

# 高速自動車国道の評価結果について

## 1. 新直轄方式について

### (1) 新直轄方式の経緯

民営化推進委員会意見書及び政府・与党申し合わせにおいて、国と地方の負担による高速国道整備について提案されたこと等を受け、本年の通常国会において、新直轄方式による高速国道整備に関する法律改正を制定。  
(平成15年5月12日改正法の施行)

〔民営化推進委員会意見書〕(平成14年12月6日)

「7(2)オ 新会社の採算を超える部分について、その財源は国及び地方公共団体が負担する。このため、高速自動車国道や都市高速道路の建設において、合併施行方式による建設など、国、地方公共団体等の費用負担を前提にした新たな制度を、政府において早急に検討する。」

〔政府与党申し合わせ - 抜粋 - 〕(平成14年12月12日)

「2. 新直轄方式の導入

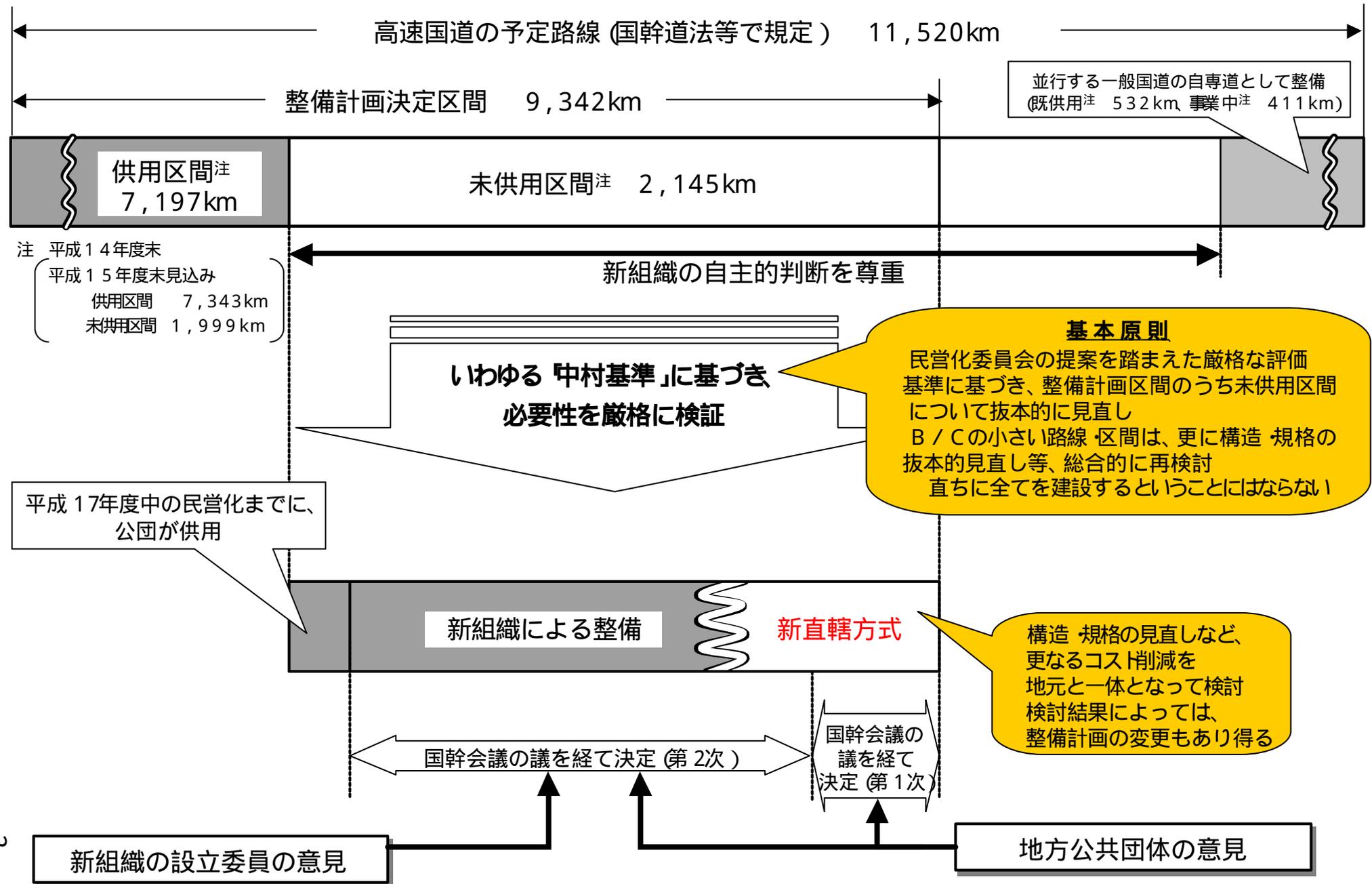
新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を整備するため、国と地方の負担(国:地方=3:1)による新たな直轄事業を導入する。

この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、約3兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費が賄えない路線など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる区間とする。」

### (2) 新直轄方式で整備する区間選定の考え方

高速国道の評価手法に基づき、必要性を厳格に検証。評価結果を公表するとともに、関係都道府県から、整備方式(新直轄方式あるいは有料道路方式)に関する要望を聴取。これらを踏まえ、国土交通省にて原案を作成し、国幹会議の議を経て、新直轄方式に切り替わる区間を選定。

