

評価対象事業について

1. 評価対象事業の概要
2. 評価対象の一体評価について
3. 再評価の重点化・効率化について(審議)

1. 評価対象事業の概要

1-1 平成29年度 事業評価対象案件

【再評価案件】

		事業名	事業化年度	前回評価年度	評価理由	備考
①	当委員会審議	第二東海自動車道 横浜名古屋線（海老名南JCT～秦野）	H10,H11	H26	オ	
②	当委員会審議	中部横断自動車道（新清水JCT～富沢）	H10	H26	オ	
③	地整委員会審議	近畿自動車道 伊勢線（名古屋西JCT～飛島JCT） ※中部地方整備局への委任審議による実施	H21	H26	オ	平成29年7月28日開催 対応方針(原案)「継続」について了承
④	地整委員会審議	新湘南バイパス（茅ヶ崎海岸～大磯） ※関東地方整備局への委任審議による実施	S60	H26	オ	平成29年7月7日開催 対応方針(原案)「継続」について了承
⑤	地整委員会審議	東海環状自動車道（関広見～大垣西、養老～東員） ※中部地方整備局への委任審議による実施	H2,H6, H10	H26	オ	平成29年9月25日開催 対応方針(原案)「継続」について了承

評価理由 ア：高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費の予算化後一定期間が経過した事業

イ：事業採択後3年間が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）

ウ：事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業（事業採択後5年目の年度末までに実施）

エ：事業採択後、河川整備計画の策定等が行われ、同計画に位置付けられることとなった事業

オ：再評価実施後一定期間（3年間）が経過している事業

カ：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【事後評価案件】

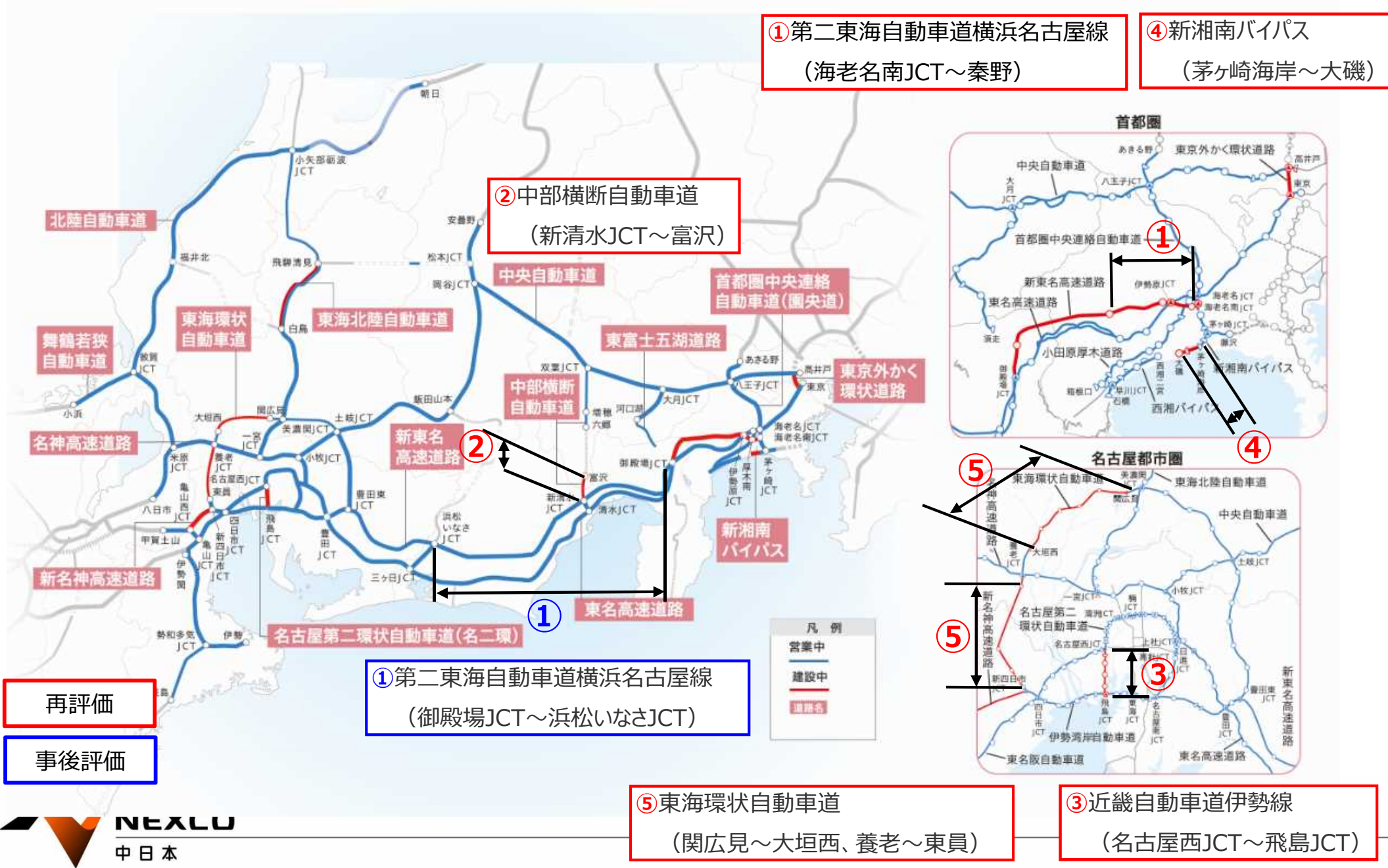
		事業名	事業化年度	供用年度	評価理由	備考
①	当委員会審議	第二東海自動車道横浜名古屋線 （御殿場JCT～浜松いなさJCT）	H5,H9	H24	ア	再評価（最終）はH23年度に実施

