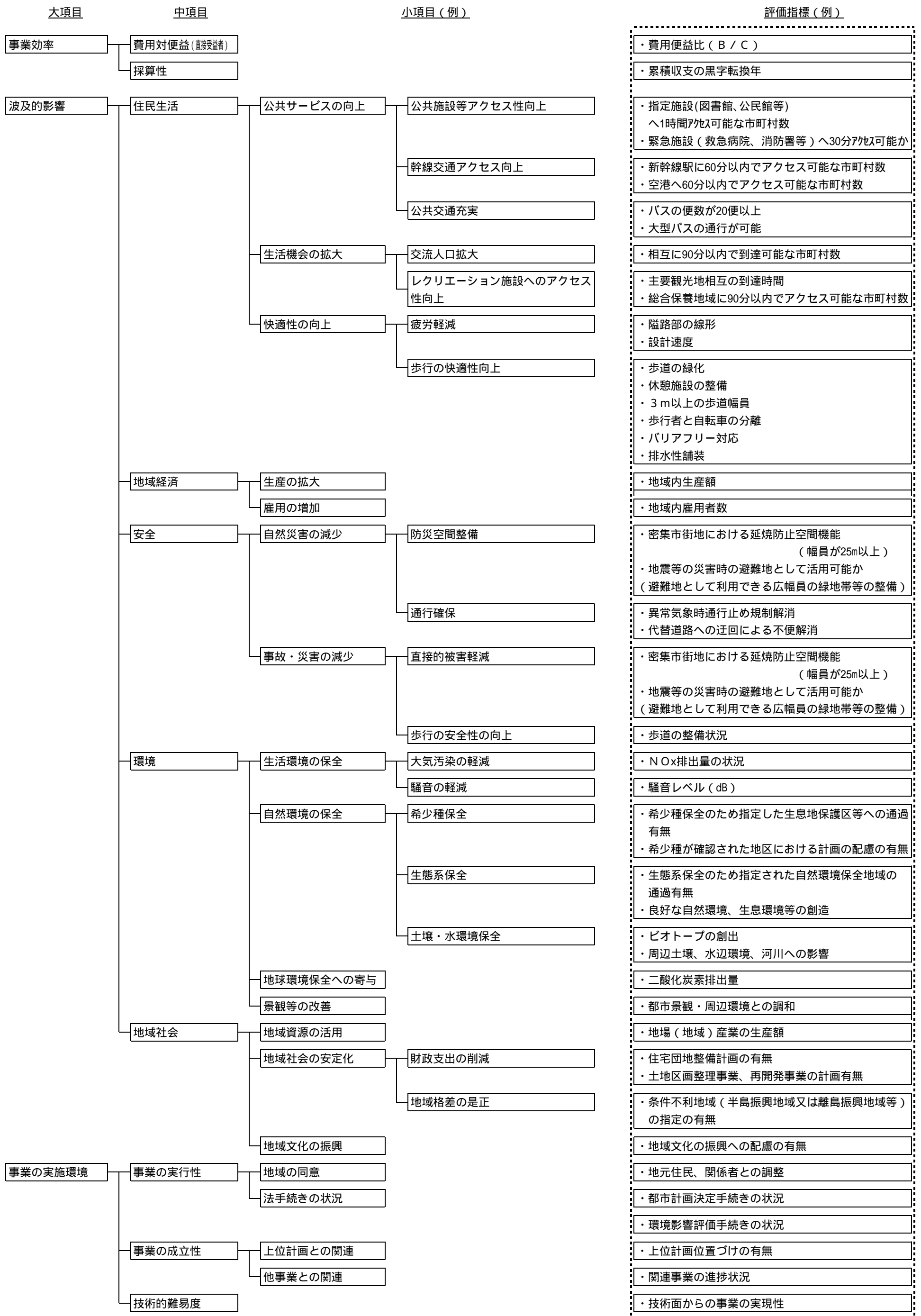


別添1:「公共事業評価の基本的考え方」における評価項目の体系



別添 2：現行の事業評価結果

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 瀧 至：福岡市早良区大字曲 瀧	延長	1.9 km		

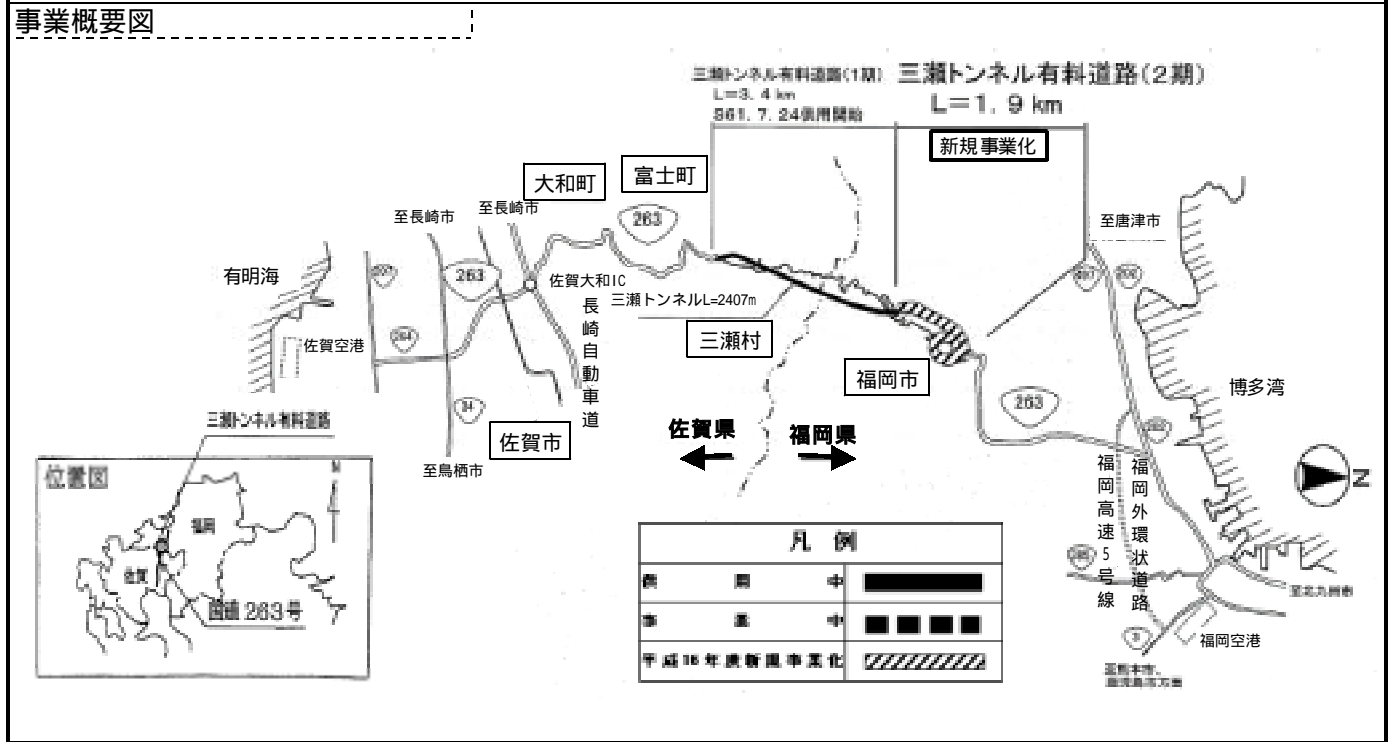
事業概要
 一般国道263号は、福岡市を起点とし、佐賀市へ最短ルートを通じる総延長約5.3kmの主要幹線道路であり、福岡都市圏と佐賀県の経済・産業の発展を支援し、沿線の地域振興を支える重要な路線である。県境の三瀬峠を越える三瀬トンネル有料道路の交通需要は、供用開始以来年々大きくなっており、交通の難所となっている隣接区間1.9kmを2期事業として整備するものである。

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：5.9億円） （維持管理費：1億円）	総便益
			（走行時間短縮便益：1.49億円） （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。



