

検討にあたっての確認事項

今回ご議論頂く総合評価手法は、道路事業・街路事業（高速自動車国道を除く）の新規事業採択時評価を対象に適用するものである。

検討にあたって以下の事項を確認する。

[確認事項 1] 総合評価手法導入の目的

道路事業・街路事業においては、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・必要性を確認して評価している（別紙 - 1）。

「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、「公共事業実施の意思決定を行うための重要かつ客観的な材料を提供する」ことにある。また、「意思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」ものとされている。

道路事業・街路事業についても、上記のような観点での事業評価が実施されてきたものであるが、現行の評価手法に対する都道府県意見照会及びパブリックコメント^{注)}によれば、費用便益分析以外の効果の扱いに対する要望とともに、事業採択の理由の明確化を求める意見等、総合評価手法の導入を求める意見が多く寄せられた。

これらの背景を鑑みると、以下のような点から、総合評価手法を導入する必要がある。

（総合評価手法導入の目的）

事業採択理由の明確化

費用便益分析以外の効果を評価（事業採択）に適正に反映

透明性の向上



個別事業の説明力を向上させることが目的

注) 現行の評価手法に対する都道府県意見照会及びパブリックコメント結果：参考資料 2 - 2 - 1

[確認事項 2] 高速道路評価（高速自動車国道の評価）との違い

昨年度実施した高速道路評価は、道路関係四公団の民営化に向けた未着工区間の再評価として、AHP手法（評価指標ごとに評点を算出し、重み付けを考慮したうえで総合点を算出する方法）による評価を行ったものであり、平成15年11月の政府・与党協議会において結果が確認され、12月の第1回国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）によって「新直轄区間」と「抜本的見直区間」の選定の審議材料とされた。

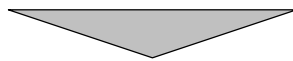
一般道についても同様の手法による評価を検討したが、高速道路評価と一般道の評価には、さまざまな違いがあるため、一般道の評価については、下記のとおりとする。

（一般道の評価の取り扱い）

高速道路は「自動車の高速交通サービス提供」という共通した主目的があるが、一般道では渋滞対策や事故対策、防災上の必要性など、多様なユーザーサービスが求められる。

一つの数値に集約することによって、意思決定のための重要な情報が埋もれてしまう危険性がある。

昨年度実施した高速道路評価は再評価であり、一般道の新規事業採択時評価とは調査熟度に差がある。



高速道路評価とは別の手法を検討する
（各事業の採択時の説明責任を高めることに傾注）

現行の事業評価手法

費用便益比(B / C)を含む評価指標により、前提条件と効果・必要性の両面から評価

事業採択の前提条件の確認

便益が費用を上回っている
都市計画決定済み
事業の位置付け

事業の効果・必要性の評価：客観的データに基づく各指標の確認

[政策4テーマに沿った指標]

活 力 ~ 都市再生と地域連携による経済活力の回復 ~
都市圏の環状道路を形成 等

安 全 ~ 安全で安心できる暮らしの確保 ~
交通バリアフリー法の重点整備地区がバリアフリー化される 等

暮らし ~ 生活の質の向上 ~
緊急輸送道路として位置付けあり 等

環 境 ~ 環境の保全・創造 ~
騒音レベルが改善 等

事業の効果や必要性について「事業の効果等」に記述

(参考)

【客観的評価指標例(抜粋)】

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

	一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道
前提条件	事業の効率性 便益が費用を上回っている		
事業実施環境 (新規事業採択時)	ルート確定済		
	均質な事業執行の環境が整っている		
事業実施環境 (新規着工準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している		
事業の性格			以下のいずれかに該当する ・国の直接事業に該当する事業 ・国庫・先導的な施策に係る事業 ・国際 ・担拠 市町村道事業については、ネットワーク型事業である

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

政策目標	一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道
1. 活力	円滑なモビリティの確保		
	現道等の年間混雑時間(人・時間)及び削減率		
	現道等における混雑緩和速度が2km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
	現道又は旅行区間等における路初交通通量量が10,000台/日以上の路初区間の混雑もしくは交通改善が期待される		
	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する		
	新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標	一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道
1. 活力	都市の再生		
	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ²
	D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		D10区域内の都市計画道路整備であり
	対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		対象区間が現在連絡道路がない(住宅)都市においては100戸以上又は5ha以上)
国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道(A路線)の位置づけあり		
	地域高規格道路の位置づけあり		
	当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で接続するルートを構成する(A路線としての位置づけがある場合)		
	当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で接続する路線を構成する		
	現道等における交通不能区間を解消する		
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
			特別立法に基づく事業である

現行 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：九州地方整備局道路部地域道路課

担当課長名：西川 勝義

事業名	一般国道263号 三瀬トンネル有料道路（2期）		事業区分	一般有料 道路事業	事業主体	佐賀県道路公社
起終点	自：福岡市早良区大字曲 瀬 至：福岡市早良区大字曲 瀬			延長	1.9 km	
事業概要 一般国道263号は、福岡市を起点とし、佐賀市へ最短ルートを通じる総延長約5.3kmの主要幹線道路であり、福岡都市圏と佐賀県の経済・産業の発展を支援し、沿線の地域振興を支える重要な路線である。県境の三瀬峠を越える三瀬トンネル有料道路の交通需要は、供用開始以来年々大きくなっており、交通の難所となっている隣接区間1.9kmを2期事業として整備するものである。						
事業の目的、必要性 交通障害の解消と安全で円滑な交通の確保を図ることにより、両都市の相互交流を促進し、沿線の観光産業の活性化、物流の効率化に寄与するものである。						
全体事業費	7.3億円（うち有料事業費7.3億円）			計画交通量	7,000台/日	
費用対効果 分析結果	B / C 2.5	総費用 6.0億円 事業費：59億円 維持管理費：1億円	総便益 1.52億円 走行時間短縮便益：149億円 走行費用減少便益：2億円 交通事故減少便益：1億円	基準年	平成15年	
事業の効果等 ・物流効率化の支援（特定重要港湾へアクセス向上が見込まれる） ・国土地域ネットワークの構築（現道等における大型車のすれ違い困難箇所が改善される） ・個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上が期待される） など10項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見 一般国道263号は、大型車交通機能向上、緊急輸送ネットワークの充実、地域経済の発展と沿線地区の生活環境の向上等のために不可欠な道路であり、福岡市等関係2市3町村の首長で構成される「一般国道263号改良整備促進期成会」から、平成14年11月に全線早期整備の要望等を受けている。						
事業概要図 <p>The map shows the project route from Fukuoka City to Saga City. Key locations include Fukuoka City, Fukuoka Airport, and Saga City. The project area is highlighted in red, indicating the new toll road construction. The map also shows existing roads, including National Route 263 and the Sansei Tunnel (L=2407m). A legend indicates that the red line represents the project, the blue line represents the existing road, and the hatched area represents the project area. The map also shows the location of the project relative to the surrounding region.</p>						

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。