

道路の事業評価手法に係る参考資料

再評価実施要領・再評価実施要領細目(一部抜粋)

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領※1	道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目※2
<p>第2 再評価の対象とする事業の範囲</p> <p>対象とする事業は、国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、<u>維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業</u>等を除く全ての事業とする。</p> <p>(1) 直轄事業 (2) 独立行政法人等施行事業</p>	<p>第1 再評価の対象とする事業の範囲(実施要領第2関連)</p> <p>対象とする事業は、<u>新設・改築事業</u>とする。</p>
<p>第3 再評価を実施する事業</p> <p>1 再評価を実施する事業は、以下の事業とする。</p> <p>(1) 事業採択後一定期間が経過した時点で未着工の事業 「事業採択」とは、「事業費の予算化」とする。またこの場合において、「一定期間」とは「3年間」とする。</p> <p>(2) 事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業 この場合において、「長期間」とは「5年間」とし、「継続中の事業」には一部供用されている事業を含むものとする。</p> <p>(4) 再評価実施後一定期間が経過している事業 この場合において、「再評価実施後一定期間が経過している事業」とは、「再評価実施後に3年間が経過した時点で継続中又は未着工の事業」とする。</p>	<p>—</p>

※1 平成28年3月31日 事務次官通知

※2 平成28年3月31日 都市局長・道路局長通知

再評価実施要領・再評価実施要領細目(一部抜粋)

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領※1	道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目※2
<p>第5 再評価の手法</p> <p>1 再評価手法の策定 (1) 所管部局等は、<u>事業種別ごとの費用対効果分析を含む再評価手法を策定する。</u></p> <p>3 再評価の視点 再評価を行う際の視点は以下のとおりとする。</p> <p>① 事業の必要性等に関する視点</p> <p>1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 事業採択の際の前提となっている<u>需要の見込み</u>や地元情勢の変化等事業を巡る<u>社会経済情勢等の変化状況等。</u></p> <p>2) 事業の投資効果 <u>事業の投資効果やその変化。</u> 原則として再評価を実施する全事業について費用対効果分析を実施するものとする。 なお、<u>事業採択時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合で、かつ、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等費用対効果分析を実施することが効率的でない</u>と判断できる場合にあっては、<u>再評価実施主体は、費用対効果分析を実施しないことができるものとする。</u></p> <p>3) 事業の進捗状況 再評価を実施する<u>事業の進捗率、残事業の内容等。</u></p> <p>② 事業の進捗の見込みの視点 事業の実施のめど、<u>進捗の見通し等。</u></p> <p>③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性。</p>	<p>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<u>定め</u>た再評価手法は以下のとおりである。</p> <p>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。</p> <p>① 事業の必要性等に関する視点</p> <p>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、<u>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</u></p> <p>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、<u>以下の事業についてはその限りではない。</u> ・<u>事業採択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等、費用対効果分析を行うことが適切でない場合</u></p> <p>3) 事業の進捗状況 執行済額等</p> <p>② 事業の進捗の見込みの視点 事業進捗が順調でない理由、<u>供用予定等今後の事業の見通し等</u></p> <p>③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 施設の構造や工法の変更等</p>

※1 平成28年3月31日 事務次官通知

※2 平成28年3月31日 都市局長・道路局長通知

各地整別再評価実施件数

《各地整別再評価実施件数(H27年度)》

地整名	再評価件数	再評価の内訳	
		重点審議	要点審議※1
北海道開発局	7	4	3
東北地整	36	9	27
関東地整	20	7	13
北陸地整	10	6	4
中部地整	11	5	6
近畿地整	14	4	10
中国地整	5	5	—※2
四国地整	5	3	2
九州地整	9	1	8
沖縄総合事務局	6	3	3
合計	123	47	76

※1 要点審議には、総括・一般・一括を含む。

※2 中国地整は審議の区分けがなく、すべて重点事業

《各地方整備局の重点審議の要件(H27年度)》

組織名	事業目的	事業費・事業期間		B/C影響要因		備考
		事業費	事業期間	周辺ネットワーク等	需要量	
北海道	変更	増加	遅れ	—	—	
東北	変更	増加 (10%超)	遅れ (10%超)	変化	減少 (10%超)	
関東	変更	増加	遅れ	—	—	
北陸	変更	増加	遅れ (見通し公表事業)	変化	—	初めて再評価となる事業は、重点審議
中部	変更	増加 (10%超)	遅れ (10%超)	変化	減少 (10%超)	
近畿	変更	増加 (10%超)	遅れ (10%超)	変化	減少 (10%超)	
中国	審議の区分けなし(すべて重点事業)					
四国	変更	増加 (10%超)	遅れ (10%超)	変化	減少 (10%超)	
九州	—	増加	遅れ	—	—	
沖縄	変更	増加 (10%超)	遅れ (10%超)	変化	減少 (10%超)	

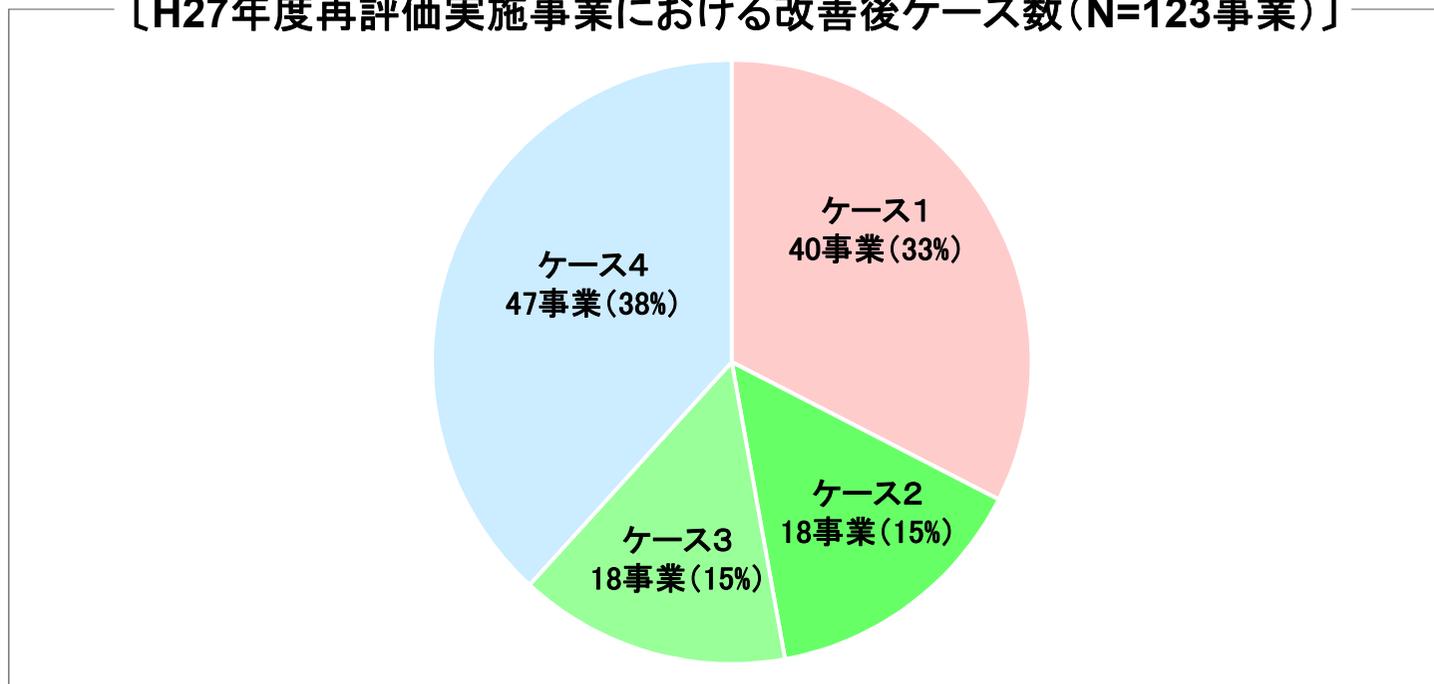
※ 上記要件に加え、監視委員会が必要と判断した場合も重点審議(大規模事業等)
 ※ 平成28年度については、東北地整は事業費の増額に注視、中国地整は審議区分の区分けを実施するなど、一部見直しを実施