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。

別添3：事業評価結果総括表（イメージ）

平成 年度事業化箇所（再評価結果）

事業の概要

事業名	一般国道27号 下山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	近畿地方整備局
起終点	自：京都府船井郡丹波町白土 至：京都府船井郡丹波町富田				
事業概要	一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡丹波町に至る延長約140kmの主要な幹線道路であるほか、京都府下においては舞鶴地区・丹後地区と中部地域の生活や物流を担う重要な路線である。下山バイパスは、丹波町下山地区の現道が抱える異常気象時事前通行規制区間の解消や交通安全の確保、沿道環境等の課題を解消するとともに、丹波町の地域活性化を支援するために計画された延長4.0kmの2車線道路である。				
事業の目的、必要性	下山バイパスは、現道の国道27号の丹波町下山地区の異常気象時事前通行規制区間の解消、当該地域の生活道路としての機能の確保、安全性・沿道環境の改善に寄与するとともに、地域の活性化につながる関連事業を支援する事業である。				
全体事業費	約121億円	計画交通量	6,300台/日		
供用予定	平成19年度（ <small>わかひ</small> 地区 0.65km：平成10年4月1日供用）				
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 下山バイパスは異常気象時事前通行規制区間の解消、地域の活性化を支援する道路として重要な役割を果たすことが期待されており、丹波町（平成13年11月20日）や京都府（平成15年7月16日）から早期完成や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。
 手続きの完了：都市計画決定済
 事業の位置づけ：異常気象時事前通行規制区間の解消、地域活性化の支援

事業評価結果

担当課：道路局 課
 担当課長名：（課長氏名）

費用対効果分析結果	<評価>	結果	総便益	総費用
	B	B/C = 1.5 B-C = 73億円 EIRR = 5.3%	210億円	137億円
		感度分析の結果		
		交通量変動：B/C = 1.6 (交通量+10%) B/C = 1.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C = 1.4 (事業費+10%) B/C = 1.6 (事業費-10%)		
採算性（有料道路の場合）	<評価>	結果	（採算性確保策）	
	-	投資限度額比率 - %	-	
直接的影響（道路利用者）	<評価>	<評価の根拠>	<特筆すべき事項>	
	C	歩行者の安全性向上：歩道設置4km	・現道は通学路で歩道が未設置	
波及的影響	<評価>	<評価の根拠>	<特筆すべき事項>	
住民生活	D	高度な医療施設の利便性向上：時間短縮率5%	・丹波町と和知町を結ぶ唯一の幹線道路であるとともに、地域の生活道路としての機能を果たす。	
地域経済	B	大型車の通行の利便性向上：大型車のすれ違い困難箇所300mの解消 地域振興プロジェクトを支援：京都中央テクノパーク：事業費70億円、面積2km ²		
安全	AA	異常気象時の通行規制の改善：規制時間72時間/年 緊急時の輸送機能が向上：迂回率60%	・異常気象時事前通行規制区間を解消することにより、安全な通行を確保	
環境	C	騒音改善：（改善40戸、悪化50戸） 自然環境に影響を与える：希少動植物への影響がある	・騒音値が環境基準を超過している区間はない	
地域社会	C	拠点都市相互のアクセス向上：アクセス短縮率5%	・丹波町北部地域整備や畑川ダム関連整備の骨格をなす道路であり、地域活性化を支援する	
事業実施環境	<評価>	<特筆すべき事項>		
	A	自治体による用地先行買収あり 丹波町北部地域整備や畑川ダム関連整備の骨格をなす		

採択の理由

上記事業の効果の視点
 上記の事業評価の結果、道路利用者の直接効果は高い。さらに住民生活への波及的影響も大きく、事業の効果は高い。また、事業実施の環境は十分に整っている。

地域特性等その他の特記すべき点
 国道27号は丹波町と和知町を結ぶ唯一の幹線道路であるにも関わらず、当該地区の現道は災害が発生した箇所が多い。通行規制により通行止となった場合は、大幅な迂回を強いられることから、幹線道路及び生活道路としての機能の確保は急務である。

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）。

別添4：事業評価結果の一覧比較(イメージ)

