

個別公共事業の評価書（その3）

平成21年3月13日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成19年10月1日改正）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価を実施した。今回、道路関係事業の一部の新規事業採択時評価について対応方針が決定されたので、評価結果等を取りまとめたものである。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後5年間の経過した時点で未着工の事業及び事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴取することとしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴取している。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成20年度予算に係る評価として、道路関係予算を配分・執行する事業について、新規事業採択時評価25件を実施している。事業種別ごとの件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

<評価の手法等>

別添1

事業名 ()内は 方法を示す。	評価項目		評価を行う過程 において使用した資料等	担当部局	
	費用便益分析				費用便益分析以外の主な評価項目
	費用	便益			
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 	都市・地域 整備局 道路局

※効果把握の方法

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

平成20年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	直轄事業等	15
	補助事業等	10
合 計		25

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C		
地域高規格道路 旭川 十勝道路 一般国道237号 富良野北道路 北海道開発局	176	283	154	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部の渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (24.7万人時間/年km→2.1万人時間/年km) ・並行する現道部における死傷事故率328件/億台キロ(北海道平均の9倍)のうち約8割の低減が見込まれる。 ・十勝岳噴火時や冬期視程障害時における代替路が形成され、迂回移動が回避される。 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：236 億円 走行経費減少便益：11 億円 交通事故減少便益：36 億円 【主な根拠】 計画交通量：8,100台/日</p>
一般国道45号 上北天間林道路 東北地方整備局	229	757	198	3.8	<ul style="list-style-type: none"> ・上十三地域内における三次医療施設「八戸市立市民病院」へのアクセス向上が見込まれる。 (60分圏カバー率：92%→97%) ・下北地方から関東方面への移動距離・走行時間が短縮され、輸送コスト削減が期待できる。 ・東北縦貫自動車道弘前線の通行止め時における代替路線として確保される。 (東北縦貫自動車道弘前線の冬期通行止め回数：72回/年) ・整備後の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 (整備前：約7.8万人時間/年km→整備後：約5.3万人時間/年km) 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：600 億円 走行経費減少便益：95 億円 交通事故減少便益：63 億円 【主な根拠】 計画交通量：14,100台/日</p>
八戸・久慈自動車道 一般国道45号 久慈北道路 東北地方整備局	182	253	158	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・久慈生二次活圏内における三次医療施設「県立久慈病院」へのアクセス向上が図られる。 (30分圏カバー人口：1,000人の増加) ・現道は通学路に指定されており、現道の通過交通が当該道路に転換されることにより、歩行者の安全性向上に寄与する。 ・当該区間の隘路解消により時間短縮が図られ、水産品等の流通利便性の向上が期待される。 (八戸港～久慈市の所要時間：70分→45分) ・現道の通行止め時における代替路が確保され、大幅な迂回が解消される。 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：198 億円 走行経費減少便益：40 億円 交通事故減少便益：15 億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200台/日</p>
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 南三陸道路 東北地方整備局	238	350	199	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・石巻地方生活圏内における二次医療機関「石巻赤十字病院」へのアクセス向上が図られる。 (南三陸町歌津地区～石巻赤十字病院の所要時間：53分→42分) ・市町村合併した旧志津川町と旧歌津町の連携促進が期待できる。 ・三陸沿岸地域の特産品である水産加工品の流通利便性の向上が期待される。 ・高い発生確率である宮城県沖地震での約5,000人の孤立回避を図る代替路線として期待される。 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：259 億円 走行経費減少便益：44 億円 交通事故減少便益：47 億円 【主な根拠】 計画交通量：12,600台/日</p>
一般国道115号 霊山道路 東北地方整備局	332	394	284	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・相双地方生活圏内における三次医療施設「県立医科大学付属病院」へのアクセス向上が図られる。 (60分圏カバー人口：1,000人の増加) ・当該区間の現道通行止め時における代替路が確保され、大幅な迂回が解消される。 (過去10年間の通行止め回数：8回、722時間) (通行規制時の迂回時間：約90分が解消) 	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：335 億円 走行経費減少便益：24 億円 交通事故減少便益：35 億円 【主な根拠】 計画交通量：8,500台/日</p>

