

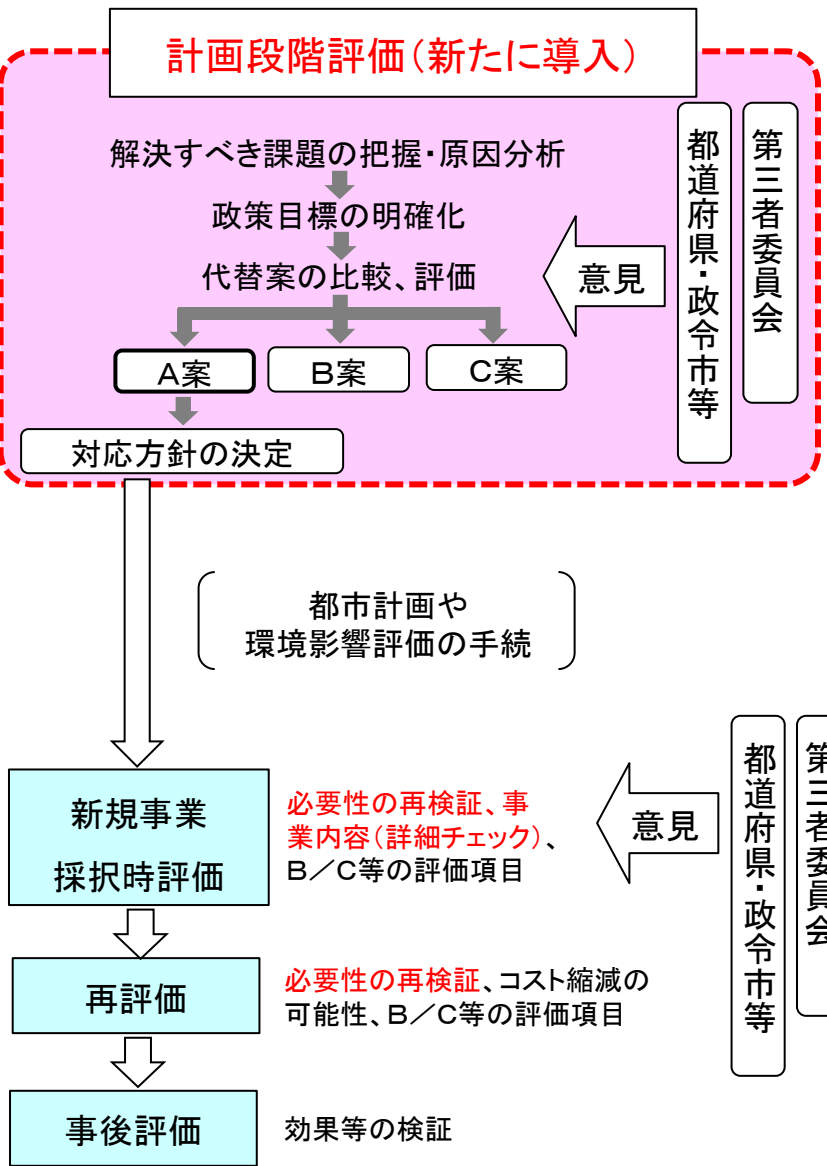
社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（平成22年度 第2回）

# 直轄事業の新規事業候補箇所の選定に あたっての課題の捉え方(案)

---

# 政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)

## 【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



平成23年度予算に係る新規事業採択時評価

計画段階評価を新規事業採択時評価と併せて実施

## 【経過措置】

平成24,25年度予算に係る新規事業採択時評価

計画段階評価を新規事業採択時評価と併せて実施することができる

平成26年度以降予算に係る新規事業採択時評価

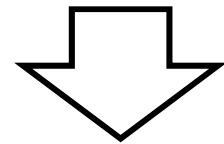
計画段階評価を新規事業採択時評価の前年度までに実施

# 直轄事業の新規事業候補箇所について

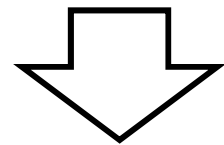
## (計画段階評価)

### <概算要求箇所>

高規格幹線道路もしくは全体事業費250億円以上



地域づくりとの連携を図り、地域における道路の位置付けや役割を確認した上で、**事業実施環境(都市計画、環境影響評価等)**が整っている箇所のうち、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況等を踏まえて選定。

