

道路事業の費用便益比(B/C)点検結果について

平成21年8月4日

道路部

# 費用便益比(B/C)点検の背景

## ○背景(交通量推計、事業評価手法見直し)

・将来の交通需要推計について、H17道路交通センサスや新たな人口推計等の最新のデータを基にした全国交通量を平成20年11月公表。

・事業評価手法について、平成20年11月に人や車両の時間価値などB/Cの計算方法を最新のデータと知見に基づき見直しを行った。

# 費用便益比(B/C)点検結果公表

## ○点検結果公表(平成21年3月31日)

- ・将来の交通需要推計及び事業評価手法の見直しを踏まえ、平成21年度に事業を実施する予定の高規格幹線道路及び直轄事業等(新設・改築事業)について、3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)によるB/Cの点検を実施し、点検結果をとりまとめた。

### B/C点検

	B/C $\leq$ 1	B/C $>$ 1	計
直轄(中部地整)	18(0)	556(59)	574(59)
高速会社(中部管内)	0	43(10)	43(10)
合計	18(0)	599(69)	617(69)

# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

## ○点検結果対応

### ◆ $B/C > 1$ の事業について

3便益が費用を上回るものの両者の値が近い事業もあることから、直轄事業については関係地方公共団体より、各事業の役割や効果など点検結果に関する事項についてのご意見も頂いたうえで、各地方整備局等において平成21年度の事業を執行。

### ◆ $B/C \leq 1$ の事業について

B/Cが1以下の直轄18事業については、平成21年度の事業執行を当面見合わせることとし、速やかにコスト縮減など事業内容の見直し等の検討を行い、再評価を実施して事業継続の可否を決定。

# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

## ○点検結果対応

### ◆関係地方公共団体からの主な意見(中部地方整備局管内)

- ・直轄事業については、引き続き事業推進をお願いしたい。
- ・事業の執行にあたっては、効率的、効果的に進められたい。
- ・道路事業の評価に際し、3便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)の評価ばかり強調されていることが問題。
- ・地方特有の多様な効果を評価に反映し、費用便益比との総合的な評価システム制度を構築する取り組みをお願いしたい。



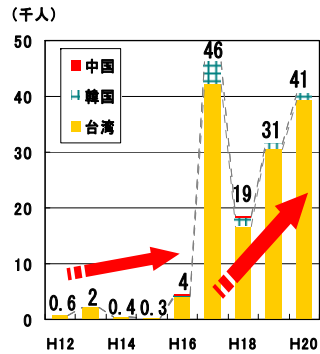
# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

## ○3便益以外の効果検討(参考)

### ◆休日への考慮

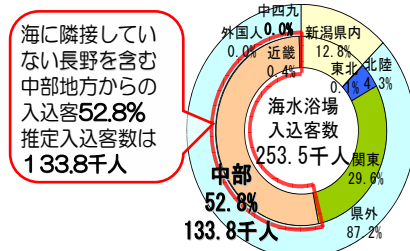
- ・近年、富山空港や立山黒部アルペンルートへ外国人観光客が増加し、小谷道路区間も外国人観光客（アジア人）の利用ルートとなっている。
- ・また、小谷道路は、北陸から長野県の観光への観光ルートとして貢献。
- ・休日には、観光目的の交通が増加し、10月の休日交通量は平日交通量の約1.3倍に増加。

#### ○外国人観光客の入り込み増加



【富山空港国際チャーター便利用状況】

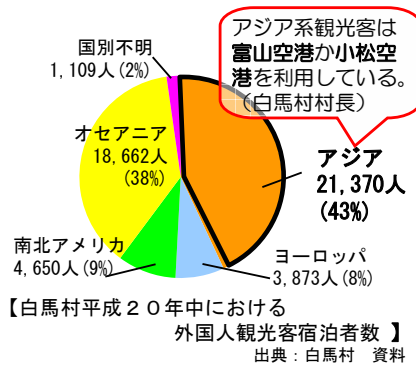
#### ○主な観光地の方面別入り込み客数



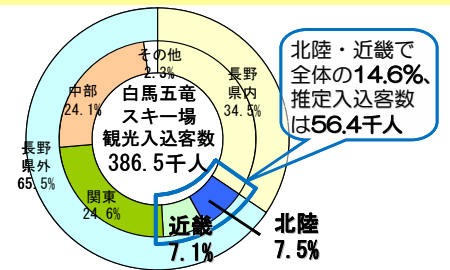
【H19新潟県観光動態の概要】

【糸魚川市海水浴客出発方面割合】

海に隣接していない長野を含む中部地方からの入込客52.8%  
推定入込客数は133.8千人

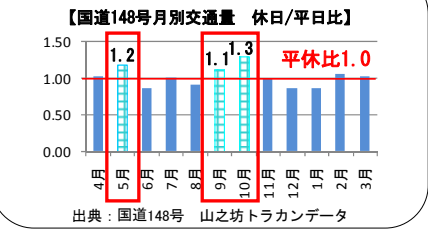


【白馬村平成20年中における外国人観光客宿泊者数】  
出典：白馬村 資料



【駐車場ナンバー調査 (H18.12.10、H19.2.3) 白马五竜スキー場資料】  
【白马五竜スキー場駐車場ナンバー調査結果による出発方面割合】

#### ○5, 9, 10月が平休交通量比1.1以上



出典：国道148号 山之坊トラカンデータ

出典：平成21年度第1回北陸地方整備局事業評価監視委員会資料抜粋(一般国道148号小谷道路)

