

平成24年度予算要求に係る個別公共事業評価書

平成23年11月30日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成22年7月23日改正）及び平成23年度国土交通省事後評価実施計画（平成23年3月31日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成24年度予算要求にあたって、政府予算案の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業（道路・街路事業）について新規事業採択時評価15件を実施した。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載している。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業関係費】	
道路・街路事業	津島 恭一

<評価の手法等>

別添1

【公共事業関係費】

事業名 ()内は 方法を示す。*	評価項目		費用便益分析以外の 主な評価項目	評価を行う過程 において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析				
	費用	便益			
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の 防災機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 	都市局 道路局

※費用便益分析に用いる便益の把握の方法

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	直轄事業等	14
	補助事業等	1
合 計		15

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

総 計	15
-----	----

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		
		便益の内訳及び主な根拠				
一般国道45号 天間林道路 国土交通省	260	588	224	2.6	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約14.8万人が、整備後約18.2万人に増加 ②広域的なりだんだんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築(特に青森県内の主要都市である青森-八戸間の連携が強化。)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道7号 二ツ井今泉道路 国土交通省	150	196	130	1.5	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約21.9万人が、整備後約23.9万人に増加 ②耐災害性を有する緊急輸送道路の確保 ・信頼性の高い第1次緊急輸送道路が確保され、現道の通行止めによる広域迂回が解消。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道13号 泉田道路 国土交通省	190	227	161	1.4	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約5.5万人が、整備後約7.9万人に増加 ②広域的なりだんだんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築 ・H22供用の新庄北道路と一体となって新庄市中心部をバイパスし、国道13号と接続するため、利便性が向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期) 国土交通省	240	336	189	1.8	①災害に強い高速ネットワークの形成 ・並行する路線の特殊通行規制区間等を回避 ・災害時に緊急輸送道路やバス路線を確保することで、地域の安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮し、60分圏人口約0.8万人が、整備後約2.6万人に増加 ③観光振興に寄与 ・輪島朝市や輪島港等の主要観光地へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期) 国土交通省	310	271	229	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大(搬送時間9分短縮、60分圏域人口2.5万人増加)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期) 国土交通省	260	252	215	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大(搬送時間4分短縮、60分圏域人口0.1万人増加)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道158号 大野油坂道路 (和泉・油坂区間) 国土交通省	595	521	452	1.2	①高速道路ネットワークの強化によるりだんだんシーの確保 ・北陸圏から大阪都市圏、名古屋都市圏に至るりだんだんシーネットワークを構築 ・異常気象・災害時に地域住民の孤立を防ぎ安全性・信頼性を確保 ・災害時相互応援協定を締結する都市との所要時間が短縮(大野市→郡上市:87分→55分) ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への所要時間が短縮(中濃厚生病院:68分→60分) ・旧和泉村の住民全て(566人)が第3次医療施設へ60分以内で到達可能	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道9号 湖陵・多伎道路 国土交通省	200	349	【内訳】 走行時間短縮便益: 277億円 走行費用減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 30億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,700台/日	160	2.2	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約2,2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 大田・静間道路 国土交通省	205	330	【内訳】 走行時間短縮便益: 247億円 走行費用減少便益: 62億円 交通事故減少便益: 22億円 【主な根拠】 計画交通量: 14,500台/日	168	2.0	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約2,2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 三隅・益田道路 国土交通省	660	744	【内訳】 走行時間短縮便益: 532億円 走行費用減少便益: 156億円 交通事故減少便益: 55億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,200台/日	533	1.4	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・益田市以西地域における第3次医療施設の60分カバー圏域人口が約4,7千人増加（浜田～益田間全線供用時） ・益田市役所から浜田医療センターまでの所要時間が8分短縮 現況46分→整備後38分（浜田～益田間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 津島道路 国土交通省	420	338	【内訳】 走行時間短縮便益: 281億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,700台/日	309	1.1	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・津波浸水区間、越波区間や土砂災害危険箇所の回避による通行止めの危険性を解消 ・災害時の緊急輸送道路を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・津波浸水地区近傍までのリダンダンシーが確保 ・第3次医療施設60分圏域人口が約0.5万人増加 ・愛南町から第3次医療施設への所要時間が12分短縮 整備前67分→整備後55分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 窪川佐賀道路 国土交通省	370	265	【内訳】 走行時間短縮便益: 213億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,800台/日	259	1.02	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・現道の土砂災害危険箇所回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ・津波浸水地区近傍までのリダンダンシーが確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約200人増加 ・黒潮町から第3次医療施設への所要時間が16分短縮 現況74分→整備後58分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道55号 福井道路 国土交通省	360	254	【内訳】 走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,500台/日	252	1.01	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・道路の津波浸水区間の回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約4,000人増加 ・牟岐町から第3次医療施設への所要時間が7分短縮 整備前64分→整備後57分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
高速横浜環状北西線 横浜市 首都高速道路株式会社	2,200	3,321	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,753億円 走行経費減少便益: 374億円 交通事故減少便益: 194億円 【主な根拠】 計画交通量: 44,700台/日	1,873	1.8	①横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善 ・横浜港と東名高速道路を直結し、背後圏との結びつきを強化することにより、国際競争力を向上（横浜港～東名高速道路: 約40～60分→約20分） ・保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、保土ヶ谷バイパスの渋滞を緩和 ②道路ネットワークの信頼性向上 ・東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合の迂回路が確保され、道路ネットワークの信頼性が向上 ③北西線沿線地域の交通環境の改善 ・東名高速道路と第三京浜道路の間を移動する大型車の通過交通を一般道路から排除し、北西線沿線地域の交通環境を改善	都市局 街路交通施設課 (課長 西植 博) 道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益: B (億円)		費用: C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 石川県・金沢市	270	1,048	【内訳】 走行時間短縮便益: 856億円 走行経費減少便益: 126億円 交通事故減少便益: 66億円 【主な根拠】 計画交通量: 31,700台/日	220	4.8	①金沢市街地における通過交通の排除や流入交通の分散により、市街地部の渋滞の緩和 ②金沢市街地における通過交通等に起因する交通事故の減少	道路局 環境安全課 (課長 安藤 淳)