資料2

「道路事業・街路事業にかかる再評価実施要領細目」

（H29.3.15施行）

を踏まえた再評価の効率化判定について

■　再評価の効率化とは

再評価実施要領細目　第４　には下記が記載

１）事業を巡る社会経済情勢等の変化

原則として、別に定める評価指標のうち、事業の効果や必要性を評価するための指標、その他事業採択時より再評価実施時までの周辺環境等を確認するものとする。ただし、以下の事業については、その限りではない。

・事業採択時（再評価実施後は前回の再評価）に確認した事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない事業

２）事業の投資効果

事業の投資効果やその変化を検証するため、原則として、別に定める費用便益分析マニュアルに基づき、費用対効果分析を実施するものとする。ただし、以下の事業についてはその限りではない。

・事業採択時（再評価実施後は前回の再評価実施時）に実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない事業等

上記を踏まえ、当面の運用として

下記に該当する事業について資料作成(現道課題や整備効果)と費用便益分析を省略

■資料作成は、下記の全てを満たす場合に省略

・事業を巡る社会経済情勢等の変化がない
・前回評価からの事業費・事業期間の一定以上の増加がない
・前回評価で資料の作成を省略していない

■費用便益分析は、下記の全てを満たす場合に省略

・事業を巡る社会経済情勢等の変化がない
・前回評価からの事業費・事業期間の一定以上の増加がない
・前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化がない
・前回評価で費用便益分析を省略していない
・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない

⇒　別紙の判定票にて上記を確認

■　判定結果一覧

番号	事業名 〔　〕はJCT間のうち個別評価対象箇所 (H30以降事業継続箇所)	資料	費用便益分析
1	三陸沿岸道路　登米～釜石 〔歌津～本吉、本吉気仙沼道路Ⅱ期、気仙沼～唐桑南、唐桑北～陸前高田、吉浜～釜石〕	省略	実施
2	三陸沿岸道路　釜石～宮古 〔　釜石山田道路　〕	省略	実施
3	三陸沿岸道路　宮古～八戸 〔宮古中央～田老、田野畑南～尾肝要、尾肝要～普代、普代～久慈、久慈北道路、侍浜～階上〕	省略	実施
4	東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻 〔　釜石～釜石西、遠野住田～遠野　〕	省略	実施
5	宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡 〔宮古～箱石、平津戸・岩井～松草区界～簗川、都南川目道路〕	省略	実施
6	東北中央自動車道　相馬～福島 〔　相馬～相馬西、霊山～福島　〕	省略	実施

1. 三陸沿岸道路　登米～釜石

項目 ★：資料省略にかかる判定項目 ☆：費用便益分析省略にかかる判定項目	判定 判断根拠	チェック欄	
★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	**変化がない**	☑	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**5%増加**（4,762億円 → 4,984億円）	□ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加無し**（10年）	☑ 増加無し	□ 20%以内増加
☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	**変更がない**（費用便益分析マニュアルH20.11　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）	☑	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**変化無し**（25,641,244TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版）	☑	
周辺ネットワークで新規事業化がない	**新規事業化がない**	☑	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	**一方を満たしている** ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きくない （分析費用(5事業分)/H26～28平均事業費＝0.25億円/539.9億円＝0.05%） ・上回っている（前回評価時の感度分析における下位ケース値1.1）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	**省略していない**	☑	
☆前回評価で費用便益分析を省略していない	**省略していない**	☑	
☆その他の事由 ・JCT間の個別区間で事業費10%超えがない ・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない	**・10%超えがある**（歌津～本吉、本吉気仙沼道路Ⅱ期、気仙沼～唐桑南） **・部分開通がある**（南三陸道路(南三陸海岸～歌津)がH29.12開通。本吉気仙沼道路がH29開通予定）	□	

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

2. 三陸沿岸道路　釜石～宮古

項目 ★：資料省略にかかる判定項目 ☆：費用便益分析省略にかかる判定項目	判定 判断根拠	チェック欄	
★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	**変化がない**	☑	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**1%増加**（1,740億円 → 1,760億円）	□ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加無し**（10年 → 9年）	☑ 増加無し	□ 20%以内増加
☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	**変更がない**（費用便益分析マニュアルH20.11 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）	☑	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**変化無し**（3,562,379TE/日 H17センサスベース将来OD第2段階改善版）	☑	
周辺ネットワークで新規事業化がない	**新規事業化がない**	☑	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	**一方を満たしている** ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きくない （分析費用(1事業分)/H26～28平均事業費＝0.05億円/123.3億円＝0.04%） ・上回っている（前回評価時の感度分析における下位ケース値1.4）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	**省略していない**	☑	
☆前回評価で費用便益分析を省略していない	**省略していない**	☑	
☆その他の事由 ・JCT間の個別区間で事業費10%超えがない ・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない	**・10%超えがない** **・部分開通がある**（山田～宮古南 H29.11開通）	□	