○ 休日の観光交通を考慮した便益  
 休日交通の増加割合 × 休日日数  
 × (走行時間費用 + 走行経費) = 約4億円  
 ※金額は、供用後50年間の便益額として試算した(参考値)

区分	休日日数(日)	平休比(%)
休日交通考慮	5月 11 9月 10 10月 9 計 30	1.2 1.1 1.3 -
通常	335	1.0

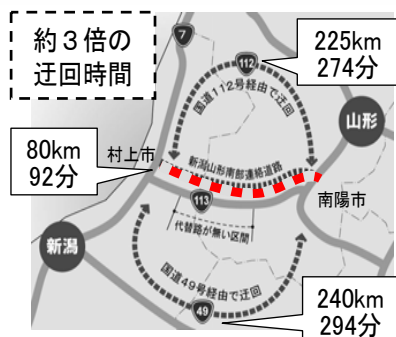
# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

## ○3便益以外の効果検討(参考)

### ◆災害等による通行止めの考慮

- 国道113号は地域の唯一の幹線道路で、災害時には大幅な迂回が強いられる。
- 過去に大規模な災害が発生し、約84日間の通行止め実績あり。
- 地域住民の生活や経済活動に欠かせない路線である。

[国道113号通行止めによる迂回経路]



[災害発生の高危険性が高い場所 (防災点検箇所)]



災害ランク1：防災点検により「対策が必要と判断される」と評価されたもの  
 災害ランク2：防災点検により「防災カルテを作成し対応」と評価されたもの  
 ※防災カルテ：災害に至る可能性のある要因の現状として着目すべき箇所、現状の内容および  
 現状把握に最も適した点検時期項目等、着目すべき事項を記載したもの。

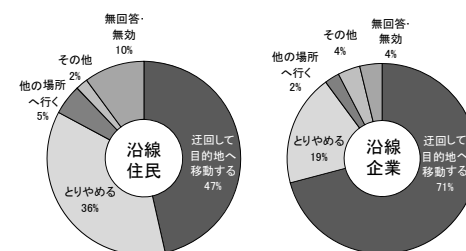
[国道113号の交通規制回数] S46~H20

通行規制	42回
うち全止め6時間以上	10回
うち通行規制12時間以上	6回

資料：山形河川国道事務所資料、新潟国道事務所資料



[国道113号が通行止めになったときの対応]



### ○災害時の通行止めによる迂回解消の便益

迂回に伴う経費 × 交通量 × 通行止め日数  
 = 約12億円 ※通行止め日数84日/25年  
 = 約6億円 ※通行止め日数84日/50年  
 = 約4億円 ※通行止め日数1日/年  
 ※金額は、供用後50年間の便益額として試算した(参考値)

※交通量：7,300台/日

出典：平成21年度第1回北陸地方整備局  
 事業評価監視委員会資料抜粋(一般国道  
 113号鷹ノ巣道路)



# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

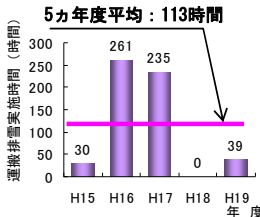
## ○3便益以外の効果検討(参考)

### ◆冬期の交通状況の考慮

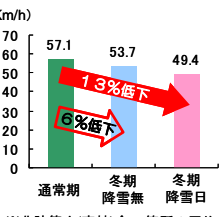
- ・魚沼地区は、日本有数の豪雪地域である。
- ・現道は、堆雪幅が確保できない狭小幅員で、路肩の堆雪を運搬排雪するため除雪障害が発生しており、排雪作業は過去5カ年平均で113時間/年と道路交通に影響を与えている。



現道区間の運搬排雪実施状況



北陸管内の冬期速度低下



浦佐バイパス整備で除雪による交通障害区間を回避

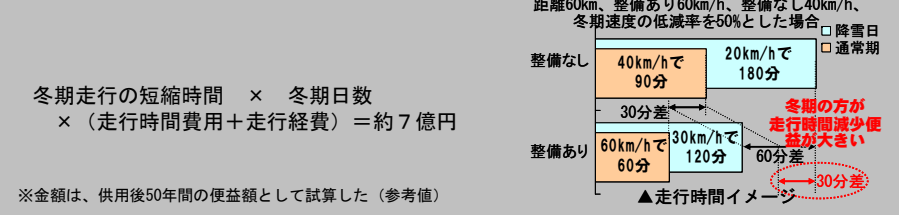


冬期間の降雪日数

年度	冬期			通常期
	降雪初日～終了の日数	うち、降雪日	うち、降雪日以外	
H11年度	126	111	15	239
H12年度	123	116	7	242
H13年度	117	115	2	246
H14年度	142	112	30	223
H15年度	111	88	23	254
H16年度	123	96	27	242
H17年度	141	132	9	224
H18年度	108	96	12	257
H19年度	130	100	30	235
H20年度	128	75	53	237
10カ年平均	125	104	21	240