地域高規格道路 新潟山形南部連絡道路 一般国道113号 梨郷道路 東北地方整備局	188	414	【内訳】 走行時間短縮便益：322 億円 走行経費減少便益：70 億円 交通事故減少便益：23 億円 【主な根拠】 計画交通量：11,100台/ 日	157	2.6	・山形・米沢地方生活圏内における三次医療施設 「公立置賜総合病院」へのアクセス向上が図られ る。 （30分圏カバー人口：約3,000人の増加） ・整備後の渋滞損失時間が削減されるとともに、 渋滞ポイントである「今泉交差点」の渋滞解消が 見込まれる。 （最大渋滞長650m⇒80m、最大通過時間6分⇒1 分）	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
京奈和自動車道 一般国道24号 大和北道路 近畿地方整備局	850	3,003	【内訳】 走行時間短縮便益： 2,609億円 走行経費減少便益：297 億円 交通事故減少便益：97億 円 【主な根拠】 計画交通量：27,800～ 38,600台/日	679	4.4	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれ る。 （約323万人・時間/年→約151万人・時間/年） ・死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれ る。	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
中部縦貫自動車道 一般国道158号 大野油坂道路 （大野東・和泉区間） 近畿地方整備局	523	1,534	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,397億円 走行経費減少便益：110 億円 交通事故減少便益：27億 円 【主な根拠】 計画交通量：7,200～ 7,500台/日	447	3.4	・死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれ る。 ・第3次救急医療施設（福井県立病院）60分圏域 が拡大。 ・線形不良箇所、異常気象時通行規制区間（連続 雨量140mm）を回避し、安全で安定した交通を確 保	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期） 中国地方整備局	248	772	【内訳】 走行時間短縮便益：521 億円 走行経費減少便益：177 億円 交通事故減少便益：74 億円 【主な根拠】 計画交通量：25,200～ 25,700台/日	214	3.6	・現道部の渋滞損失時間約20.0千人・時間/年・ km（下坂本交差点付近）の改善が見込まれる。 ・現道部の事故率150.1件/億台キロ（下坂本交差 点付近）の改善が見込まれる。 ・一般国道9号において、冬季の積雪凍結や事故 による全面通行止め時の代替路線が形成される。 （現況時間迂回率 3.4）	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局	160	309	【内訳】 走行時間短縮便益：255 億円 走行経費減少便益：33 億円 交通事故減少便益：22 億円 【主な根拠】 計画交通量：14,500台/ 日	131	2.4	・現道部の渋滞損失時間約107.3千人・時間/年・ km（大島交差点付近）の改善が見込まれる。 ・現道部の事故率393.8件/億台キロ（大島交差点付 近）の改善が見込まれる。 ・大田市から出雲市の三次医療施設（県立中央病 院）への時間短縮が見込まれる。 （大田市立病院から県立中央病院の所要時間が約 10分短縮【約61分⇒約51分】） ・石見銀山遺跡（世界遺産）へのアクセス向上 （出雲空港から石見銀山遺跡までの所要時間が約 9分短縮【約67分⇒約58分】）	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道9号 静間・仁摩道路 中国地方整備局	220	385	【内訳】 走行時間短縮便益：284 億円 走行経費減少便益：72 億円 交通事故減少便益：29 億円 【主な根拠】 計画交通量：16,200台/ 日	176	2.2	・現道部の事故率75.4件/億台キロ（仁摩地区付 近）の改善が見込まれる。 ・大田市から浜田市の三次医療施設（浜田医療セ ンター）への時間短縮 （大田市立病院から浜田医療センターの所要時間 が約16分短縮【約69分⇒約53分】） ・石見銀山遺跡（世界遺産）へのアクセス向上 （出雲空港から石見銀山遺跡までの所要時間が約 6分短縮【約64分⇒約58分】）	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道491号 長門・俵山道路 中国地方整備局	244	297	【内訳】 走行時間短縮便益：245 億円 走行経費減少便益：35 億円 交通事故減少便益：16 億円 【主な根拠】 計画交通量：11,900台/ 日	204	1.5	・長門消防署及び二次医療施設（長門総合病院） と俵山地区を連絡する時間が短縮 （長門消防署～俵山地区～長門総合病院の所要時 間が約14分短縮【約51分→約37分】） ・過去6日間にわたる通行止めが生じた大寧寺 （たいねいじ）峠の要防災対策箇所が解消し、俵山 地区約1,450人の孤立化を回避	道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）