事業主体	事業区分	路線名	箇所名	延長 (km)	事業費 (億円)	供用予定 (年度)	将来交通量 (台/日)	費用対便益		採算性 (投資限度額比率)		直接的 影響 評価	波及的影響					事業実施 環境 評価
								B/C	評価	(%)	評価		評価	評価	評価	評価	評価	
<公団等事業>																		
日本道路公団	高速国道	北海道縦貫自動車道	七飯～国縫	78	2,503	H25	3,800～4,900	1.6	B	10	B	C	B	B	B	B	B	B
日本道路公団	高速国道	中部横断自動車道	増穂～若草楕形	24	374	H26	2,100	1.0	D	100	A	B	D	D	D	D	D	D
日本道路公団	高速国道	中国横断道 姫島線	佐用JCT～大原	24	1,140	H27	9,500～9,900	2.2	C	27	C	B	C	C	C	C	B	C
佐賀県道路公社	一般有料道路	一般国道263号	曲淵～曲淵	81	2,761	H28	5,100～5,800	2.1	B	16	B	A	B	B	B	B	B	B
<直轄事業>																		
四国地方整備局	一般国道	一般国道32号	財田町～池田町	9	216	H16	700～1,300	0.3	D	-	-	B	D	B	D	D	D	D
四国地方整備局	一般国道	一般国道2号	戸田～戸田	15	251	H18	2,600～4,100	1.5	C	-	-	A	C	A	C	C	C	C
四国地方整備局	一般国道	一般国道2号	州崎～西市	9	253	H20	3,600	1.8	D	-	-	B	D	B	D	B	D	D
中部地方整備局	一般国道(高規格B)	一般国道421号	大安町～永源寺町	24	856	H22	4,600	1.4	D	-	-	C	D	C	D	A	D	D
中部地方整備局	一般国道	一般国道417号	藤橋村～池田町	17	860	H23	44,000～45,700	3.2	B	-	-	D	B	D	B	B	A	B
中部地方整備局	一般国道	一般国道161号	疋田～駄口	7	243	H24	53,600	10.5	A	-	-	D	A	D	A	C	A	A
中部地方整備局	一般国道	一般国道1号	亀山市～関町	5	341	H25	6,600～7,800	1.6	B	-	-	A	B	A	B	D	B	B
北陸地方整備局	一般国道	一般国道8号	箱宮町～黒瀬町	6	364	H26	5,900	2.5	C	-	-	C	C	C	C	D	C	C
関東地方整備局	一般国道	一般国道17号	本庄市～新町	2	583	H27	5,400	2.0	D	-	-	D	B	D	D	D	C	D
関東地方整備局	一般国道	一般国道14号	千葉市～千葉市	8	544	H28	4,500	1.7	D	-	-	D	A	D	D	D	D	D
東北地方整備局	一般国道	一般国道112号	鶴岡市～鶴岡市	2	296	H29	4,500～11,700	1.6	B	-	-	B	B	B	B	B	B	B
東北地方整備局	一般国道	一般国道4号	鏡石町～鏡石町	14	223	H20	2,800～4,600	1.0	C	-	-	B	C	B	C	C	C	C
北海道開発局	一般国道	一般国道392号	白糠町～白糠町	3	261	H21	5,500～6,900	2.2	B	-	-	A	D	A	B	B	B	B
九州地方整備局	一般国道(高規格B)	一般国道203号	相知町～巖木町	24	1,054	H23	5,900～12,200	4.4	A	-	-	A	D	A	A	A	A	A
中国地方整備局	一般国道	一般国道2号	三原市糸崎町～新倉町	14	126	H24	43,500～45,500	4.8	B	-	-	B	B	B	B	B	A	B
<補助事業>																		
和歌山県	一般国道	一般国道425号	龍神村～龍神村	18	150	H22	42,600	4.2	C	-	-	B	C	A	C	C	B	C
島根県	一般国道	国道432号	広瀬町菅原～叔父谷	50	177	H23	4,600～8,200	1.8	A	-	-	B	A	B	A	B	B	A
愛媛県	一般国道	一般国道197号	三崎町～三崎町	12	614	H24	7,400	3.3	C	-	-	C	C	C	C	A	C	C
奈良県	都道府県道	主要地方道 枚方大和郡山線	奈良市～奈良市	19	870	H28	5,600	1.9	C	-	-	C	C	C	C	D	C	C
京都府	都道府県道	一般府道 郷ノ口余部線	宇津根町～大井町	19	828	H25	3,800～4,300	1.4	D	-	-	D	D	D	D	B	D	D
島根県	都道府県道	一般県道 河原インター線	河原町～船岡町	24	102	H26	3,800～4,000	0.9	B	-	-	C	B	D	B	C	C	B
群馬県	街路	中村上郷線外2線	渋川市～渋川市	9	233	H29	5,000	2.3	B	-	-	B	B	B	B	B	B	B
奈良県	街路	主要地方道三条菅原線	奈良市～奈良市	2	79	H27	6,200～9,400	2.8	A	-	-	A	A	A	A	D	A	A

