

# 平成22年度 事業評価

1. 事業評価対象事業
2. 社会経済情勢の変化
3. 費用対効果の算出



# 1.事業評価対象事業

# 1. 事業評価対象事業 事業評価実施要領の改訂(平成22年4月)

## 【事業評価の目的】

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る

## 【事業評価の位置付け】

政策評価法（平成14年4月1日施行）における政策評価制度の一環

全ての公共事業について各事業毎の事業評価マニュアル等に基づき事業評価を実施

（維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く）

- 新規事業採択時評価（平成10年度～）
- 再評価（平成10年度～）
- 事後評価（平成15年度～）

## 【評価結果の積極的な公表】

- ・平成12年度より評価結果はインターネット等で公表
- ・平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表
- ・平成20年3月より再評価を行う際の視点(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)を記載し公表内容を充実

## ＜事業評価の新たな取り組み＞ ※赤字が今回（H22.4.1）改定事項

### ○都道府県・政令市への意見聴取の導入

直轄事業等の新規事業採択時評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く。【平成21年度より導入】

また、再評価については、【平成22年度より導入】

### ○第三者による事前審査の充実

直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く。事業評価監視委員会等の資料を検証可能なものに改善する。【平成21年度より導入】

### ○国会審議へ資するための取り組み

直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価および再評価を実施し、評価結果を公表する。【平成21年度より導入】

### ○再評価実施時期の短縮

事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮にするほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。

【平成22年度より導入】

	現 行	改 定
公共事業	＜直轄事業等、補助事業等＞ 5年未着工・10年継続・5年毎	＜直轄事業等＞ 3年未着工・5年継続・3年毎 ＜補助事業等＞ 5年未着工・5年継続・5年毎
その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・5年継続・3年毎

※ H21年度から導入する事項については、H21.12.24に「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」を改定し規定済み。

※ H22年度から導入する事項については、H22.4.1に「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」を改定し規定。



# 1. 事業評価対象事業 事業評価実施要領の改訂(平成22年4月)



## <事業評価の新たな取り組み(H22.4.1実施要領改定)>

### ○都道府県・政令市への意見聴取の導入

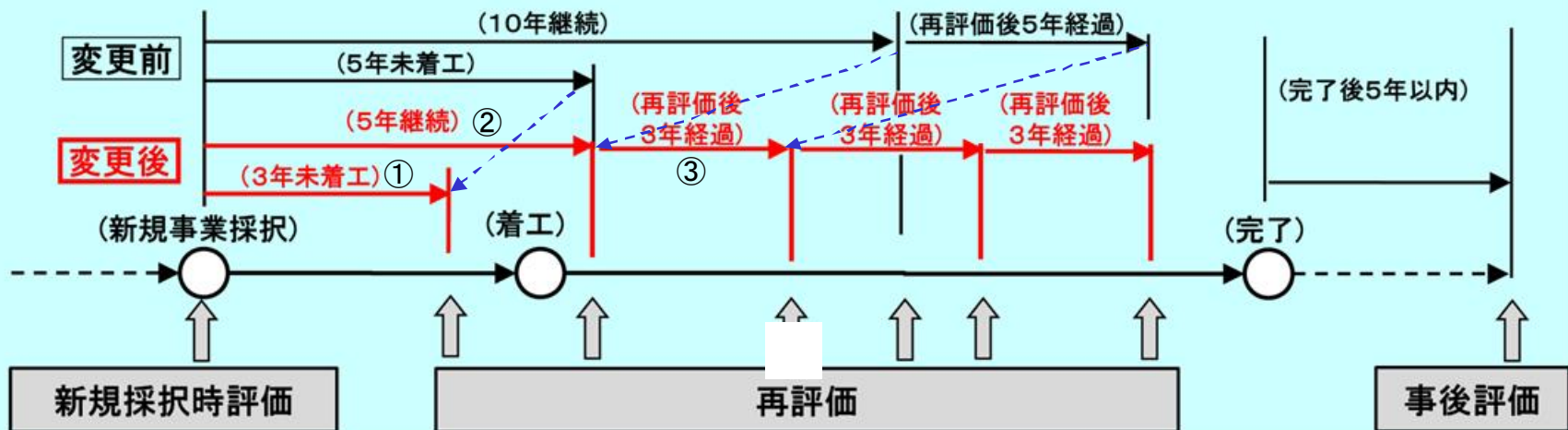
直轄事業等の再評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く。  
※新規事業採択時評価については、平成21年度より導入済。(H21.12.24実施要領改定)

