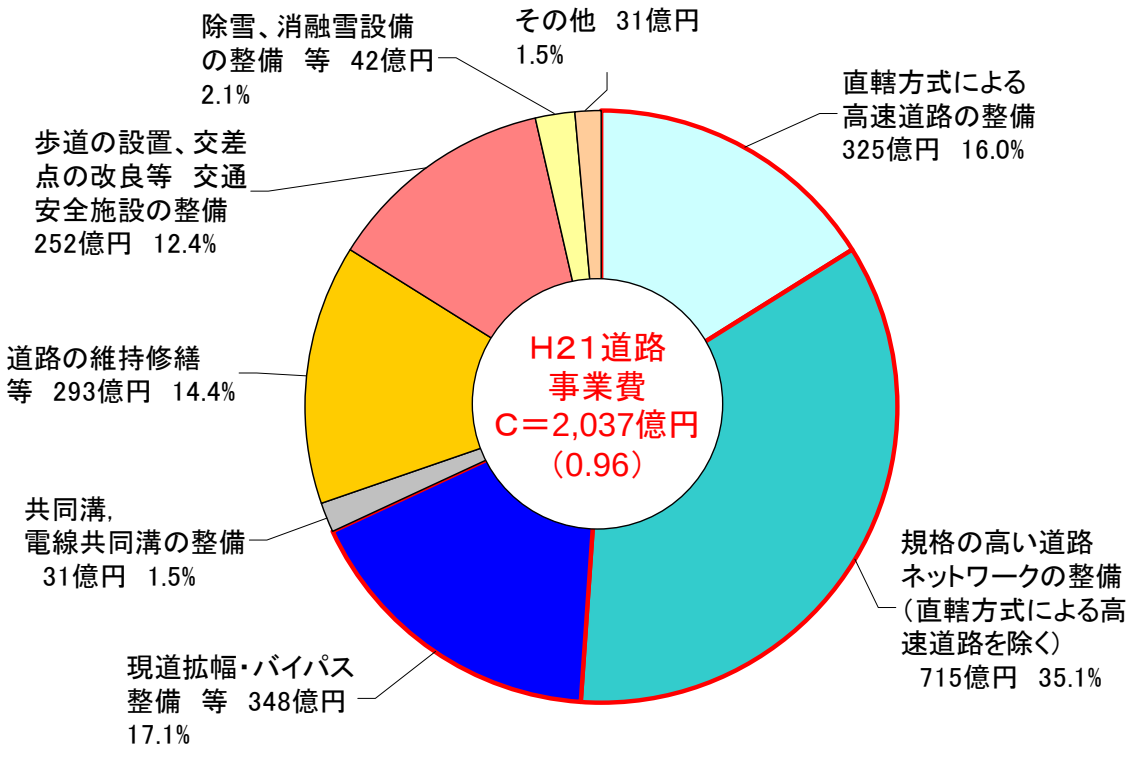
事業概要等

H21東北地方整備局道路関係（直轄）事業費【当初】



※（　）は前年度比

H21東北地方整備局道路関係（直轄）事業費【補正】

平成21年4月に取りまとめられた「経済危機対策」に基づく補正予算については、底力発揮・21世紀型インフラ整備、地域活性化等、安全・安心などを推進するため所要の予算を計上。

①「国土ミッシングリンク」の結合　約135億円

高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路等について整備を推進

②社会資本ストックの耐震化・予防保全対策　約140億円

緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強の推進、道路構造物の点検・補修・更新等を推進し、社会資本ストックの長寿命化を図る

③ゲリラ豪雨、洪水・高潮等防災・災害対策　約36億円

安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークの確保に向け道路の法面対策を推進するとともに、災害の恐れのある区間を回避する道路整備を推進