地域高規格道路 倉敷福山道路 一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	529	2,191	【内訳】 走行時間短縮便益：1,653億円 走行経費減少便益：397億円 交通事故減少便益：141億円 【主な根拠】 計画交通量：41,200～48,100台/日	378	5.8	・現道部の渋滞損失時間約51.1千人・時間/年・km(鴨方町周辺)の改善が見込まれる。 ・現道部の事故率336.0件/億台キロ(佐方交差点)及び271.5件/億台キロ(里庄町駅前)の改善が見込まれる。 ・旧鴨方町から福山市の三次医療施設(福山市民病院)への時間短縮(旧鴨方町から福山市民病院の所要時間が約8分短縮【約55分→約47分】) ・全国4位の貨物量を取り扱う水島港の流通の利便性向上(笠岡港町地区工業団地から水島港の所要時間が約37分短縮【約84分→約47分】)	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 松山外環状道路 一般国道56号 松山外環状道路空港線 四国地方整備局	394	487	【内訳】 走行時間短縮便益：343億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：64億円 【主な根拠】 計画交通量：33,500台/日	249	2.0	・松山空港や松山港と四国縦貫自動車道(松山IC)が自動車専用道路で連絡されることにより高速交通ネットワークが強化され、工場立地や企業進出が期待できる。 四国縦貫自動車道(松山IC)～松山空港： 現況(約30分) →インター線整備(約18分) →空港線整備(約10分) 四国縦貫自動車道(松山IC)～松山港： 現況(約35分) →インター線整備(約25分) →空港線整備(約16分) ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている国道11号、33号、56号を高速環状ネットワークで連結することにより、緊急輸送ネットワーク機能の強化が期待される。 ・松山市街地を通過する幹線道路の交通が当該道路に転換することにより、交通安全の向上や沿道環境の改善に寄与する。 ・生活道路を利用していただ車両が幹線道路に転換し、歩行者の安全向上に寄与する。	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道218号 高千穂日之影道路 九州地方整備局	202	285	【内訳】 走行時間短縮便益：242億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：9,300～9,400台/日	161	1.8	・災害発生危険箇所を回避し、災害や交通事故による通行止め時の迂回機能を確保。【防災点検要対策箇所：27箇所】 ・高千穂町から第3次医療施設(県立延岡病院)への救急搬送に寄与する。 ・走行性の向上及び走行距離の短縮等により自動車からのCO2排出量が2,747t-CO2/年抑制。 ・宮崎県下で最大の観光スポットである”高千穂峡”(年間入込100万人以上)へのアクセス性が向上し観光産業を支援。 ・通勤圏の拡大により定住化を促進させ、高齢化、過疎化の歯止めを寄与する。	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