別添5：総合評価の評価項目一覧

道路事業・街路事業の総合評価の評価項目

費用対便益			B / C (、 B - C、 EIRR)
採算性			投資限度額比率 (、 有料と無料の場合の B / C の差、 料金での管理費の負担の可否、 等)
道路利用者が受ける直接的影響	道路利用者の直接的な便益に着目し評価する。なお、便益と重複するが、重要な観点であるため評価する。	指標 1	渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する
		指標 2	道路利用の安全性が向上する
		指標 3	歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する
波及的影響	住民生活	指標 1	公共交通 (バス・鉄道・空港等) の利便性が向上する
		指標 2	高度な医療施設や公共公益施設の利便性が向上 (利用可能地区が増加) する
		指標 3	都市施設のための空間が確保される
	地域経済	指標 4	工業製品 / 農林水産品の流通の利便性が向上する
		指標 5	まちづくり / 都市再生を支援する
		指標 6	地域振興プロジェクト / 大規模イベントを支援する
	安全	指標 7	冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する
		指標 8	緊急時の輸送機能が向上する
		指標 9	災害時等の地区内の安全性が向上する
	環境	指標 10	沿道環境 (NO _x 、SPM 排出、騒音) が改善、都市道路空間の緑化により都市環境が改善する
		指標 11	自動車からの CO ₂ 排出量が削減される
		指標 12	自然環境に影響を与える
	地域社会	指標 13	拠点都市相互の連携拠点都市へのアクセスが向上する
		指標 14	地域資源の活用 / 観光を支援する
		指標 15	交通不能区間、冬期交通不能区間を解消する
実施環境	指標 1	円滑な事業執行のための環境	
	指標 2	上位計画との整合 / 他事業との関連	