### ○再評価サイクルの短縮

事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮にするほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。

	現 行	改 定
公共事業	<直轄事業等、補助事業等> 5年未着工・10年継続・5年毎	<直轄事業等> 3年未着工・5年継続・3年毎 <補助事業等> 5年未着工・5年継続・5年毎
その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・5年継続・3年毎

## <事業評価の流れ(公共事業(直轄事業等))>



出典:国土交通省HP

# 1. 事業評価対象事業 事業再評価案件

## ○再評価案件

事業箇所名	評価理由	事業採択	新規採択時評価	備考
第二東海自動車道 秦野～御殿場JCT	①	H18	H17	
近畿自動車道 名古屋神戸線 菟野～亀山西JCT	①	H18	H17	

評価理由 ①: 事業採択後3年間に経過した時点で未着工の事業(未着工とは用地未取得とする)

※IC・JCT名称は仮称です。

②: 事業採択後5年間に経過した時点で継続中の事業

③: 再評価実施後3年間に経過している事業

④: 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業



## ○進捗状況(平成22年度11月末時点)

事業名	中心杭設置	設計協議	巾杭設置	用地取得	工事着手	供用年度
	進捗率(%)	進捗率(%)	進捗率(%)	進捗率(%)	進捗率(%)	
第二東海自動車道 秦野～御殿場JCT	99%	54%	15%	0%	0%	平成32年度(2020年)
近畿自動車道 名古屋神戸線 菟野～亀山西JCT	100%	95%	48%	0%	0%	平成30年度(2018年)

# 1. 事業評価対象事業 事後評価案件

## ○事後評価案件

事業箇所名	評価理由	事業採択	再評価(前回評価)	備考
東海環状自動車道 豊田東JCT～関広見 伊勢湾岸自動車道 豊田東JCT～豊田JCT	①	H11	H19	

- 評価理由 ①: 事業完了後一定期間が経過した事業(一定期間とは5年以内とする)  
 ②: 審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体の長が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業



## ○平成21年度 日平均交通量

IC番号	豊田J	豊田東	豊田東J	豊田松平	豊田勘八	豊田藤岡	せと赤津	せと品野	土岐南多治見	土岐J	可児御嵩	美濃加茂	富加間	美濃関J	関広見
①実績(台/日)	35,800	22,800	25,900	23,400	21,500	20,200	20,800	19,900	19,600	12,300	10,100	10,100	10,200	1,600	
②計画(台/日)	30,000	17,000	17,000	15,000	15,000	13,000	13,000	15,000	16,000	9,000	6,000	6,000	7,000	1,000	
計画実績比(%) ①/②	119%	134%	152%	157%	143%	156%	160%	133%	123%	138%	168%	168%	146%	150%	