評価理由 **ア：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）**

イ：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

1. 評価対象事業の概要

1-2 平成29年度 事業評価対象案件 位置図



1. 評価対象事業の概要

1-3 道路事業・街路事業に係る新規事業採択時評価実施要領細目等の改定（1）

平成29年3月15日付け「道路事業・街路事業に係る新規事業採択時評価実施要領細目等の改定について」により、評価区間や評価手法の変更が可能となった。

● 変更概要

変更点① <事業単位の取り方> → 新規事業採択時評価、再評価、事後評価

- ・評価区間については、広域のネットワークとしての機能を踏まえて設定した拠点間とすることができるようになった。
（従来事業区間毎に評価を行っていたものをJCT-JCT間等の拠点間で設定が可能）
- ・拠点間の設定にあたっては、第三者委員会等において意見を聴取するものとする。

変更点② <再評価の手法>

- ・「重点審議※」と「要点審議」に分類し審議を行うこととなった。
前回評価時から社会経済情勢等の変化、事業費・事業期間の増加、B/C影響要因変化等がない、または小さい場合は、資料作成、費用対効果分析を省略した要点審議ができるようになった。
- ・各事業の審議方法については、事業評価監視委員会が決定する。（再評価実施要領 第6の4）

※重点審議：これまでと同様の評価方法

評価対象の一体評価に関する説明

- 第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT～秦野)

再評価の重点化・効率化に関する審議

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領 第6「4 事業評価監視委員会における審議方法」に基づき、各事業評価監視委員会が決定する。

- 中部横断自動車道(新清水JCT～富沢)

2. 評価対象の一体評価について

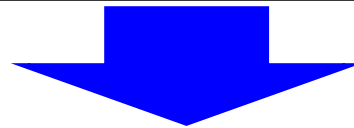
2-1 道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目の改定

<事業単位の取り方の改定>

第2 再評価を実施する事業（実施要領第3関連）

1 事業単位の取り方

原則として事業採択を行う際の「箇所」を1つの事業単位とするが、一つの「箇所」を複数の「区間」に分けて事業採択する場合は、各々の「区間」を一つの事業単位とする。また、連続した複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮するバイパス等については、それらをまとめて1つの事業単位として再評価を行うことができるものとする。



第2 再評価を実施する事業（実施要領第3関連）

1 事業単位の取り方

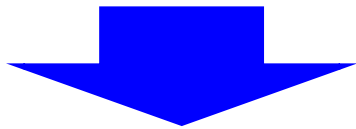
原則として事業採択を行う際の「箇所」を1つの事業単位とするが、一つの「箇所」を複数の「区間」に分けて事業採択する場合は、各々の「区間」を一つの事業単位とする。なお、複数の区間又は箇所（予定も含む。）が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては、それらをまとめて再評価を行うことができるものとする。