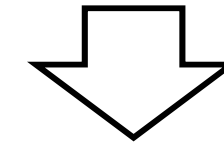


### H23新規採択箇所としてお諮りしたもの(H22.8.23)

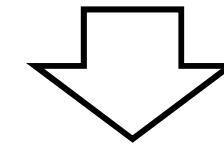
- I 那覇空港自動車道 小禄道路
- II 高知東部自動車道 南国安芸道路(芸西西～安芸西)
- III 三陸縦貫自動車道 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)
- IV 阿南安芸自動車道 桑野道路

### <その他箇所>

高規格幹線道路以外で全体事業費250億円未満



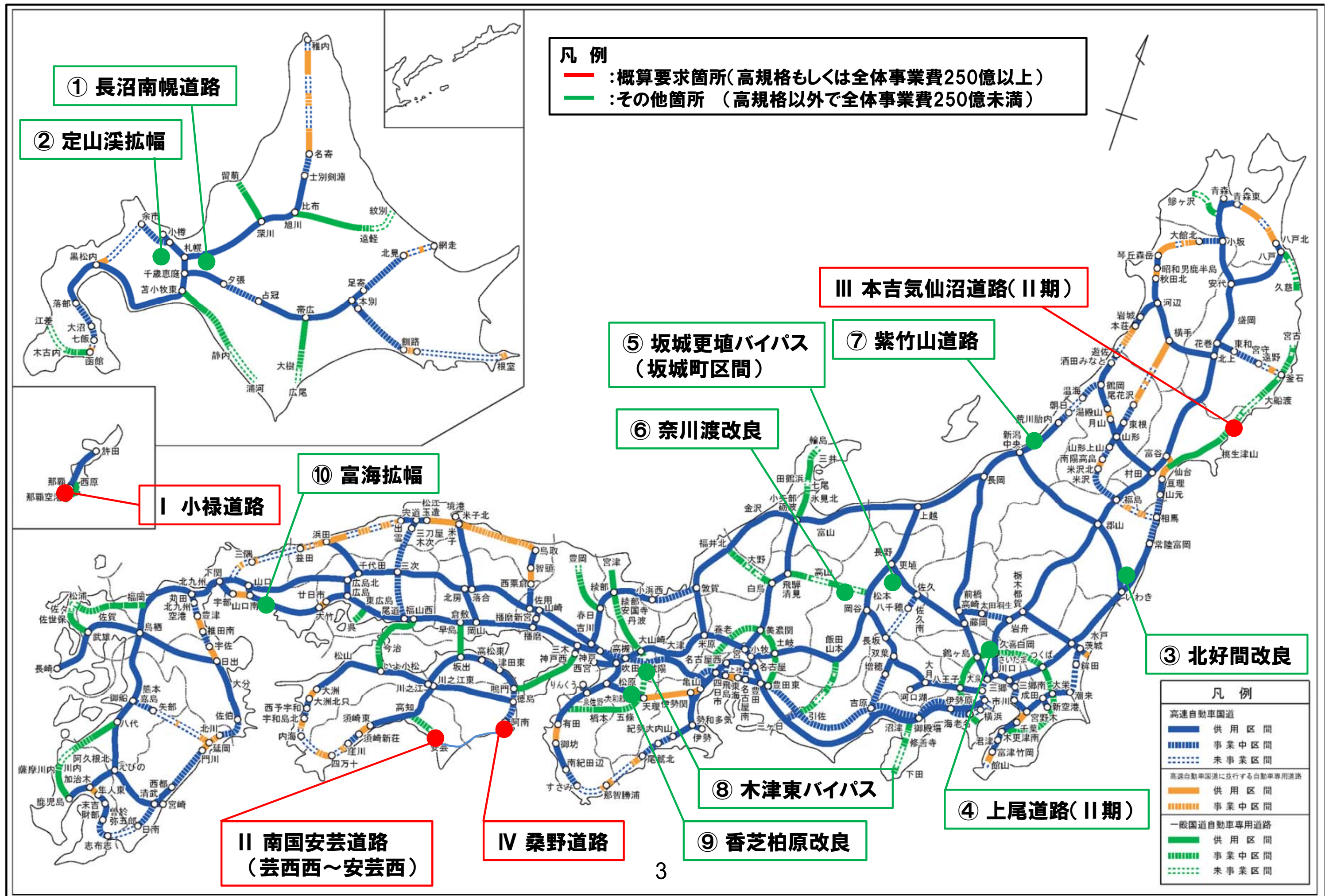
現道の対策を行うべき道路交通上の課題(渋滞、事故など)があり、**事業実施環境(都市計画、環境影響評価等)**が整っている箇所のうち、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況等を踏まえて選定。