## 2.社会経済情勢の変化

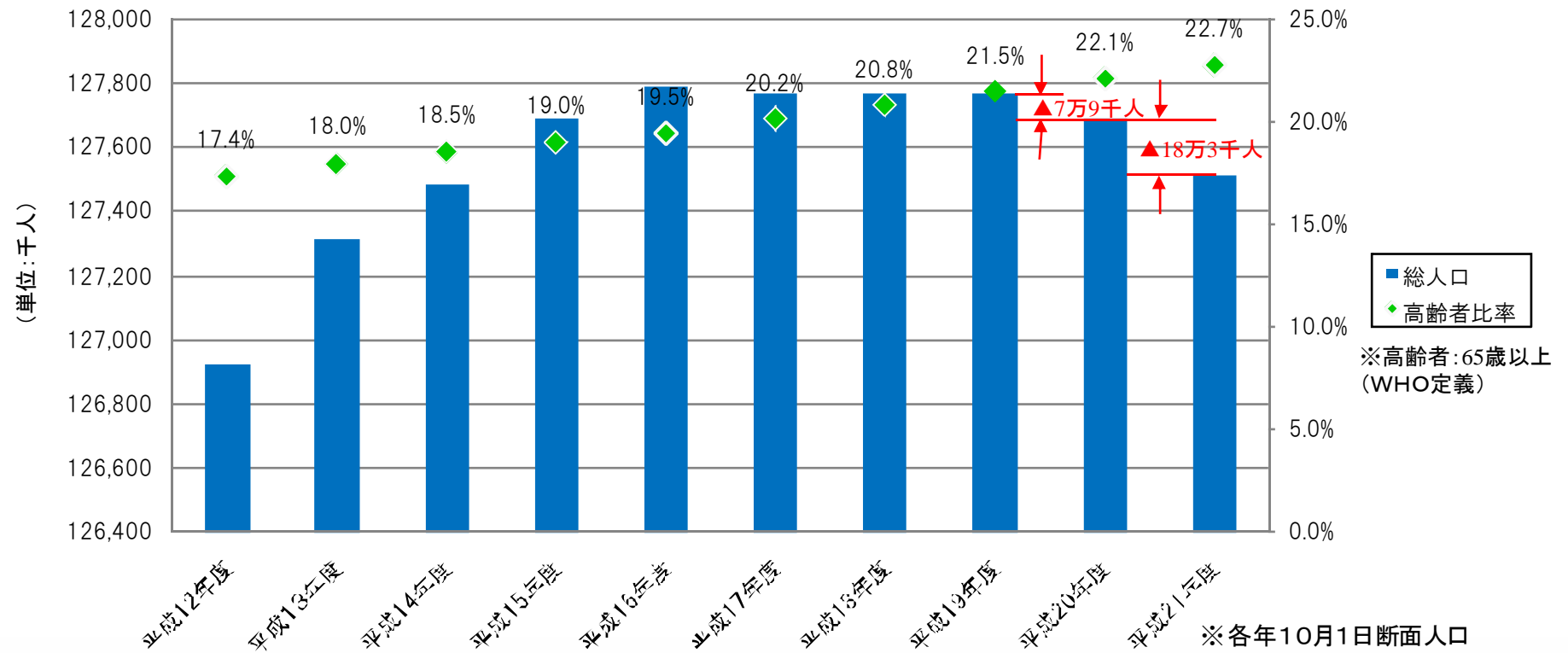


## 2. 社会経済情勢の変化 総人口(全国)



我が国の人口は、平成17年度に戦後初めて前年を下回り、平成20年度以降は人口減少幅は平成20年度の▲7万9千人から、平成21年度は▲18万3千人と大きくなっており、減少傾向が加速している状況にある。