2. 評価対象の一体評価について

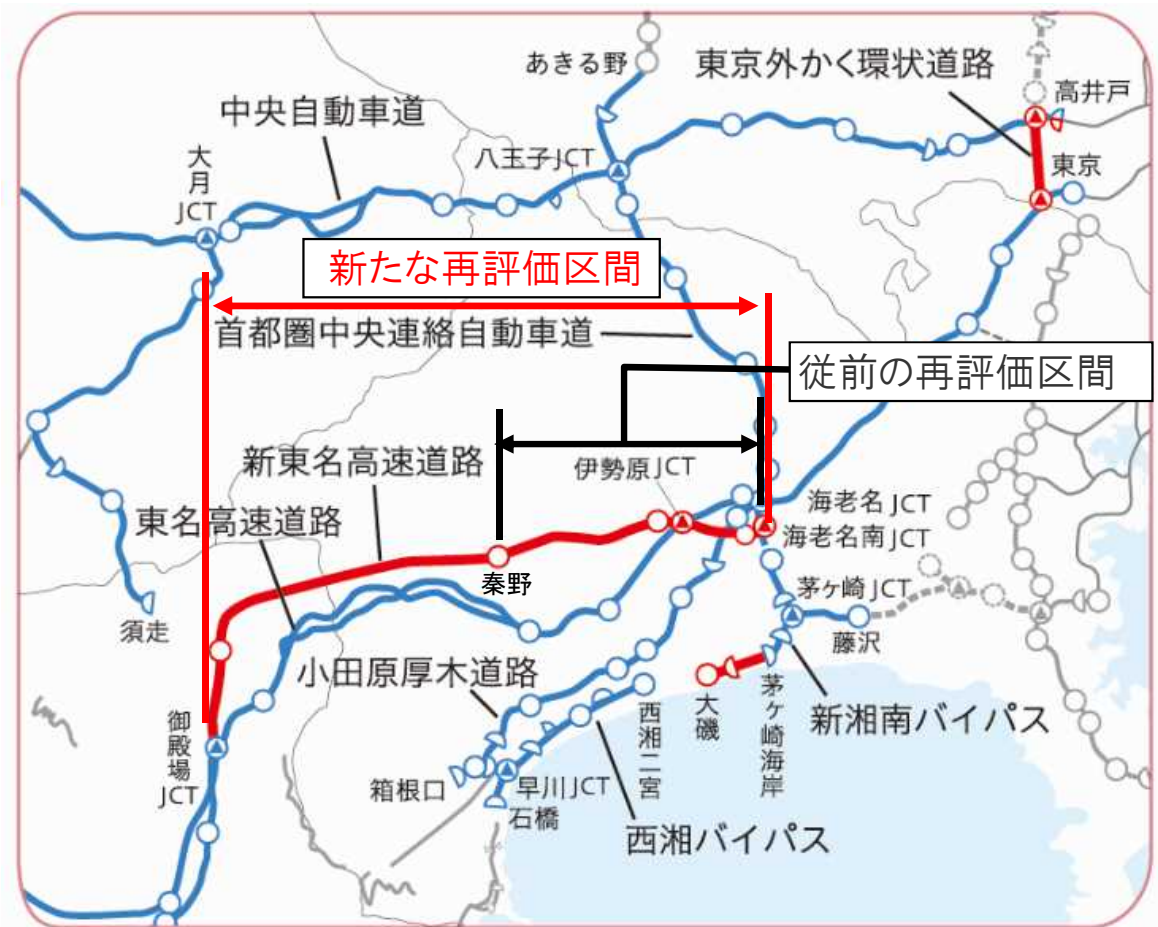
2-2 第二東海自動車道横浜名古屋線(海老名南JCT～秦野)評価対象の一体評価

第二東海自動車道横浜名古屋線「海老名南JCT～秦野」の事業は、隣接する「秦野～御殿場JCT」の事業と一体となってより大きな効果（東名・新東名のダブルネットワーク）を発揮するものである。

よって、これらをまとめて評価することで、より適正な評価が可能である。



ダブルネットワークの結節点である「海老名南JCT～御殿場JCT」を新たな評価区間とし、再評価資料の作成、費用対効果分析を実施する。



3. 再評価の重点化・効率化について（審議）

3-1 道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目の改定

<再評価の手法の改定>

第4 再評価の手法（実施要領第5関連）

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領第5の1に基づき定めた再評価手法は以下のとおりである。

再評価を実施する際には、以下の評価項目（視点）について確認を行う。

① 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

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変化等

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（準備・計画に要する費用の予算化を含む）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であって、事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が著しく大きいもの、事業費を予算化する際に改めて新規事業採択時評価を実施するもの等、費用対効果分析を行うことが適切でない場合