④交通の安全確保対策　約17億円

通学路における歩道の整備等を推進

計　約328億円

H21東北地方整備局道路関係（直轄）　主要事業

事業区分	路線名・箇所名
新直轄	東北横断自動車道釜石秋田線　宮守～東和　（岩手県） 日本海沿岸東北自動車道　温海～鶴岡　（山形県） 東北中央自動車道　福島～米沢　（山形県・福島県）　他、4箇所
高規格 地域高規格	国道45号　登米志津川道路　（宮城県） 国道45号　上北道路　（青森県） 国道47号　余目酒田道路　（山形県）　他、36箇所
一般改築	国道4号　富谷大和拡幅　（宮城県） 国道7号　青森環状道路　（青森県） 国道13号　神宮寺バイパス　（秋田県）　他、39箇所※
維持修繕	国道13号　須川橋　橋梁予防保全　（秋田県） 国道13号　万代大橋　橋梁予防保全　（山形県）　等
交通安全	国道6号　双葉地区付加車線設置　（福島県） 国道45号　白井登坂車線整備事業　（岩手県）　等

※橋梁架替・防災事業箇所を除く

費用便益比（B／C）点検の経緯

将来交通需要推計

平成20年4月～11月
「道路の将来交通需要推計に関する検討会
第1回～8回

事業評価手法の見直し

平成20年6月～11月
「道路事業の評価手法に関する検討委員会
第1回～4回

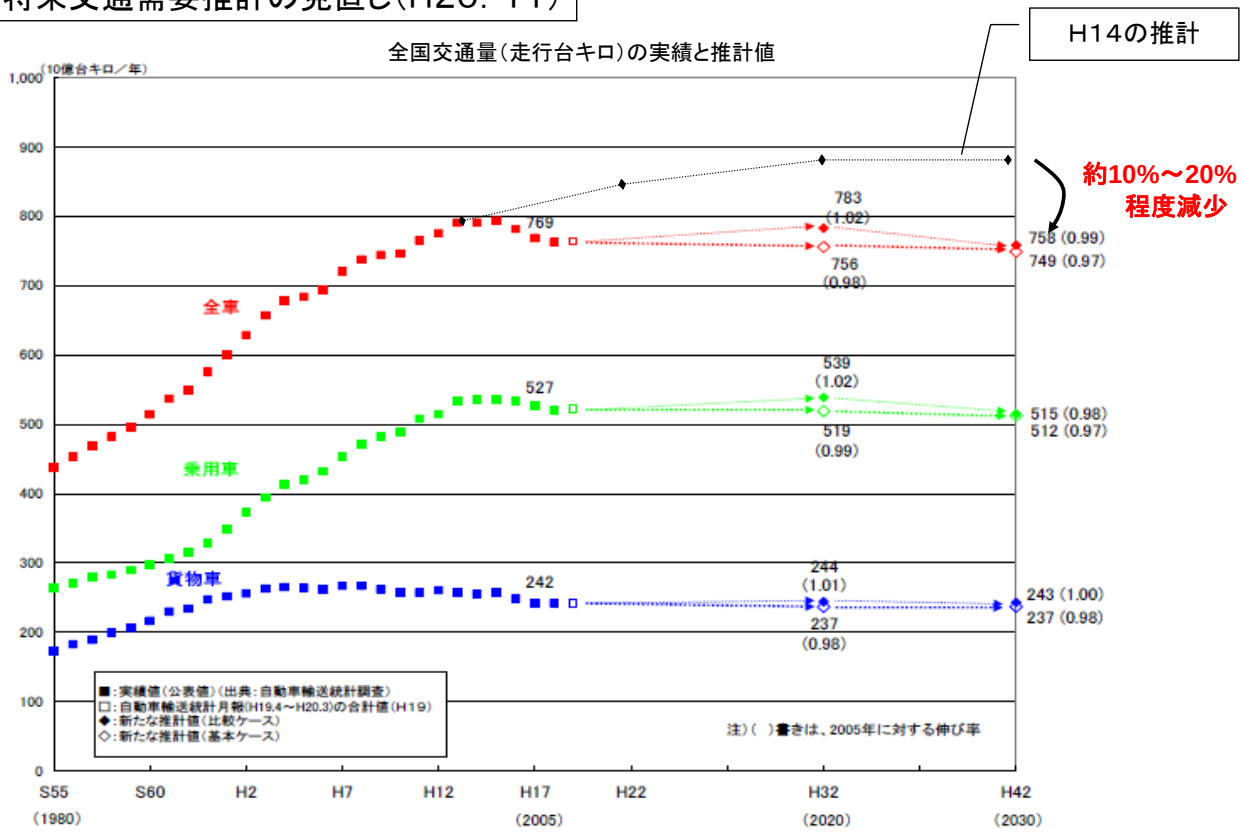
「新たな中期計画」（平成20年12月24日）

「今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を実施する。」

平成21年1月～3月にB／C点検を実施

費用便益比（B／C）の主な変化要因

○将来交通需要推計の見直し（H20．11）



費用便益比（B／C）の主な変化要因

○便益の計算方法の見直し（H20．11）

①走行時間短縮便益：人及び車両の時間価値を見直し

・人：賃金等に常用労働者(4人以下の事業所)、臨時労働者の統計データを追加　等

・車両：車両償却費より算出（H15時はレンタカー価格より算出）

⇒車両1台あたりの時間価値原単位が16%～36%減少

・乗用車　　62.86→ 40.1 （△36%）　・バス　　519.74→374.27（△28%）　（円/台・分）
・小型貨物車 56.81→ 47.91（△16%）　・普通貨物車 87.44→ 64.18（△27%）

②走行経費減少便益：車両償却費、燃料価格等の見直し

⇒全体として便益が増加傾向

【一般道路（平地）40km/hの場合の走行経費原単位】（円/台・km）
・乗用車　　11.31→ 16.65（＋47%）　・バス　　49.12→ 59.14（＋20%）
・小型貨物車 24.05→ 18.92（△21%）　・普通貨物車 34.47→ 36.87（＋ 7%）

③交通事故減少便益：死亡事故の損失額に精神的損失額を追加

⇒道路の種類、構造等による事故発生確率によって異なるが、全体として便益が増加傾向

□評価期間の見直し：道路施設の耐用年数等を考慮し40年から50年に見直し