総人口推移



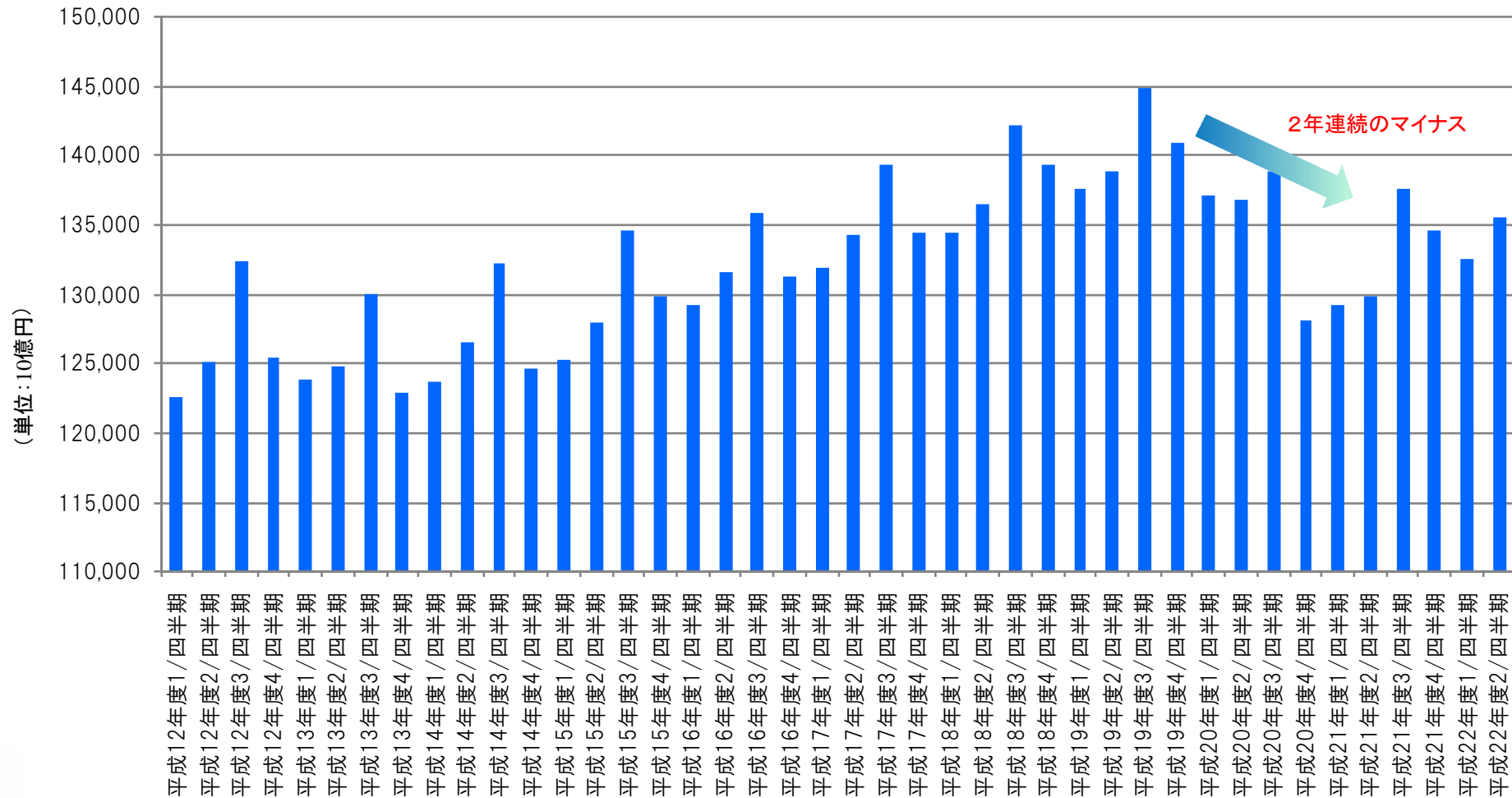


## 2. 社会経済情勢の変化 GDP(国内総生産)

NEXCO

近年のGDPは、平成19年度をピークに平成20、21年度と2年連続のマイナス傾向となっているが、その後回復基調にある。