第4 再評価の手法（実施要領第5関連）

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領第5の1に基づき定めた再評価手法は以下のとおりである。

再評価を実施する際には、以下の評価項目（視点）について確認を行う。

① 事業の必要性等に関する視点

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変化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実施時）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。

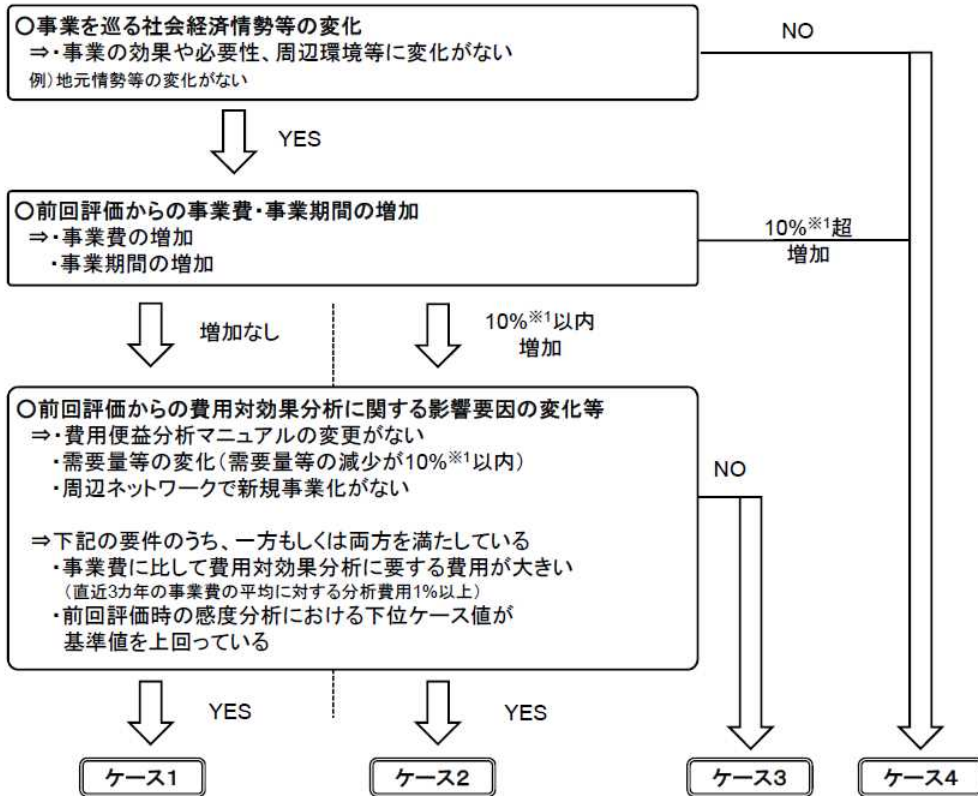
- ・ 事業採択時（再評価実施後は前回の再評価実施時）に実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない事業であって、事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が著しく大きいもの、準備・計画に要する費用を予算化した事業で事業費を予算化する際に改めて新規事業採択時評価を実施するもの等、費用対効果分析を行うことが適切でない場合

再評価の重点化・効率化を図るために、資料作成、費用対効果分析については、「再評価の重点化・効率化に係る確認フロー」、「再評価の重点化・効率化の取り組み概要」および「再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）」を参考に、実施・省略を定める。

3. 再評価の重点化・効率化について（審議）

3-2 再評価の重点化・効率化判定方法

★再評価の重点化・効率化に係る確認フロー



★再評価の重点化・効率化の取り組み概要

	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
社会経済情勢等の変化	無し	無し	無し	有り
事業費・事業期間	増加無し	10%※1以内増加	増加無し 又は 10%※1以内増加	10%※1超増加
B/C影響要因変化 等	無し	無し	有り	—
審議区分	要点	要点※3	要点※3	重点
資料	省略※2	省略※2、※3	省略※2、※3	作成
費用対効果分析	省略	省略	実施	実施

- ※1 感度分析の範囲を参考に記載しているが、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる
- ※2 事業の進捗状況、進捗の見通しのみを更新、部分供用等があり「今後の評価に必要なデータの取得が必要な場合」はデータの取得のみ実施
- ※3 事業費・事業期間・B/C影響要因の変化状況を踏まえ、必要に応じ、資料作成・重点審議を実施