### H23新規事業候補箇所として今回お諮りしたいもの

- ①道央圏連絡道路 長沼南幌道路
- ②一般国道230号 定山溪拡幅
- ③一般国道49号 北好間改良
- ④一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)
- ⑤一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)
- ⑥一般国道158号 奈川渡改良
- ⑦新潟南北道路 紫竹山道路
- ⑧一般国道163号 木津東バイパス
- ⑨一般国道165号 香芝柏原改良
- ⑩一般国道2号 富海拡幅

# H23新規事業候補箇所的位置図



# 中部ブロックにおける新規事業候補箇所の選定フロー(イメージ)

検討中

## 【新規事業候補箇所の選定フロー(案)】

1.中部の直轄国道全線(約1,800km)

○道路交通特性毎の区間単位(道路交通センサス調査区間単位)で設定

### 【①候補の対象となる箇所】

2.対策未実施区間等の抽出

### 【区間抽出の基本的な考え方(案)】

○今後交通課題の改善が期待される区間(事業中区間)や現時点で交通課題を評価できない区間(高速道路無料化社会実験併行区間等)を除外し、評価対象となる対策未実施区間等(案)を抽出

### 【②道路交通上の課題(事故・渋滞など)のある箇所】

3.道路整備に係る各種指標による評価・選定

○道路整備に係る政策課題を表す指標を勘案しつつ選定

### 【③事業実施環境(都市計画、環境影響評価等)が整っている箇所】

4.事業実施環境等による評価・選定

○都市計画(環境影響評価)、地元の合意状況、対策計画の検討状況等の事業実施環境を勘案しつつ選定

### 【④事業効果や緊急性・予算状況等】

5.新規事業候補箇所

○計画段階評価における計画の妥当性、新規事業採択字評価における必要性の再検証、事業内容(詳細チェック)、B/C等の評価

# 新規事業候補箇所の選定に係る評価指標(イメージ)

	道路整備に係る政策課題	概況指標
産業競争力	渋滞・円滑化	自動車交通の損失時間(kmあたり)
環境・景観	(道路交通騒音)	要請限度達成率
暮らし	交通事故	死傷事故率
	日常生活アクセス	拠点性の高い都市および地方生活圏中心都市からの1時間圏域人口カバー率
	救急医療アクセス	第三次救急医療施設からの1時間圏域人口カバー率
安全・安心	ネットワークの確保	異常気象時事前通行規制区間数
		要防災対策箇所数 (管理レベルⅢ以上)

# 道路整備に係る政策課題状況(産業競争力)

## 【渋滞・円滑化】

- 中部地方の自動車利用時間は約18億時間で、時間損失率は約41%(全国値約37%)。
- 都市部では時間損失率が約56%と非常に高い。
- 直轄国道では東西軸のkm当たり損失時間が大きい。

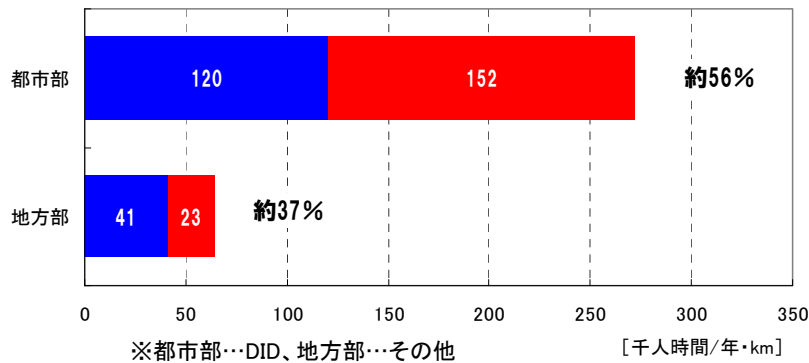
### ■中部地方の時間損失等(H21年度)