【道路・街路事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 吹越バイパス 青森県	71	106	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：7,000台/日	63	1.7	・横浜町から地域の中核病院の公立野辺地病院(二次救急医療施設)へのアクセス向上(43分→29分(救急車退出路利用)) ・下北方面からむつ小川原開発地域へのアクセスが向上(38分→30分) ・第1次緊急輸送道路である国道279号の代替路が確保される。 ・新幹線駅から下北主要観光地へのアクセスが向上する(117分→109分)	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期 山梨県	105	126	【内訳】 走行時間短縮便益：106億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.1億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	88	1.4	・整備前における渋滞損失時間約148万人時間/年の改善が見込まれる。 ・死傷事故率約315件/億台キロ(西関東道路入口交差点)の低減が見込まれる。 ・第3次救急医療への搬送時間が短縮される。(甲州市～県立中央病院間が17分短縮。) ・第1次緊急輸送路の機能強化が図られる。	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道256号 和良金山道路 岐阜県	64	65	【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行経費減少便益：9.4億円 交通事故減少便益：5.4億円 【主な根拠】 計画交通量：2,100台/日	54	1.2	・和良地域において第三次救急医療施設である高山赤十字病院が選択肢として増える。 ・下呂方面から東海北陸自動車道郡上八幡ICへのアクセス時間が約25分短縮される。 ・国道41号、主要地方道金山明宝線で通行規制された場合の迂回路となる。 ・現道の防災点検対策箇所(4箇所)及び隘路区間(R<150m：11箇所、i>5%：300m)の回避	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 鳥取 豊岡宮津自動車道 一般国道178号 浜坂道路 兵庫県	243	313	【内訳】 走行時間短縮便益：241億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：6,700～7,000台/日	202	1.6	・現国道178号の幅員狭小トンネル、線形不良区間、平面踏切、異常気象時通行規制区間、防災点検対策箇所の回避 ・高次医療施設へのアクセス改善 ・地域観光、産業振興への寄与 ・沿線市町との連携強化	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路 鳥取県	217	374	【内訳】 走行時間短縮便益：299億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：7,600～13,200台/日	171	2.2	・現道部の渋滞損失時間53.3万人・時間/年の減少が見込まれる。 ・現道部の死傷事故率333.4件/億台キロ(町浦富交差点)の改善が見込まれる。 ・岩美町から鳥取市の三次医療施設(鳥取県立中央病院)の時間短縮 (岩美町陸上から鳥取県立中央病院までの所要時間が16分短縮【33分→17分】) ・鳥取空港(第3種空港)へのアクセス向上 (岩美町陸上から鳥取空港までの所要時間が16分短縮【39分→23分】) ・重要港湾鳥取港へのアクセス向上 (岩美町陸上から鳥取港までの所要時間が16分短縮【39分→23分】)	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪道路 大分県	170	187	【内訳】 走行時間短縮便益：140億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：12,100台/日	136	1.4	・耶馬溪地域から第2次医療施設(中津市民病院)まで13分短縮(53分→40分)される。 ・中津港周辺の地域開発事業を支援し、地域経済の活性化に寄与する。(日田市～中津港83分→50分) ・災害時(防災点検対策箇所5箇所)や冬季通行規制区間の解消に資する。 ・現道の線形不良箇所(R<150m：13箇所)を解消し、交通の円滑化を図る。	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 島原 道路 一般県道 諫早外環状 線 諫早インター工区 長崎県	169	228	【内訳】 走行時間短縮便益：173億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量：7,900～11,700台/日	143	1.6	・並行区間における渋滞損失時間の改善が見込まれる。 (約87.4万人時間/年→約58.9万人時間/年) ・長崎空港、九州自動車道から主要な観光地(島原半島地域)へのアクセスの向上に資する。	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 南薩 縦貫道 主要地方道 顕姓川辺 線 知覧道路 鹿児島県	105	127	【内訳】 走行時間短縮便益：93億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200～7,300台/日	90	1.4	・現道をはじめ、周辺道路は防災上脆弱であり、災害等による通行止めに伴う迂回移動が回避される。(過去10年間の通行止め52回) ・平成19年12月に市町村合併した、南九州市の旧町間の交流・連携の推進に資する。	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)
地域高規格道路 都城 志布志道路 主要地方道 志布志福 山線 有明道路 鹿児島県	83	138	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：11,600～12,900台/日	71	2.0	・中核国際港湾である志布志港への搬入、搬出等の陸上交通のアクセス性が改善され、志布志港の利便性の向上が見込まれる。 ・第2次救急医療施設(曾於郡医師会立病院)へのアクセス性の向上に資する。	道路局 地方道・環境課 (課長 吉崎 収)

<p>地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄の原佐野線（元町・ 下郡工区） 大分県</p>	130	222	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：195 億円 走行経費減少便益：26億 円 交通事故減少便益：0.94 億円 【主な根拠】 計画交通量：38,300～ 41,900台/日</p>	106	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・大分市中心部及びその周辺における慢性的な交通渋滞の緩和が図られる。 ・大分市内臨海部に立地する自動車関連企業等にとって、大分ICへのアクセス性が向上するため、産業競争力の強化が期待できる。 ・大分市東部からJR大分駅南地区へのアクセス性が良くなることで、周辺土地利用の活性化が図られる。 ・県南東部（臼杵市、佐伯市方面）への緊急輸送道路の代替路線となる。 	<p>都市・地域整備局 街路交通施設課 （課長 松井直人）</p>
---	-----	-----	--	-----	-----	---	---