未来へつなぐ良好な河川環境づくりの推進（重点）
水・環境課	快適で安心な暮らしを支え、きれいな水環境を創造する下水道事業の推進（重	

		点計画)
	住宅課	徳島県住環境向上計画第3期
高知県	土木部 土木政策課	市街地における安全・安心で快適に暮らせる都市環境づくり (第3回変更)
		高知県の公園整備 (第4回変更)
		産業と県民の暮らしを支える道づくり (第10回変更)
		地域振興を支援し災害に強い安全安心な道づくり (第1回変更)
		世界初の営業運行となるDMVを軸とした観光による徳島県南部及び高知県東部地域活性化計画 (第3回変更)
		高知県の河川における良好な河川環境の再生に向けた推進【第2期】(新規)
		活力ある土佐のみなとづくり (重点) (第2回変更)
		活力ある土佐のみなとづくり (第2回変更)
		高知県の公衆衛生を向上させ、水環境を守る下水道事業 (重点計画) (第5回変更)
		第2期 高知県の公衆衛生を向上させ、水環境を守る下水道事業 (重点計画) (第2回変更)
		高知県における安全・安心なすまいづくり・まちづくりと活力ある地域づくり (第二期) (第7回変更)
		高知県における安全・安心なすまいづくり・まちづくりと活力ある地域づくり (第三期) (第1回変更)
香川県	土木部 技術企画課	生活に密着した道路整備による快適な暮らしづくり
		高速道路IC等へのアクセス向上による地域活性化支援
		市街地における高速道路IC等へのアクセス向上による地域活性化支援
		活力のある香川の港づくり
		活力のある香川の港づくり (重点)
		かがわの下水道整備10年概成プロジェクト (重点計画)
		香川県における安全・安心・快適なすまいづくり、まちづくりの実現 (第3期)
鳥取県	美術館整備課	パークスクエア・バス通り沿線地区の魅力的で賑わいと活気があふれる地域環境の形成計画
	道路企画課	市町村道における安心して快適な生活道路の整備 (Ⅲ期)
		国土強靱化地域計画に基づく市町村道における安心して快適な生活道路の整備
	道路建設課	交通の円滑化による地域活性化支援 (Ⅲ期)
		国土強靱化地域計画に基づく交通の円滑化
		山陰海岸ジオパークの多様な地形・地質・風土・人々の暮らしに触れる広域観光活性化計画

		中国山地の豊かな自然を活かした広域周遊観光活性化計画
港湾課		港湾施設の利用促進・物流機能向上（通常）
		港湾施設の利用促進・物流機能向上（重点）
水環境保全課		鳥取県の下水道における総合的な安心・安全対策の推進（重点計画）
		鳥取県の下水道における総合的な安心・安全対策の推進
住宅政策課		地域住宅計画4期（通常）
		地域住宅計画4期（重点）