★再評価の重点化・効率化判定票（例）

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	<input type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加	事業費の増加	<input type="checkbox"/>
	事業期間の増加	<input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果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	<input type="checkbox"/>
	需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	<input type="checkbox"/>
	周辺ネットワークで新規事業化がない	<input type="checkbox"/>
	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対効果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	<input type="checkbox"/>
	前回評価で資料の作成を省略していない	<input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない	<input type="checkbox"/>	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	(自由記述)	-
以上より、審議区分： 要点 資料： 省略 費用対効果分析： 省略 とする。		

3. 再評価の重点化・効率化について（審議）

3-3 中部横断自動車道（新清水JCT～富沢）再評価の重点化・効率化（1）

★再評価の重点化・効率化判定票

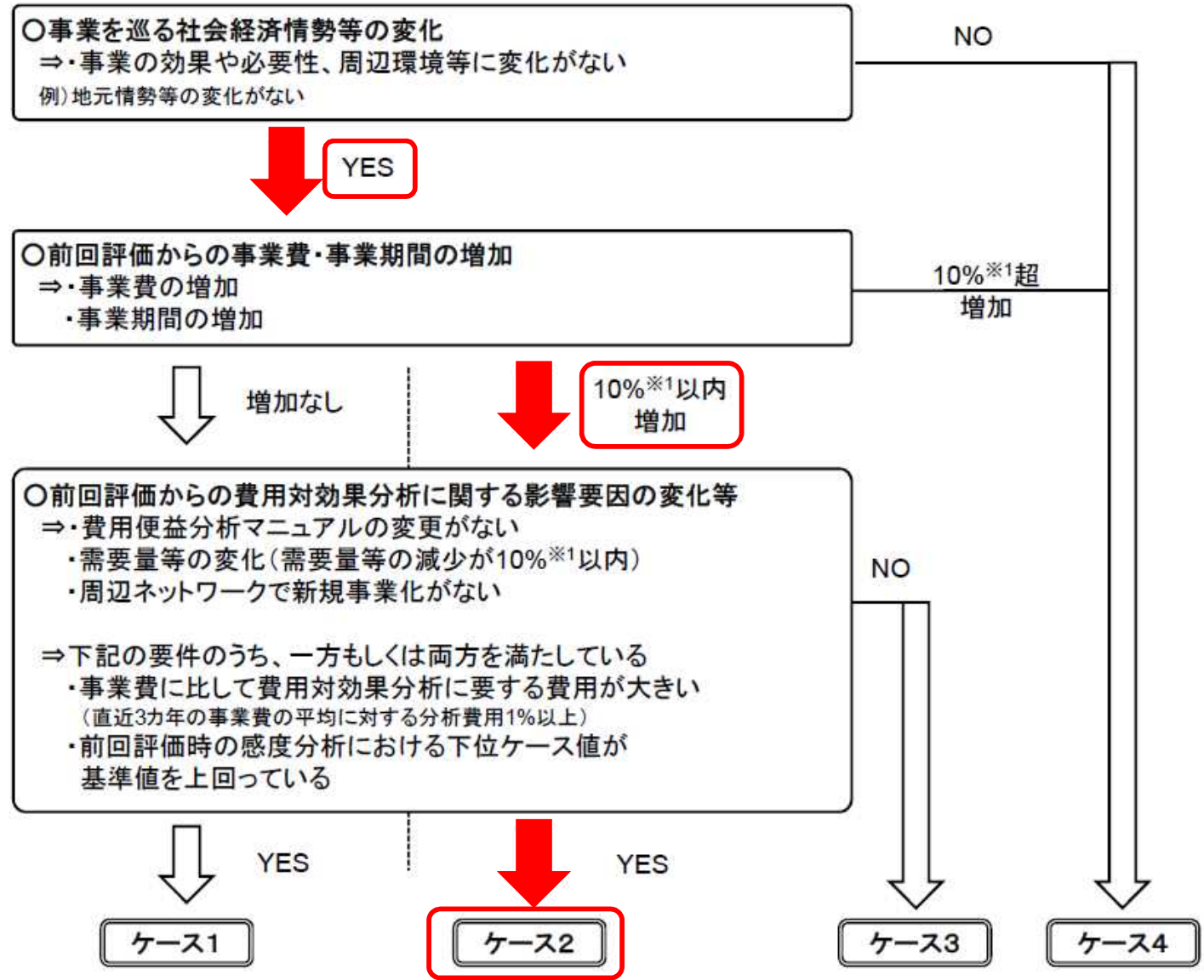
項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変化がない (並行する国道52号は依然として全国の国道平均よりも旅行速度が低く混雑度が高い状態である)	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加無し	10%以内の増加 1年以内の増加
事業費の増加	事業費の増加が10%以内 (前回1,468億円→今回1,579億円 111億円増加(約7.6%増))	<input type="checkbox"/>	■
事業期間の増加	事業期間の増加が1年以内 (前回H29年度供用→今回H30年度供用 1年増加)	<input type="checkbox"/>	■
前回評価からの費用対効果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	■	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	変化がない	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない	■	
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対効果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	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準を上回っている。 (全体事業) (残事業) 交通量 B/C=1.0 B/C=1.6 (下位ケース：交通量-10%) 事業費 B/C=1.1 B/C=1.6 (下位ケース：事業費+10%) 事業期間 B/C=1.1 B/C=1.7 (下位ケース：事業期間+1年) 事業費+10%かつ事業期間+1年の場合 B/C=1.0 B/C=1.6 (下位ケース)	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）		-	