再評価の現状(監視委員会の審議状況)

《各地整における監視委員会の取組状況(平成27年度)》

		北海道		東北		関東			北陸		中部		近畿		中国	四国		九州			沖縄	
		重点	総括	重点	要点	重点	一般	一括	重点	一括	重点	一括	重点	要点	重点	重点	要点	重点	要点	一括	重点	要点
資料	作成	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	
	省略													○								○
審議の 進め方	個別	○		○		○	○		○		○		○	○	○	○		○	○		○	○
	一括		○		○					○		○					○			○		
	省略								○													
費用対 効果 分析	実施	○		○		○	○	○	○		○		○		○	○		○			○	
	実施/省略		○		○														○	○		
	省略									○		○		○			○					○
審議時間(分)		20	5	20	5	35	10	5	10	3	15	2	9	6	25	30	2	30	12	3	20	10

〔H27年度再評価実施事業における改善後ケース数(N=123事業)〕



〔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更	無し	無し	無し	有り
事業費・事業期間	増加無し	10%以内増加	増加無し又は 10%以内増加	10%超増加
B/C影響要因変化 等	無し	無し	有り	—
資料	省略※1	省略※1、※2	省略※1、※2	作成
審議区分	要点	要点※2	要点※2	重点
費用対効果分析	省略	省略	実施	実施

※1 事業の進捗状況、進捗の見通しのみを更新(事業計画通知等において毎年度公表済み)、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

※2 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・費用対効果分析の省略は、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)

再評価における改善案(公表資料(事業概要資料))

 再評価結果 (平成 年度〇〇^(注1) 箇所)

 担当課: _____
 担当課長名: _____

事業名	事業区分	事業主体	延長	km
起終点				
事業概要				
H 年度事業化	H 年度都市計画決定 (H 年度変更)	H 年度用地着手	H 年度工事着手	
全体事業費		億円 事業進捗率	% 供用済延長	km
計画交通量	(※1)	台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) (残事業)	総費用: (残事業)/(事業全体) / 億円 事業費: / 億円 維持管理費: / 億円	総便益: (残事業)/(事業全体) / 億円 走行時間短縮便益: / 億円 走行経費減少便益: / 億円 交通事故減少便益: / 億円	基準年: 平成 年
感度分析の結果 (※1):				
事業の効果等 (※1):				
関係する地方公共団体等の意見				
事業評価監視委員会の意見				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 (※1):				
事業の進捗状況、残事業の内容等				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等				
施設の構造や工法の変更等 (※1):				
対応方針				
対応方針決定の理由				
事業概要図 (※1):				
(注1) 〇〇には、事業継続の場合は「事業継続」事業を中止した場合は「事業中止」と記入する。 (注2) 前回評価結果を用いて記載が可能な箇所については、(※1)と明示した上で前回評価結果を用いて記載する。				

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※1 前回評価結果を用いて記載したもの。

一般国道11号 大内白鳥バイパス

○事業の目的・効果

国道11号の東かがわ市中心部における慢性的な渋滞の緩和および交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道白鳥大内ICへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与するバイパス道路である。

- ・国道11号 東かがわ市中心部の慢性的な渋滞の緩和および事故危険区間の解消。
- ・二次医療施設(県立白鳥病院)への搬送時間短縮による、救急患者の救命率の向上。
- ・白鳥大内ICへのアクセス強化により、地場産業(手袋産業)や大内工業団地立地企業などの物流の効率化を支援。

○事業計画等

- ・事業着手：平成12年度
- ・整備区間：香川県東かがわ市伊座～香川県東かがわ市小砂
- ・事業延長：9.2km(開通済3.3km)
- ・標準幅員：29.0m(完成4車線)、17.0m(完成2車線)
- ・構造規格：第4種第1級(1～3工区)
第3種第2級(4工区)

○投資効果等

- ・全体事業費：281億円(前回 281億円)
- ・計画交通量：4,100～21,700台/日(H24再評価時)
- ・費用便益比：事業全体 1.3、残事業 2.4(H24再評価時)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約62% H27.3末(前回 約36% H24.3末)
- ・東かがわ市白鳥～西村間の3.3kmは、平成27年3月までに**暫定2車線開通済み**。
- ・用地進捗率は約72% H27.3末(前回 約61% H24.3末)であり、開通に向け用地買収・改良工事を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・香川県道路協会、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会より、本事業の促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H25.7、H26.7、H26.11)

○県知事の意見

- ・一般国道11号大内白鳥バイパスに係る「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。

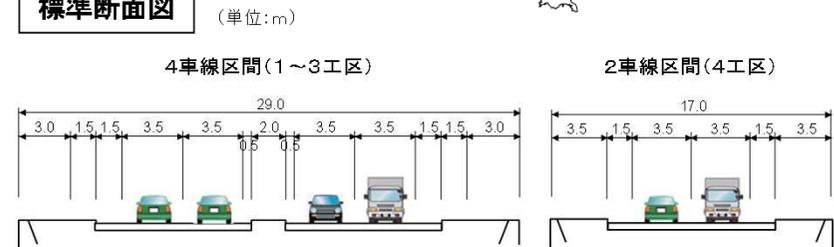
○対応方針(原案)

- ・事業継続

位置図



標準断面図



平面図



監視委員会資料(費用対効果分析実施判定票)

費用対効果分析実施判定票

年度：平成27年度

事業名：一般国道11号 大内白鳥バイパス

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H24年度 B/C=1.3	■
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「交通渋滞の緩和」「交通安全の確保」「高松自動車道白鳥大内ICへのアクセス強化」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	渋滞の緩和、現道の交通安全性の向上、二次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増加 35TE/日 前回発生集中交通量 619,190TE/日 変化率 0.1%以内(増加)	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費 28,100百万円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開 H12年度～H41年度 30年 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比べて費用対効果分析に要する費用が大きい または、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値を上回っている 前回評価時の感度分析下位ケース1.1 ≥ 基準値(1.0)	■
その他の事由(費用効果分析が必要な特別な事由)	—	
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

再評価結果 (平成28年度事業継続箇所)

事業名	一般国道11号 大内白鳥バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：香川県 東かがわ市伊座 至：香川県 東かがわ市小砂		延長	9.2km		
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。</p>					
H12年度事業化	H16年度都市計画決定		H18年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	約281億円		事業進捗率	62% 開通済延長 3.2km		
計画交通量	4,100~21,700 台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3	総費用 (残事業/事業全体) 141/260億円	総便益 (残事業/事業全体) 342/342億円	基準年 平成24年		
	(残事業) 2.4	事業費: 119/238億円 維持管理費: 22/22億円	走行時間短縮便益: 292/292億円 走行経費減少便益: 42/42億円 交通事故減少便益: 7.6/7.6億円			
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量: B/C=1.2~1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量: B/C=2.2~2.7 (交通量 ±10%) 事業費: B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%) 事業費: B/C=2.2~2.6 (事業費 ±10%) 事業期間: B/C=1.1~1.5 (事業期間 ±20%) 事業期間: B/C=2.0~2.9 (事業期間 ±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる。 ・JR三本松駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・東かがわ市から高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏間のアクセス向上 (東かがわ市～高松市、さぬき市間)が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・就業支援事業や定住促進事業等を支援する。 ・東かがわ市や徳島県北部地域の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設 (県立白鳥病院) 及び三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量の減少により現道を通行する歩行者の安全性の向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・現国道11号が通行止になった場合の代替路線を形成する。 ・高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音環境基準超過区間の騒音低減が見込まれる。 					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・さぬき東街道 (主要地方道高松長尾大内線バイパス) との一体的整備。

