

事業評価に関する最近の取組について

第12回事業評価部会(H27.12.21)以降の主な取組

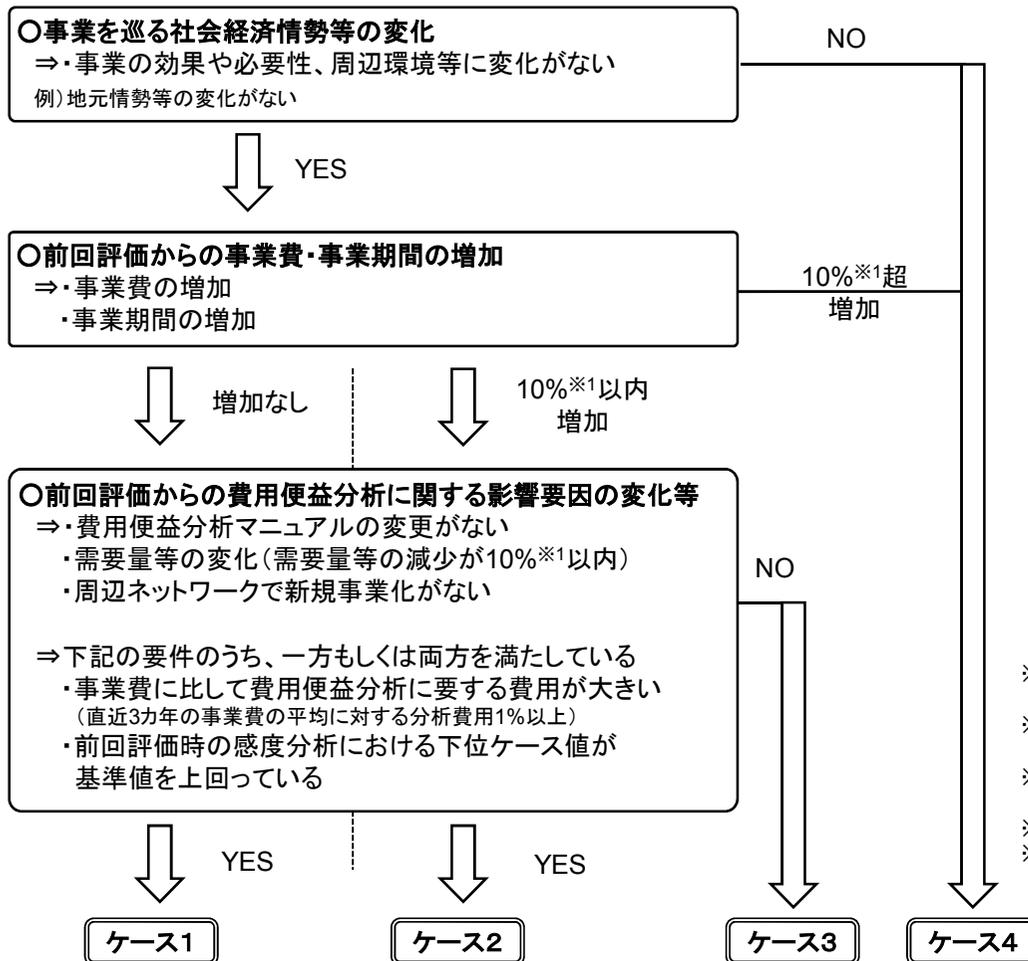
取組内容

- ① 再評価の重点化・効率化 (平成29年度～)
- ② 複数の区間・箇所の一括評価 (平成29年度～)
- ③ 再評価の更なる改善 (平成30年度～)

① 再評価の重点化・効率化

○ 状況変化が生じた事業の審議に重点化するとともに、状況変化が見られない事業の資料作成・費用便益分析を簡素化(平成29年度再評価から運用)

〔再評価の重点化・効率化に係る確認フロー〕

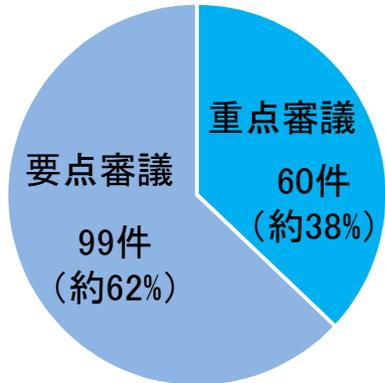


〔再評価の重点化・効率化の取り組み概要〕

	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	—
資料	省略※2	省略※2、※3	省略※2、※3	作成
審議区分	要点	要点※3	要点※3	重点
費用便益分析	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、進捗の見直しのみを更新、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
- ※ 資料・費用便益分析の省略は、2回以上連続して実施しない
- ※ 審議方法については、各事業評価監視委員会が決定する。
(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」より)