実質GDP推移

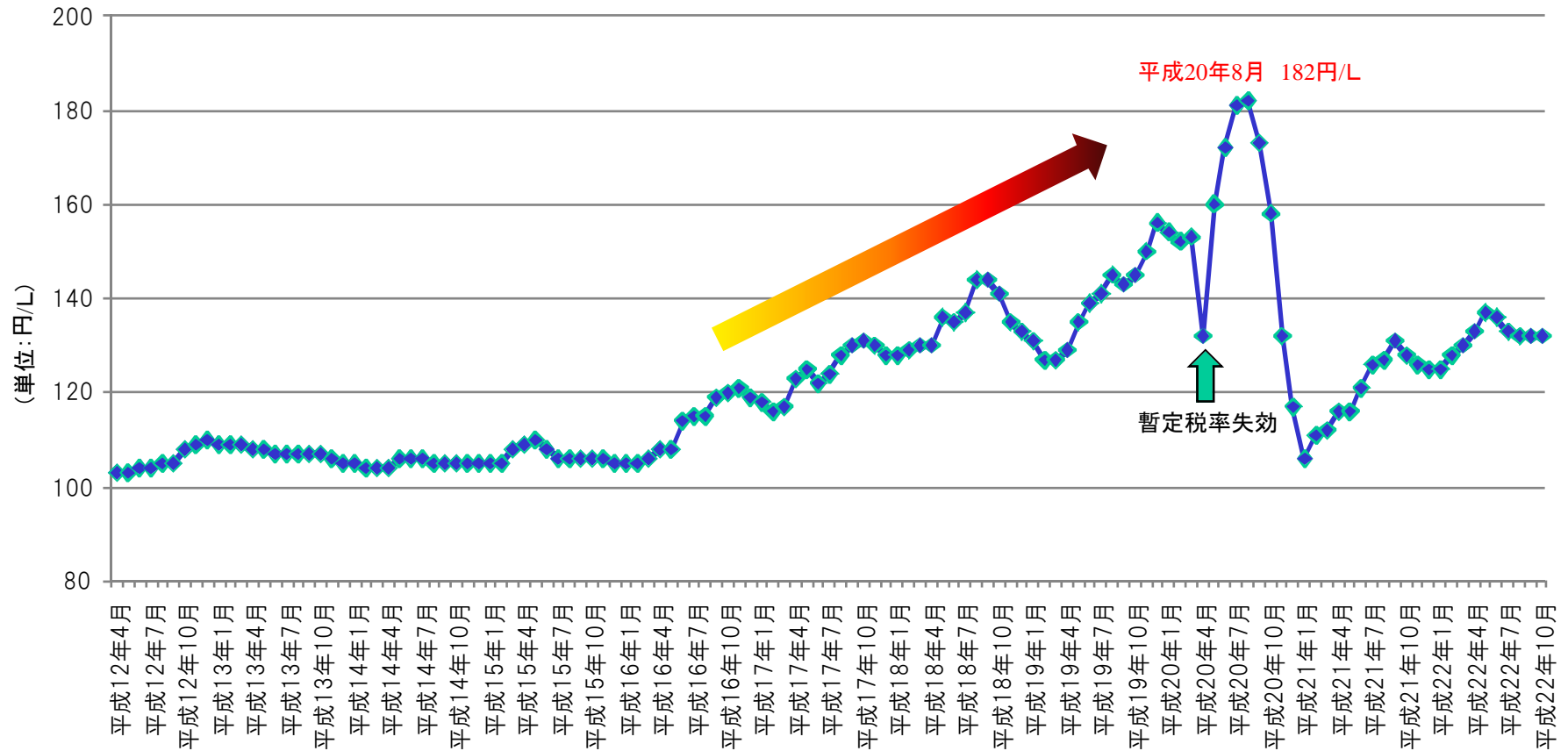


## 2. 社会経済情勢の変化 ガソリン価格

NEXCO

ガソリン価格は社会経済情勢の影響に伴い平成16年度以降高騰を続け、平成20年度には高値(182円