⑩その他

- ・白鳥大内ICへのアクセス強化により、地場産業 (手袋産業) や大内工業団地立地企業などの物流の効率化を支援する

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

- ・香川県道路協会、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会より、本事業の促進について、積極的な要望活動が続けられている。

香川県知事の意見:

- ・「対応方針 (原案)」案の事業継続について、異議ありません。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成13年3月 高松自動車道 (板野IC～津田東IC)、(三木町・高松市境～高松中央IC) 開通
- ・平成14年7月 高松自動車道 (鳴門IC～板野IC) 開通により神戸淡路鳴門自動車道と接続
- ・平成15年3月 高松自動車道 (高松中央IC～高松西IC) 開通により高松自動車道全線開通
- ・平成22年5月 県立白鳥病院 新病院が開院

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度事業化、用地進捗率72%、事業進捗率62% (平成27年3月時点)
- ・東かがわ市白鳥～東かがわ市西村間3.3kmは、平成27年3月までに暫定2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東かがわ市西村～東かがわ市土居間2.6km (2/4) の開通に向け用地買収・改良工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

一 般 国 道 11 号 大 内 白 鳥 バ イ パ ス 延 長 9.2km

- 4区 延長 1.2km
- 3区 延長 2.6km
- 2区 延長 3.3km
- 1区 延長 2.1km

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価公表資料(個別公共事業評価結果)

一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局	再々評価	281	342 【内訳】 走行時間短縮便益： 292億円 走行経費減少便益： 42億円 交通事故減少便益： 7.6億円 【主な根拠】 計画交通量 4,100～21,700台/日	260	【内訳】 事業費： 238億円 維持管理費： 22億円	1.3 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる ・所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる ・JR三本松駅へのアクセス向上が見込まれる ・東かがわ市から高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏のアクセス向上(東かがわ市～高松市、さぬき市間)が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・就業支援事業や定住促進事業等を支援する ・東かがわ市や徳島県北部地域の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる ④安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設(県立白鳥病院)及び三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全な生活環境の確保 ・交通量の減少により現道を通行する歩行者の安全性の向上が見込まれる ⑥災害への備え ・現国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現国道11号が通行止になった場合の代替路線を形成する ・高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音環境基準超過区間の騒音低減が見込まれる ⑨他のプロジェクトとの関係 ・さぬき東街道(主要地方道高松長尾大内線バイパス)との一体的整備 ⑩その他 ・白鳥大内ICへのアクセス強化により、地場産業(手袋産業)や大内工業団地立地企業などの物流の効率化を支援する	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成12年度 ・事業進捗率62%(うち用地進捗率72%) 【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
--------------------------------	------	-----	---	-----	-----------------------------------	-------------	---	---	----	-----------------------------

※1 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用対効果分析の結果を用いている。

再評価公表資料(客観的評価指標)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道11号 大内白鳥バイパス
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成24年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	全 体：費用便益比 (3便益) (B/C) =1.3 (経済的純現在価値(B-C)=82億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.3%) 残事業：費用便益比 (3便益) (B/C) =2.4 (経済的純現在価値(B-C)=201億円、経済的内部収益率(EIRR)=11.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標	指標チェックの根拠
大項目	中項目		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間時間損失及び削減率	大内白鳥バイパスへの交通転換により、現道等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量：56.7万人時間/年(71.3万人時間/年⇒14.6万人時間/年) 損失削減率：80%
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	東かがわ市内の現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる 国道11号 J R三本松駅付近：16.0km/h ⇒ 31.0km/h
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	所要時間の短縮により国道11号を利用する路線バスの利便性の向上が見込まれる 大川バス、60便/日(平日)
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	J R三本松駅へのアクセス向上が見込まれる 南台団地～J R三本松駅：1分短縮(8分⇒7分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	東かがわ市から高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる 東かがわ市役所～高松空港：3分短縮(60分⇒57分) 南台団地～徳島阿波おどり空港：3分短縮(44分⇒41分)
	物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	—
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	—
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	—
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	—
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	—
□ 中心市街地内で行う事業である		—	
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		—	
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		—	
□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		—	
国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	—	
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	—	
	□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線として位置づけがある場合)	—	
	□ 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	—	
	□ 現道等における交通不能区間を解消する	—	

出典：国土交通省HP 道路IRサイト「平成27年度再評価(平成28年度予算)結果」

再評価公表資料(客観的評価指標)

	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—		
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	東かがわ市から日常生活圏中心都市である高松市やさぬき市へのアクセス向上が見込まれる 東かがわ市～高松市：3分短縮（65分⇒62分）		
		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—		
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	就業支援事業、定住促進事業を支援する		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	—		
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	—		
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—		
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	東讃地域から三次医療施設へのアクセス向上、さぬき市方面から県立白鳥病院へのアクセス向上が見込まれる 白鳥病院～香川大学医学部附属病院：4分短縮（31分⇒27分）			
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	交通量の減少による安全性の向上が見込まれる J R 三本松駅前交差点：852.4件/億台キロ、落合交差点：524.5件/億台キロ		
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	交通量の減少により現道を通行する歩行者の安全性の向上が見込まれる 自動車交通量：15,949台/12h 歩行者交通量：396人/12h、歩道狭小区間、通学路あり		
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしがなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	—		
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第1次緊急輸送道路指定 香川県緊急輸送道路ネットワーク計画（H23年度）において、対象区間は国道11号現道、高松自動車道が第1次緊急輸送確保路線に指定		
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	第一次緊急輸送道路の代替路線を形成 現国道11号が通行止になった場合の代替路線を形成する		
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	—		
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	—		
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	—		
		4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：5千t-CO2/年（170千t-CO2/年 ⇒ 165千t-CO2/年） CO2排出削減率：3%
				<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：24t-NO2/年（28t-NO2/年 ⇒ 4t-NO2/年） NO2排出削減率：86%
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：1.4t-SPM/年（1.64t-SPM/年 ⇒ 0.2t-SPM/年） SPM排出削減率：87%		
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	—		
		<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	騒音環境基準を超過する区間の騒音低減が見込まれる 73dB ⇒ 65dB（昼間騒音）		
		5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線バイパス）との一体的整備	
	その他	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	—		
		<input checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	物流効率化の支援 大内工業団地～白鳥大内IC：4分短縮（8分⇒4分）		

再評価公表資料(費用対効果分析結果)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拠・B.P.その他の別
一般国道11号	大内白鳥バイパス	L=9.2km	二次改築	B.P.