※出典：気象庁アメダス 小出観測所

○冬期の積雪による影響を考慮した便益



出典：平成21年度第1回北陸地方整備局事業評価監視委員会資料抜粋(一般国道17号浦佐バイパス)

# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

## ○3便益以外の効果検討(参考)

### ◆救急医療アクセス

② 魚沼基幹病院（仮称）開院により、  
さらに命の道としての役割が増大

- ・浦佐バイパスの整備と、救急救命施設となる魚沼基幹病院開院により高度医療の提供エリアが拡大。（時間短縮による受益人口6,629人）
- ・病院アクセス向上により、一刻を争う救急患者の救命を支援。（呼吸停止死亡率22%改善）

○ 浦佐バイパス整備による高度医療提供エリアの拡大

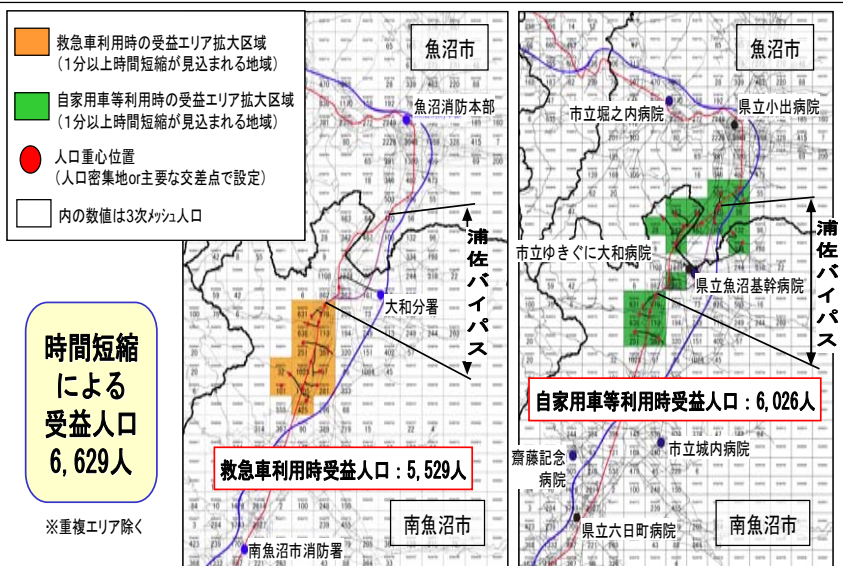
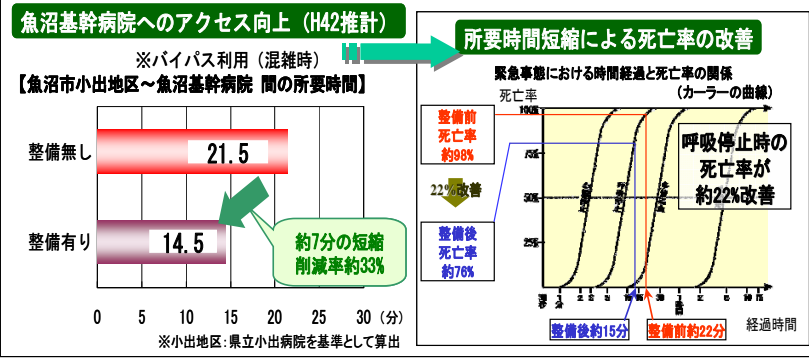


図 救急車利用時の便益算定対象エリア ※所要時間算定は道路の規制速度に基づく  
図 自家用車等利用時の便益算定対象エリア ※所要時間算定は、H42将来交通量推計結果に基づく



○ 救命救急医療へのアクセス向上便益

救急車の現場到着時間に着目  
消防署 → 現場（自宅等）

自家用車等による病院搬送時間に着目  
現場（自宅等） → ○○病院（高次医療施設）

救急車利用時 エリア人口	5,529人
自家用車利用時 エリア人口	6,026人
人命価値	2.26億円/人

救命救急アクセス向上エリア人口 × 疾病発生率 × 時間短縮による死亡改善率 × 人命価値  
= 約15億円

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した（参考値）

出典：平成21年度第1回北陸地方整備局  
事業評価監視委員会資料抜粋（一般国道  
17号浦佐バイパス）

# 費用便益比(B/C)点検結果の対応

## ○18事業再評価結果について

### ◆平成21年6月18日～6月26日

- ・各地方整備局等において事業評価監視委員会を開催。
  - 14事業は、継続が妥当
  - 4事業は、審議を継続(→委員会で再審議)

### ◆平成21年7月8日、7月22日

- ・審議継続となった4事業について事業評価監視委員会を開催し、再審議。
  - 3事業は、継続が妥当
  - 1事業は、中止(青島バイパスの4車線化)

なお、事業区間内における異常気象時通行規制区間などについて、事業評価監視委員会において防災対策の必要性が指摘されたことも踏まえ、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に着手