

「道路事業・街路事業に係る総合評価手法」について

1. 総合評価手法導入の概要

道路事業・街路事業では、平成 9 年度から事業評価制度を導入し、この中で、費用便益比（B/C）を含む客観的評価指標を用いて、事業採択の前提条件と事業の効果・必要性を確認してきました。

「公共事業評価の基本的考え方」（平成 14 年 8 月：公共事業評価システム研究会）によれば、公共事業評価の意義は、「公共事業実施の意志決定を行うための重要かつ客観的な材料を提供する」こと、及び「意志決定プロセスにおける透明性を向上し、国民へのアカウンタビリティを果たすとともに、予算等の限られた資源の効果的な執行を図る」こととされ、いわゆる総合評価手法の導入が述べられています。

道路事業・街路事業については、事業評価を実施してきましたが、「費用便益分析に偏った評価である」、「地域性が配慮されていない」などの批判があり、費用便益分析に偏らず事業の効果を幅広く反映しうる総合的な評価方式を導入することを検討してまいりました。

（総合評価手法導入の目的）

- ① 事業採択理由の明確化
- ② 費用便益分析以外の効果の評価（事業採択）に適正に反映
- ③ 透明性の向上

2. 評価対象事業

道路事業・街路事業に係る事業評価は、「新規事業採択時評価」「再評価」「事後評価」という 3 つの段階で実施されています。このうち、今回の評価手法が対象とするのは、「新規事業採択時評価」です。なお、「新規事業採択時評価」の対象となる事業は、以下のとおりです。

