

個別公共事業の評価書（その3）

平成21年7月14日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成21年3月31日最終変更）に基づき、個別公共事業についての再評価を実施した。今回、一部の道路関係事業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、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた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21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3事業について、再評価を実施した。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。

再評価にあたって、個別事業ごとに事業評価監視委員会から意見等を聴取した。今後とも、これらを踏まえ適切に個別公共事業評価を実施することとしている。

<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 	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21年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
道路・街路事業	直轄事業等	0	0	0	0	3	3	2	2	1	0
	補助事業等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計		0	0	0	0	3	3	2	2	1	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

5年未着工: 事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業

10年継続中: 事業採択後長期間(10年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年: 準備・計画段階で一定期間(5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(5又は10年間)が経過している事業

その他: 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

再評価結果一覧

【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	該当基準	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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			便益: B (億円)		費用: C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道220号 早崎改良 九州地方整備局	その他	321 【残事業 =17】	354 【残事業 =19】	402 【残事業 =17】	3便益のB/C 0.9 【残事業 =1.1】	①観光の支援 ・平日と比較した休日交通量の増加割合 (1.1倍) ・垂水市の観光客数の増加 (3.3倍) ・休日の交通円滑化の便益【約1.2億円※】 ・自転車観光周遊ルート(構想)を支援 ②交通安全性の向上 ・小中学生の通学の送迎が不要となる人数 (4人) ③安全・安心の生活確保 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセス が向上する人口 (5分・2,369人) ・救急医療活動のアクセス向上【約5億円※】 ④災害及び通行規制による通行止めの回避 ・通行止めの際の迂回時間の短縮 (62分短縮) ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約82億円 ※】 ・救急搬送路の確保 ⑤地域産業の支援 ・通行止めがあった場合のフェリー航送車両台数 の減少 (10万台/年減少) ・桜島フェリーの売上げの減少【約3億円※】 ・通行止めがあった場合の道の駅のみず利用客 数の減少 (9万人/年減少) ・観光産業の売上げの減収額【約1億円※】 ・通行止めがあった場合のプリ類の収穫量の減少 (約2,000トン/年減少) ・漁業の売上げの減収額【約23億円※】 ⑥避難路の確保 ・桜島爆発時における避難、救急道路としての機 能確保 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値) *全体B/C:0.9、残事業B/C:1.1	・牛根地区・早崎地区における 土砂災害などに強い道路 (異常 気象時の通行規制区間の解除 等)と安全・円滑な交通の確保 が図られる。 ・早岐大橋区間 (延長1.1 km)、牛根地区 (延長2.7km) が供用済み。平成20年度末現 在、約7割の区間の事業が完了 し、残区間も引き続き防災対策 等を講ずる。 ・早崎地区未事業区間につい ても早期完成を目標に重点的な整 備を進める。 【コスト縮減】 ・掘削残土の有効利用【約0.02 億円縮減】	見直し継続	道路局国 道・防災課 (課長 深 澤淳志)	
一般国道225号 川辺改良 九州地方整備局	その他	143 【残事業 =12】	204 【残事業 =21】	207 【残事業 =18】	3便益のB/C 1.0 【残事業 =1.2】	①安全・安心の生活確保 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセス が向上する人口 (7分・32,600人) ・救急医療活動のアクセスの向上【約18億円※】 ・川辺知覧には産婦人科病院がなく、設備の整った 鹿児島市内の産婦人科病院への搬送時間の短縮 (母子の命の救命効果) ②移動時間の短縮 ・通勤通学などピーク時間帯の移動時間短縮 (川 辺方面より5分短縮) (鹿児島市街地方面より4分 短縮) ③交通の安全性の向上 ・急カーブ・急勾配が解消されることによる安全 性の向上 ④地域経済・地域産業の支援 ・鹿児島市との交流人口の増加による観光客の流 入、定住者の増加 ・整備に伴う地域産業の振興の促進 ⑤災害及び通行規制による通行止めの回避 ・全面通行規制時の迂回時間の短縮 (19分短縮) ・全面通行規制時の迂回損失の低減【約2億円※】 ・通行規制がなくなることによる安心感の向上 ・花卉、生鮮物等の鮮度価値の損失改善 ・南薩地域は、鹿児島市と災害時の協力協定を結 んでおり、規制解除により相互地域への迅速な防 災活動、救急活動が実施可能 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)	・地形が急峻で線形が悪い川辺 畔付近の異常気象時通行規制区 (連続雨量200mm以上)及び防 災対策箇所との区間を解消し、安 全で安心した通行の確保が図ら れる。 ・これまでに4.7kmを供用して おり、平成20年度末までの事業 進捗率は92%が完了している。 ・引き続き事業を推進していく。 ・事業区間の見直しや道路構 造・橋梁構造の見直しによりコ スト縮減を図りながら、異常気 象時通行規制区間の解除に向 け、引き続き事業を推進してい く 【コスト縮減】 ・歩道計画の見直し【約12億円 縮減】 ・登坂車線の取り止め【約1億 円縮減】 ・道路幅員の縮小(車道3.5m→ 3.25m) および橋梁構造の見直 し(2径間→1径間)【約1億円 縮減】	見直し継続	道路局 国道・防災 課 (課長 深澤 淳志)	
一般国道220号 青島～日南改良 九州地方整備局	その他	577	571 円	978	3便益のB/C 0.6	-	【コスト縮減】 ・青島バイパスの4車線化のと りやめ【約9億円縮減】	中止 (青島バイパ スの4車線化) (なお、事業区間 内における異常気 象時通行規制区間 などについて、事 業評価監視委員会 において防災対策 の必要性が指摘さ れたことも踏まえ、 今後、防災対策 の具体化に向けて、 直ちに詳細な 検討に着手)	道路局国 道・防災課 (課長 深澤 淳志)	

* 3 便益に費用便益分析マニュアルに規定のある便益の試算値を加え、費用で除した場合のB/Cの値

中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
道路事業 (直轄事業等)	一般国道220号 <small>あおしま にちなんかいりょう</small> 青島～日南改良 <small>きゅうしゅう</small> 九州地方整備局 <small>みやざき みやざき かえだ</small> (宮崎県宮崎市大字加江田 <small>みやざき にちなん かぜだ</small> ～宮崎県日南市大字風田)	将来交通量の減少を踏まえ、青島バイパス4車線化をとりやめることとした。 (なお、事業区間内における異常気象時通行規制区間などについて、事業評価監視委員会において防災対策の必要性が指摘されたことも踏まえ、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に着手予定。)