## 2. 高速国道整備の考え方

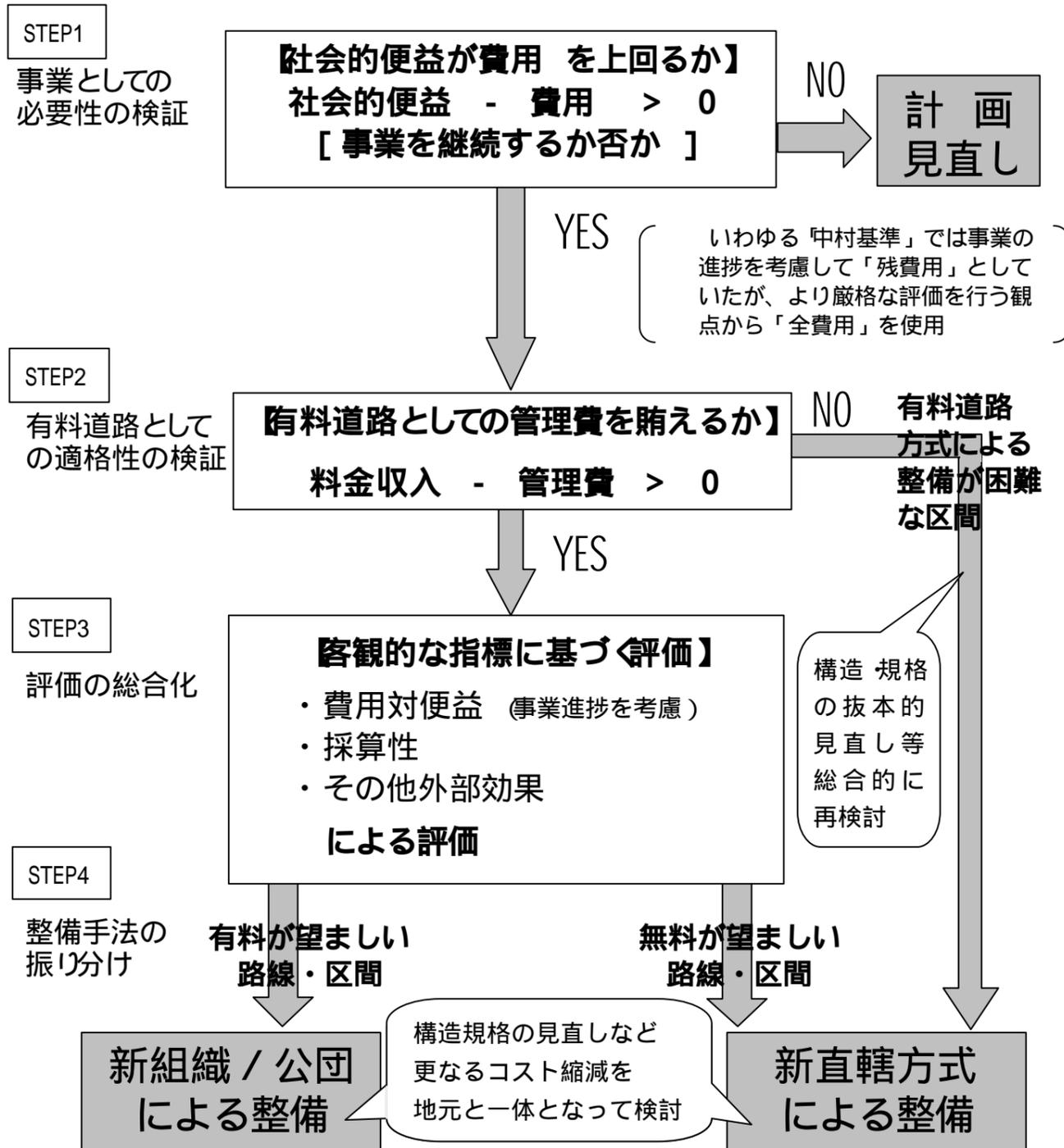


### 3. 高速国道の評価手法

#### (1) 評価手法の経緯

民営化推進委員会において、「建設中高速道路の取扱判断基準(案)」(いわゆる「中村基準」)が提言される。  
同提言を踏まえ、国土交通省が、高速国道の評価手法について、「道路事業評価手法検討委員会」(委員長：森地茂教授)を設置し、地方公共団体や広く国民からも意見を聴きながら、国土交通省がとりまとめ。(基本的な考え方はいわゆる「中村基準」と同じ)

#### (2) 評価手法の流れ



#### (3) 評価指標の考え方

##### 費用対便益

高速国道の建設費及び管理費に対する、高速国道整備による便益額の割合 (1.0を超えれば社会的にみて整備する意義あり)

##### 【便益額の内訳】

- 走行時間の短縮
- 走行経費の減少
- 交通事故の減少

{ ガソリン消費量等の減少  
 一般道路と比較して事故率の低い高速道路の利用による事故数の減少 }

##### 採算性の算出

料金収入で返済できる建設費の割合 [ = 投資限度額比率 ]

##### その他外部効果の算出

費用換算が困難な効果を定量化 (全16指標)  
 (例) 高度な医療施設までの搬送時間の短縮効果  
 物流拠点へのアクセス時間の短縮効果  
 自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減効果

##### 評価の総合化

・費用対便益、採算性、その他外部効果で総合評価

##### (参考) 重み付け一覧

	評価手法検討委員会による重み付け	地方公共団体による重み付け	民営化推進委員会による重み付け
費用対便益	39%	28%	36%
採算性	25%	23%	36%
外部効果	36%	49%	28%