- ① 事業費を予算化しようとする事業
- ② 事業採択前の準備・計画段階で個別箇所が明確になる事業のうち、準備・計画に要する費用を予算化しようとする事業

3. 「道路事業・街路事業に係る総合評価手法」の特徴

今回の評価手法では、道路事業・街路事業の幅広い効果・影響を総合的に把握するため、以下に示すような評価項目を設定しています。

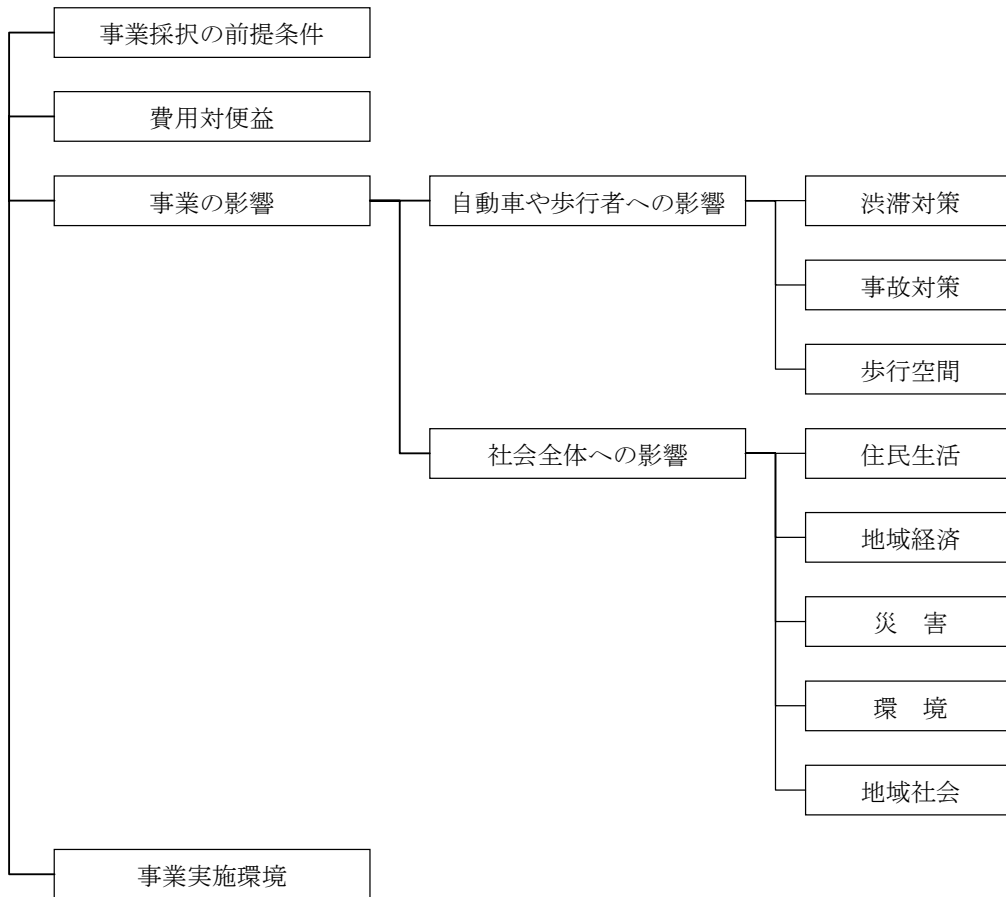


図 評価項目の体系

なお、具体的な評価の流れは別紙1に示すとおりです。

具体的な改善点については、現行評価制度では、客観的評価指標を用いて、事業の効果や必要性を定性的に確認し、評価結果表（別紙2）の「事業の効果等」の欄に記述することとなっていました。今回導入する総合評価手法では、「自動車や歩行者への影響」及び「社会全体への影響」について、できる限り定量的なデータを用いて、その根拠を明記することとしました。さらに、その事業を採択した理由を、「採択の理由」の欄に明記することとしています。（別紙3）

「道路事業・街路事業に係る総合評価手法」の評価の流れ

- 前提条件の確認とともに、事業の特徴を明確に示すため、事業の影響及び事業実施環境を定量的なデータを用いて評価する。

事業採択の前提条件の確認

- 便益が費用を上回っていることを確認
- 都市計画決定手続き、環境影響評価の状況等について確認

事業の影響・事業実施環境の評価

- 事業の影響及び事業実施環境について、できる限り定量的なデータを用いて評価する。
- 特に事業の効果として着目すべき事項について、全国平均値や県平均値などと比較することなどにより、その地域の課題の大きさ、事業実施の優位性を示す。

(例)

渋滞対策	・渋滞損失時間（現況、事業実施後） ・1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間（現況）
事故対策	・死傷事故率（現況）
住民生活	・新幹線駅・特急停車駅のアクセス性の向上度合い
災害	・過去の災害履歴、通行止回数（時間）実績

上記の評価を踏まえ、採択理由を整理し、「採択の理由」の欄に明記

ホームページ等により公表

新規事業採択時評価結果（平成16年度新規事業化箇所）

担 当 課：道路局国道防災課
 担当課長名：中島 威夫

事業名	一般国道13号 大野目交差点改良		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：山形県山形市大野目一丁目 至：山形県山形市浜崎			延長	1.2km	
事業概要						
<p>一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要幹線道路であり、山形県内を南北に縦貫し、かつ県都山形市と米沢市や新庄市等の主要都市を直結する県内陸部の社会経済活動を支える重要な路線である。大野目交差点改良は、山形市外環状道路を構成する一般国道13号と(都)天童鮎洗線の交差点において延長1.2kmの交差点立体化事業である。</p>						
事業の目的、必要性						
<p>大野目交差点改良は、渋滞の著しい一般国道13号の山形市街地北側流入部の交通混雑の緩和、交差点事故の減少、騒音や大気汚染等の環境改善を図るとともに、山形都市圏の環状道路ネットワークの交通円滑化や隣接する山形自動車道の山形北ICへのアクセスの向上により、地域間交流及び地域経済の活性化に大きく寄与するものである。</p>						
全体事業費	81億円		計画交通量	46,600台/日(立体部)		
費用対効果分析結果	B/C	4.5	総費用	68億円	総便益	308億円
			事業費	63億円	走行時間短縮便益	292億円
			維持管理費	6億円	走行費用減少便益	14億円
					交通事故減少便益	3億円
基準年：平成15年						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（現道等における混雑時旅行速度が20km未満である区間の改善が期待される） 都市の再生（広域道路整備基本計画の位置付けのある山形市外環状道路を形成する） 個性ある地域の形成（山寺等の観光地へのアクセス性向上が期待される） 安全で安心できる暮らしの確保（三次医療施設の山形県立中央病院へのアクセス性向上が期待される） <p>他11項目に該当（定量的評価項目を含む）</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>大野目交差点は、渋滞の著しい一般国道13号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たす事が期待されており、山形市長より早期整備の要望（平成15年7月22日）を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。</p>						
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。

