

今回提示案について

1. 概 要

前回委員会提示案についてケーススタディを通じて明らかになった課題を受け、評価手法の見直しを行った。

見直しに際しては、「説明力の向上」という総合評価手法導入の目的を踏まえ、下記のような評価手法とした。

(別紙 - 1)

概要と特徴

【概要】

前提条件の確認とともに、事業の特徴を明確に示すため、現状及び事業の影響を把握する。

事業の効果として特に着目すべき「渋滞対策」及び「事故対策」については、全事業に共通する定量的データを用いて評価する。

【特徴】

実情に即した結果となる。

地域実情や事業特性に応じた必要性を説明できる。

評価に係る作業量が過重にならない。

2. 意見聴取結果

今回提示案について、アンケートによって実務担当者の意見を聴取した。
アンケートの主な結果は下記のとおり。

アンケートの主な結果

今回提示案による評価方法について、適切だという意見が実務担当者の8割以上であった。

定量的・定性的表現がバランス良く配置されており、事業の必要性を十分に説明できるという意見があった。

(別紙 - 2)

3. 「基本的事項」との対応

道路事業・街路事業への総合評価手法の導入を開始するにあたり、第6回委員会(平成15年7月17日)において、「道路事業・街路事業に係る総合評価方式を検討するにあたっての基本的事項」を示し、委員会として、以後、この内容に沿って検討を進めることが承認されている。

今回提示案について、「基本的事項」の内容を確認したところ、全ての事項について整合性が確認された。

(別紙 - 3)

今回提示案の概要

1. 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把握する。

なお、事業の効果として特に着目すべき「渋滞対策」及び「事故対策」については、全事業に共通する定量的データを用いて評価する。

事業の概要の記述

箇所名、事業費、延長、地方公共団体の意見等を整理

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、環境アセスの状況等について確認

費用対便益の確認

総費用、総便益、B/Cを整理するとともに、必要に応じて感度分析結果を整理

事業の影響・事業実施環境の把握

渋滞対策、事故対策

定量的データを計測する。

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）

地域内の「渋滞度曲線」及び「事故率曲線」における当該箇所の位置を把握する。

その他特徴的な効果について、各事業の目的、地域状況等に応じて、事業実施者が任意に記述する（根拠として、下記のようなデータを示す）。

上記を踏まえて、現状の課題と改善量に応じて、○ ×の評価を示す（課題に対する大幅な改善が見られる場合については で表現）。

根拠データの例

渋滞対策	・主要な渋滞ポイントの解消（ 交差点 旅行速度 km/h） ・国道 号中、第 位の渋滞損失時間（ 県内） （1kmあたり渋滞損失時間 = 万人時 / 年km） 等
事故対策	・死傷事故率が 県の平均値 件 / 億台キロと比較して 倍 （当該路線： 件 / 億台キロ） ・事故危険箇所での事業（ 交差点 死傷事故率 件 / 億台キロ）等

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

各項目の評価の視点に従い、事業の影響を確認する。

確認された影響の中から、事業実施者が当該事業にとって「特徴的」と判断する効果について示す（負の影響が考えられる場合には、もれなく記述する）。

注目すべき影響がない場合は評価「-」とし、他は○（改善）（変化なし）、×（悪化）の評価を示す（大幅な改善が見られる場合については で表現）。

事業の影響の表記例

- ・通行止め時に孤立化する集落を解消（ 地区：10年間の通行止時間 = 約 時間）
- ・特急停車駅へのアクセス向上（ ICとJR 駅とを直結する道路である）
- ・主要な観光地へのアクセス向上（主要な観光地である [年間観光入込客数]に直結する道路である）等