← 中部地方の自動車利用時間 約18億時間/年 →

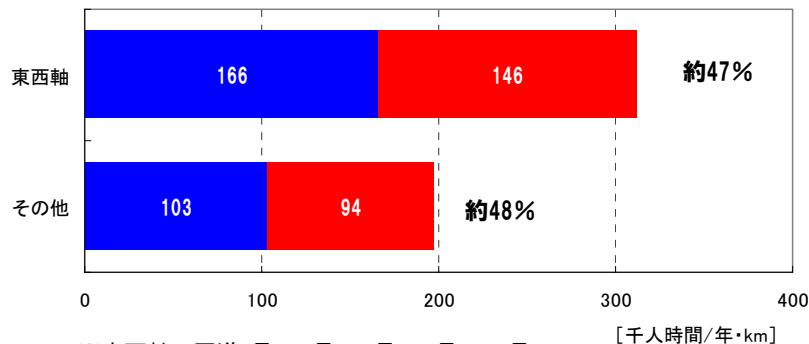


時間損失率 約41%

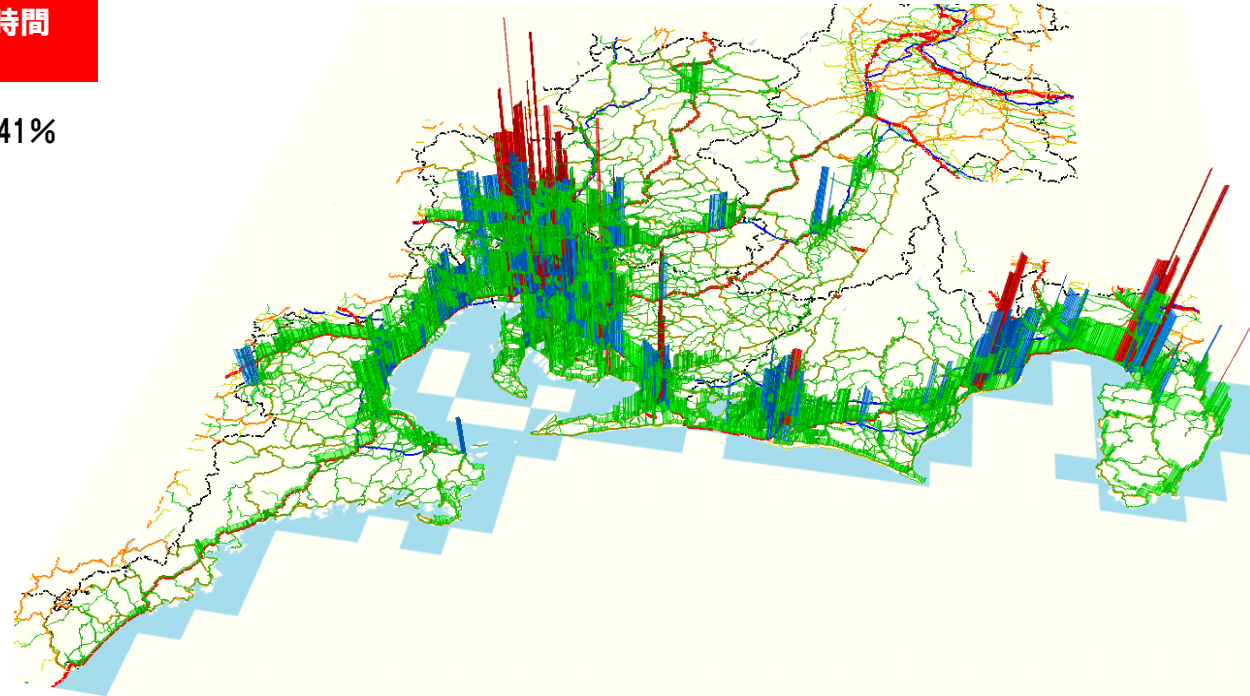
### ■地区別の時間損失等(年・1km当たり)



