

## 道路の事業評価手法について

---

# 事業評価手法について

## 《 これまでの経緯 》

## 《 事業評価部会委員の意見 》

## 《 今回の審議 》

### 第12回 事業評価部会 (H27.12.21)

#### ○ 今後の事業評価の検討の方向性

- ・ 様々な効果
- ・ 評価の区間及び時期
- ・ 評価の視点

#### 〔第12回 事業評価部会〕

再評価は3年に一度同じことを繰り返しており、再評価システムそのものの社会的信任性、信頼性が損なわれかねない。フィードフォワードが効くような評価にすべき。

**効果的・効率的な  
再評価手法について**

### 第13回 事業評価部会 (H28.3.10)

#### ○ 新規採択時評価における 費用対効果分析の考え方

- ・ JCT間での費用便益分析も実施  
(高規格幹線道路を対象)

#### 〔第13回 事業評価部会〕

JCT単位でのB/Cについては、本来あるべきものであり評価できる。算定方法等については、わかりやすい形で整理をしてほしい。

**評価区間の  
適切な設定について**

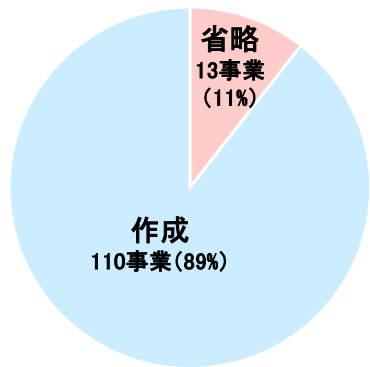




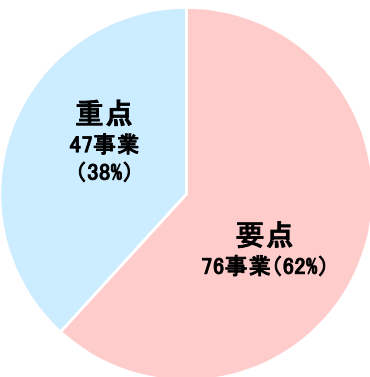
# 効果的・効率的な再評価③

〔平成27年度実績〕

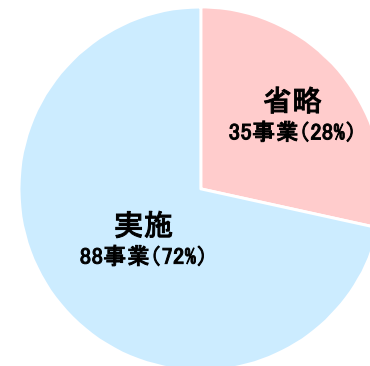
資料作成



審議区分

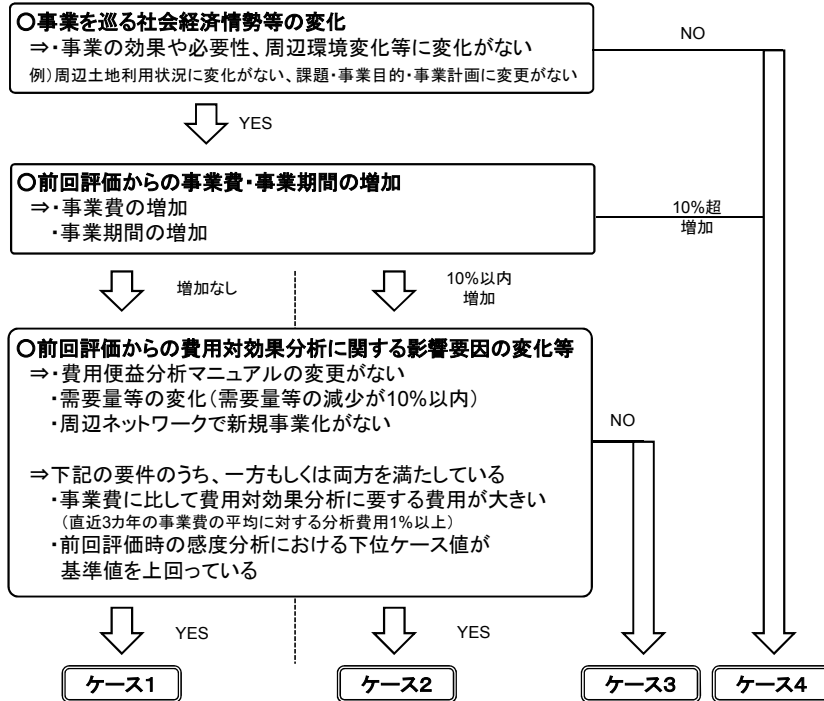


費用対効果分析



## 《改善案》

### ○再評価の重点化・効率化に係る確認フロー

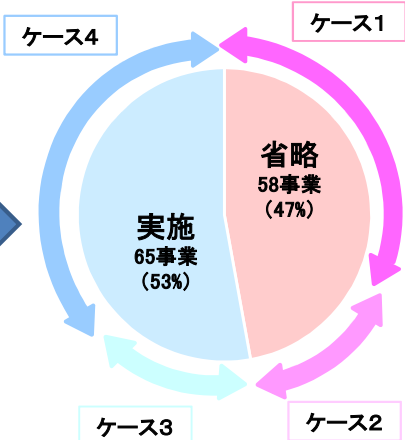
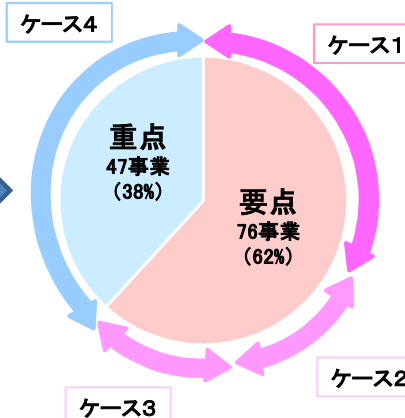
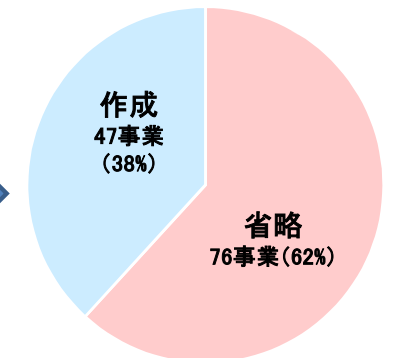