新規事業採択時評価結果（平成〇〇年度新規事業化箇所）

担当課：
担当課長名：

事業の概要

事業名	一般国道13号 大野目交差点改良	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：山形県山形市大野目一丁目 至：山形県山形市浜崎	延長	1.2km								
<p>事業概要</p> <p>一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要幹線道路であり、山形県内を南北に縦貫し、かつ県都山形市と米沢市や新庄市等の主要都市を直結する県内陸部の社会経済活動を支える重要な路線である。大野目交差点改良は、山形市外環状道路を構成する一般国道13号と(都)天童鮎洗線の交差点において行う延長1.2kmの交差点立体化事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>大野目交差点改良は、渋滞の著しい一般国道13号の山形市街地北側流入部の交通混雑の緩和、交差点事故の減少、騒音や大気汚染等の環境改善を図るとともに、山形都市圏の環状道路ネットワークの交通円滑化や隣接する山形自動車道の山形北ICへのアクセスの向上により、地域間交流及び地域経済の活性化に大きく寄与するものである。</p> <p>全体事業費：81億円 計画交通量：46,600台/日（立体部）</p>											
<p>事業概要図</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成16年度新規事業化</td> </tr> </table>							供用中		事業中		平成16年度新規事業化
	供用中										
	事業中										
	平成16年度新規事業化										

関係する地方公共団体等の意見

大野目交差点は、渋滞の著しい一般国道13号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たす事が期待されており、山形市長より早期整備の要望（平成15年7月22日）を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている
手続きの完了：都市計画決定済

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.5	総費用：68億円 （事業費：63億円 維持管理費：6億円）	総便益：308億円 （走行時間短縮便益：292億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：3億円）	基準年 平成15年
	感度分析の結果		交通量変動 B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
			事業費変動 B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)	
			事業期間変動 B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)	
事業の影響	評価項目	評価	根拠		
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞交差点を解消する（大野目交差点：現況旅行速度17km/h） 【渋滞損失時間の改善】約90万人時/年 → 約10万人時/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約75万人時/年km、約〇〇万人時/年台km（現況） （山形県平均：約1.1万人時/年km（約70倍）、約〇.〇万人時/年台km（約〇〇倍）） （全国平均：約2.0万人時/年km（約38倍）、約〇.〇万人時/年台km（約〇〇倍）） 【渋滞度曲線】山形県内センサス区間の上位〇割に含まれる 【その他の特徴】山形県内国道13号中第4位の渋滞損失時間 ※データは県内平均・全国平均と比較すること	
		事故対策	○	平面交差点の解消により歩車分離を図る事業である 【死傷事故率】約53件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）〇.〇〇（現況）） （山形県平均：約81.7件/億台キロ（約0.6倍）） （全国平均：約118.4件/億台キロ（約0.4倍）） 【事故率曲線】山形県内区間の上位〇割に含まれる 【その他の特徴】自動車の動線分離が図られる（平面交差点の解消） ※データは県内平均・全国平均と比較すること	
	社会全体への影響	歩行空間	—		
		住民生活	—		
		地域経済	—		
		災害	—		
環境		—			
地域社会	—				
事業実施環境	—				

採択の理由

費用便益比が4.5と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※評価手法及び評価データについても公表（公表方法については検討）。