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,100~21,700	2.4	四国地方整備局

※上記の計画交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	271億円	65億円	336億円
うち残事業分	159億円	65億円	224億円
基準年における 現在価値(C)	238億円	22億円	260億円
うち残事業分	119億円	22億円	141億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成24年度			
供用年	平成27年度、平成42年度			
単年便益 (初年便益)	3.0億円	0.46億円	0.12億円	3.6億円
基準年における 現在価値(B)	292億円	42億円	7.6億円	342億円
うち残事業分	292億円	42億円	7.6億円	342億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.3
経済的純現在価値(事業全体)	82億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.3%
費用便益比(残事業)	2.4
経済的純現在価値(残事業)	201億円
経済的内部収益率(残事業)	11.3%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【全事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	4,100~ 21,700台/日	±10%	1.2~1.4
事業費	159億円	±10%	1.2~1.4
事業期間	17年	±20%	1.1~1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	4,100~ 21,700台/日	±10%	2.2~2.7
事業費	159億円	±10%	2.2~2.6
事業期間	17年	±20%	2.0~2.9

再評価公表資料(費用対効果分析結果)

交通状況の変化

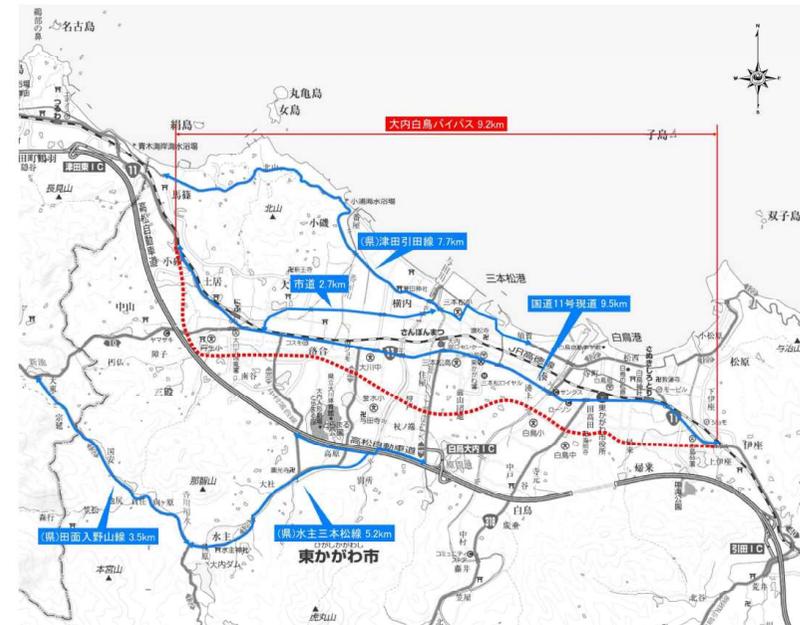
事業名：大内白鳥バイパス

様式-3①

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等]	交通量	[台/日]	0	15,100	
	走行時間	[分]	0	11	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	31.66	
:9.2km					
②主な周辺道路	国道11号	交通量	[台/日]	12,600	5,700
		走行時間	[分]	18	15
		走行時間費用	[億円/年]	42.28	14.42
	:9.5km				
	(県)田面 入野山線	交通量	[台/日]	900	0
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	1.25	0.00
	:3.5km				
	(県)水主 三本松線	交通量	[台/日]	2,800	300
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	4.42	0.40
	:5.2km				
	(県)津田 引田線	交通量	[台/日]	1,800	0
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	5.27	0.00
:7.7km					
市道	交通量	[台/日]	4,500	0	
	走行時間	[分]	6	5	
	走行時間費用	[億円/年]	4.73	0.00	
:2.7km					
③その他道路合計 :333.0km		走行時間費用	[億円/年]	411.01	399.69



		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：371km	走行時間短縮便益 [億円/年]	468.97	446.16	22.80

- ※1：当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2：配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3：費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4：当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5：②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

再評価公表資料(費用対効果分析結果)

様式-3②

費用便益分析の条件

事業名: 大内白鳥バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成24年
	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input checked="" type="checkbox"/> (H42) 複数時点での推計 <input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他() <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他()	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。	<input checked="" type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

事業名: 大内白鳥バイパス

(3)

項目		チェック欄
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮する場合のみ	面的に考慮 <input type="checkbox"/> 対象路線のみ考慮 <input type="checkbox"/> 採用した休日係数 () % 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載
	考慮する場合のみ	
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 () 日 採用した通行止め日数の考え方を記載
	考慮する場合のみ	とり止め交通を考慮する <input type="checkbox"/> とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 () 日 採用した冬期日数の考え方を記載
	考慮する場合のみ	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他 ()	<input type="checkbox"/>
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>
その他		

再評価公表資料(費用対効果分析結果)

様式-4

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：大内白鳥バイパス

維持管理費の単純価値の算出(消費税相当額含まない)

				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.17	9.2	1.56	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-2年目	H 25	0.9615	93.8	23.60	22.69		
-1年目	H 26	0.9246	93.8	20.31	18.78		
供用開始年次	H 27	0.8890	93.8	5.36	4.77	0.43	0.38
1年目	H 28	0.8548	93.8	5.53	4.73	0.43	0.37
2年目	H 29	0.8219	93.8	4.63	3.81	0.43	0.35
3年目	H 30	0.7903	93.8	7.90	6.24	0.77	0.61
4年目	H 31	0.7599	93.8	17.81	13.53	0.77	0.59
5年目	H 32	0.7307	93.8	18.11	13.23	0.77	0.56
6年目	H 33	0.7026	93.8	14.59	10.25	0.77	0.54
7年目	H 34	0.6756	93.8	14.62	9.88	0.77	0.52
8年目	H 35	0.6496	93.8	1.24	0.81	0.77	0.50
9年目	H 36	0.6246	93.8	4.74	2.96	0.77	0.48
10年目	H 37	0.6006	93.8	7.73	4.64	0.77	0.46
11年目	H 38	0.5775	93.8	7.99	4.61	0.77	0.44
12年目	H 39	0.5553	93.8	2.56	1.42	0.77	0.43
13年目	H 40	0.5339	93.8	0.95	0.51	0.77	0.41
14年目	H 41	0.5134	93.8	0.95	0.49	0.77	0.40
供用開始年次	H 42	0.4936	93.8			1.56	0.77
16年目	H 43	0.4746	93.8			1.56	0.74
17年目	H 44	0.4564	93.8			1.56	0.71
18年目	H 45	0.4388	93.8			1.56	0.68
19年目	H 46	0.4220	93.8			1.56	0.66
20年目	H 47	0.4057	93.8			1.56	0.63
21年目	H 48	0.3901	93.8			1.56	0.61
22年目	H 49	0.3751	93.8			1.56	0.59
23年目	H 50	0.3607	93.8			1.56	0.56
24年目	H 51	0.3468	93.8			1.56	0.54
25年目	H 52	0.3335	93.8			1.56	0.52
26年目	H 53	0.3207	93.8			1.56	0.50
27年目	H 54	0.3083	93.8			1.56	0.48
28年目	H 55	0.2965	93.8			1.56	0.46
29年目	H 56	0.2851	93.8			1.56	0.44
30年目	H 57	0.2741	93.8			1.56	0.43
31年目	H 58	0.2636	93.8			1.56	0.41
32年目	H 59	0.2534	93.8			1.56	0.40
33年目	H 60	0.2437	93.8			1.56	0.38
34年目	H 61	0.2343	93.8			1.56	0.37
35年目	H 62	0.2253	93.8			1.56	0.35
36年目	H 63	0.2166	93.8			1.56	0.34
37年目	H 64	0.2083	93.8			1.56	0.32
38年目	H 65	0.2003	93.8			1.56	0.31
39年目	H 66	0.1926	93.8			1.56	0.30
40年目	H 67	0.1852	93.8			1.56	0.29
41年目	H 68	0.1780	93.8			1.56	0.28
42年目	H 69	0.1712	93.8			1.56	0.27
43年目	H 70	0.1646	93.8			1.56	0.26
44年目	H 71	0.1583	93.8			1.56	0.25
45年目	H 72	0.1522	93.8			1.56	0.24
46年目	H 73	0.1463	93.8			1.56	0.23
47年目	H 74	0.1407	93.8			1.56	0.22
48年目	H 75	0.1353	93.8			1.56	0.21
49年目	H 76	0.1301	93.8	-33.43	-4.35	1.56	0.20
合計				125.19	119.00	65.13	21.99
単純事業費計				158.62		65.13	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

再評価公表資料(費用対効果分析結果)

様式-5

便益の現在価値算定表 (全事業・残事業共通)