### ○再評価の重点化・効率化の取り組み概要

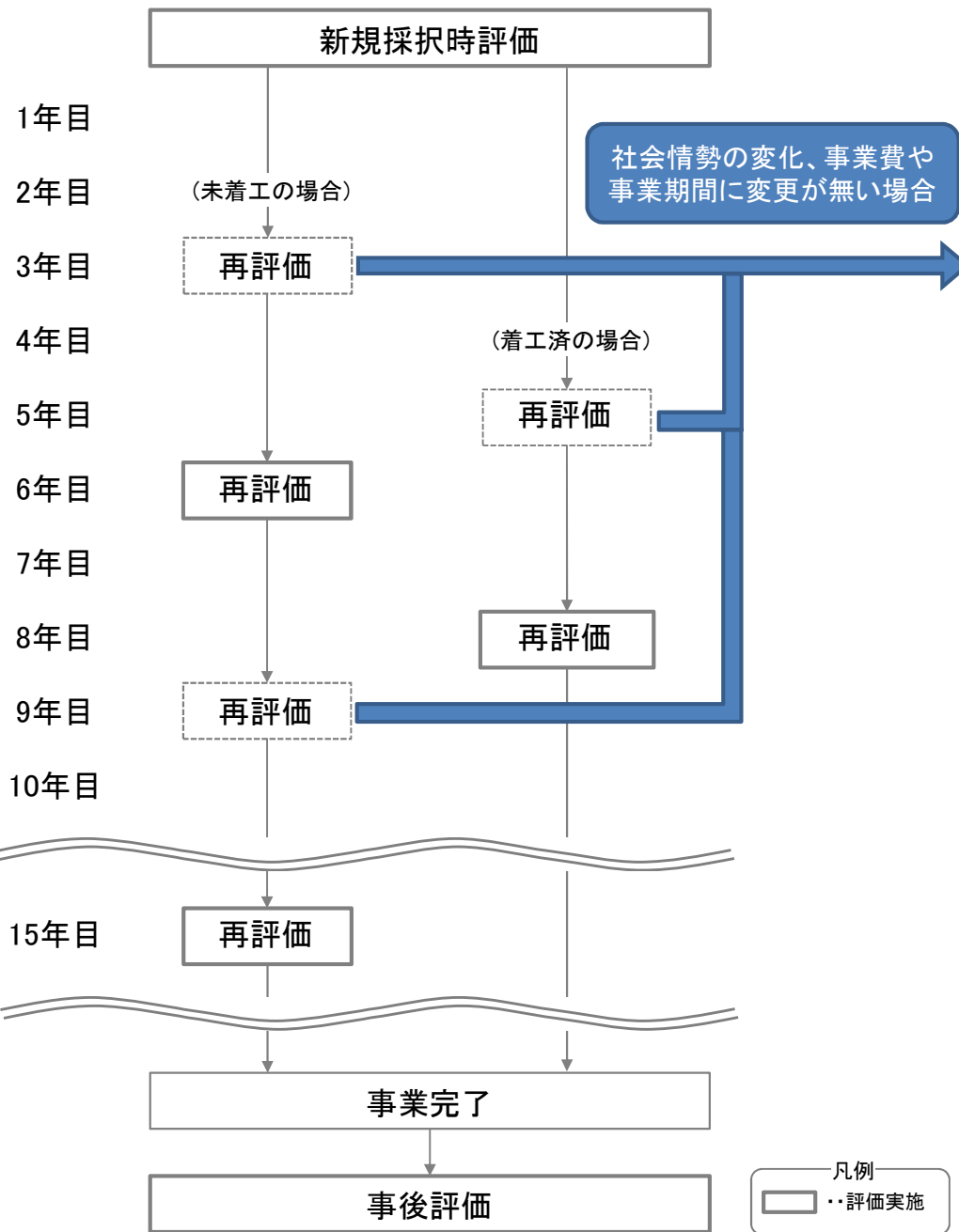
	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
社会経済情勢等の変化	無し	無し	無し	有り
事業費・事業期間	増加無し	10%以内増加	増加無し又は10%以内増加	10%超増加
B/C影響要因変化等	無し	無し	有り	—
資料	省略※1	省略※1、※2	省略※1、※2	作成
審議区分	要点	要点※2	要点※2	重点
費用対効果分析	省略	省略	実施	実施

※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)

〔改善後〕



## 再評価の重点化・効率化の取り組み(例)



### 《 公表資料の記載内容(例) 》

再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

前回評価結果を用いて記載可能な箇所

事業名	一般国道4号 伊達拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自: 福島県伊達市広前 至: 福島県伊達郡国見町大字石母田字上野	延長	9.1km		

事業概要:  
 一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る888.8kmの主要幹線道路である。伊達拡幅は、福島県伊達市広前から福島県伊達郡国見町大字石母田字上野に至る延長9.1km、4車線の道路である。

S56年度事業化	S56年度都市計画決定(H一年度変更)	S57年度用地着手	S61年度工事着手
全体事業費	約19.8億円	事業進捗率	81%
計画交通量	22,000台/日	供用済延長	5.8km

費用対効果分析結果

B/C	1.9	総費用	57億円/320億円	総便益	120億円/600億円	基準年	平成24年
(残事業)	2.1	事業費	44億円/286億円	走行時間短縮	113億円/576億円		
		維持管理費	12億円/34億円	走行経費減少	6.7億円/19億円		
				交通事故減少	0.74億円/4.8億円		

感度分析の結果  
 【全体事業】 交通量変動: B/C=1.8~2.0(交通量 ±10%)  
 事業費変動: B/C=1.8~1.9(事業費 ±10%)  
 事業期間変動: B/C=1.8~1.9(事業期間 ±1年)

事業の効果等  
 ①円滑なモビリティの確保  
 ・現道(国道4号)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。  
 ④個性ある地域の形成  
 ・(仮称)道の駅国見に直結する道路が形成される。  
 ⑥災害への備え  
 ・現道(国道4号)は第一次緊急輸送道路として位置づけられている。  
 ・緊急輸送道路(東北縦貫自動車道)が通行止めになった場合の代替路を形成する。