平成29年度
再評価件数 159件
(直轄事業のみを対象)

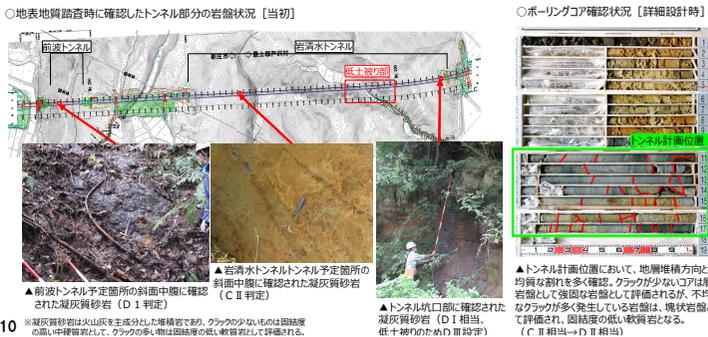


	重点審議	要点審議
資料	<ul style="list-style-type: none"> ○費用便益分析 ○事業費の増加要因や内訳 (コスト削減の取組内容) ○事業期間の増加原因や内訳 ○事業を巡る社会経済情勢等の変化 	<ul style="list-style-type: none"> ○B/C影響要因変化が無い場合は、費用便益分析は省略 ○事業の進捗状況、進捗の見通し等を更新
審議	<ul style="list-style-type: none"> ○状況変化が生じた内容 (事業費や事業期間等) について、重点的に議論 	<ul style="list-style-type: none"> ○大きな状況変化がないため、事業継続について再確認

5. 事業計画の変更内容 (2) ①トンネル地山等級見直しに係る増 1/3 現場条件の変更

新庄市大字升形〜戸沢村大字岩清水地区 トンネル部検討経緯

- 経緯**
- 当初、(仮称)前波トンネル(仮称)岩清水トンネルの地山区分は、地表地質調査資料から推定し設計→堅固な凝灰質砂岩が確認されたことを受け、地山等級をCⅡ〜DⅠ、低土被り部についてはDⅢで計画
 - 詳細設計時のボーリング調査で、地層方向と不均質なクラックが確認されるなど、固結度が低いことが判明。→トンネル掘削コストが大幅増となることから、ルート及び構造形式の見直しを検討
 - H28.7の大雨による低土被り部の土砂流出を受け、構造形式として切土構造を検討



重点審議の資料例(事業費増の要因を詳細分析)

4. 費用便益分析結果

・事業全体 1.8、残事業 2.6
(前回評価からB/Cの減少要因となる変動がないため、前回評価結果を用いる。)

5. 事業の必要性に関する視点

- 1) 事業を巡る社会情勢等に関する視点
事業目的である交通混雑の解消、沿線通学路の安全確保、沿道環境の改善、緊急時の代替路確保が必要な状況は変化していない。
- 2) 事業の投資効果 B/Cが事業全体で1.8、残事業で2.6を確保。
- 3) 事業の進捗状況 H29当初予算投入時点で進捗率60%。

6. 事業の進捗見込みの視点

・下浜道路 延長6.2km(暫定2車線)平成31年度開通予定。

7. コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

・橋台背面盛土にFCB(気泡配合軽量土)の採用により、橋台、基礎工のコスト削減を図る。

8. 地方公共団体の意見

・秋田県知事の意見
国の対応方針(原案)については、異議ありません。
一般国道7号下浜地区は、秋田市と利本荘市とを結ぶ幹線道路である一方、片側一車線の狭隘な区間であるため、朝夕のピーク時間帯を中心とした交通混雑や、隣接する住家への騒音・振動等の影響、通学路の安全確保などの問題を抱えているほか、災害時等の通行止めに伴う代替路線の確保が困難な区間でもあります。
当該事業は、下浜地区においてバイパス整備を実施するものであり、こうした現道が抱える問題の解消が期待できることから、引き続き、事業期間内の完成に向けて、必要な予算の確保及び一層の事業推進をお願いします。