以上より、　資料 ： **省略**　費用便益分析 ： **実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

3. 三陸沿岸道路　宮古～八戸

項目 ★：資料省略にかかる判定項目 ☆：費用便益分析省略にかかる判定項目	判定 判断根拠	チェック欄	
★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	**変化がない**	☑	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**3%増加**（5,533億円 → 5,679億円）	□ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加無し**（10年）	☑ 増加無し	□ 20%以内増加
☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	**変更がない**（費用便益分析マニュアルH20.11　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）	☑	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**変化無し**（3,562,379TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版）	☑	
周辺ネットワークで新規事業化がない	**新規事業化がない**	☑	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	**一方を満たしている** ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きくない （分析費用(6事業分)/H26～28平均事業費＝0.3億円/398.9億円＝0.08%） ・上回っている（前回評価時の感度分析における下位ケース値1.2）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	**省略していない**	☑	
☆前回評価で費用便益分析を省略していない	**省略していない**	☑	
☆その他の事由 ・JCT間の個別区間で事業費10%超えがない ・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない	**・10%超えがない** **・部分開通がある**（宮古中央～田老(田老第2～田老北)及び田老～岩泉　H29開通予定）	□	

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

4. 東北横断自動車道釜石秋田線　釜石～花巻

項目 ★：資料省略にかかる判定項目 ☆：費用便益分析省略にかかる判定項目	判定 判断根拠	チェック欄	
★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	**変化がない**	☑	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**5%増加**（1,354億円 → 1,415億円）	□ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加無し**（8年）	☑ 増加無し	□ 20%以内増加
☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	**変更がない**（費用便益分析マニュアルH20.11 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）	☑	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**変化無し**（3,562,379TE/日 H17センサスベース将来OD第2段階改善版）	☑	
周辺ネットワークで新規事業化がない	**新規事業化がない**	☑	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	**一方を満たしている** ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きくない （分析費用(2事業分)/H26～28平均事業費＝0.1億円/95.7億円＝0.1%） ・上回っている（前回評価時の感度分析における下位ケース値1.9）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	**省略していない**	☑	
☆前回評価で費用便益分析を省略していない	**省略していない**	☑	
☆その他の事由 ・JCT間の個別区間で事業費10%超えがない ・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない	**・10%超えがある**（遠野住田～遠野） **・部分開通がない**	□	

以上より、　資料 ： **省略**　費用便益分析 ： **実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

5. 宮古盛岡横断道路　宮古～盛岡

項目 ★：資料省略にかかる判定項目 ☆：費用便益分析省略にかかる判定項目	判定 判断根拠	チェック欄	
★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	**変化がない**	☑	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**9%増加**（2,248億円 → 2,458億円）	□ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加無し**（10年）	☑ 増加無し	□ 20%以内増加
☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	**変更がない**（費用便益分析マニュアルH20.11　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）	☑	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**変化無し**（3,562,379TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版）	☑	
周辺ネットワークで新規事業化がない	**新規事業化がない**	☑	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	**一方を満たしている** ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きくない （分析費用(4事業分)/H26～28平均事業費＝0.2億円/312.1億円＝0.06%） ・上回っている（前回評価時の感度分析における下位ケース値1.03）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	**省略していない**	☑	
☆前回評価で費用便益分析を省略していない	**省略していない**	☑	
☆その他の事由 ・JCT間の個別区間で事業費10%超えがない ・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない	**・10%超えがある**（平津戸・岩井～松草、区界～簗川） **・部分開通がない**	□	

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

6. 東北中央自動車道　相馬～福島

項目 ★：資料省略にかかる判定項目 ☆：費用便益分析省略にかかる判定項目	判定 判断根拠	チェック欄	
★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	**変化がない**	☑	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**4%増加**（1,980億円 → 2,065億円）	□ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加無し**（10年）	☑ 増加無し	□ 20%以内増加
☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	**変更がない**（費用便益分析マニュアルH20.11　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）	☑	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**変化無し**（11,603,123TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版）	☑	
周辺ネットワークで新規事業化がない	**新規事業化がない**	☑	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	**一方を満たしている** ・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きくない （分析費用(2事業分)/H26～28平均事業費＝0.1億円/109.1億円＝0.09%） ・上回っている（前回評価時の感度分析における下位ケース値1.03）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	**省略していない**	☑	
☆前回評価で費用便益分析を省略していない	**省略していない**	☑	
☆その他の事由 ・JCT間の個別区間で事業費10%超えがない ・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない	**・10%超えがない** **・部分開通がある**（阿武隈東～阿武隈及び霊山道路　H29開通予定）	□	

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略