箇所名: 大内白鳥バイパス

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				交通事故減少便益(億円)		合計 (億円)			
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1~3)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8890	93.8	1.55	0.76	0.68	2.99	2.66	0.32	0.07	0.07	0.46	0.41	0.12	0.11	3.57	3.17
1年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8548	93.8	1.54	0.75	0.68	2.97	2.54	0.32	0.07	0.07	0.46	0.39	0.12	0.10	3.54	3.03
2年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.8219	93.8	1.53	0.74	0.67	2.95	2.42	0.32	0.07	0.07	0.45	0.37	0.12	0.10	3.52	2.89
3年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7903	93.8	6.13	2.01	2.80	10.94	8.65	1.15	0.25	0.63	2.03	1.60	0.20	0.16	13.17	10.41
4年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7599	93.8	6.09	1.99	2.79	10.86	8.25	1.14	0.25	0.63	2.02	1.53	0.20	0.15	13.08	9.94
5年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7307	93.8	6.05	1.96	2.77	10.79	7.88	1.14	0.24	0.62	2.00	1.46	0.20	0.14	12.99	9.49
6年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99252	0.7026	93.8	6.02	1.94	2.77	10.73	7.54	1.13	0.24	0.62	1.99	1.40	0.20	0.14	12.92	9.08
7年目	H 34	0.99352	0.98842	0.99466	0.99252	0.6756	93.8	5.99	1.92	2.76	10.68	7.21	1.12	0.24	0.62	1.99	1.34	0.19	0.13	12.86	8.69
8年目	H 35	0.99350	0.98831	0.99466	0.99252	0.6496	93.8	5.96	1.90	2.76	10.62	6.90	1.12	0.24	0.62	1.98	1.28	0.19	0.13	12.79	8.31
9年目	H 36	0.99347	0.98820	0.99466	0.99252	0.6246	93.8	5.93	1.88	2.75	10.57	6.60	1.11	0.23	0.62	1.97	1.23	0.19	0.12	12.73	7.95
10年目	H 37	0.99345	0.98808	0.99466	0.99252	0.6006	93.8	5.90	1.86	2.75	10.52	6.32	1.11	0.23	0.62	1.96	1.18	0.19	0.11	12.67	7.61
11年目	H 38	0.99342	0.98796	0.99466	0.99252	0.5775	93.8	5.88	1.84	2.75	10.46	6.04	1.10	0.23	0.62	1.95	1.13	0.19	0.11	12.60	7.28
12年目	H 39	0.99340	0.98784	0.99466	0.99252	0.5544	93.8	5.85	1.82	2.74	10.41	5.78	1.10	0.23	0.62	1.94	1.08	0.19	0.10	12.54	6.96
13年目	H 40	0.99338	0.98772	0.99466	0.99252	0.5313	93.8	5.82	1.80	2.74	10.36	5.53	1.09	0.22	0.62	1.93	1.03	0.19	0.10	12.47	6.66
14年目	H 41	0.99336	0.98760	0.99466	0.99252	0.5082	93.8	5.79	1.78	2.73	10.30	5.29	1.09	0.22	0.62	1.92	0.99	0.19	0.10	12.41	6.37
供用開始年次	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4936	93.8	11.94	3.44	7.42	22.80	11.25	1.48	0.35	1.05	2.88	1.42	0.68	0.34	26.36	13.01
16年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4746	93.8	11.83	3.42	7.43	22.68	10.76	1.47	0.35	1.05	2.87	1.36	0.67	0.32	26.22	12.44
17年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4564	93.8	11.71	3.39	7.45	22.55	10.29	1.45	0.35	1.05	2.85	1.30	0.67	0.31	26.07	11.90
18年目	H 45	0.99025	0.99312	1.00173	0.99193	0.4388	93.8	11.60	3.37	7.46	22.43	9.84	1.44	0.34	1.06	2.84	1.24	0.66	0.29	25.93	11.38
19年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4220	93.8	11.48	3.35	7.47	22.30	9.41	1.42	0.34	1.06	2.82	1.19	0.66	0.28	25.78	10.88
20年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4057	93.8	11.37	3.32	7.48	22.18	9.00	1.41	0.34	1.06	2.81	1.14	0.65	0.26	25.64	10.40
21年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3901	93.8	11.26	3.30	7.50	22.05	8.60	1.40	0.34	1.06	2.79	1.09	0.65	0.25	25.49	9.94
22年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3751	93.8	11.14	3.28	7.51	21.93	8.23	1.38	0.33	1.06	2.78	1.04	0.64	0.24	25.35	9.51
23年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3607	93.8	11.03	3.25	7.52	21.80	7.86	1.37	0.33	1.06	2.76	1.00	0.64	0.23	25.20	9.09
24年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3468	93.8	10.91	3.23	7.54	21.68	7.52	1.35	0.33	1.07	2.75	0.95	0.63	0.22	25.06	8.69
25年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3335	93.8	10.80	3.21	7.55	21.55	7.19	1.34	0.33	1.07	2.73	0.91	0.63	0.21	24.91	8.31
26年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3207	93.8	10.68	3.18	7.56	21.43	6.87	1.32	0.32	1.07	2.72	0.87	0.62	0.20	24.77	7.94
27年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3083	93.8	10.57	3.16	7.57	21.30	6.57	1.31	0.32	1.07	2.70	0.83	0.62	0.19	24.62	7.59
28年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2965	93.8	10.46	3.14	7.59	21.18	6.28	1.30	0.32	1.07	2.69	0.80	0.61	0.18	24.48	7.26
29年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2851	93.8	10.34	3.11	7.60	21.06	6.00	1.28	0.32	1.08	2.67	0.76	0.60	0.17	24.33	6.94
30年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2741	93.8	10.23	3.09	7.61	20.93	5.74	1.27	0.31	1.08	2.66	0.73	0.60	0.16	24.19	6.63
31年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2636	93.8	10.11	3.07	7.63	20.81	5.48	1.25	0.31	1.08	2.64	0.70	0.59	0.16	24.04	6.34
32年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2534	93.8	10.00	3.04	7.64	20.68	5.24	1.24	0.31	1.08	2.63	0.67	0.59	0.15	23.90	6.06
33年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2437	93.8	9.89	3.02	7.65	20.56	5.01	1.23	0.31	1.08	2.62	0.64	0.58	0.14	23.76	5.79
34年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2343	93.8	9.77	3.00	7.66	20.43	4.79	1.21	0.30	1.08	2.60	0.61	0.58	0.14	23.61	5.53
35年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2253	93.8	9.66	2.97	7.68	20.31	4.58	1.20	0.30	1.09	2.59	0.58	0.57	0.13	23.47	5.29
36年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2166	93.8	9.54	2.95	7.69	20.18	4.37	1.18	0.30	1.09	2.57	0.56	0.57	0.12	23.32	5.05
37年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2083	93.8	9.43	2.93	7.70	20.06	4.18	1.17	0.30	1.09	2.56	0.53	0.56	0.12	23.18	4.83
38年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2003	93.8	9.31	2.90	7.72	19.93	3.99	1.15	0.30	1.09	2.54	0.51	0.56	0.11	23.03	4.61
39年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.1926	93.8	9.20	2.88	7.73	19.81	3.82	1.14	0.29	1.09	2.53	0.49	0.55	0.11	22.89	4.41
40年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.1852	93.8	9.09	2.86	7.74	19.68	3.65	1.13	0.29	1.10	2.51	0.47	0.55	0.10	22.74	4.21
41年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.1780	93.8	8.97	2.83	7.75	19.56	3.48	1.11	0.29	1.10	2.50	0.44	0.54	0.10	22.60	4.02
42年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.1712	93.8	8.86	2.81	7.77	19.44	3.33	1.10	0.29	1.10	2.48	0.43	0.53	0.09	22.45	3.84
43年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1646	93.8	8.74	2.79	7.78	19.31	3.18	1.08	0.28	1.10	2.47	0.41	0.53	0.09	22.31	3.67
44年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1583	93.8	8.63	2.76	7.79	19.19	3.04	1.07	0.28	1.10	2.45	0.39	0.52	0.08	22.16	3.51
45年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1522	93.8	8.51	2.74	7.81	19.06	2.90	1.06	0.28	1.10	2.44	0.37	0.52	0.08	22.02	3.35
46年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1463	93.8	8.40	2.72	7.82	18.94	2.77	1.04	0.28	1.11	2.42	0.35	0.51	0.08	21.87	3.20
47年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1407	93.8	8.29	2.69	7.83	18.81	2.65	1.03	0.27	1.11	2.41	0.34	0.51	0.07	21.73	3.06
48年目	H 7																				