9. 対応方針(原案)

・事業継続
(理由)国道7号下浜地区における交通混雑の解消、沿線通学路の安全確保、沿道環境の改善、緊急時の代替路確保のため早期整備の必要性が高い。

要点審議の資料例(各項目をコンパクトに整理)

② 複数の区間・箇所の一括評価

- 複数の区間・箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークを、一連の区間としてまとめて評価（平成29年度新規事業採択時評価から運用開始）

一括評価の考え方

<対象とする道路ネットワーク>

- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路
- 大規模バイパス 等

<評価区間の考え方>

- 広域ネットワークとしての機能を踏まえて
拠点※を設定

※拠点は、ネットワークの結節点であるJCT、バイパス起終点を基本。また、港湾・空港、圏域の中心市等の最寄りIC等を拠点とすることも可能

- 評価区間の考え方は、第三者委員会（各地方の事業評価監視委員会）等において意見を聴取

費用便益分析について



<費用便益分析対象区間>

- 拠点間のうち、
 - ① 事業中区間
 - ② 新規事業化区間
 - ③ 調査中区間（ルート・構造確定区間のみ）

<費用>

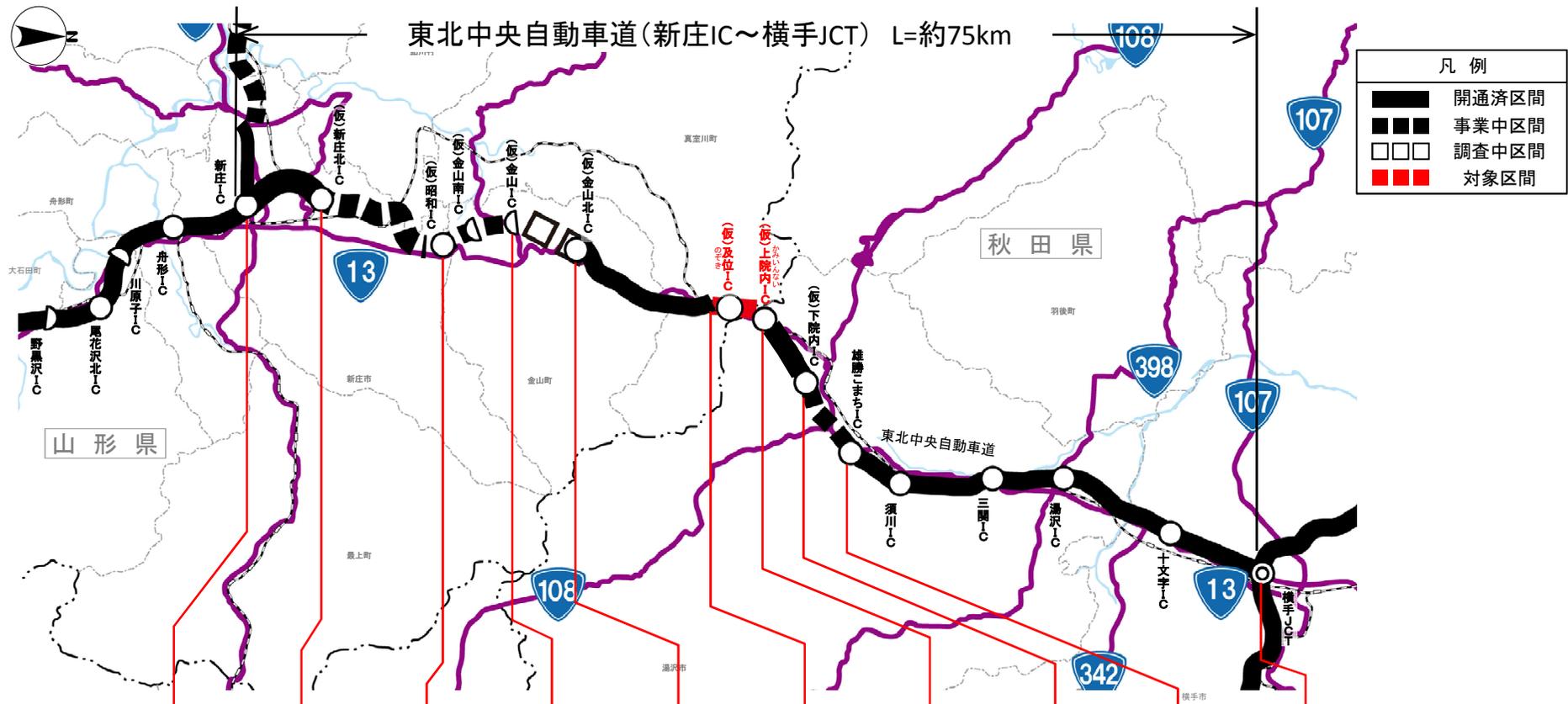
- 事業中区間
⇒ 最新の事業評価で適用した投資パターン

- 新規事業化区間、調査中区間
⇒ 確定済みのルート・構造の投資パターン

<便益>

- 今後発現する便益を、開通区間毎に50年間計上（維持管理費用も便益と同期間積み上げ）

[事例] 平成29年度新規事業化：一般国道13号 まむろがわ おがち 真室川雄勝道路