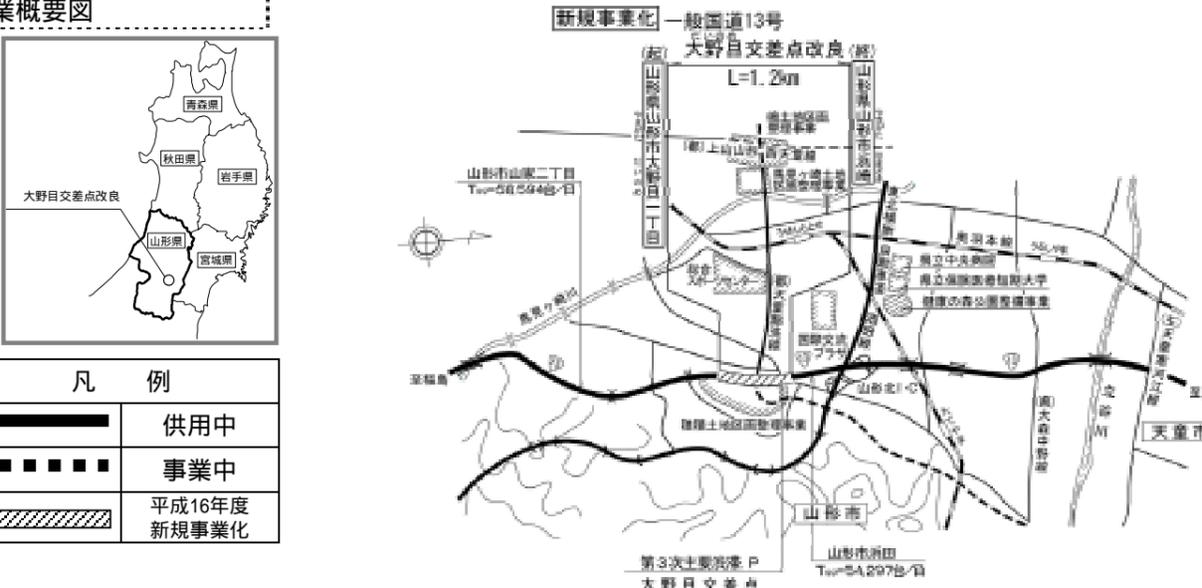
地域の実情を示すデータを用いて、採択理由を整理

2. 評価結果の総括表

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： _____
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								
事業概要 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。											
事業の目的、必要性 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。											
全体事業費	81億円	計画交通量	46,600台/日(立体部)								
事業概要図 											
凡例 <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	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		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 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) (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 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		
	歩行空間	-			
	社会全体への影響	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

費用対便益比が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)。

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： _____
担当課長名： _____

事業の概要

事業名	一般国道448号 <small>なたた</small> 名谷バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	宮崎県
起終点	自：宮崎県串間市大字大納 至：宮崎県串間市大字大納	延長	0.9km		
<p>事業概要</p> <p>本路線は鹿児島県指宿市を起点とし、串間市、南郷町を経由して宮崎市に至る幹線道路であり、地域の産業経済を支えるほか、日南海岸国定公園内を周遊する観光道路としても重要な路線である。</p> <p>名谷バイパスは、名谷隧道を含む線形不良、幅員狭小の隘路区間を解消することにより安全で円滑な交通の確保を図るとともに、事前通行規制による孤立集落の解消を目的としたトンネル0.5kmを含む延長0.9kmの2車線道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>名谷バイパスを含む約10km区間は、異常気象時通行制限区間に指定され、連続雨量170mmの事前通行規制により名谷地区の孤立化が生じている。また、名谷隧道（S37）の老朽化も著しく、トンネル及びトンネル坑口周辺で変状が見受けられることから、早急に整備を行う必要がある。</p>					
全体事業費	2.1億円	計画交通量	1,300台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

本区間は、幅員狭小、線形不良による大型車のすれ違い困難区間であり、また事前通行規制による集落の孤立や、災害による道路寸断が度々起こることから、沿線住民と地元自治体で構成される国道448号・都井岬線改良促進協議会（平成15年2月10日）による整備促進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

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.1	総費用：19億円 （事業費：18億円 維持管理費：1億円）	総便益：2.1億円 （走行時間短縮便益：20億円 走行費用減少便益：1億円 交通事故減少便益：0億円）	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		事業実施により当該区間の渋滞を解消する 【渋滞損失時間の改善】約0.5万人時/年 解消（0万人時/年） 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約0.6万人時/年km、約0万人時/年台km（現況） （宮崎県平均：約0.7万人時/年km（約0.8倍）、約0.0万人時/年台km（約00倍）） （全国平均：約2.0万人時/年km（約0.3倍）、約0.0万人時/年台km（約00倍）） 【渋滞度曲線】宮崎県内センサス区間の上位 割に含まれる 【その他の特徴】特になし データは県内平均・全国平均と比較すること		
		事故対策		構造令不適合箇所を解消する 【死傷事故率】約0件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比））（現況） （宮崎県平均：約86.0件/億台キロ（0倍）） （全国平均：約118.4件/億台キロ（0倍）） 【事故率曲線】宮崎県内区間の最下位である 【その他の特徴】構造令不適合箇所を解消する（名谷隧道） データは県内平均・全国平均と比較すること		
	歩行空間	-				
	社会全体への影響	住民生活	-			
		地域経済	-			
		災害		・名谷地区から拠点都市への唯一のアクセスである国道の改良であり、過去にも孤立したことがある （名谷地区：10年間の平均通行止時間＝約60時間/年）		
環境		-				
地域社会	-					
事業実施環境	-					

採択の理由

費用便益比が1.1と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
異常気象時通行規制が、過去10年間に約60時間あり、通行止時に名谷地区の孤立化を起こす箇所での事業である。
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）。

今回提示案に対するアンケート結果

今回提示案による評価方法について、適切だという意見が実務担当者の8割以上であった。
定量的・定性的表現がバランス良く配置されており、事業の必要性を十分に説明できる。