別添6: 現行客観的評価指標の評価項目との比較

道路事業・街路事業の総合評価の評価項目

評価項目(案)			現行客観的評価指標の評価項目	
費用対便益		B / C (、B - C、EIRR)	1 費用対便益	
採算性		投資限度額比率(、有料と無料の場合のB / Cの差、料金での管理費の負担の可否、等)	2 (投資限度額比率)	
道路利用者が受ける直接的影響	指標1	渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する	6 渋滞損失時間の削減	
	指標2	道路利用の安全性が向上する	7 旅行速度の向上	
	指標3	歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する	8 ボトルネックとなる踏切の解消	
			41 安全性の向上	
			35 歩行者・自転車の安全性向上	
			42 歩道設置による安全性向上	
			36 バリアフリー化の促進	
波及的影響	住民生活	指標1	公共交通(バス・鉄道・空港等)の利便性が向上する	9 バスの利便性向上
		指標2	高度な医療施設や公共公益施設の利便性が向上(利用可能地区が増加)する	10 新幹線駅等の利便性向上
		指標3	都市施設のための空間が確保される	11 空港の利便性向上
	地域経済	指標4	工業製品 / 農林水産品の流通の利便性が向上する	27 競合する交通手段への影響
		指標5	まちづくり / 都市再生を支援する	31 公共公益施設の利便性向上
		指標6	地域振興プロジェクト / 大規模イベントを支援する	38 医療施設へのアクセス向上
	安全	指標7	冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する	37 無電柱化の促進
		指標8	緊急時の輸送機能が向上する	12 港湾の利便性向上
		指標9	災害時等の地区内の安全性が向上する	13 農林水産業の振興
	環境	指標10	沿道環境(NO _x 、SPM排出、騒音)が改善、都市道路空間の緑化により都市環境が改善する	14 大型特殊車両の利便性向上
		指標11	自動車からのCO ₂ 排出量が削減される	25 陸路の解消
		指標12	自然環境に影響を与える	40 遠隔地における高速ICへのアクセス性向上
	地域社会	指標13	拠点都市相互の連携拠点都市へのアクセスが向上する	15 都市再生の支援
		指標14	地域資源の活用 / 観光を支援する	17 沿道まちづくり
		指標15	交通不能区間、冬期交通不能区間を解消する	18 中心市街地の活性化
			19 都市計画道路密度の向上	
			20 住宅地開発の支援	
			28 地区の一体的発展の支援	
			32 特色あるまちづくり	
			29 関連事業の促進	
			57 関連する大規模道路事業との一体的整備	
			58 他機関との連携プログラムへの位置づけ	
			39 冬期交通の利便性向上	
			48 交通規制区間の解消	
			44 緊急輸送道路の位置づけ	
			45 緊急輸送道路の代替路の確保	
			46 高速ネットワークの代替路の確保	
			47 道路構造物保全の状況	
			43 災害による孤立化の解消	
			49 避難路へのアクセス向上	
			50 消火活動の支援	
			51 延焼遮断帯の確保	
			53 大気汚染の改善	
			54 騒音の減少	
			52 地球温暖化の抑制	
			55 その他の環境効果	
実施環境	指標1	円滑な事業執行のための環境	3 事業の実効性	
			4 事業執行の環境	
	指標2	上位計画との整合 / 他事業との関連	34 歴史文化遺産への影響	
			21 高速自動車国道と一体となった高速交通体系の	
			16 環状道路の整備	
			56 道路の整備に関するプログラム等への位置づけ	

別添7: 高速道路の総合評価項目との比較

道路事業・街路事業の総合評価の評価項目

評価項目(案)			高速道路の総合評価における評価項目・指標		
費用対便益		B / C、(B - C、EIRR)	B - C又はB - C'		
採算性		投資限度額比率(、有料と無料の場合のB / Cの差、料金での管理費の負担の可否、等)	投資限度額比率(R / C)		
道路利用者が受ける直接的影響	指標1	渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する			
	指標2	道路利用の安全性が向上する			
	指標3	歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する			
波及的影響	住民生活	指標1	公共交通(バス・鉄道・空港等)の利便性が向上する	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる	指標1
		指標2	高度な医療施設や公共公益施設の利便性が向上(利用可能地区が増加)する	新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる	指標2
		指標3	都市施設のための空間が確保される	高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	指標3
	地域経済	指標4	工業製品 / 農林水産品の流通の利便性が向上する	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	指標7
		指標5	まちづくり / 都市再生を支援する	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	指標8
		指標6	地域振興プロジェクト / 大規模イベントを支援する		
	安全	指標7	冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する	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9
		指標8	緊急時の輸送機能が向上する	並行する緊急輸送道路で冬期交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある	指標14
		指標9	災害時等の地区内の安全性が向上する	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	指標13
	環境	指標10	沿道環境(NOx、SPM排出、騒音)が改善、都市道路空間の緑化により都市環境が改善する	並行する高速道路の代替路線を形成する	指標15
		指標11	自動車からのCO2排出量が削減される		
		指標12	自然環境に影響を与える		
	地域社会	指標13	拠点都市相互の連携拠点都市へのアクセスが向上する	自動車からのNOx、SPM排出量が削減される	指標10
		指標14	地域資源の活用 / 観光を支援する	並行道路において騒音レベルが低減する	指標11
		指標15	交通不能区間、冬期交通不能区間を解消する	自動車からのCO2排出量が削減される	指標12
実施環境	指標1	円滑な事業執行のための環境			
	指標2	上位計画との整合 / 他事業との関連			