/L)を記録したものの、その後は130円/L前後で推移している。

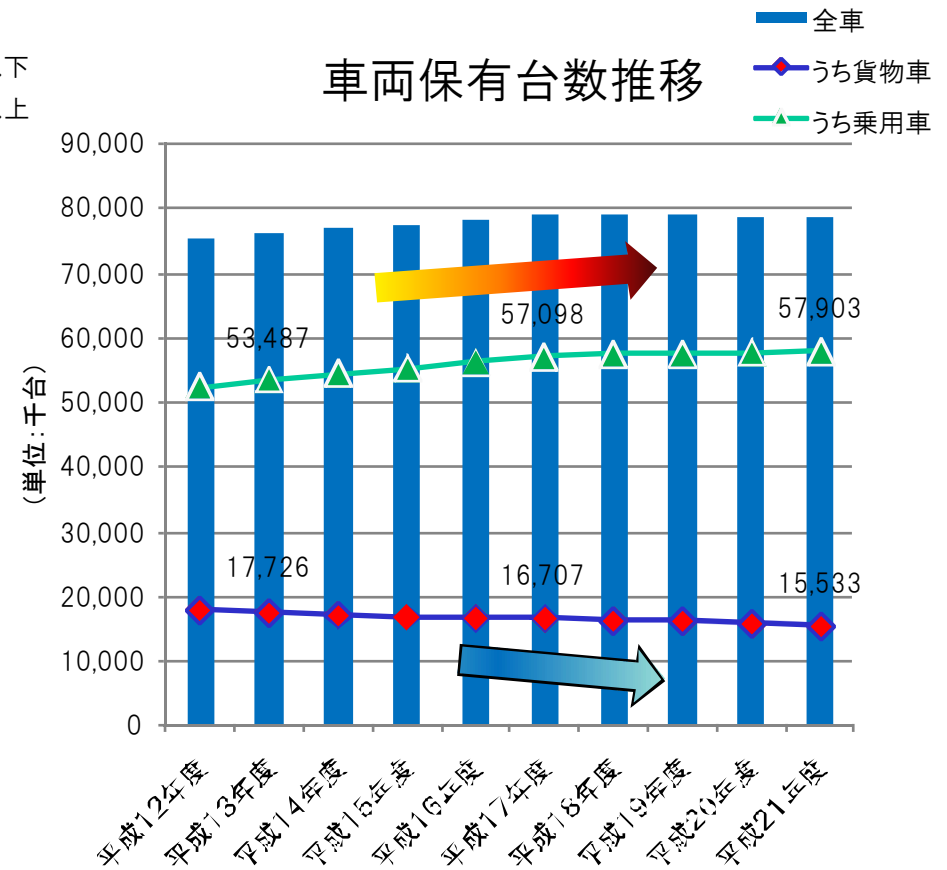
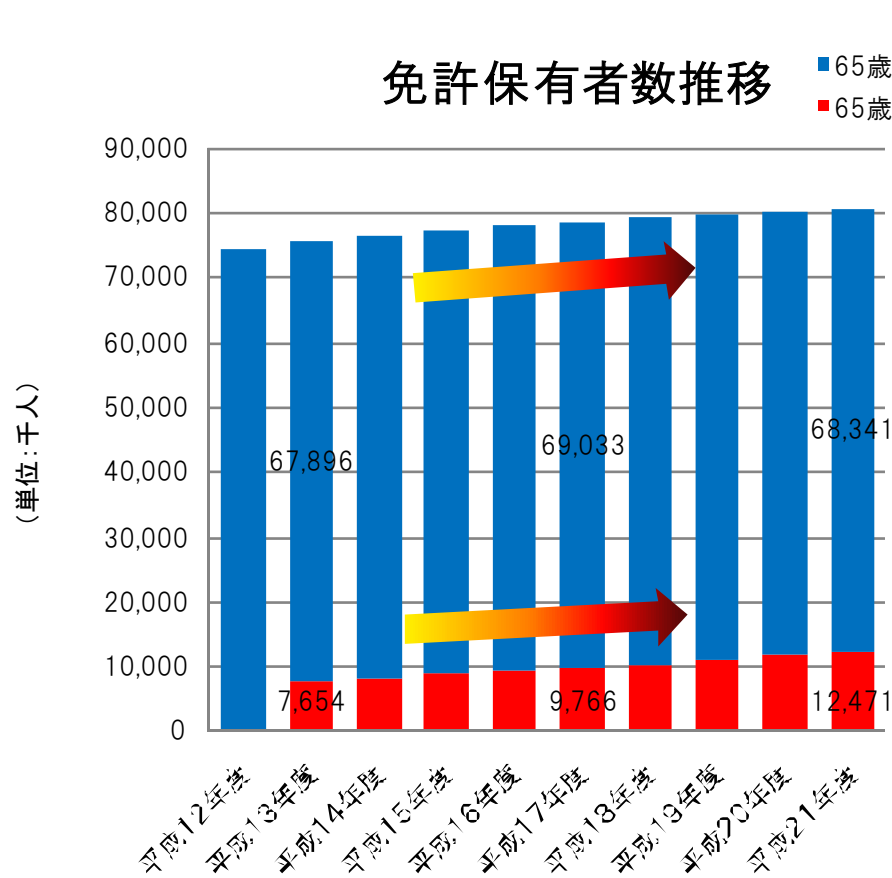
レギュラーガソリン価格推移(東京都区内)