関係する地方公共団体等の意見  
 ○福島県知事  
 国の対応方針(原案)については、異議ありません。なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。  
 ○以下の団体から、伊達拡幅の整備促進について要望あり  
 ・福島県知事、福島県伊達地方町村協議会議長会(川俣町、桑折町、国見町)

事業評価監視委員会の意見  
 対応方針(原案)とおり「継続」が妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 ・昭和56年事業化、用地進捗率89%、事業進捗率81%(平成27年3月末時点)  
 ・平成23年まで: 伊達市広前~伊達郡桑折町大字北半田間 延長5.8km 部分開通済み  
 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等  
 ・事業進捗に係る問題は無い。

施設の構造や工法の変更等  
 ・橋梁支保に新技術(高支圧ゴム支保)を採用

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

※ 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。  
 ※ 灰色網掛け箇所については、前回評価結果を用いて記載。

※より効果的・効率的な再評価を実施するためには、新規採択時評価等において、過去に得られた知見を活かし、より実態に見合った事業費や事業期間を設定



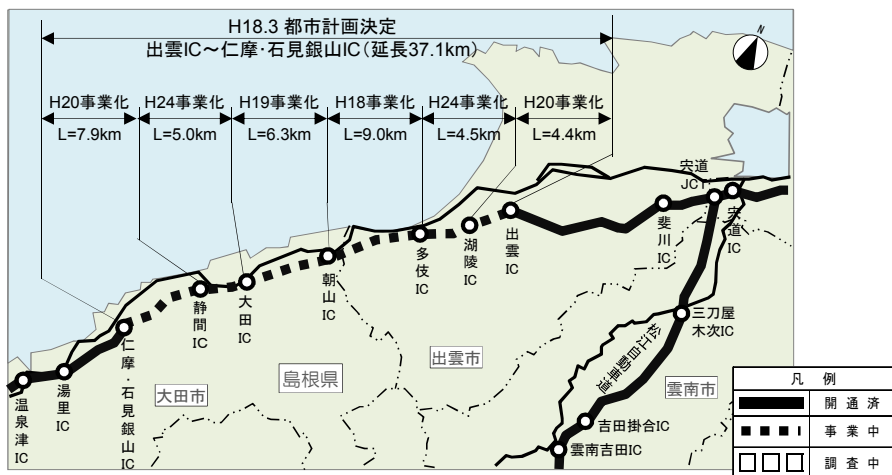
# 評価区間の適切な設定①

## 現状

### ○ 事業化区間の例

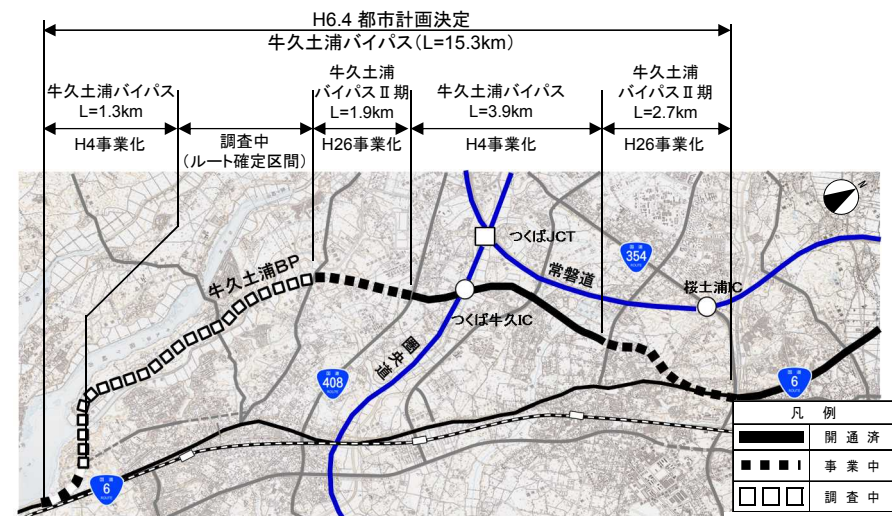
#### ◀ 山陰自動車道 ▶

・都市計画は、平成18年3月に約37kmで決定。事業化(評価)は各IC間で実施。



#### ◀ 一般国道6号 牛久土浦バイパス ▶

・都市計画は、平成6年4月にバイパス全線で決定。事業化(評価)は各区間で実施。

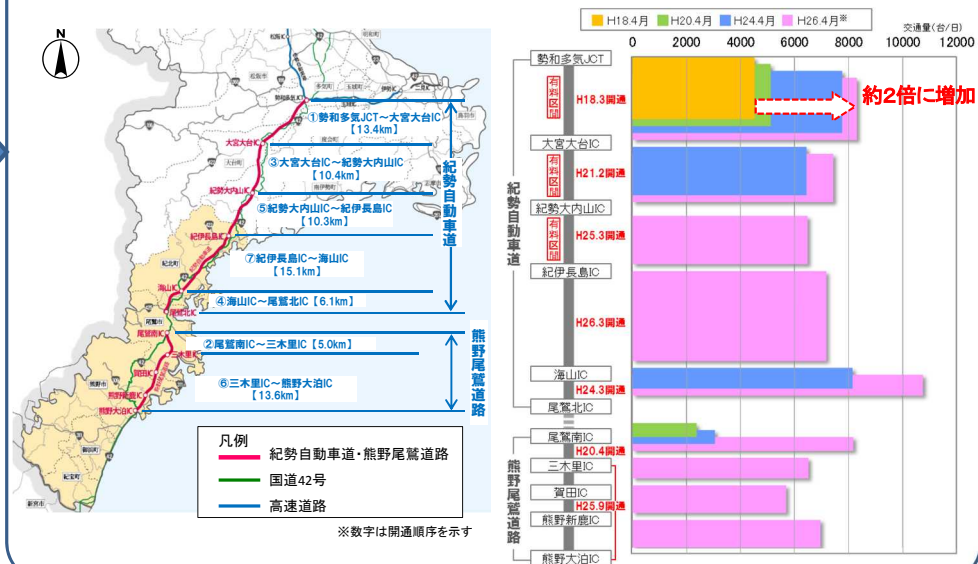


直近3か年の事業化平均延長8.1km

## 課題

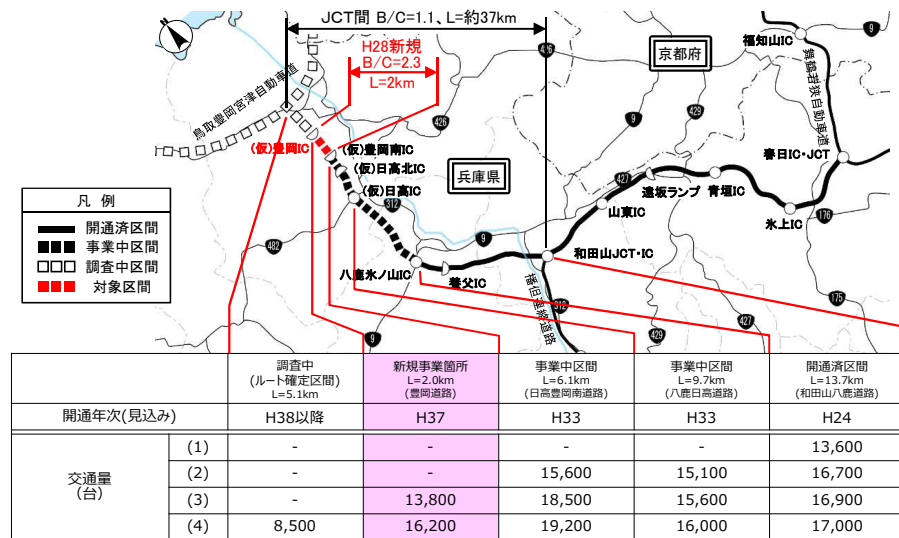