## 参考文献

- 国立国会図書館（2020）「EBPM（証拠に基づく政策形成）の取組と課題」。
- 大橋弘（2020）「EBPMの経済学：エビデンスを重視した政策立案」。東京大学出版会。
- 中野邦彦・本田正美（2021）「地域研究ハンドブック：行政からの調査協力を上手に得るためには」。勁草書房。
- 国土交通省「社会資本整備総合交付金等について」。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年1月30日, [https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05\\_hy\\_000213.html](https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_000213.html)>
- 国土交通省「社会資本整備総合交付金の概要」。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.mlit.go.jp/page/content/001603554.pdf>>
- 国土交通省「交付金制度の変遷」。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.mlit.go.jp/page/content/001603555.pdf>>
- 国土交通省「社会資本整備総合交付金制度等の関係」。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.mlit.go.jp/common/001139253.pdf>>
- 国土交通省（2023）「交付要綱附属第2編 交付対象事業の要件」『社会資本整備総合交付金交付要綱（令和5年11月29日最終改正）』。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年1月30日, [https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05\\_hy\\_000213.html](https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_000213.html)>。
- 国土交通省「（補足資料）新たに社会資本総合整備計画を作成・提出する際の留意点」。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.mlit.go.jp/common/000109916.pdf>>
- 国土交通省社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会「道路の様々な効果に関する評価について」。道路分科会第17回事業評価部会(2018年8月2日)。資料2。国土交通省ホームページ。<最終アクセス日：2024年3月6日, [https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s203\\_jigyoyouyouka01\\_past.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s203_jigyoyouyouka01_past.html)>
- 国土交通省（2023）「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」。公共事業評価手法研究委員会。
- 国土交通省水管理・国土保全局下水道部（2023）「下水道事業における費用効果分析マニュアル」。
- 国土交通省「令和5年度行政事業レビューシート 事業番号482」。
- 国土交通省「令和4年度行政事業レビューシート 事業番号438」。
- 国土交通省「令和3年度行政事業レビューシート 事業番号452」。
- 国土交通省「令和2年度行政事業レビューシート 事業番号418」。
- 国土交通省「平成31年度行政事業レビューシート 事業番号384」。
- 国土交通省「平成30年度行政事業レビューシート 事業番号384」。
- 国土交通省「平成29年度行政事業レビューシート 事業番号375」。
- 国土交通省「平成27年度行政事業レビューシート 事業番号365」。

国土交通省「平成 26 年度行政事業レビューシート 事業番号 348」.  
国土交通省「平成 25 年度行政事業レビューシート 事業番号 358」.  
国土交通省「令和 4 年度行政事業レビューシート 事業番号 439」.  
総務省（2022）「地方財政状況調査」.  
東京都下水道局「東京都区部公共下水道事業整備計画（暮らしを支え、東京の未来を創る下水道）」（社会資本総合整備計画 社会資本整備総合交付金）. 2021 年 3 月 18 日.  
<[https://www.gesui.metro.tokyo.lg.jp/about/pdf/R5kubu\\_tuujyou.pdf](https://www.gesui.metro.tokyo.lg.jp/about/pdf/R5kubu_tuujyou.pdf)>  
東京都下水道局「東京都区部公共下水道事業整備計画（暮らしを支え、東京の未来を創る下水道）」（社会資本総合整備計画 事後評価書）. 2023 年 1 月 31 日.  
<<https://www.gesui.metro.tokyo.lg.jp/about/pdf/01kubuseibi1.pdf>>  
東京都下水道局「東京都区部公共下水道事業整備計画（防災・安全）」（社会資本総合整備計画 事後評価書）. 2023 年 1 月 31 日.  
<<https://www.gesui.metro.tokyo.lg.jp/about/pdf/02kubuseibi2.pdf>>  
東京都下水道局「東京都区部公共下水道事業整備計画（防災・安全）（重点計画）」（社会資本総合整備計画 事後評価書）. 2023 年 1 月 31 日.  
<<https://www.gesui.metro.tokyo.lg.jp/about/pdf/03kubuseibi3.pdf>>  
東京都都市整備局「社会資本総合整備計画について」. 東京都都市整備局ホームページ. <最終アクセス日：2024 年 1 月 30 日,  
<[https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/keikaku\\_chousa\\_singikai/scod\\_plan.html](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/keikaku_chousa_singikai/scod_plan.html)>  
東京都住宅政策本部「東京都地域住宅計画・社会資本総合整備計画（住宅分野）について」.  
東京都住宅政策本部. <最終アクセス日：2024 年 1 月 30 日,  
<[https://www.juutakuseisaku.metro.tokyo.lg.jp/juutaku\\_seisaku/tiiki/tiiki\\_111011.html](https://www.juutakuseisaku.metro.tokyo.lg.jp/juutaku_seisaku/tiiki/tiiki_111011.html)>  
東京都建設局「社会資本総合整備計画について」. 東京都建設局ホームページ. <最終アクセス日：2024 年 1 月 30 日,  
<<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/about/syakaisihonsougouseibi/index.html>>  
東京都港湾局「社会資本総合整備計画」. 東京都港湾局ホームページ. <最終アクセス日：2024 年 1 月 30 日,  
<<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/announcement/syakaishihonsougoukeikaku.html>>  
>  
福岡県県土整備部総務課「社会資本整備総合交付金の整備計画・事後評価を掲載します（県土整備部）」. 福岡県ホームページ. <最終アクセス日：2024 年 1 月 30 日,  
<<https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/syakaishihon2023.html>>  
福岡県建築都市部総務課「社会資本整備総合交付金の整備計画・事後評価を掲載します（建築都市部）」. 福岡県ホームページ. <最終アクセス日：2024 年 1 月 30 日,  
<<https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/kentoseibikeikaku01.html>>  
福岡県建築都市部総務課「公共事業再評価結果（建築都市部）」. 福岡県ホームページ. <最終ア

クセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/koukyou-saihyouka.html>>

北海道建設部建設政策局建設政策課「社会資本総合整備計画」. 北海道ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kn/kks/shakaishihonsougouseibikeikaku.html>>

愛知県建設部建設企画課「社会資本総合整備計画について」. 愛知県ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.aichi.jp/soshiki/kensetsu-kikaku/0000039204.html>>

大阪府都市整備部河川室河川整備課計画グループ「社会資本総合整備計画」. 大阪府ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.osaka.lg.jp/kasenseibi/kasensyashikeikaku/index.html>>

大阪府都市整備部道路室道路整備課計画グループ「社会資本整備総合交付金（道路事業等）」. 大阪府ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.osaka.lg.jp/doroseibi/koufukin/index.html>>

大阪府都市整備部下水道室事業課建設グループ「社会資本総合整備計画 New!」. 大阪府ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, [https://www.pref.osaka.lg.jp/gesui\\_jigyo/gesuiseibikeikaku/index.html](https://www.pref.osaka.lg.jp/gesui_jigyo/gesuiseibikeikaku/index.html)>

大阪府都市整備部公園課公園整備グループ「社会資本総合整備計画（都市公園等）」. 大阪府ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.osaka.lg.jp/koen/jigyousyakaisihonseibi01.html>>

島根県土木部土木総務課「社会資本整備総合交付金について」. 島根県ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.shimane.lg.jp/dobokusomu/kouhukin.html>>

徳島県土木部土木整備政策課政策調整担当「社会資本総合整備計画の公表について（計画および段階ごとの評価）」. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.tokushima.lg.jp/ippannokata/kendozukuri/kensetsu/2012100200196/>>

高知県土木部土木政策課「社会資本整備総合交付金」. 高知県ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.kochi.lg.jp/soshiki/170201/sinkofukin.html>>

香川県土木部技術企画課「社会資本総合整備計画」. 香川県ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.kagawa.lg.jp/gijutsukikaku/jigyohyoka/syasoukin.html>>

鳥取県土木部土木総務課「社会資本総合整備計画」. 鳥取県ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, <https://www.pref.tottori.lg.jp/148440.htm>>

農林水産省（2022）「農山漁村地域整備交付金実施要綱」.

農林水産省「農山漁村地域整備交付金の概要」. 農林水産省ホームページ. <最終アクセス日：2024年1月30日, [https://www.maff.go.jp/j/study/other/e\\_mura/oomori/n-koufukin.html](https://www.maff.go.jp/j/study/other/e_mura/oomori/n-koufukin.html)>

宮城県農産振興課「第3期みやぎの農山漁村地域整備計画（第11回変更）」. 2023年9月22日. <[https://www.pref.miyagi.jp/documents/18803/1\\_seibkeikaku\\_20230922.pdf](https://www.pref.miyagi.jp/documents/18803/1_seibkeikaku_20230922.pdf)>

鳥取県県土整備部（2018）「鳥取県道路事業評価マニュアル（案）（平成30年3月改定）」．  
青森県県土整備部道路課（2010）「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」．  
秋田県建設部（2020）「秋田県版 道路事業 費用便益分析マニュアル」．  
福島県土木部道路整備課（2016）「道路事業における追加便益等算定マニュアル」．  
山梨県（2009）「山梨県 費用便益分析マニュアル」．