

(参考資料)

高規格幹線道路の点検結果の概要

(1) 点検の趣旨

第1回問いかけにおいて、既に高規格幹線道路が完成した地域とこれから整備する地域とでは、その整備に対する意識が大きく異なることから、道路関係四公団の民営化時と同様の評価手法を用いて、客観的にその整備効果等について点検を実施

(2) 点検方法の概要

民営化時と同様の評価手法を用い、費用対便益に加え、外部効果も加味して下記2)に示す手順で点検を実施

1) 点検対象区間

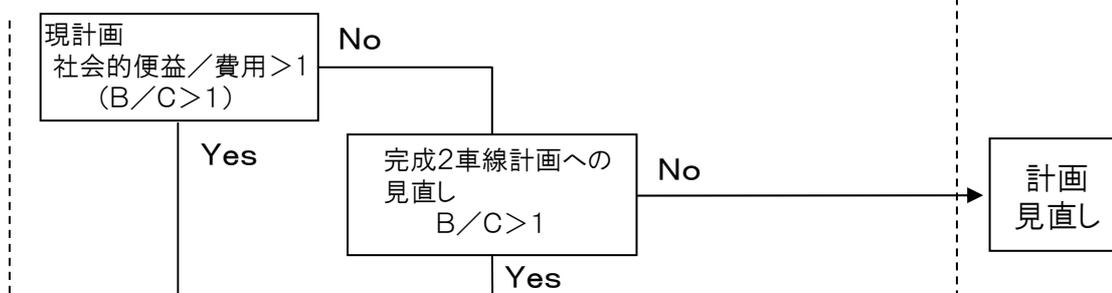
高規格幹線道路のうち、民営化時に評価を行った区間以外で、すべての未供用区間^{参1}の約2,900km(平成19年度末時点)を対象とした。

高規格幹線道路の延長	約14,000km
— 民営化時に評価を行った区間の延長	9,342km
— 民営化時に評価を行っていない区間のうち平成19年度末までの供用延長	1,787km

点検対象区間の延長 約 2,900km

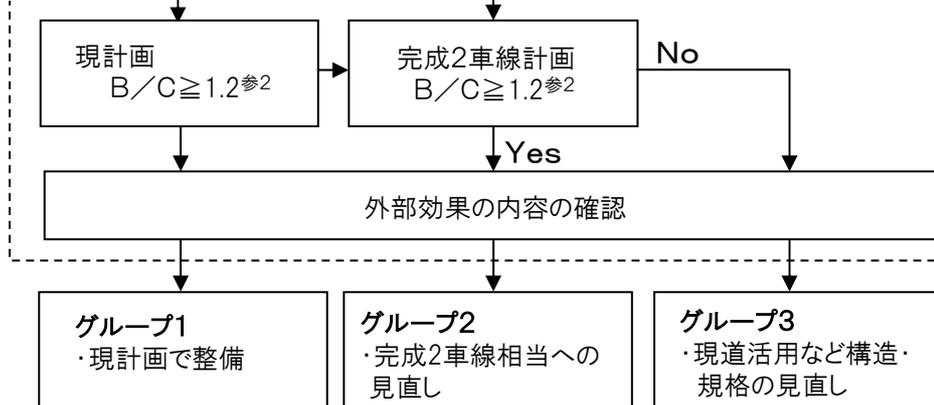
2) 点検手順の流れ

① 事業としての必要性の検証



② 整備の進め方の評価

【費用対便益と外部効果による評価】



3) 評価指標の考え方

便益の算出は、「費用便益分析マニュアル」を適用し、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の合計を社会的便益として算出。事業中区分については個別に積算した建設費用を用い、未事業化区分については現在実施中の一般的な事業の実績等を基に推計し、建設費用を算定し、管理費を加えて費用を算出。また、費用換算が困難な外部効果については、民営化時に用いた16指標の各評価点の算出式を適用し、算定

