

# 道路事業における事業評価の実績

1. 事業評価の経緯 .....	1
2. 事業の流れと事業評価の種類 .....	2
3. 新規事業採択時評価の概要と公表様式 .....	3
(1) 総合的な評価 .....	3
(2) 費用便益分析 .....	4
(3) 公表様式 .....	5
4. 再評価の概要と公表様式 .....	6
(1) 再評価の視点と対応方針の決定 .....	6
(2) 公表様式 .....	7
5. 事後評価の概要と公表様式 .....	8
(1) 事後評価の視点と対応方針の決定 .....	8
(2) 公表様式 .....	9

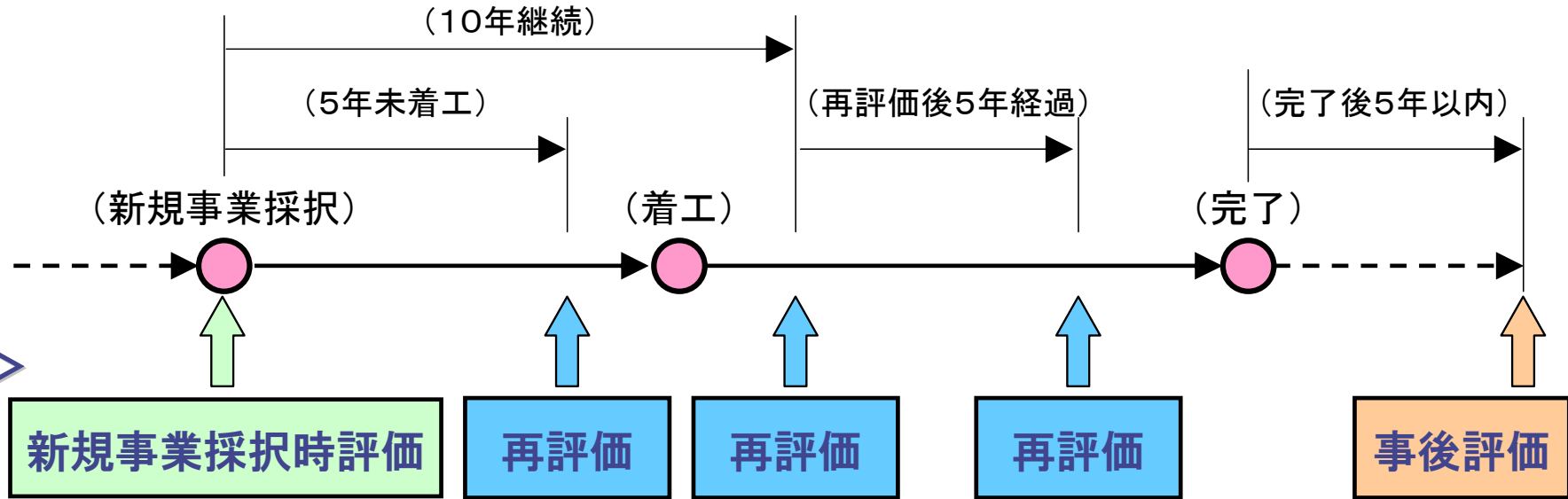
平成20年6月12日

# 1. 事業評価の経緯

	新規事業 採択時評価	再評価	事後評価	備考
H8年度	試行 ↓	<ul style="list-style-type: none"> <li>客観的評価指標(案)【H10.6】</li> <li>費用便益分析マニュアル(案)【H10.6】</li> </ul>		
H9年度				
H10年度	評価の導入			
H11年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>客観的評価指標【H15.8】</li> <li>費用便益分析マニュアル【H15.8】</li> </ul>	↓	試行 ↓	
H12年度				
H13年度				
H14年度				行政機関が行う政策の評価に関する法律(行政評価法)【H14.4.1施行】
H15年度	マニュアル等の改定		評価の導入	
H16年度	総合評価手法の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>客観的評価指標に対応する事後評価項目【H15.9】</li> </ul>	↓	連続立体交差事業の評価手法の策定
H17年度				<ul style="list-style-type: none"> <li>客観的評価指標&lt;連続立体交差事業編&gt;【H16.4】</li> <li>費用便益分析マニュアル&lt;連続立体交差事業編&gt;【H16.4】</li> </ul>
H18年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業・街路事業に係る総合評価要綱【H17.2】</li> </ul>			
H19年度	↓	↓	↓	
H20年度	事業評価手法の検討			

