

直轄方式により整備する高速国道について

1. 評価基準の検討状況

高速国道の評価基準について、道路関係四公団民営化推進委員会で審議された「建設中高速道路の取り扱い判断基準(イメージ)」(P3参照)に基づき、国土交通省に「道路事業評価手法検討委員会」(委員長:森地茂東京大学教授)を設置し、検討中。

地方公共団体や広く国民からも意見を聴きながら、高速国道の評価基準について、国土交通省がとりまとめ、公表予定。

2. 評価基準の適用

高速国道の評価基準に基づき、真に必要な高速国道のうち、直轄高速として整備すべきものについて、整備計画の変更(事業主体の変更)を予定。その際、高速自動車国道法第5条に基づき、関係都道府県等の意見も聴取した上で決定。

(参考) 道路事業評価手法検討委員会における検討状況

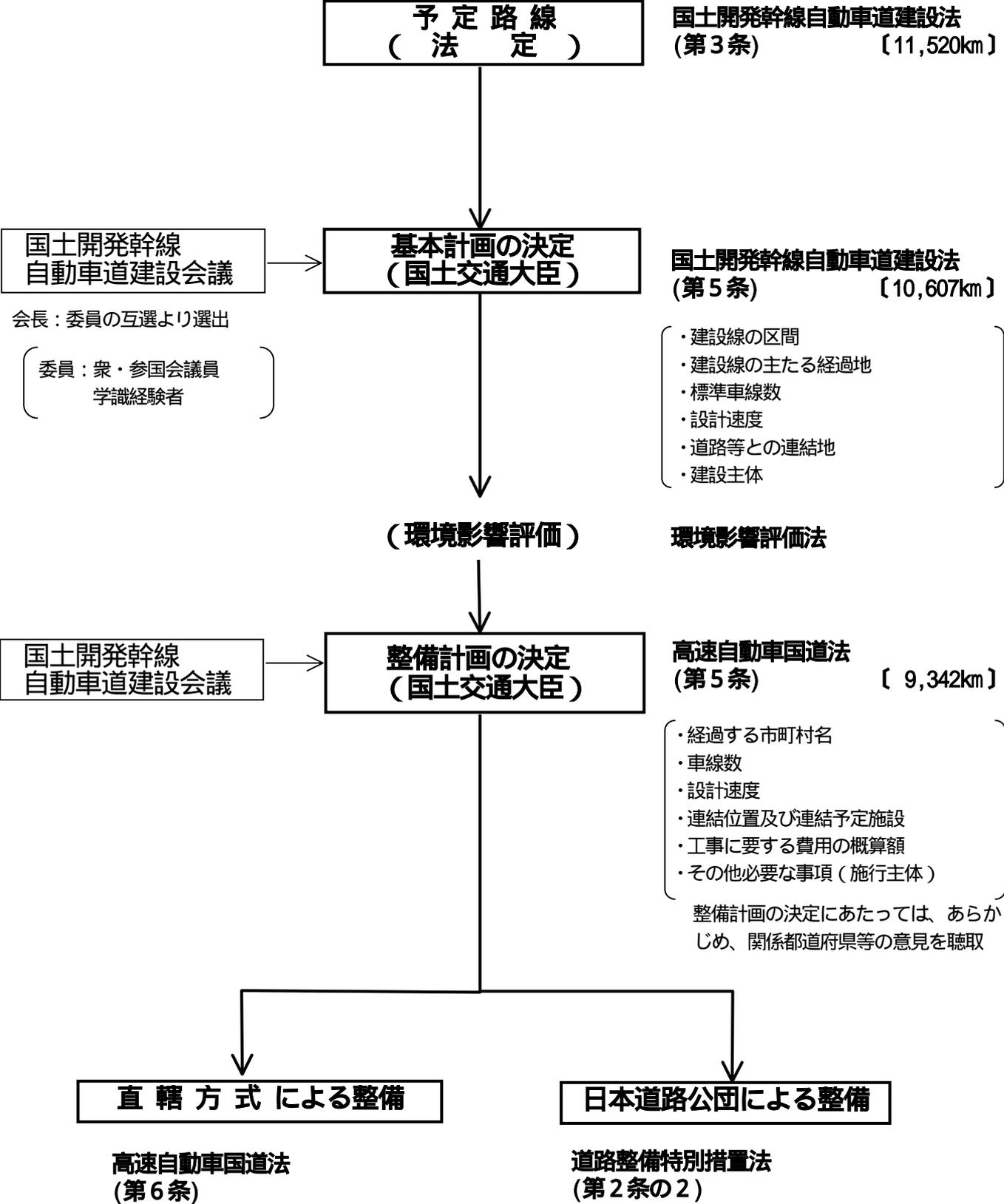
1. 委員会構成

委員長	森地 茂	東京大学大学院工学系研究科教授
顧問	中村 英夫	武蔵工業大学教授
委員	小林 潔司	京都大学大学院工学研究科教授
委員	竹内 健蔵	東京女子大学文理学部教授
委員	林山 泰久	東北大学大学院経済学研究科助教授
委員	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
委員	太田 和博	専修大学商学部教授 (第6回委員会より)
委員	堤 盛人	筑波大学社会工学系助教授 (第6回委員会より)