	開通済区間 L=4.7km (新庄北道路)	事業中区間 L=8.2km (泉田道路)	事業中区間 L=5.8km (新庄金山道路)	調査中区間 L=3.6km	開通済区間 L=9.9km (主寝坂道路)	新規事業 候補箇所 L=7.2km	開通済区間 L=3.0km (院内道路)	事業中区間 L=3.7km (横堀道路)	開通済区間 L=29.0km (湯沢横手道路)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		※1	※1			○		※1		1.4	6.2%
JCT間※2		○	○	○		○		○		1.6	7.2%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
 ※1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークを含む
 ※2：基準年をH28として計算

複数の区間・箇所の一括評価を実施した事例

②複数の区間・箇所の一括評価

[事例] 平成30年度新規事業化：一般国道42号 串本太地道路



	開通済区間 L=30.8km (NEXCO)	事業中 L=19.4km (湯浅御坊道路) (NEXCO)	事業中 松原那智勝浦線 (御坊～南紀田辺) L=27.2km (NEXCO)	開通済区間 L=38.0km (田辺～すさみ)	事業中 L=19.2km (すさみ串本道 路)	新規事業化 候補箇所 L=18.4km (串本太地道路)	開通済区間 L=15.2km (那智勝浦道路)	調査中区間 L=4.8km	事業中 L=2.4km (新宮紀宝道路)	調査中区間 L=16.7km	事業中 L=6.7km (熊野道路)	開通済区間 L=18.6km (熊野尾鷲道 路)	事業中 L=5.4km (熊野尾鷲道 路Ⅱ期)	開通済区間 L=21.2km (尾鷲北～紀伊 長島)	開通済区間 L=34.1km (NEXCO)	B/C	EIRR
新規事業 候補箇所		※1	※1		※1	○			※1		※1		※1			0.7	2.0%
JCT間※2		○	○		○	○		○	○	○	○		○			1.4	7.3%