国土交通省所管公共事業の新規実施要領※ ¹	道路事業・街路事業に係る新規実施要領細目※ ²
<p>第2 評価の対象とする事業の範囲 対象とする事業は、国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、<u>維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除く全ての事業とする。</u></p> <p>(1) 直轄事業 (2) 独立行政法人等施行事業</p>	<p>第1 評価の対象とする事業の範囲(実施要領第2関連) 対象とする事業は、<u>新設・改築事業とする。</u></p>
<p>第3 評価を実施する事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 事業費を予算化しようとする事業 準備・計画に要する費用を予算化しようとする事業。 <p>第5 評価の手法</p> <ol style="list-style-type: none"> 評価手法の策定 <p>(1) <u>所管部局等は、事業種別ごとの費用対効果分析を含む評価手法を策定する。</u>なお、事業種別ごとの評価手法の策定に当たっては、学識経験者等から構成される委員会を設置し、意見を聴くものとする。</p> <p>(4) <u>評価手法の改善については、第5の1(1)、(2)及び(3)の「策定」を「改善」に読み替えるものとする。</u></p> 評価手法の改善 <p>評価部局等は、評価の精度の向上を図るため、評価の実施の状況等を踏まえ、必要に応じて事業種別ごとに評価手法について検討を加え、その結果に基づいて必要な改善を行うものとする。</p> 	<p>第2 評価を実施する事業(実施要領第3関連) <u>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。</u></p> <p>第4 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新規採択時評価実施要領第5の1に基づき定めた評価手法は以下のとおりである。 <u>新規事業採択に当たっては、別に定める評価指標を用いて事業の評価を実施し、この評価を踏まえ、当該年度の予算枠、地域固有の状況等の諸要素を総合的に考慮して、新規事業採択箇所を決定する。なお、評価指標の一つである費用便益比については、別に定める費用便益分析マニュアルに基づき算定する。</u></p>

※1 平成28年 3月31日 事務次官通知

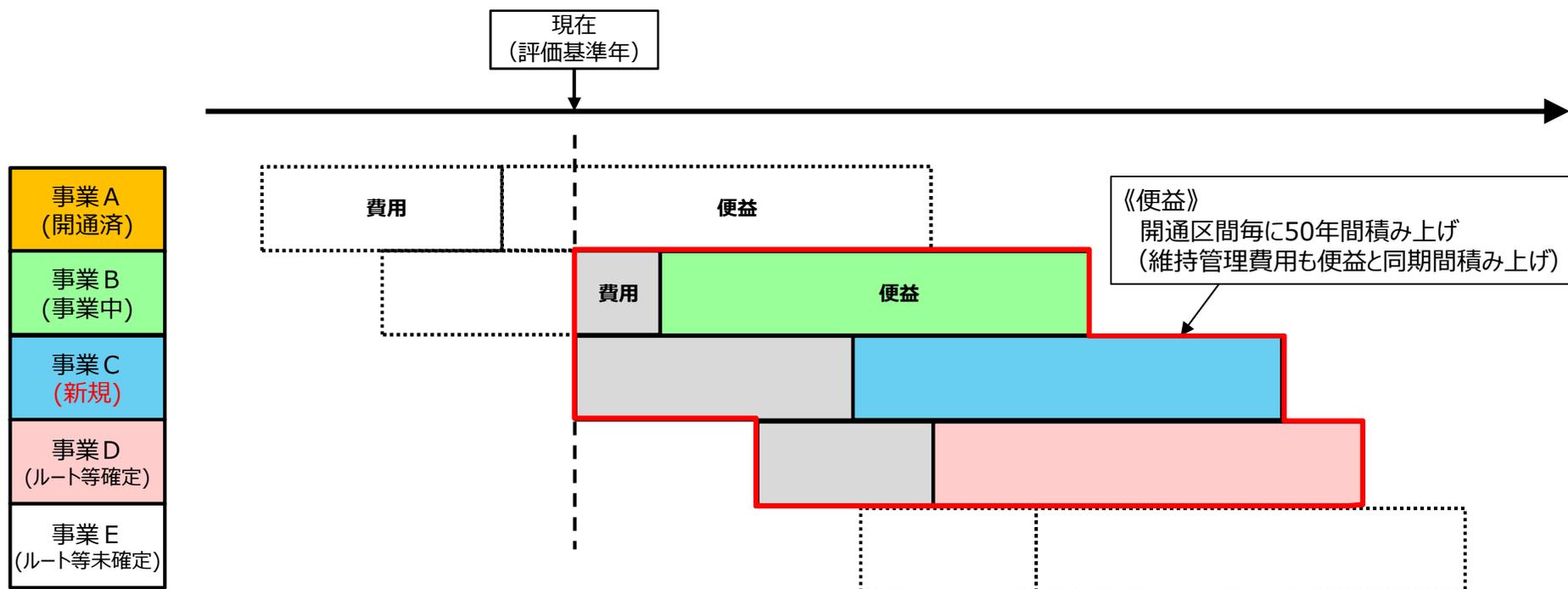
※2 平成21年12月24日 都市局長・道路局長通知

費用便益分析算出概要

《モデルケース》



《費用便益分析算出概要》

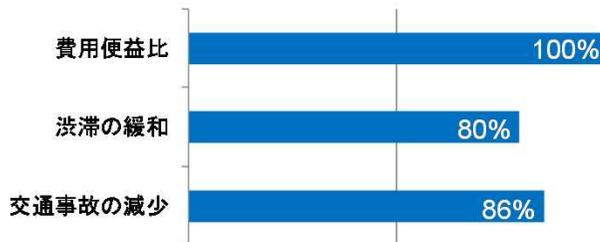


今後の事業評価の検討の方向性について(案)

H27.12.21
第12回事業評価部会(資料)

主に計測してきた効果

効果の把握は道路の内側(交通)が中心

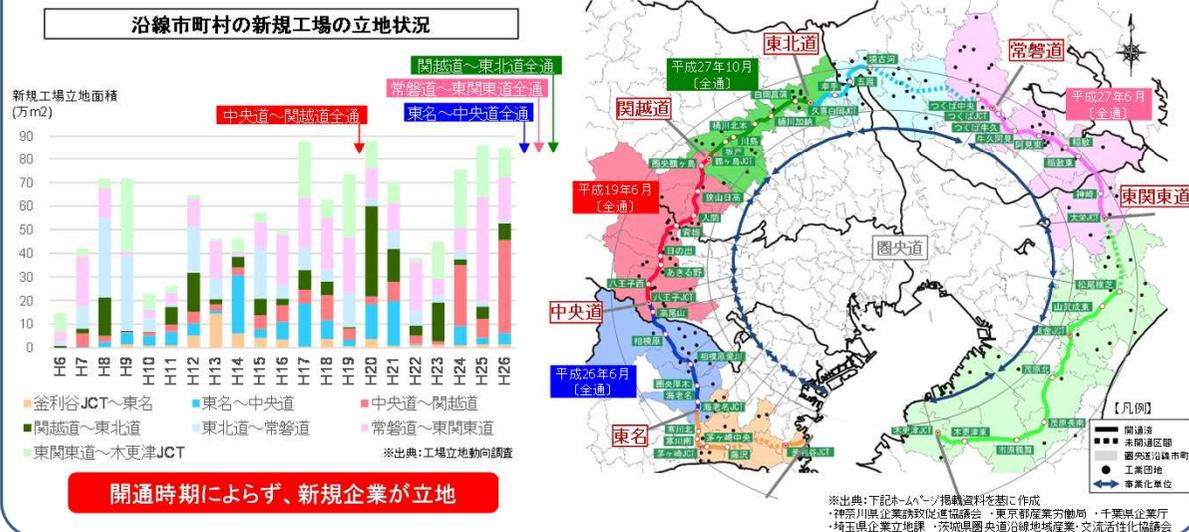


事後評価における評価項目
(H24~26:直轄事業全83事業)