2. 委員会の開催状況及び意見照会等の実施

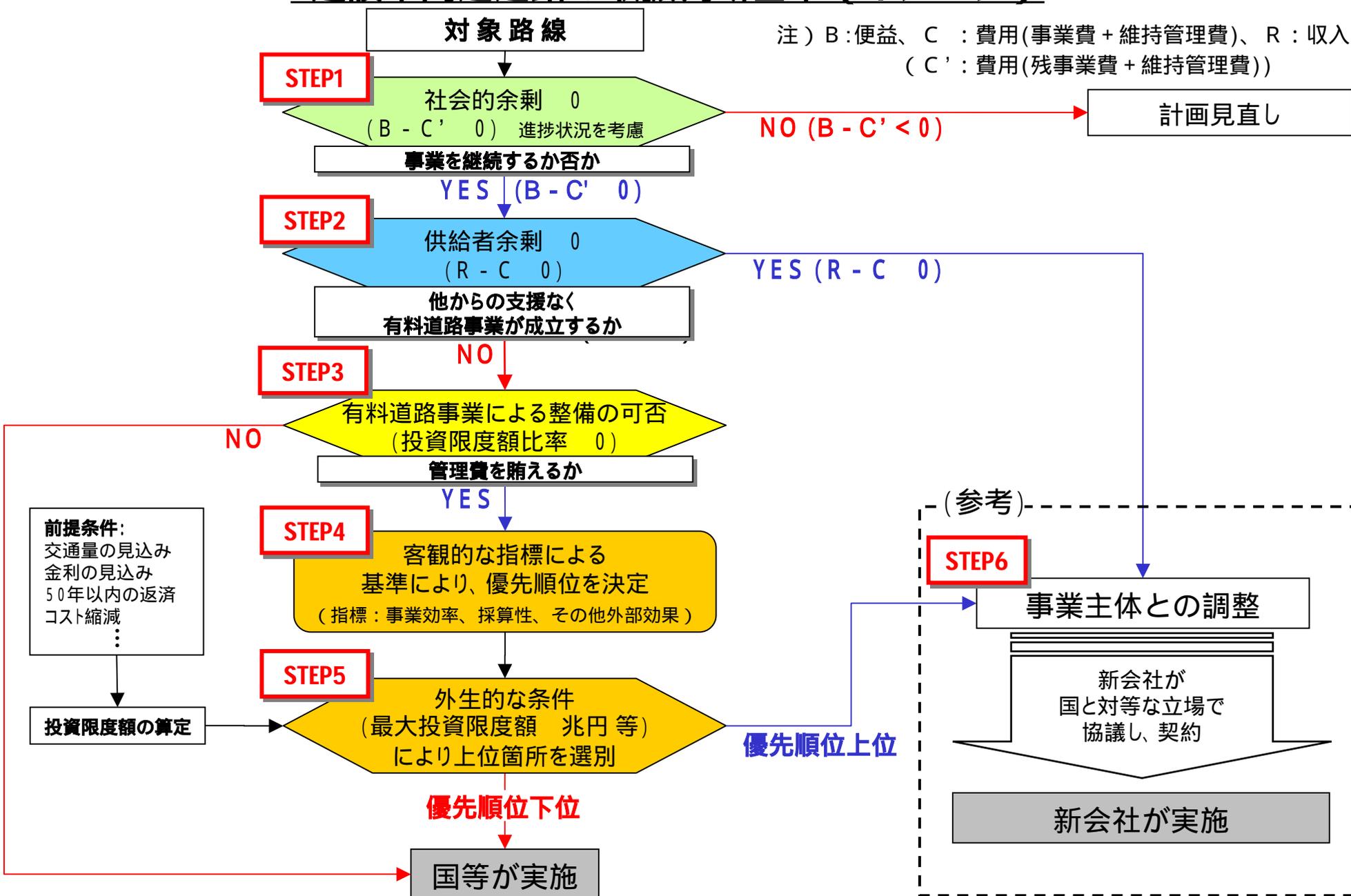
平成 15 年 1 月 23 日	第 1 回委員会
平成 15 年 3 月 3 日	第 2 回委員会
平成 15 年 3 月 25 日	第 3 回委員会
平成 15 年 4 月 7 日~21 日	地方公共団体に対する 意見照会実施
寄せられた意見	: 5 9 5 件 (4 6 自治体)
平成 15 年 5 月 1 日	第 4 回委員会
平成 15 年 5 月 16 日~23 日	地方公共団体に対する重み付け依頼 意見照会実施
寄せられた意見	: 1 7 1 件 (4 9 自治体)
平成 15 年 5 月 29 日	第 5 回委員会
平成 15 年 6 月 12 日~30 日	パブリックコメント実施
寄せられた意見	: 5 4 0 件 (2 2 1 名)
平成 15 年 7 月 8 日~15 日	都道府県知事等に対する重み付け依頼
平成 15 年 7 月 17 日	第 6 回委員会