## 2. 事業の流れと事業評価の種類

### <事業の流れ>



### <事業評価の種類>



#### ①新規事業採択時評価

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもの。

累計:1,392件

(H19年度50件実施)

#### ②再評価

事業採択時から5年経過して未着工の事業、10年経過して継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化等により再評価の実施が必要となった事業等について再評価を行い、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。

累計:2,992件

うち、見直し:44件、中止 :29件

(H19年度210件実施)

うち、見直し:3件、中止 :なし

#### ③事後評価

事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。

累計:158件

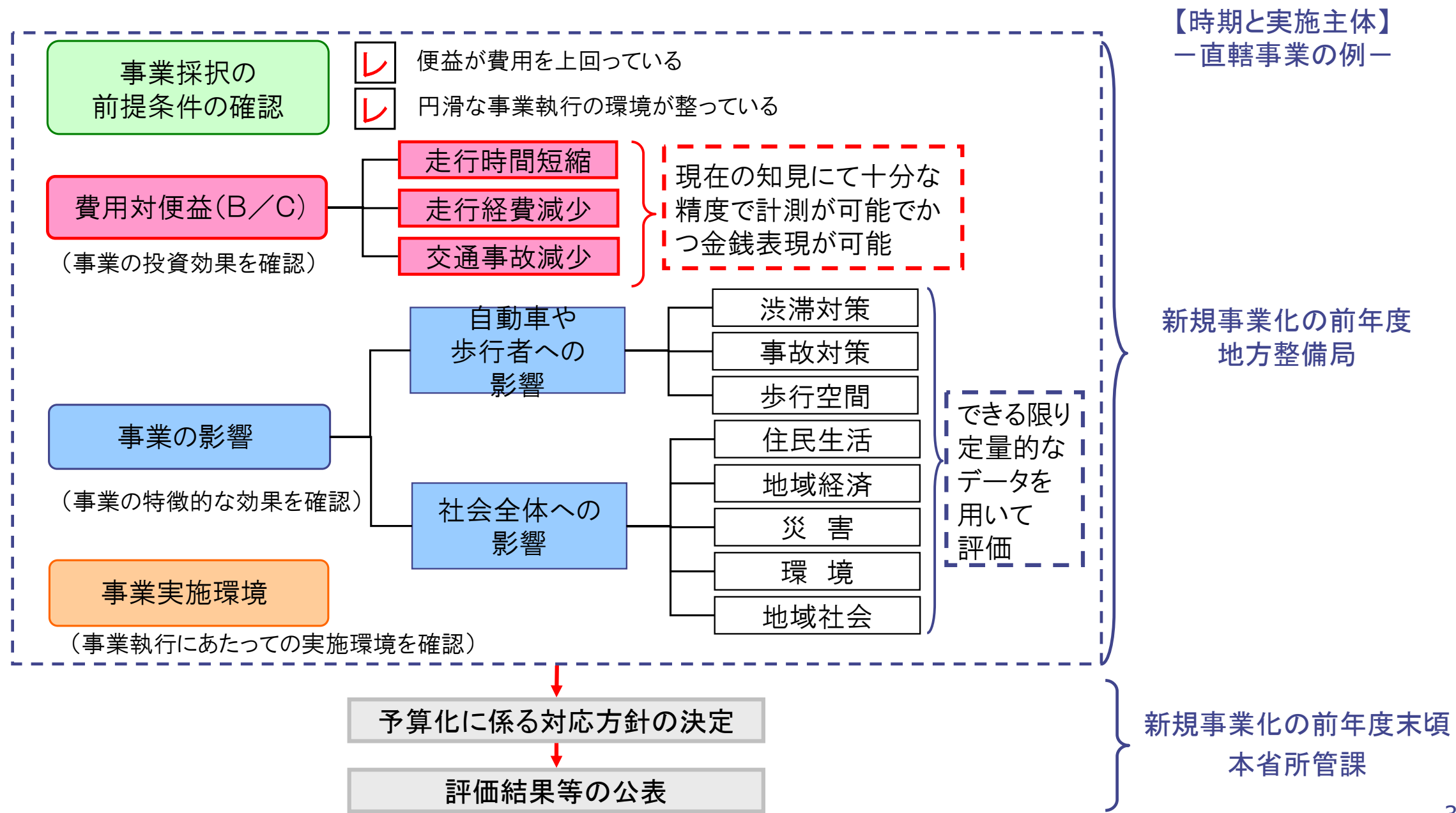
(H19年度37件実施)

