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

第１回監視委員会　説明資料・費用便益分析　効率化の判定結果一覧

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	日本海沿岸東北自動車道　能代～小坂 （一般国道7号　二ツ井今泉道路 一般国道7号　鷹巣大館道路（Ⅱ））	作成	実施
2	一般国道115号　相馬～福島 〔相馬～相馬西、霊山～福島〕	作成	実施

2. 日本海沿岸東北自動車道　能代～小坂（一般国道7号二ツ井今泉道路）

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	**変化がある**（大型商業施設の立地）	☐	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	**57%増加**（150億円 → 235億円）	☐ 増加無し	☐ 10%以内増加
事業期間の増加	**増加なし**（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	**変更がある**（費用便益分析マニュアルH30.2　国土交通省　道路局　都市局）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	**3%減少** （25,528,475TE/日　H17センサスベース将来OD第二段階改善版）→（24,761,039TE/日　H22センサスベース将来OD）	☑	
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	**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くない （分析費用／H27～29平均事業費＝5百万円／1510百万円＝0.3%） ・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 前回評価時以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない	**影響はない**	☑	

以上より、審議区分：**重点**　　資料　：　**作成**　　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. 日本海沿岸東北自動車道　能代～小坂（一般国道7号鷹巣大館道路（Ⅱ期））

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　ただし、一般国道7号二ツ井今泉道路と一体評価	☐	
★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	増加なし（270億円　→　270億円）	☑ 増加無し	☐ 10%以内増加
事業期間の増加	増加なし（14年　→　14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	変更がある（費用便益分析マニュアルH30.2　国土交通省　道路局　都市局）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	3%減少 （25,528,475TE/日　H17センサスベース将来OD第二段階改善版）　→　（24,761,039TE/日　H22センサスベース将来OD）	☑	
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	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くない （分析費用／H27～29平均事業費＝5百万円／3620百万円＝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2.7）	☑	
★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 前回評価時以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない	影響はない	☑	

以上より、審議区分：**重点**　　資料　：　**作成**　　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. 一般国道115号　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	1%増加 （2,065億円 → 2,080億円）	☐ 増加無し	☑ 10%以内増加
事業期間の増加	増加なし （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	変更がある（費用便益分析マニュアルH30.2　国土交通省　道路局　都市局）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	2%減少 （11,603,123TE/日　H17センサスベース将来OD第二段階改善版） → （11,328,368TE/日　H22センサスベース将来OD）	☑	
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）／H27～29平均事業費＝10百万円／7,837百万円＝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0.96）	☑	
★前回評価で資料の作成を省略していない	省略している	☐	
☆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、残事業費便益に影響がない	増額が10%未満　かつ　影響はない	☑	

以上より、審議区分：**重点**　　資料　：　**作成**　　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