高速自動車国道の整備の流れ



建設中高速道路の取扱判断基準（イメージ）

注) B:便益、C : 費用(事業費 + 維持管理費)、R : 収入
(C' : 費用(残事業費 + 維持管理費))



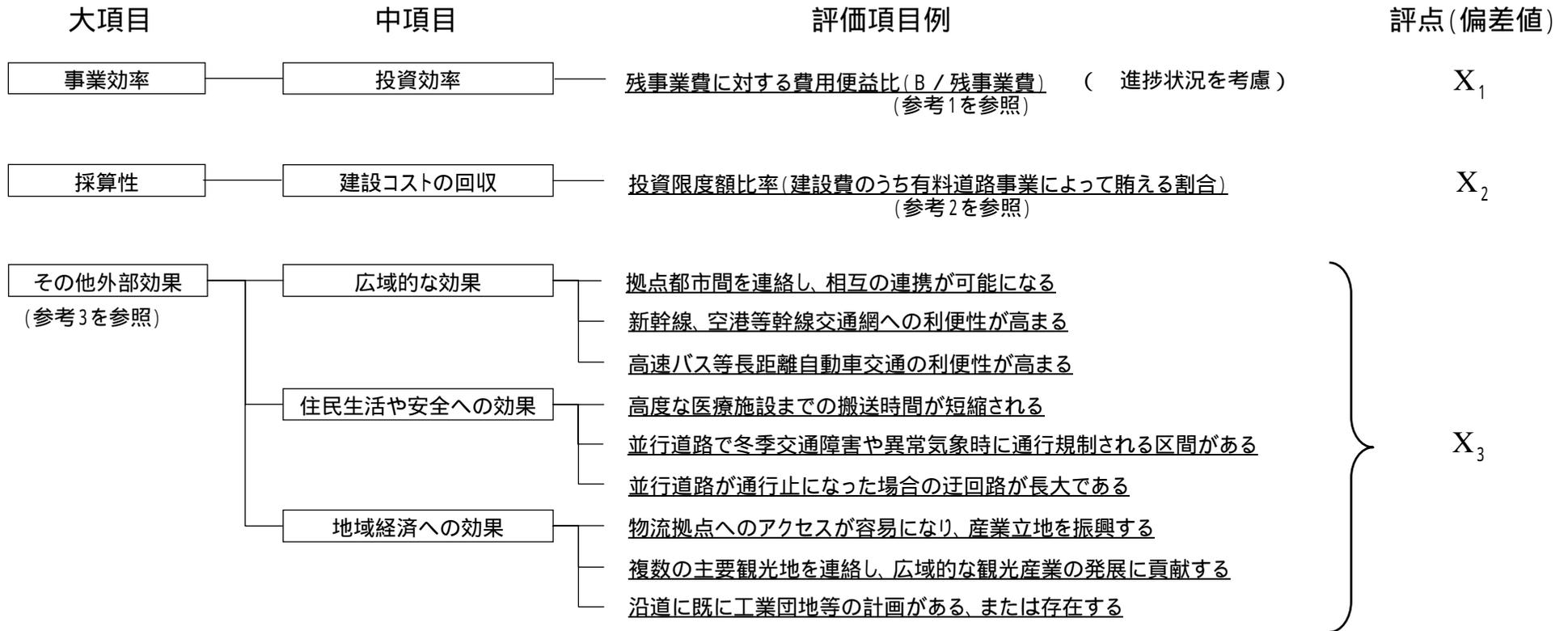
STEP 4: 客観的な指標による基準により、優先順位を決定

路線(区間)毎に、事業効率、採算性、その他外部効果(下記)について、参考1～3に基づき、評点を算出。

評価項目毎に、全路線(区間)の中での相対的な値(偏差値)を算出した上で、予め決定した重みを乗じて、総合評価点を算出。

路線(区間)毎の総合評価点により、優先順位を決定。

<< 優先順位を決定するための評価項目 >>



$$\text{総合評価点} = X_1 + X_2 + X_3$$

、 、 は、重み(ただし、 + + = 1)。
重みは、判定者の判断により、予め決定。

建設中高速道路の取扱判断基準について（参考）

1．定義

1) 便益(B)の算定

- ・当該路線及び周辺道路利用者が享受する便益を算定（供用後一定期間の総額を現在価値化したもの）
- ・具体的には、当該路線を整備した場合と整備しない場合の、 走行時間短縮便益、 走行経費減少便益、 交通事故減少便益 の総計の差として算出