○個別の評価結果については道路局ホームページ <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ir-hyouka.html> にて公表

### 3. 新規事業採択時評価の概要と公表様式

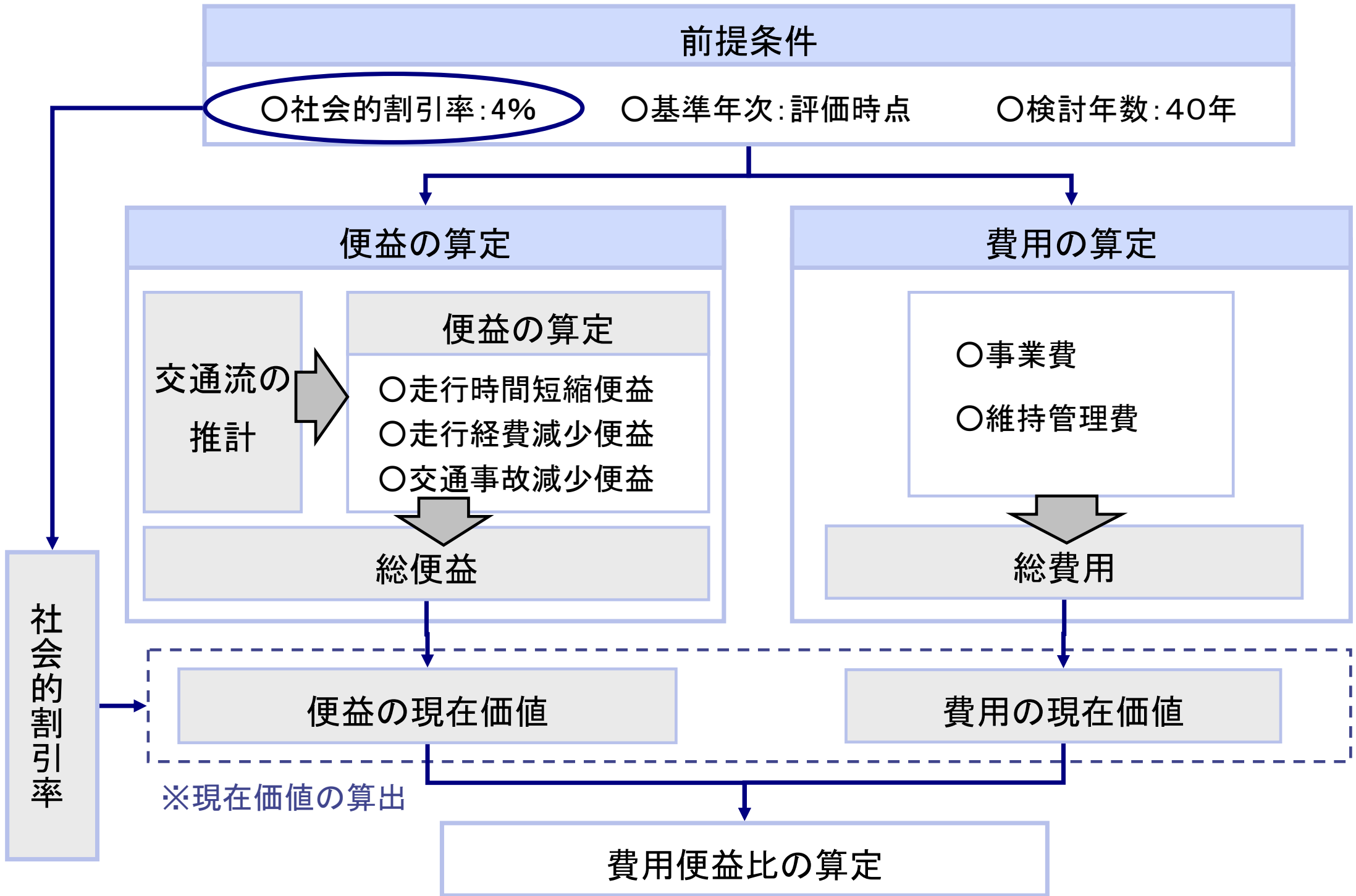
#### (1) 総合的な評価

新規事業採択時評価では、以下の評価項目に基づいて事業を評価し、当該年度の予算枠、地域固有の状況等の諸要素を総合的に考慮して、新規事業採択箇所を決定・公表する。



### 3. 新規事業採択時評価の概要と公表様式

#### (2) 費用便益分析



# 3. 新規事業採択時評価の概要と公表様式

※枠の色はP3と対応

## (3) 公表様式

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：木村 昌司

### 事業の概要

事業名	一般国道27号 西舞鶴道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府舞鶴市上安 至：京都府舞鶴市京田	延長	4.9 km		
事業概要	<p>一般国道27号は、福井県敦賀市から日本海沿岸都市を通過し、京都府船井郡京丹波町に至る約140kmの主要幹線道路であり、京都北部地域、福井県嶺南地域の経済、産業、生活を支える重要な道路である。西舞鶴道路は、現国道27号のバイパスとして計画している京都府舞鶴市上安から京都府舞鶴市京田の区間延長4.9kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>西舞鶴道路は、現国道27号の渋滞緩和を図るとともに重要港湾である舞鶴港と近畿自動車道敦賀線舞鶴西ICとのアクセス機能の強化を目的とした延長4.9km道路である。</p>				
全体事業費	245億円	計画交通量	10,300~23,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	<p>西舞鶴道路は、舞鶴西市街地の交通混雑の緩和及び舞鶴港と近畿自動車道敦賀線のアクセス道路として機能強化の役割を果たすことが期待されており、京都府、舞鶴市長、周辺自治連合会等から早期整備の要望を受けている。</p>
----------------	--

事業採択の前提条件	<p>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</p>
-----------	---