出典:国土交通省調べ

全線開通等によるストック効果の発現

事業化区間や供用5年後のみの効果把握では不十分



社会経済指標・ビッグデータ

論点1

道路の外側(社会経済活動)も含めた

様々な効果

○検討を進める事項(案)

注視していく効果

効果の数値化

効果の広がり・経年変化

論点2

道路の持つ本来の効果を適切に評価する

評価の区間及び時期

○検討を進める事項(案)

プロジェクト評価

効果計測等の期間や時期

論点3

各評価プロセスの目的に応じ、必要な情報をわかりやすく提示する

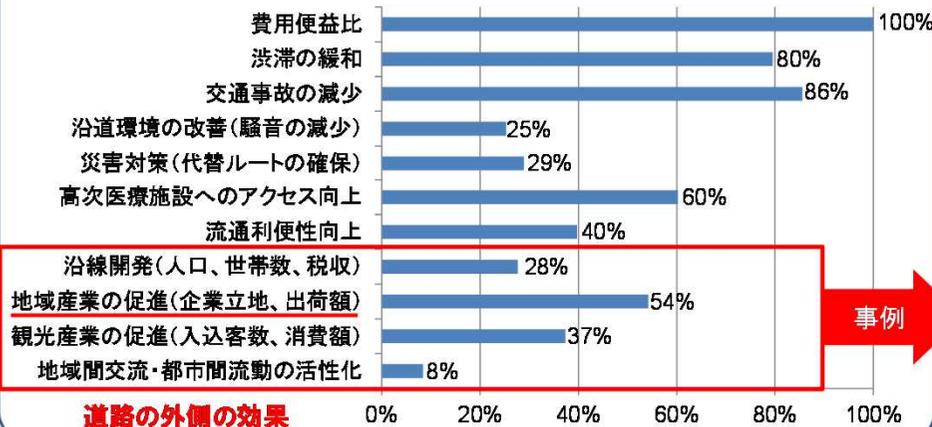
評価の視点

○検討を進める事項(案)

重視する評価の項目(視点)

○事後評価における評価項目(N=83:事後評価実施事業(H24~26))

出典:国土交通省調べ



事例

道路の外側の効果

分析

統計データを用いて統一的に分析

○道路整備に伴う社会経済指標の変化(製造業の例)

事業所数と出荷額について、事後評価時/事業化時の値を全国値と沿線市町村で比較



○統計調査の動向(例)

項目によっては、統計調査の廃止、縮小、未実施

	統計名	データ	変更点
廃止	地域保健医療基礎統計	病床数 医療従事者数 等	廃止
縮小	生産農業所得統計	産出額 生産農業所得 等	都道府県単位のみ
未実施	商業統計調査	事業者数 年間商品販売額 等	経済センサスと統合

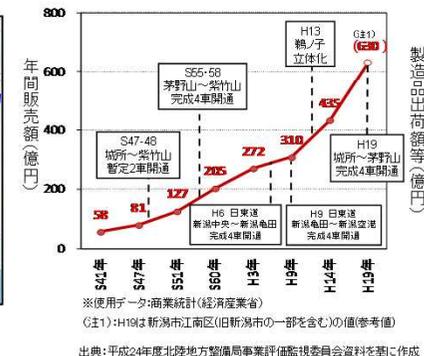
○社会経済指標による様々な効果の例(事後評価)

地域産業の促進(小売業年間販売額・製造品出荷額)

■位置図



■旧亀田町・旧横越町の小売業年間販売額の推移



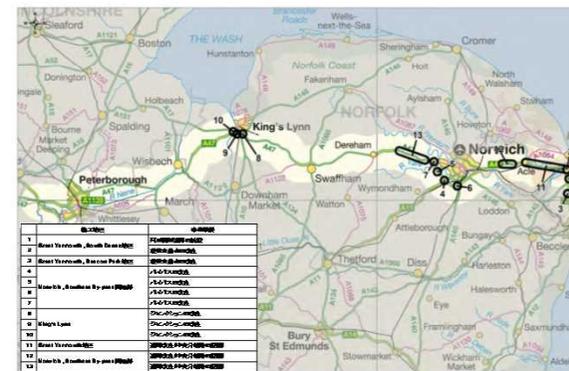
○海外の社会経済指標の例(イギリス)

広域的な経済効果(Wider Economic Benefits)

Transport Analysis Guidance(TAG)に基づき、付加的な経済効果を算定

集積効果
不完全競争市場における生産活動の変化
労働市場への影響による税収効果

■国道(A47)改修の広域的な経済効果を事前に算出(13事業を対象)



[雇用の増加]

9,615人

[地域内GDPの増加]

390百万ポンド/年

出典:Norfolk County Council "A47 Wider Economic Benefits FINAL REPORT"2012,August

○ビッグデータの動向(例)

地域経済分析システム(RESAS)

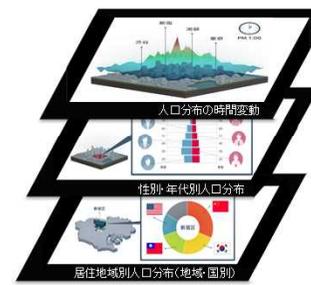


画像出典:地域経済分析システム(RESAS)

<収納されている主なデータ>

産業	産業別・企業別花火図 輸出入花火図 企業数、事業所数、従業者数 製造品出荷額 等
観光	From-to分析(滞在人口) 滞在人口率 メッシュ分析(流動人口) 外国人訪問分析(滞在、メッシュ) 等

携帯電話による位置情報(モバイル空間統計(株NTTドコモ))



画像出典:NTTドコモ・モバイル空間統計ホームページ

<収納されている主なデータ>

人口分布の時間変動
性別・年代別人口分布
居住地域別人口分布(国・地域別)

○ビッグデータを活用した様々な効果の例

道路整備による滞在時間の増加、観光交流の拡大(舞鶴若狭道の例)

- 全線開通後、嶺南(東部)地域の休日の流動人口が増加
- 沿線の広い地域で変化が見られ、来訪者は嶺南地域外からが増加

▼嶺南(東部)地域*1の時間帯別流動人口*2



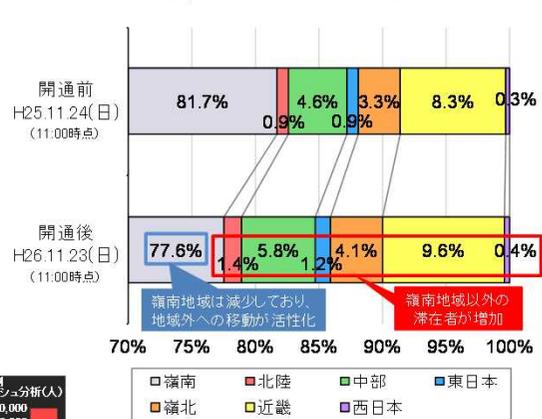
出典:地域経済分析システム(RESAS)を基に国土交通省作成
*1嶺南(東部)地域とは敦賀市、小浜市、美浜町、若狭町、若狭(西部)地域とはおおい町、高浜町
*27流動人口とは、ある地点に滞在している人の合計値をいう