### ■直轄国道の時間損失等(年・1km当たり)



### ■中部地方における渋滞3Dマップ



### 【中部地整管内の渋滞損失時間3Dマップ】

● 色と高さで渋滞等による損失の程度を表す  
 資料: 国土交通省資料 平成19年度値

# 道路整備に係る政策課題状況(暮らし)

## 【交通事故】

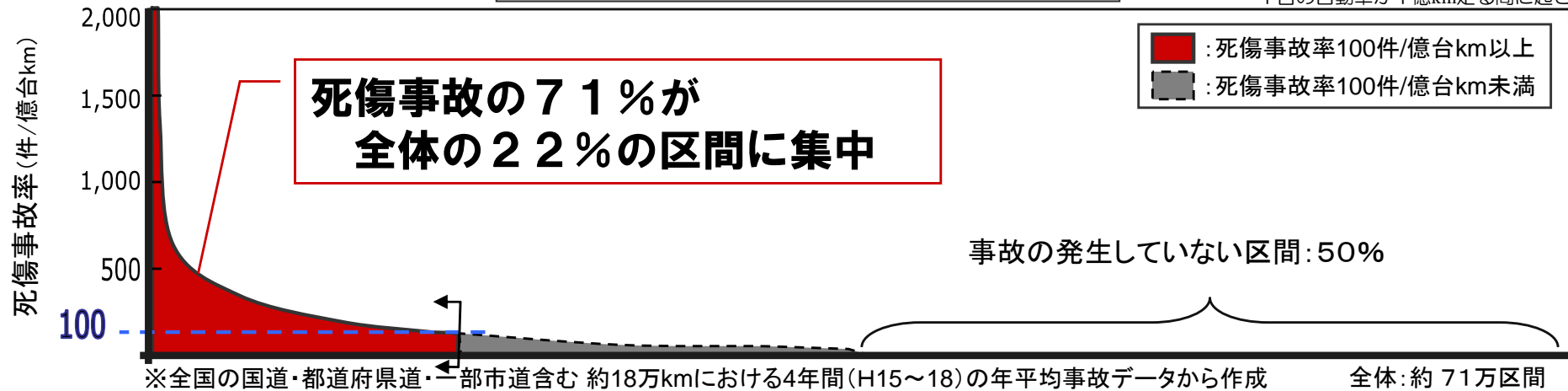
- 全国の国道・都道府県道を約71万区間に分割し、死傷事故率を高い順に並べると、死傷事故の71%が全体の22%の区間に集中。
- 中部4県の国・県道においても、死傷事故の70%が全体の25%の区間に発生しており、特定箇所集中。
- 交通事故は特定の箇所に集中して発生しており、データに基づく対策箇所の選定が重要。

## ■全国、中部4県の死傷事故率 降順グラフ

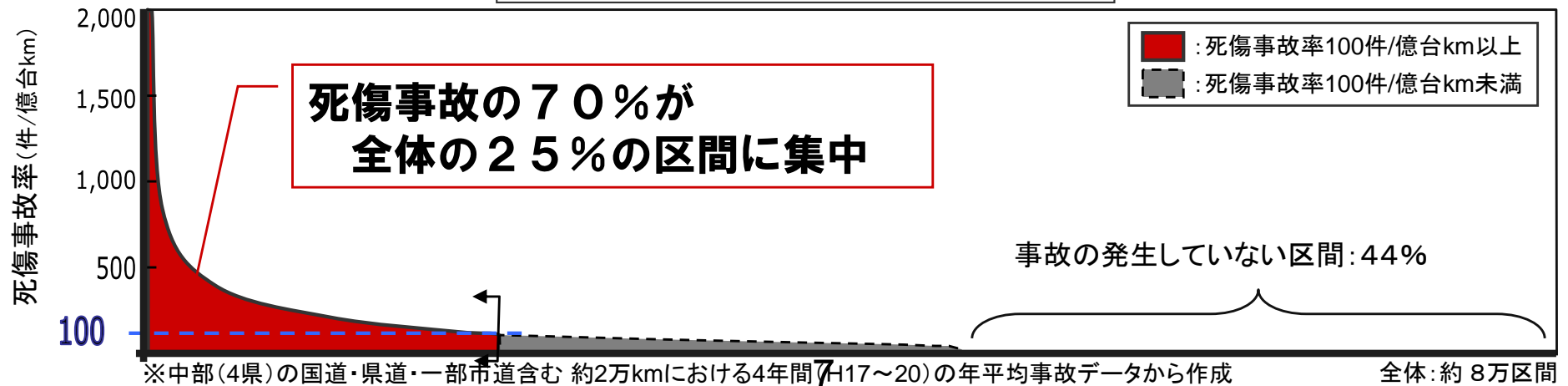
$$\text{死傷事故率} = \frac{10^8}{\text{交通量(台/年)} \times \text{区間延長(km)}} \times \text{平均死傷事故件数(件/年)}$$

1台の自動車1億km走る間に起こりうる死傷事故件数

### 全国（国道・都道府県道）死傷事故率



### 中部4県（国道・県道）死傷事故率





## 【脆弱な地形】

○東西軸から南北に伸びる主要幹線道路については、厳しい地形等により、雨量規制区間が多数存在する。