### 事業評価結果

費用対便益	B/C	4.1	総費用：188億円 (事業費：170億円 維持管理費：19億円)	総便益：780億円 (走行時間短縮便益：760億円 走行費用減少便益：19億円 交通事故減少便益：1億円)	基準年：平成18年	
	感度分析の結果		交通量変動 B/C=3.7 (交通量 -10%) 事業費変動 B/C=3.8 (事業費 +10%) 事業期間変動 B/C=3.8 (事業期間 +2年)	B/C=4.6 (交通量 +10%) B/C=4.6 (事業費 -10%) B/C=4.4 (事業期間 -2年)		
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	◎	渋滞交差点を解消する。(大手交差点：現況旅行速度25.7km/h) 【渋滞損失時間の改善】約22.8万人時/年⇒約1.4万人時/年 【1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間】約5.3万人時/年(現況)、約0.3万人時/千台(現況) 京都府平均：約3.0万人時間/年(約1.8倍) 全国平均：約2.0万人時間/年(約2.7倍) 【その他の特徴】主要渋滞ポイントの解消(大手交差点)		
		事故対策	○	【死傷事故率】101件/億台(現況) (死傷事故率比(府内平均比)0.60倍) (事故率曲線における位置：上位6割以内) 京都府平均：約167件/億台 全国平均：約120件/億台 【その他の特徴】		
	社会全体への影響	歩行空間	-	特に注目すべき影響はない。		
		住民生活	○	【高次医療施設へのアクセス向上】 舞鶴市南部地域(真倉)から二次医療施設(舞鶴赤十字病院)所要時間が短縮(所要時間15分⇒12分)		
		地域経済	◎	【港湾の利便性向上】 重要港湾である舞鶴港と国幹道のアクセス機能の強化により物流の効率化に大きく寄与。(舞鶴港～舞鶴西ICの所要時間14分⇒11分)		
環境		○	【騒音の減少】 通過交通がバイパスへ転換することで現道沿道の交通騒音値が改善(現道・京田地先 夜間66db⇒63db)			
地域社会	-	特に注目すべき影響はない。				
事業実施環境	○	都市計画決定 平成3年2月				

### 採択の理由

費用便益比が4.1と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続き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効果はともに大きい。この為、渋滞対策の必要性、効果は高く、また物流の効率化に大きく寄与するものと判断される。  
以上より、本事業を採択した。