2) 費用(C(又はC'))の算定

- ・当該路線の事業費（又は残事業費）及び維持管理費の合計（供用後一定期間の総額を現在価値化したもの）
注）C:事業費(C₁)及び維持管理費(C₂) C':残事業費及び維持管理費

3) 収入(R)の算定

- ・当該路線の料金収入の合計（供用後一定期間の総額を現在価値化したもの）

2．STEP3 について

「有料道路事業による整備の可否（管理費を賄えるか）」を判断

- ・投資限度額比率 $= (R - C_2) / C_1$ 0 の場合は、有料道路事業制度の活用を検討
 < 0 の場合は、有料道路事業制度は活用しない

$$\begin{aligned} \text{投資限度額比率} & \cdot \cdot \cdot (R - C_2) / C_1 \\ & = \text{投資資金回収見込額} / \text{施設整備投資額} \\ & = (\text{料金収入(一定期間分)} - \text{維持管理費(一定期間分)}) / \text{建設費} \\ & \quad (\text{評価基準年を設定した上で現在価値化}) \end{aligned}$$

高速道路の総合評価における評価項目・指標

大項目・中項目 (小項目)		評価の視点	評価項目	指標
費用対便益		高速道路整備による直接的な便益のうち、貨幣換算可能となる3項目を評価(有料・無料の別に算定)。	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	B-C 又は B-C' (1)
採算性		有料道路として区間毎に、料金収入による費用回収の割合を評価。	投資限度額比率	R/C (2)
波及的影響(その他外部効果)	住民生活 (生活機会の拡大 ・公共サービスの向上)	公共交通による他地域への移動時間を短縮し、生活機会や交流人口の拡大に資する効果を評価。 また、高次医療施設までの搬送時間の短縮による、住民生活の安心向上を評価。 渋滞緩和による利便性向上は、便益と重複するので評価しない。	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる 新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	指標1 指標2 指標3
	地域社会 (地域社会の安定化 ・地域文化の振興)	地域の経済・生活・文化・教育等の拠点となる都市へのアクセス向上や都市相互の連携補完による、地域社会の自立と定住に寄与する効果を評価。 また、観光地へのアクセス向上による地域情報の発信、地域文化の振興並びに観光振興への寄与を評価。	拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる 日常生活圏の中心都市へのアクセスが向上する 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する	指標4 指標5 指標6
	地域経済 (生産の拡大 ・雇用の増加)	産業立地・振興や、農林水産業の振興に寄与する物流・流通の利便性向上を評価。 また、高速道路の整備とあわせて進められている地域振興計画の実現による、地域経済への効果を評価。	物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する 高速道路へのアクセスが容易になり、農林水産品の流通の利便性が向上する 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている	指標7 指標8 指標9
	環境 (生活環境の保全 ・地球環境の保全)	高速道路整備によって周辺道路の負荷が軽減されることによる生活環境の保全・改善への寄与及び地球温暖化対策への寄与を評価。 評価対象区間は環境アセスメント実施済であることから、自然環境・生活環境への負の影響は考慮しない。	自動車からのNOx、SPM排出量が削減される 並行道路において騒音レベルが低減する 自動車からのCO2排出量が削減される	指標10 指標11 指標12
	安全 (事故・災害の減少 ・二次的影響の軽減)	自然災害時や大規模事故時における緊急輸送道路の代替路を形成し、地域の安全性向上を評価する。 また、高速ネットワークの代替路線形成による国土のリダンダンシー向上を評価する。 交通事故減少による安全性向上は便益と重複するので評価しない。	並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である 並行する緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある 並行する高速道路の代替路線を形成する	指標13 指標14 指標15
	その他 地方公共団体の取り組み	地方公共団体が策定する地域計画との整合や、利用増進・コスト縮減など、事業実施に対する地方公共団体の自主的な取り組みや協力姿勢を評価。	地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する	指標16

- 1 B : 当該道路及び周辺道路利用者が享受する便益(当該路線を整備した場合と整備しない場合の便益総計の差)
C : 当該路線の事業費及び維持管理費の合計
C' : 当該路線の残事業費及び維持管理費の合計
- 2 R : 投資資金回収見込額(料金収入から維持管理費を差し引いたもの)