(3) 点検の結果

すべての点検対象区分に関して、現計画又は完成2車線計画で、社会的便益が費用を上回ることを確認

さらに、費用対便益と外部効果の結果を用いて、整備の進め方について評価(結果は下表)

今後は、点検結果を踏まえ、地域の意見も聞きながら具体的な計画内容の検討を進める

	区分	対象		ネットワーク機能を早期に確保するための方策
		区間数	延長(km)	
グループ1	現計画で B/C \geq 1.2 ^{参2}	158	2,038 (70%)	現計画に基づき、暫定2車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する
グループ2	完成2車線計画で B/C \geq 1.2 ^{参2} (グループ1除く)	17	422 (14%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する
グループ3	完成2車線計画で 1.2>B/C>1.0 かつ 外部効果が相対的に高い	12	468 (16%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する

なお、外部効果については、16指標を基に重み付けをした偏差値を算出した。この値が、相対的に低い区分については、地域振興プロジェクトとの連携や地域の創意工夫の取組などを今後一層推進することが望ましい

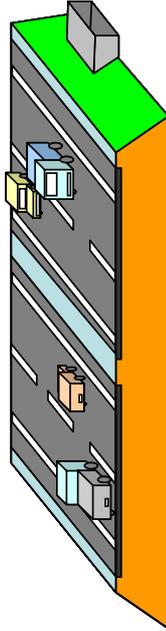
<参>1. 高規格幹線道路に並行する自動車専用道路又はそれに準ずる道路として、一連の区間が供用されている区間は、今回の点検対象外とした
2. B/C=1.2: 未事業化区間で、一部ルートやICの位置が確定していないなど、事業費の不確実性(感度分析 \pm 10%)等を加味し、より厳格に設定

(参考) 点検結果を受けた整備イメージ

【グループ1の整備イメージ
(暫定2車線整備を活用)】

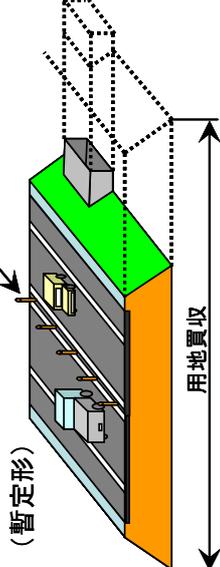
(完成形(4車線等))

事業費=100



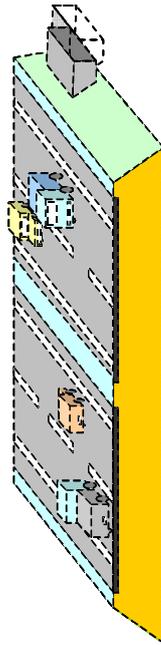
- ・4車線分の用地取得が必要
- ・暫定供用時はラバーポール等により往復通行を区分

ラバーポール等の設置



グループ1の
目標事業費=85

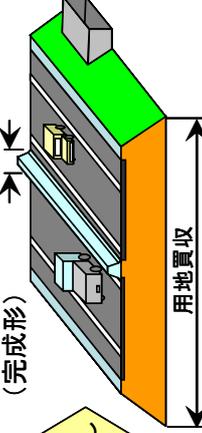
【グループ2の整備イメージ
(完成2車線相当の構造に見直し)】



見直し

- ・2車線分の用地のみを取得
- ・中央分離帯の設置による往復分離構造を採用

中央分離帯の設置



グループ2の
目標事業費=75

【グループ3の整備イメージ(当面現道活用のイメージ)】



(完成2車線)

(当面現道活用)

(完成2車線)