※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。5

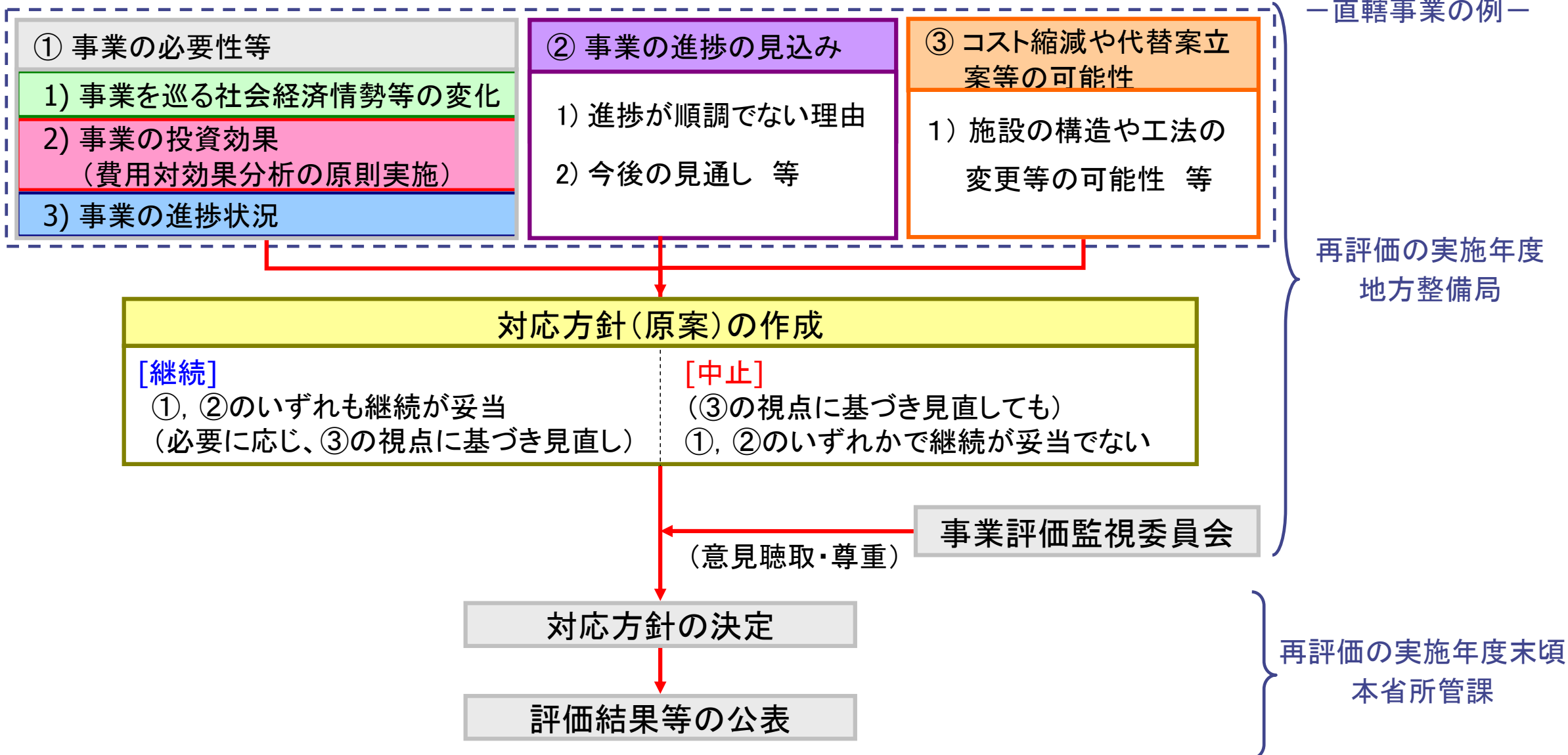


## 4. 再評価の概要と公表様式

### (1) 再評価の視点と対応方針の決定

再評価では、下記①～③の視点から評価し、対応方針(原案)を作成。対応方針の決定にあたっては、客観性、透明性を確保するため、**事業評価監視委員会の意見を聴取・尊重し、結果を公表する。**