### ◀ 道路の開通と交通量の変化(近畿自動車道紀勢線) ▶

・新たな開通に伴い既開通区間は、交通量が約2倍に増加



### ◀ 高規格幹線道路(北近畿豊岡自動車道[和田山JCT～豊岡北]) ▶

・H28年度新規事業採択時評価では、ルート確定区間も含め、JCT間で評価

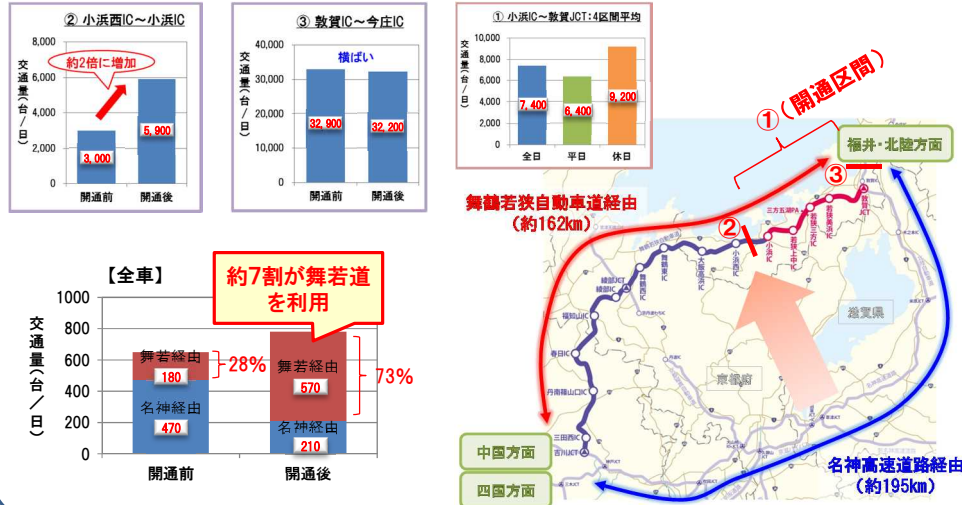


財政制約上の事業化区間と道路の目的を果たす評価のスパンが合致していない  
改めて、広域拠点間評価の対象・区間の考え方を整理

## 全線開通に伴う広域交通の転換

### ≪舞鶴若狭自動車道≫

- 舞鶴若狭自動車道の全線開通により、既開通区間の利用台数が約2倍に増加
- 混雑している名神高速道路から舞鶴若狭自動車道へ交通が転換



## 代替路の確保、リスクの低減

### ≪東九州自動車道≫

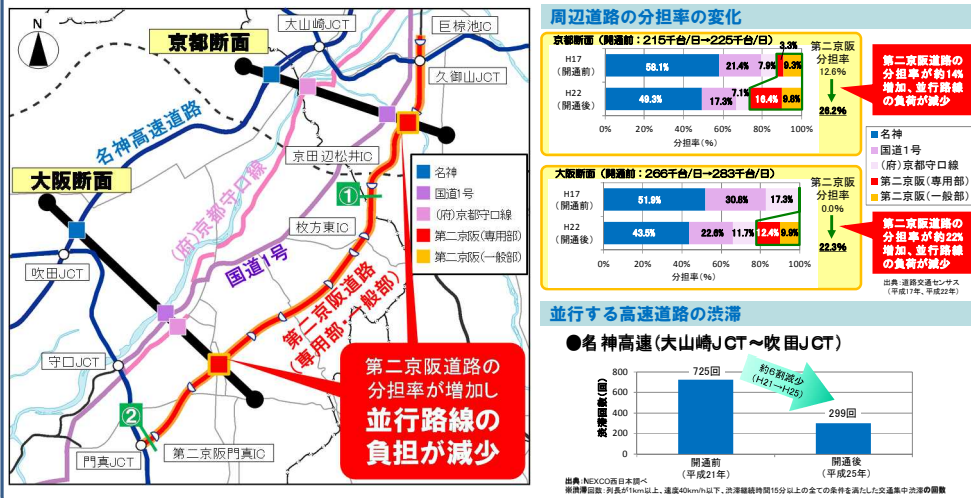
- 東九州道の開通により、東九州道および九州道・大分道の2つの輸送経路の活用が可能
- 熊本地震時は、余震による新たな通行止めによるリスクを回避