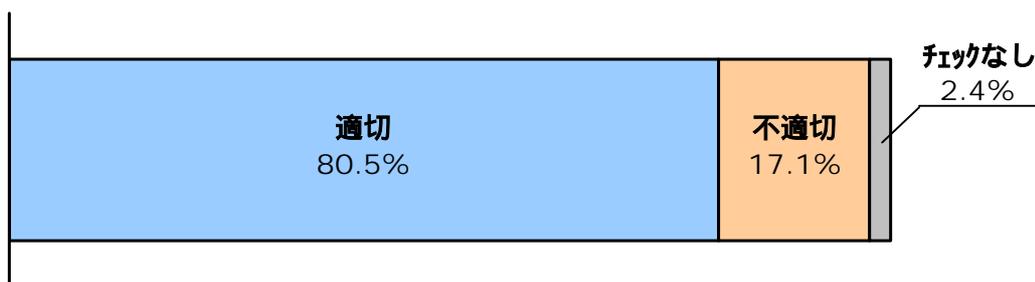


図1 今回提示案による評価の方法について

1. 評価の方法を「不適切」とした理由

- 判断基準を明確にしないと、事業実施者によって評価に差が生じることにならないか（特に と の判断、×の場合で十分な対策によって と なる場合の判断）。
判断の根拠はデータとともに示すこととしており、要綱（案）に例示を示すことで対応する。

2. その他の意見

- 定量的・定性的表現がバランス良く配分されており、道路事業における大部分の効果は把握できると考えるが、想定外の項目についても表現可能となることが望ましい。
- 対象事業を明確にして欲しい。電線共同溝事業や結節点事業等は、今回提示案による評価が困難だと考えられるため、別途評価手法を検討して欲しい。
- 費用対便益を前提条件とすると、過疎地や中山間部を切り捨てることにならないか。
- 渋滞対策及び事故対策では、定められた定量データを算出するが、事業の目的によっては不要ではないか。
- 各項目の評価の視点については、今後の総合評価の実績を踏まえ、適宜改善を図っていくべきである。

「基本的事項」との対応

基本的事項	対 応
1. 評価項目の体系は、「 <u>公共事業評価の基本的考え方</u> 」(平成14年8月:公共事業評価システム研究会)の体系を基本とする	・波及的影響を「自動車や歩行者への影響」と「社会全体への影響」に分けるなど、いくつかの変更点があるものの、基本的には「公共事業評価の基本的考え方」の体系に準じて設定している
2. 対象事業は道路の新設・改築事業とする。道路の種別により、期待される整備効果や効果の発現範囲などが異なるため、現行の道路種別区分(高速道路、都市高速道路、一般国道、都道府県道、街路等)を基本として検討する	・実務担当者が当該事業の効果を評価するため、道路種別に応じた評価が可能となる
3. 各事業段階(新規事業採択時、事業中、事業完了後)のうち、今回の検討は新規事業採択時評価を基本とするが、事業評価制度の一貫性を保つ観点から、再評価時や事後評価時にも活用できるものとする	・今回の検討は新規事業採択時評価を対象としたものであり、再評価及び事後評価に関しては、今後、随時適用していく予定である
4. 評価項目は道路事業の効果を表す主要な項目を設定する。具体的には <u>現行の客観的評価指標(案)</u> を基本として体系的に整理、検討を行う	・各項目の評価の視点について、現行の客観的評価指標を基本に設定
5. 項目ごとの評価方法は、有意な差ができるように <u>定量化方法を検討する</u> (評価項目によっては、 <u>定性的評価項目の併用についても検討する</u>)	・事業課等への意見聴取の結果、項目によっては、定量的データと閾値による評点化は実感と乖離するものがあったため、今回は実務担当者が現状の課題の大きさと整備による課題の改善量から評価することとしたが、今後さらなる手法の改善に向けた検討を行っていく
6. 道路種別ごとに、各々の特性、事業の規模等に応じた適切な手法を検討する。その際、評価指標の統合化(全項目の点数化・重み付け等)の是非、 <u>統合化する場合の方法(点数化の方法、重み付けの方法、重み付けの決定主体等)</u> を検討する	・実務担当者が当該事業の効果を評価するため、事業の特性、規模等に応じた評価が可能となる
7. 道路種別や事業主体に応じ、 <u>地域性等を考慮する手法の導入の是非、導入する場合の手法</u> を検討する(全ての道路種別について、高速自動車国道のケーススタディと同様に全国一律の基準で箇所を並べて作業することを前提とするものではない)	・実務担当者が当該事業の効果を評価するため、地域特性を考慮した評価が可能となる
8. 評価に関する作業に要する負担に配慮し、 <u>事業規模・評価主体等に応じ、負担が過重にならない手法</u> を検討する	・実務担当者が当該事業の効果を評価するため、事業規模等に応じて評価することが可能となる
9. 評価結果について <u>透明性の向上を図るとともに、わかりやすい取りまとめ方</u> について検討する	・注目すべき影響を明確にすることで、各事業の説明力を向上する
10. <u>最終的な決定は政策判断を踏まえて行うもの</u> であることに留意する	・政策判断の根拠について、「採択の理由」の欄に明記する