#### 〈再評価の視点〉



# 4. 再評価の概要と公表様式

※枠の色はP6と対応

## (2) 公表様式

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担当課: 道路局 国道・防災課  
担当課長名: 木村昌司

事業名	一般国道13号 上山バイパス			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	白: 山形県南陽市川樋 至: 山形県上山市金生			延長	11.5km		
<b>事業概要</b> 上山バイパスは、上山市街地を通過する一般国道13号の交通混雑の解消や緊急輸送道路の信頼性の向上等を目的とした延長11.5kmの4車線道路である。							
S54年度事業化		H9年度都市計画決定		S61年度用地着手		S62年度工事着手	
全体事業費		450億円		事業進捗率		67%	
計画交通量		25,500台/日		供用済延長		4.8km	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6  (残事業) 3.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 192/563億円 事業費: 138/509億円 維持管理費: 54/54億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 573/885億円 走行時間短縮便益: 557/847億円 走行費用減少便益: 17/37億円 交通事故減少便益: 0/2億円	基準年 平成18年			
<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量変動: B/C=1.7(交通量+10%), B/C=1.4(交通量-10%) 事業費変動: B/C=1.5(事業費+10%), B/C=1.7(事業費-10%) 事業期間変動: B/C=1.2(事業期間+20%), B/C=1.9(事業期間-20%) 【残事業】交通量変動: B/C=3.3(交通量+10%), B/C=2.7(交通量-10%) 事業費変動: B/C=2.8(事業費+10%), B/C=3.2(事業費-10%) 事業期間変動: B/C=2.8(事業期間+20%), B/C=3.1(事業期間-20%)							
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保(現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる) ・災害への備え(緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 上山バイパスは、上山市街地を通過する一般国道13号の交通混雑の解消や隘路解消による事故減少、緊急輸送道路の信頼性の向上等に大きな役割を果たすことが期待されており、上山市議会及び南陽市議会から早期整備の要望を受けている。							
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。							

事業の進捗状況、残事業の内容等 【執行済み額】事業費: 300億円(進捗率67%) うち用地費: 99億円(97%)
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 上山市中山～川口(L=3.7km)については、工事進捗中であるが、一部用地横断(1件)があり、今年度土地収用法に基づく事業認定申請を行う。
施設の構造や工法の変更等 橋梁からアーチカルバートへの構造変更によりコスト削減を図る。
対応方針 事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
<b>事業概要図</b> 