以上より、審議区分：要点 資料：省略 費用対効果分析：省略 とする。

3. 再評価の重点化・効率化について（審議）

3-3 中部横断自動車道（新清水JCT～富沢）再評価の重点化・効率化（2）

★再評価の重点化・効率化に係る確認フロー



3. 再評価の重点化・効率化について（審議）

3-4 中部横断自動車道（新清水JCT～富沢）再評価の重点化・効率化（3）



★再評価の重点化・効率化の取り組み概要

	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
社会経済情勢等の変化	無し	無し	無し	有り
事業費・事業期間	増加無し	10%※1以内増加	増加無し 又は 10%※1以内増加	10%※1超増加
B/C影響要因変化 等	無し	無し	有り	—
審議区分	要点	要点※3	要点※3	重点
資料	省略※2	省略※2、※3	省略※2、※3	作成
費用対効果分析	省略	省略	実施	実施

※1 感度分析の範囲を参考に記載しているが、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる

※2 事業の進捗状況、進捗の見通しのみを更新、
部分供用等があり「今後の評価に必要なデータの取得が必要な場合」はデータの取得のみ実施

※3 事業費・事業期間・B/C影響要因の変化状況を踏まえ、必要に応じ、資料作成・重点審議を実施

1～3. 事業評価対象事業について

【変更案】平成29年度 事業評価対象案件

【再評価案件】

		事業名	事業化年度	前回評価年度	評価理由	備考
①	当委員会審議	第二東海自動車道 横浜名古屋線 (海老名南JCT～秦野) (秦野～御殿場JCT)	H10,H11, H17	H26	オ	評価区間の変更 (結節点間での一体評価)
②	当委員会審議	中部横断自動車道 (新清水JCT～富沢)	H10	H26	オ	評価手法の変更 (要点審議)
③	地整委員会審議	近畿自動車道 伊勢線 (名古屋西JCT～飛島JCT) ※中部地方整備局への委任審議による実施	H21	H26	オ	平成29年7月28日開催 対応方針(原案)「継続」について了承
④	地整委員会審議	新湘南バイパス (茅ヶ崎海岸～大磯) ※関東地方整備局への委任審議による実施	S60	H26	オ	平成29年7月7日開催 対応方針(原案)「継続」について了承
⑤	地整委員会審議	東海環状自動車道 (関広見～大垣西、養老～東員) ※中部地方整備局への委任審議による実施	H2,H6, H10	H26	オ	平成29年9月25日開催 対応方針(原案)「継続」について了承

評価理由 ア：高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費の予算化後一定期間が経過した事業

イ：事業採択後3年間が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）

ウ：事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業（事業採択後5年目の年度末までに実施）

エ：事業採択後、河川整備計画の策定等が行われ、同計画に位置付けられることとなった事業

オ：再評価実施後一定期間（3年間）が経過している事業

カ：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【事後評価案件】

		事業名	事業化年度	供用年度	評価理由	備考
①	当委員会審議	第二東海自動車道横浜名古屋線 (御殿場JCT～浜松いなさJCT)	H5,H9	H24	ア	再評価（最終）は平成23年度に実施

評価理由 ア：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）

イ：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