⇒約5%程度便益が増加傾向

H15算出に比べ、全体的には10%～15%程度減少傾向

交通量の減少や、評価手法の見直し等によりB/Cは全体的にはH15に比べ20%～30%程度減少傾向。但し、個々の路線、事業箇所の状況により必ずしも傾向どおりにはならない。

費用便益比（B／C）の点検結果

●点検対象：高規格幹線道路及び直轄事業等（新設・改築事業）

●点検箇所：全国617事業（うち東北地方整備局管内：88事業）

●評価方法：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（平成21年3月31日公表）

B／Cの値が1以下の事業

	前回再評価	点検結果
一般国道106号都南川目道路（岩手県）	1．3（H18）	0．97

（全国　18事業）

平成21年度の事業執行を当面見合わせ
（平成21年3月31日）

諸外国における事業評価手法

◎マニュアルで規定済
○手法を検討・試行中

			日本	ドイツ	ニュージーランド	イギリス	フランス
便益	直接効果	走行時間の短縮	◎	◎	◎	◎	◎
		走行費用の減少	◎	◎	◎	◎	◎
		交通事故の減少	◎	◎	◎	◎	◎
		舗装による運転者の走行快適性の向上			◎		
		追い越し機会の増加によるイライラ減少			◎		
		所要時間の信頼性向上			◎	○	
		騒音減少		◎		○	◎
		CO2減少		◎	◎	○	◎
		大気汚染減少		◎			◎
		歩行者等の交通遮断の解消		◎			
		健康（サイクリングの機会等）				○	
		利用可能な交通手段の増加				○	
	間接効果	雇用創出		◎		○	
		農業・畜産の生産性向上			◎		
		料金収入					◎
		税収増大					◎
採択基準			B/C>1を前提	B/C>1を前提		B/C≧1を基本 B/C<1でも採択可能	B/Cを含めて総合的に判断

事業評価手法の整理

手法	手法1	手法2	手法3
項目	3便益による費用便益分析	多項目便益による費用便益分析	総合的な評価
内容	貨幣換算の精度が高い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で評価 B（3便益）／C＞1を前提	道路の持つ多様な効果のうち、可能な範囲で多項目の便益を貨幣換算化してB／Cで評価 B（多項目便益）／C＞1を前提	貨幣換算化が可能なB／Cと、貨幣換算化が難しいその他の効果を総合的に評価 B／Cと多様な効果で総合的判断
主な特徴	・道路の持つ効果のうち、一部しか評価していない ・3便益については、計算の精度が高い	・地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映 ・便益の計算の精度が課題	・地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映 ・誰がどのようにして判断するかが課題
適用している国	日本	ドイツ、ニュージーランド	イギリス、フランス