※ 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。

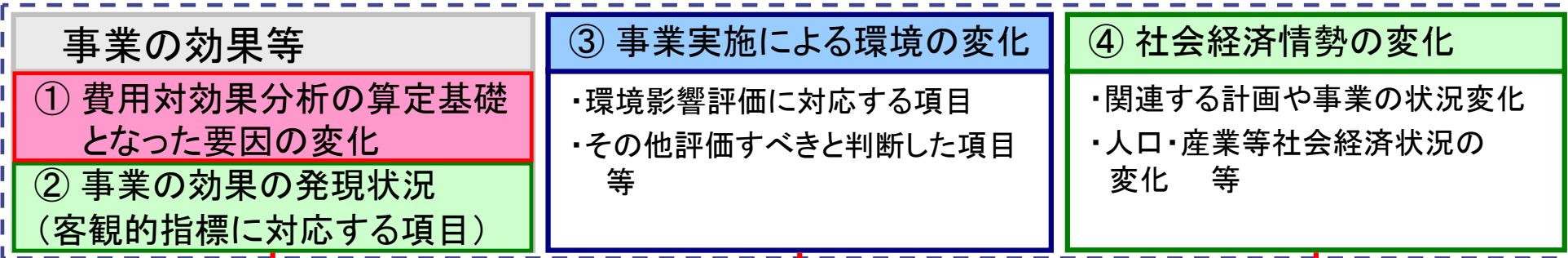


# 5. 事後評価の概要と公表様式

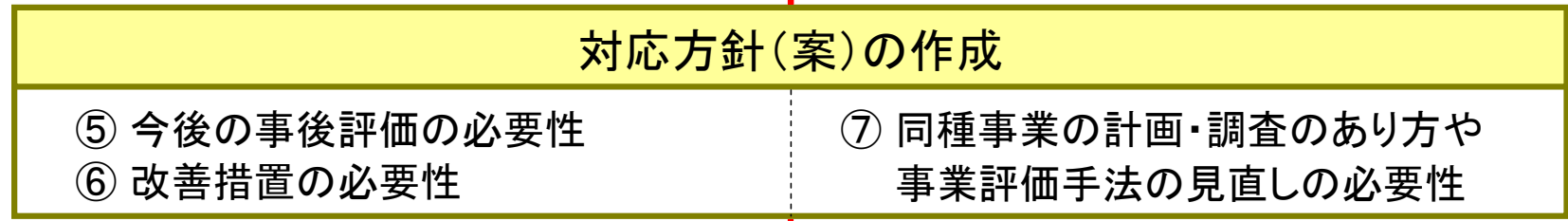
## (1) 事後評価の視点と対応方針の決定

事後評価では、下記①～⑦の視点から評価し、対応方針(案)を作成。対応方針の決定等にあたっては、再評価と同様に**事業評価監視委員会の意見を聴取・尊重し、結果を公表する。**

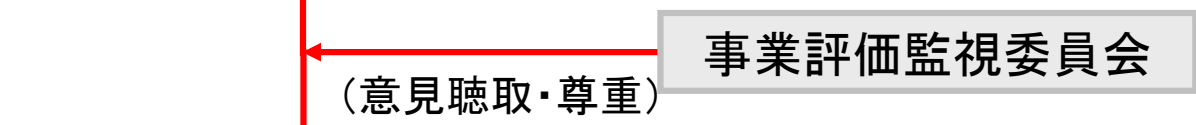
### 〈事後評価の視点〉



【時期と実施主体】  
一直轄事業の例一



事後評価の実施年度  
地方整備局



事後評価の実施年度末頃  
地方整備局

※事後評価は完了後5年以内に実施

# 5. 事後評価の概要と公表様式

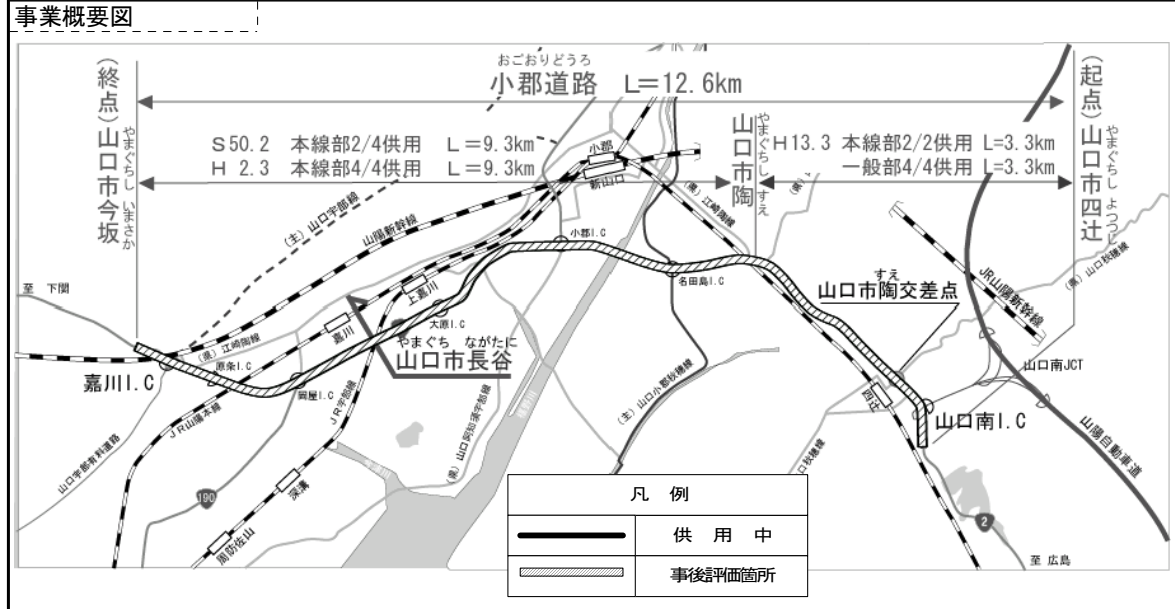
※枠の色はP8と対応

## (2) 公表様式 事後評価結果 (平成16年度)

事業名	一般国道2号 小郡道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県山口市四辻 至：山口県山口市今坂	延長	12.6km		