供用済み



交通量 : 3,000台/日
実勢速度 : 60km/h

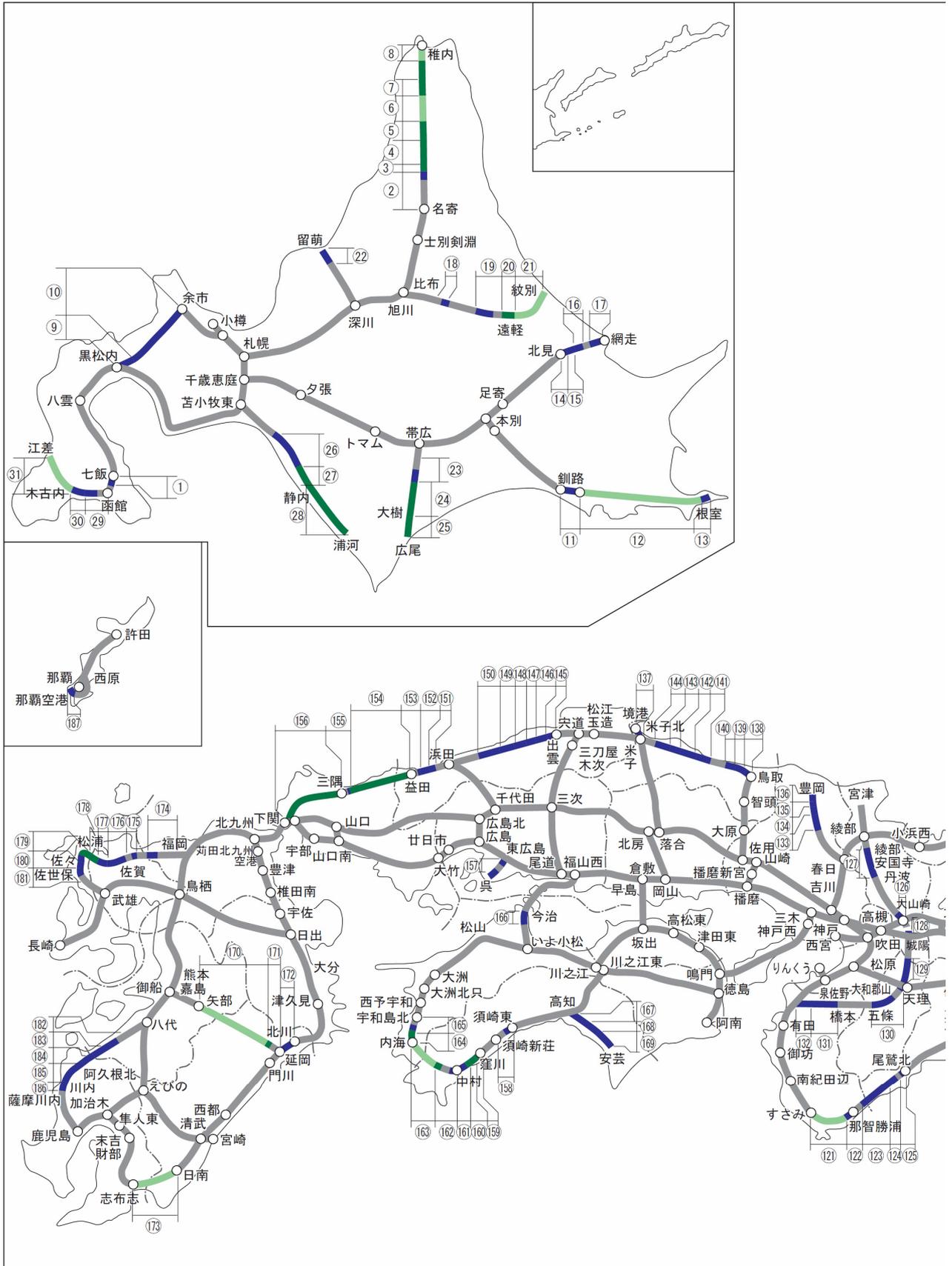


交通量 : 2,000台/日
実勢速度 : 40km/h

※延長の約2割で現道を活用した場合、
完成4車線整備に比べて約4割コスト削減

隘路区間

点検に基づくネット



ワークのイメージ図



道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月8日 閣議決定）

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。

特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。

2. 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

3. 一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、

- ① 税収の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、20年の通常国会において所要の法改正を行う。

- ② また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収は一般財源とする。

4. なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