## 2. 社会経済情勢の変化 免許保有者数・保有台数(全国)



免許保有者数については微増傾向。車両保有台数については乗用車は微増傾向にあるものの、貨物車は減少傾向。



※平成12年データは欠損

出典:警察庁交通局

出典:(財)自動車検査登録情報協会

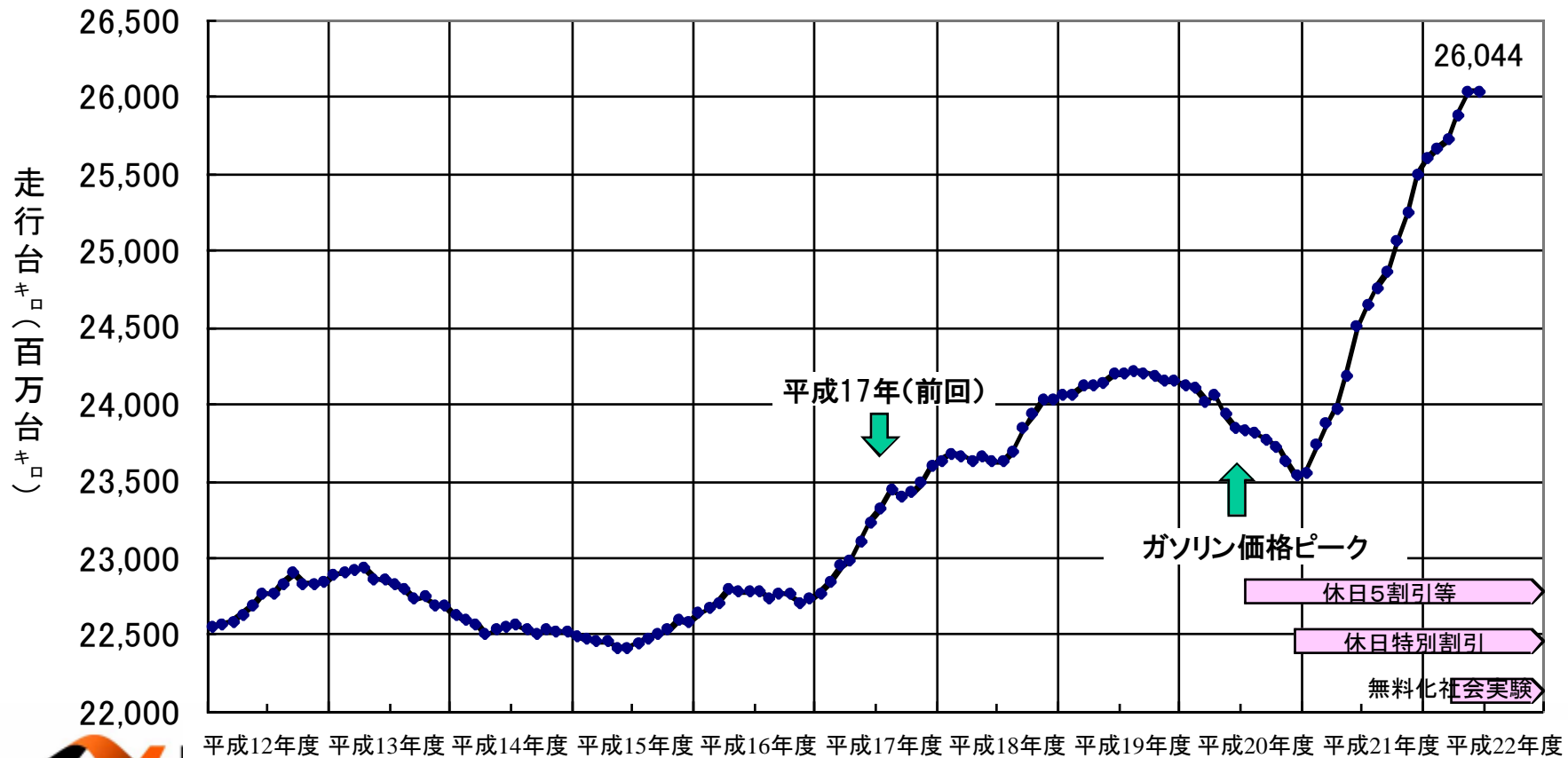


## 2. 社会経済情勢の変化 交通量(中日本高速道路管内)

平成20年3月以降燃料価格の高騰を受け、交通量は減少。その後、緊急総合対策の休日5割引等により増加。平成21年3月以降の休日特別割引(上限1000円料金)導入により大幅増加。平成22年7月以降無料化社会実験の影響もあり交通量は順調に推移。

### 12ヶ月移動和 交通量

※走行台キロ=通行台数×利用距離の総和  
(当該月を含む過去12ヶ月の合計交通量)





# 3.費用対効果の算出

### 3. 費用対効果の算出 算出条件



道路整備の有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出します。

■便益(B:Benefit)

- ① 走行時間短縮便益
- ② 走行経費減少便益
- ③ 交通事故減少便益

■費用(C:Cost)

- ① 建設費
- ② 維持管理費

■算出条件	今 回	前 回	
		H17(新規採択時評価)	H19(再評価)