**事業概要**  
一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約690kmの主要幹線道路として、山口県の産業経済の発展に大きく寄与している。  
小郡道路は、山口市四辻から山口市今坂に至る延長12.6kmの4車線道路(一部高架)バイパスである。

**事業の目的・必要性**  
小郡道路は、一般国道2号の高速ネットワークの形成、交通渋滞緩和並びに交通安全確保を目的として、計画された道路である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	S42年度	用地着手	S43年度	供用年	(当初) ー	変動	倍
		都市計画決定	S46、H10年度	工事着手	S45年度	(暫定/完成)	(実績) S50/H2/H12		
	事業費	計画時	ー 億円	実績	541.4 億円				
	交通量	計画時	26,722台/日 (S49)	実績	33,558台/日 (H14)				
	旅行速度向上	55.7 → 62.0 km/h	(供用前年度)	交通事故減少	ー → 45.7 → 34.1 件/億台キロ	(供用前年度)	(供用後年度)	(計画時)	(暫定供用後年度)
	費用対効果分析結果	B/C	4.3	総費用	1,084 億円	総便益	4,709 億円	基準年	H16年
		(事後)		事業費	902 億円	走行時間短縮便益	4,394 億円		
				維持管理費	182 億円	走行経費減少便益	163 億円		
						交通事故減少便益	152 億円		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	億円		便益減少額	億円			
	事業遅延の理由								

客観的評価指標に対応する事後評価項目	●投資効果の有無 費用便益比: B/C=4.3 (基準年:平成16年、検討年数:供用後40年) 便益額: B=4,709億円 ・走行時間短縮便益: 4,394億円 ・走行経費減少便益: 163億円 ・交通事故減少便益: 152億円 費用: C=1,084億円 ・事業費: 902億円 ・維持管理費: 182億円
●事業期間の状況	用地期間 (S43~H12): 33年間 工事期間 (S45~H12): 31年間
●客観的評価指標に対応する事後評価項目	円滑なモビリティの確保・・・主要渋滞ポイント「山口市陶交差点」の渋滞が減少 個性ある地域の形成・・・山口セミナーパーク、鑄銭司団地へのアクセス道路として機能。 主要な観光地へのアクセス向上・・・山口湯田温泉や宇部ときわ公園への観光客の増加 (湯田温泉: 822→838千人/年、宇部ときわ公園: 159→216千人/年) ※いずれもH12→H14
その他評価すべきと判断した項目	特になし
環境影響評価に対応する項目	●沿道環境の状況 本線部(2/2車線)+一般部(4車線拡幅)の整備前後の騒音状況(道路環境センサスより) 山口市陶: 整備前(H8) (昼間)78.0dB (夜間)78.3dB 整備後(H13) (昼間)69.1dB (夜間)67.3dB [環境基準: 昼間70dB以下 夜間65dB以下 要請限度: 昼間75dB以下 夜間70dB以下] →環境省令で定める自動車騒音の要請限度は満足するものの、依然として環境基準を満足していないため、遮音壁等の騒音対策を実施することとしている。 ●その他、大気環境、自然環境への影響については、沿道住民からの苦情も寄せられておらず、周辺環境への影響は小さいものと考えられる。
その他評価すべきと判断した項目	特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化	S50.2.27 宇部有料道路開通 H11.6 小郡駅前第3地区土地区画整理事業着手 S50.4.1 中国縦貫道(小郡~山口) (山口県中央地方拠点都市地域、新山口駅南業務拠点地区) S61.3.27 山陽自動車道(徳山西~防府東)供用 H13.3.10 宇部有料道路(嘉川~宇部JCT)4車線化 S62.12.4 山陽自動車道(防府東~山口JCT)供用 H13.3.11 山陽自動車道(宇部JCT~下関JCT)供用 H7.9.6 鑄銭司団地分譲開始 H13.7.13~9.30 山口きらら博開催 H7.4.1 山口セミナーパーク完成
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	事業により、交通渋滞の解消、走行時間の短縮等の効果の発現があること。 また、一部環境基準を満足していない区間については、遮音壁等の騒音対策を行うこととしており、その他の環境影響は確認されていないことから、今後については事業評価の必要性はないと考えている。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特になし
特記事項	特になし