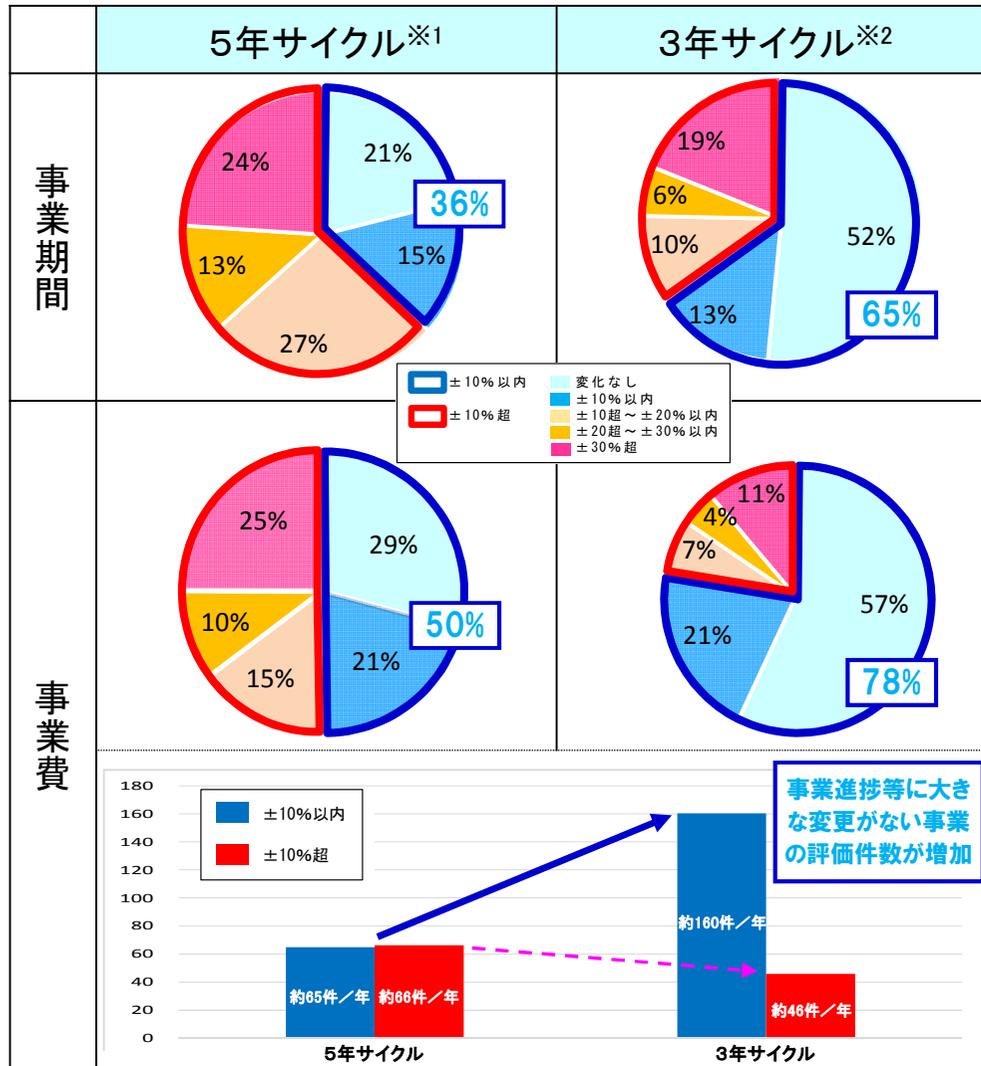
○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
 ※1：新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む
 ※2：基準年をH29として計算

③ 再評価の更なる改善

再評価サイクルの見直しについて

③再評価の更なる改善

- 3年サイクルでは、事業期間・事業費の変化が小さい事業が6～8割を占め、事業進捗等に大きな変更がない事業の評価件数が増加
- 政策評価法の政令や他府省では、5年間隔で再評価を実施



※再評価期間(3年or5年)を待たずに実施したものを除く
 ※1:H18～H21(131件/年) ※2:H22～H27(206件/年)

再評価実施間隔 (平成29年度時点)	
根拠規定	<ul style="list-style-type: none"> ・当該政策決定から5年未着手 ・当該政策決定から10年経過 (政策評価法7条2項2号、施行令2条)
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後3年未着手 ・事業採択後5年経過 ・継続3年
他府省の例	<ul style="list-style-type: none"> (林野庁、水産庁を含む) 農林水産省 <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後5年未着手 ・事業採択後10年経過 ・継続5年 (水道事業) 厚生労働省 <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後5年未着手 ・事業採択後10年経過 ・継続5年

公共事業評価手法研究委員会の概要

■目的

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会専門小委員会の「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」や現在の事業評価の状況等を踏まえ、事業評価手法の改善を図るもの。

■委員名簿（○が委員長）

○家田 仁	政策研究大学院大学 教授
大串 葉子	新潟大学現代社会文化研究科 准教授
大野 栄治	名城大学都市情報学部 教授
加藤 一誠	慶應義塾大学商学部 教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 教授
田中 里沙	事業構想大学院大学 学長・教授

■開催経緯等

H29.5.19	第1回 事業評価の現状と課題
H29.11.7	第2回 事業評価に関する検討 中間とりまとめ(方針案)
H30.3.30	中間とりまとめ公表

中間とりまとめのポイント(抜粋)