▼嶺南(東部)地域*1の流動人口*2(メッシュ分析)



出典:地域経済分析システム(RESAS)

▼嶺南(東部)地域*1の滞在者の居住地割合

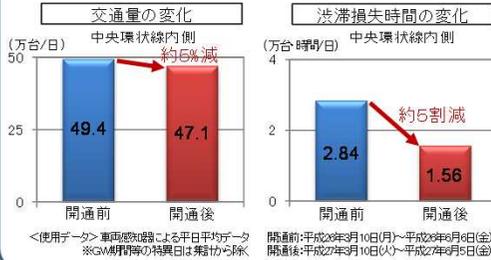


出典:モバイル空間統計データ(NTTドコモ)を基に国土交通省作成

○ストック効果の例

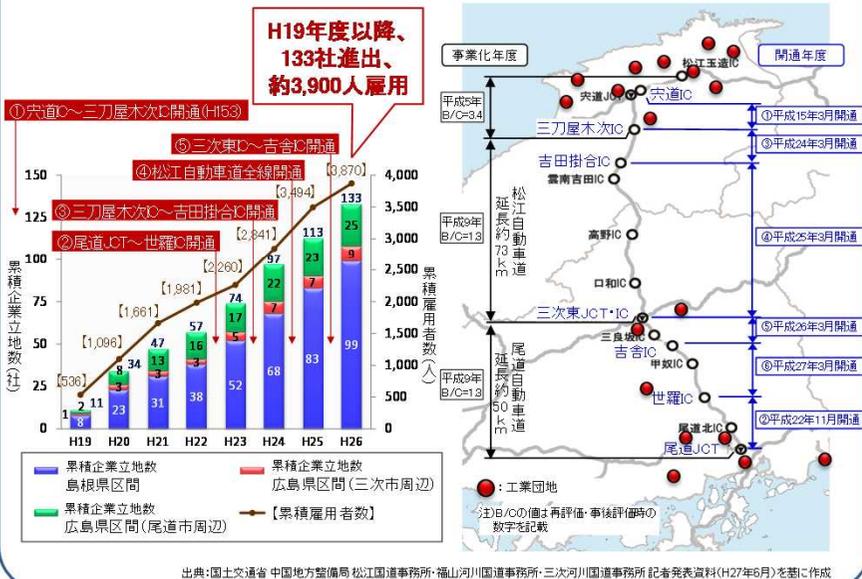
首都高速中央環状線の全線開通効果

全線開通により
わずか5%の交通量減少で、
環状道路内の渋滞が半減



尾道松江線の全線開通効果

全線開通までの間、
沿線では継続的に企業立地が進展
全線開通を見据え、
既供用の島根県区間への進出が再び増加(長期にわたり発現)



○諸外国における事業評価プロセス

	日本(直轄)	イギリス	フランス
構想段階	計画段階評価(概略計画)	道路網計画(州レベル) VFM statement	交通計画評価 公共サービス基本計画 ルート選定
計画段階	対応方針決定 環境影響評価 都市計画決定	事業検討の承認 環境影響評価 VFM statement ルート公示	概略ルートの決定 ルート選定 計画ルートの決定 計画内容の審査承認
事業化段階	新規事業採択時評価 対応方針決定	VFM statement 行政命令	公益宣言

<参考> 諸外国における評価手法の変遷

	日本(直轄)	イギリス	フランス
以前	費用便益マニュアル('98) ・費用便益分析(3便益) ・B/C ≥ 1.5が前提	COBA('70) ・費用便益分析(3便益) ・B/C > 1が前提	1986年通達 ・総合評価 ・B/C < 1でも採択可
現在	総合評価要領('05) ・総合評価 ・B/C > 1が前提	NATA Refresh('10) ・総合評価 ・広域的な経済効果 ・B/C < 1でも採択可	2004年通達 ・総合評価(項目追加) ・B/C < 1でも採択可

検討の方向性(2)

効果が発現する一連区間(プロジェクト)を対象とし、
構想段階での評価、長期にわたる効果の計測等により、
道路の持つ効果を適切かつ総合的に評価する

出典:国土交通省 中国地方整備局 松江国道事務所・福山河川国道事務所・三次河川国道事務所 記者発表資料(H27年6月)を基に作成

○評価要領における各評価プロセスの目的

新規事業採択時評価	再評価	事後評価
費用対効果分析も含め、総合的に実施するものである。	事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止する	事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、事後評価の結果を同種事業の計画、調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映する
実施件数: 10事業 (H26年度) 【国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領(抜粋)】	実施件数: 143事業 (H26年度) 【国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(抜粋)】	実施件数: 25事業 (H26年度) 【国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領(抜粋)】

○各事業評価プロセスにおいて重視する評価の項目(視点)(案)

新規採択時評価

- (1) 事業採択の前提状況
- (2) 費用対便益
- (3) 事業の影響
 - ① 自動車や歩行者への影響
 - ② 社会全体への影響
- (4) 事業実施環境
 - ・プログラムとの関係や住民の協力など

【道路事業・街路事業に係る総合評価要綱(抜粋)】

○ストック効果を高めるための地域の取組
(例: 東九州道)

・道路整備と「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」の連携による地域産業の活性化

北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト

【事業展開】

- 品質・コスト面の競争力の強化
・自動車産業アドバイザーによる支援
- 研究開発力の強化
- 電子・電装系企業の集積促進
・ビジネスマッチングの支援
- 次世代自動車の先進的な普及拠点の形成促進
・FCV普及と水素ステーション整備の一体的推進
- 充電インフラの整備
- 自動車人材の集積・交流促進

出典: 福岡県商工部自動車産業振興室

【推進体制・連携組織】

- 北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議
【会長】福岡県知事
【役員】栃ノリ九州ほか
【顧問】日産自動車九州㈱ほか
- 九州自動車・二輪車産業振興会議
【座長】福岡県商工部長
【構成】福岡県ほか九州6県

再評価

- ① 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会状況の変化
 - 2) 事業の投資効果
 - 3) 事業の進捗状況
- ② 事業の進捗の見込みの視点
順調でない理由、供用予定等今後の見通し等
- ③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目(抜粋)】

○事業中評価の例(カナダ)

目的: 計画内容の見直し等に反映

	On Time	On Budget	On Scope
Green	スケジュール内におさまっている	予算内におさまっている	効果に変更があってもプロジェクトに影響なし
Yellow	遅れているが計画に大きな影響なし	現状は上回っているが、最終は予算内	効果変更の場合、プロジェクトに負の影響可能性
Red	遅れていて、計画への影響が大きい	予想支出が予算を超えている	効果変更の場合、プロジェクトにマイナスの影響

事後評価

- ① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
- ② 事業の効果の発現状況
- ③ 事業実施による環境の変化
- ④ 社会情勢等の変化
- ⑤ 今後の事業評価の必要性
- ⑥ 改善措置の必要性
- ⑦ 計画・調査のあり方、評価手法の見直しの必要性

【道路事業・街路事業に係る事後評価実施要領細目(抜粋)】

○事後評価箇所における分析例
(事業費、事業期間)

出典: 国土交通省調べ

事業化当初と完了時との事業費の変化率

事業化当初と完了時との事業期間の変化率

分析結果を計画時の設定に反映

地域の利活用戦略

(利活用戦略を含めた)
進捗・見通しや事業費管理

(事業や利活用の)
改善措置、計画や手法へのフィードバック