基準年次	平成22年度	平成17年度	平成19年度
交通基礎データ	平成17年度道路交通センサス	平成11年度道路交通センサス	
算出マニュアル ①分析対象期間 ②原単位	費用便益分析マニュアル(H20.11改定) 供用後50年間※1 算出方法の見直し※2	費用便益分析マニュアル(H15.8) 供用後40年間	

※1:道路施設の供用年数の実績、法定上の「減価償却資産の耐用年数」の取扱及び国内他事業との考え方の整合を図る等の観点から見直し。

- ①減価償却資産の耐用年数:45年(鋼橋)、50年(RC橋)、75年(トンネル)
- ②他事業における評価の対象期間:50年(空港、港湾、河川・ダム)、30年及び50年(鉄道)

※2:人や車両の時間価値原単位の算出方法の見直し等

- ①常用労働者(5人以上事業所)に加え、臨時労働者及び常用労働者(1~4人の事業所)を考慮
- ②車両時間価値をレンタカー価格から車両償却費へ見直し
- ③交通事故減少便益に精神的損失額を追加

### 3. 費用対効果の算出 交通流の推計



- 平成17年道路交通センサス結果を踏まえた将来交通需要見通しを反映
- 全車ベースでは、微減傾向が継続し、2030年(H42)では前回(H11センサス)より▲13%減少
- 貨物車は横ばいとなるものの、乗用車が前回(H11センサス)より▲18%減と減少幅が大きい

全道路将来走行台キロ(H11センサスフレームとH17センサスフレーム)