再 評 価

①事業進捗確認の徹底

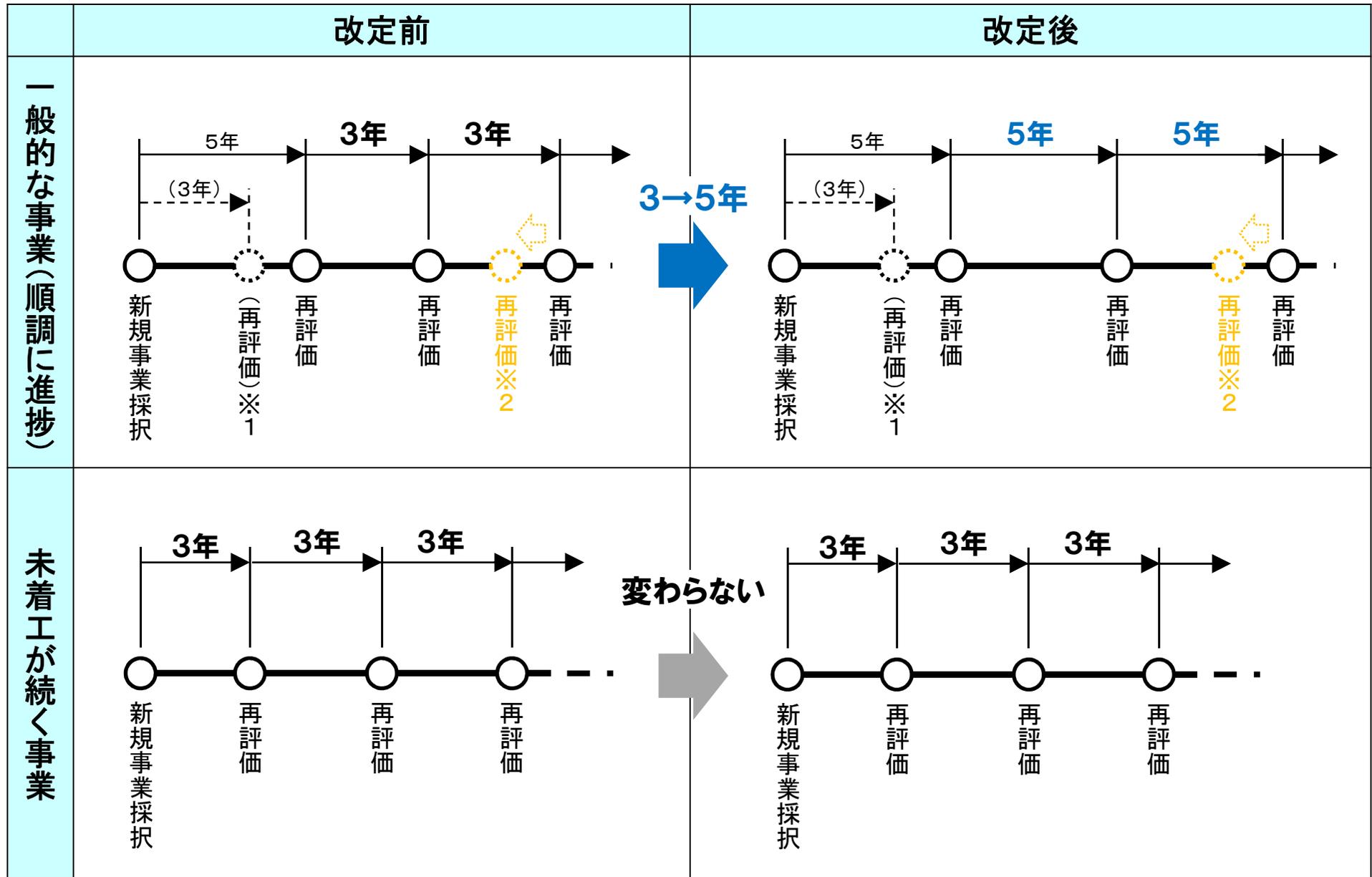
- ・ 都道府県等への事業計画通知の取り組みなど関係機関への情報共有を徹底するとともに、事業期間や事業費等の進捗状況(On Time, On Budget)を適切なタイミングで確認し、適宜公表