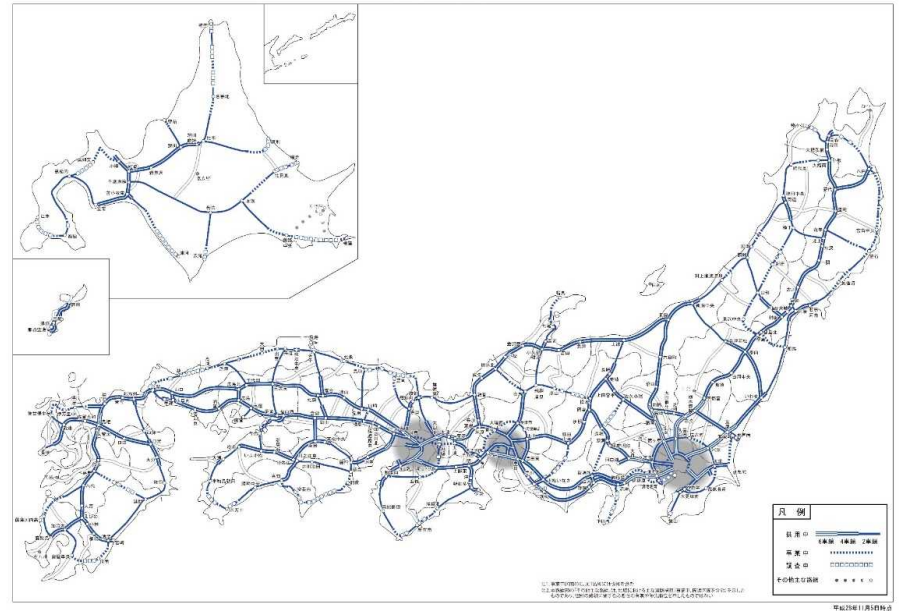
毛布や安眠セットなどの救援物資輸送において、余震による新たな通行止めリスクを回避するため『大分道回り』と『東九州道回り』の2つの輸送経路を利用

### ≪第二京阪道路≫

- 第二京阪道路の全線開通により、並行する名神高速道路からも交通が転換



### (参考)全国路線網図 (ネットワークの連結性より、JCTが結節点として機能)



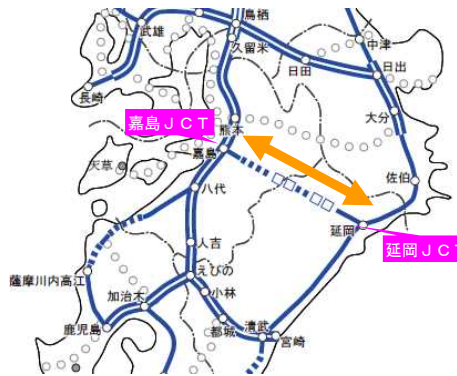
結節点(JCT等)間の接続により、新たなネットワークを構成し、利用状況が大きく変化



## 評価区間の設定例

### 結節点（JCT、バイパス起終点等）を接続するケース

#### ＜九州横断自動車道＞



#### ＜一般国道2号 東広島バイパス、一般国道2号 安芸バイパス＞



### 結節点によらないケース

#### ＜伊豆縦貫自動車道＞



## 評価区間の考え方

○ ネットワークを形成する事業については、一体となって効果を発揮する複数の箇所をまとめて評価

### ＜対象事業＞

- ・ 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＞

- ・ 広域のネットワークとしての機能を適切に評価するため、結節点（JCT、バイパス起終点等）を拠点とすることを基本とする

（なお、個別の道路の機能を踏まえ、地域構造に応じて、港湾・空港、圏域中心市等の最寄りICを拠点とすることも可能）

⇒ 拠点設定の考え方については、第三者委員会で意見を聴取

## 費用便益分析について



### ◆費用便益分析対象区間

JCT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）で算出

### ◆費用

○ 事業中区間

⇒ 最新の事業評価で適用した今後の費用、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・構造に対応した費用、投資パターン

### ◆便益

○ 今後発現する便益を、開通区間ごとに50年間計上

※維持管理費用も便益と同期間積み上げ