②再評価資料の簡明化

- ・ 事業進捗等に大きな変更がない事業については、事業進捗確認の資料を活用するなどの簡明化を図る

③再評価実施間隔の見直し

- ・ 事業進捗等に大きな変更がない事業については、再評価の実施間隔を5年を基本とし、適宜検証



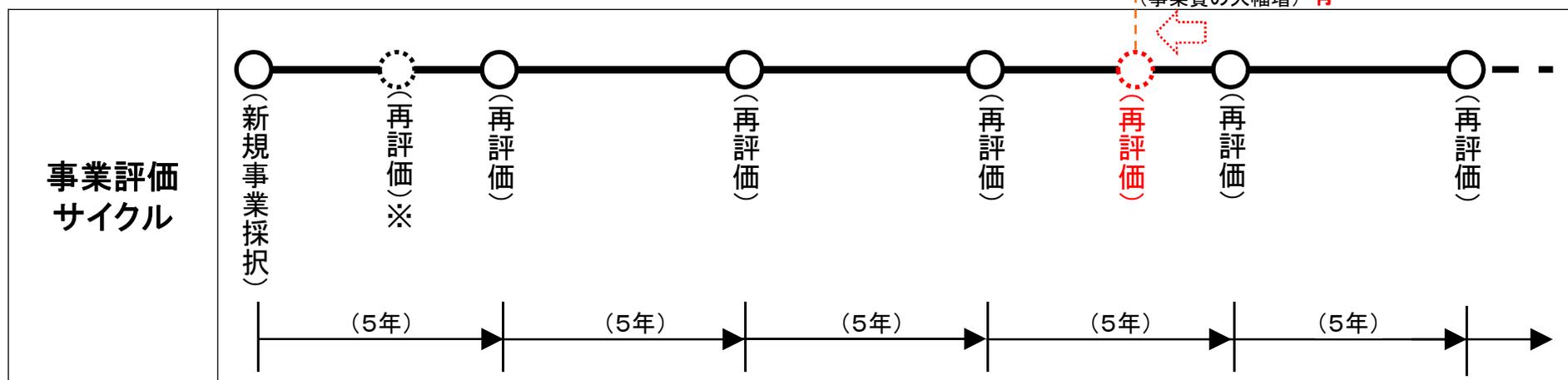
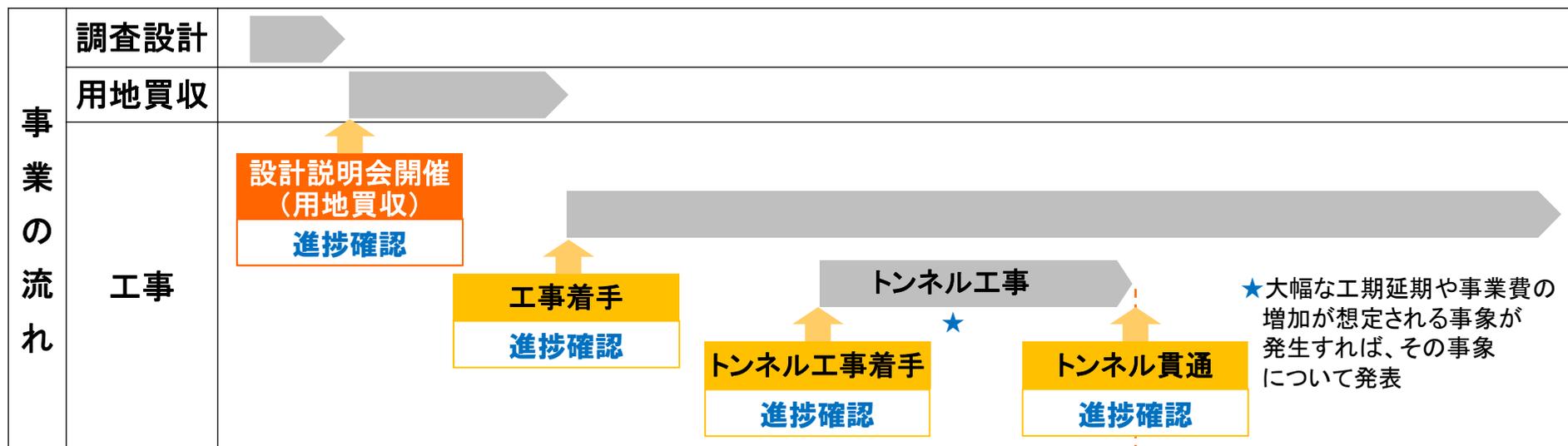
※1: 3年未着工の場合

※2: 事業費が大幅増した場合等

道路事業・街路事業の事業進捗確認の概要

③再評価の更なる改善

- 用地買収や工事完了などの事業の節目で、事業期間や事業費等を確認
- 事業進捗確認により、大きな変更が確認された事業は速やかに再評価を実施。大きな変更が確認されなかった事業は、事業進捗確認後の公表資料を、次回再評価の事業評価監視委員会の資料として活用可能



※3年未着工の場合は、3年目に再評価

事業の節目の例