

## 費用便益比 5 以上の事業

第 7 回 P I 会議山本委員提出資料「他の道路事業の費用便益比」に関し、費用便益比 5 以上の事業について、どのような事業が知りたい旨の意見が出されましたので、事務局にて整理いたしました。

平成 17 年度予算に係る道路事業・街路事業の新規事業採択時評価及び再評価の評価結果のうち費用便益比 5 以上の事業の評価結果は別添の通りとなっています。

注) 費用便益比 5 以上の 22 事業のうち 10 事業については評価結果が掲載準備中などのため添付していない。

(参考)

道路事業・街路事業の評価結果は、国土交通省道路局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/irhyouka.html>) で掲載されています。

国土交通省の新規事業採択時評価および再評価の結果については、国土交通省ホームページ (<http://www.mit.go.jp/kisya/kisha05/15/150325/02.pdf>) に掲載されています。

新規事業採択時評価結果（平成17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：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道26号 第二阪和国道（延伸）	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：大阪府泉南郡岬町淡輪 至：大阪府泉南郡岬町深日	延長	2.2 km		
事業概要	第二阪和国道は、大阪府泉南郡自然田から和歌山県和歌山市元寺町に至る延長約20 kmの地域高規格道路であり、第二阪和国道（延伸）は、第二阪和国道の一部を構成する延長約2.2 kmの道路である。				
事業の目的、必要性	第二阪和国道（延伸）は、現国道26号の渋滞緩和、車高制限箇所の解消をはじめ、関西国際空港 二期事業や阪南スカイタウンなどの地域開発の支援、多数の海浜レクリエーション、レジャー施設などの観光資源の有効活用、幹線道路及び生活道路の安全確保を図るとともに、高規格幹線道路を補完し、大阪と和歌山の地域間交流の促進に寄与するものである。				
全体事業費	69億円	計画交通量	20,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
第二阪和国道（延伸）は、交通混雑の緩和、大阪・和歌山の交流促進等重要な役割を果たすことが期待されており、「和歌山市・岬町第二阪和国道延伸連絡協議会（会長 和歌山市議会議員）」などから早期整備の要望を受けている。

事業採択の前提条件  
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  
環境アセスの完了

事業評価結果

費用対便益	B/C	6.5	総費用：60億円 （事業費：52億円 維持管理費：8億円）	総便益：392億円 （走行時間短縮便益：323億円 走行費用減少便益：65億円 交通事故減少便益：4億円）	基準年 平成16年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=7.20（交通量 +10%）	B/C=5.80（交通量 -10%）		
		事業費変動	B/C=5.93（事業費 +10%）	B/C=7.24（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=5.74（事業期間 +5年）	B/C=6.97（事業期間 -5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		渋滞差点を緩和する（深日中央交差点：現況旅行速度17 km/h） 渋滞損失時間の改善 約24万人時/年 約6万人時/年 1km(台和)あたり渋滞損失時間 約11万人時/年キロ、約1.2万人時/年キロ（現況） 大阪府平均（約10.8万人時/年キロ、約1.1万人時/年キロ）と同程度 全国平均（約2.0万人時/年キロ、約0.7万人時/年キロ）の約5.5倍 渋滞度曲線 大阪府内センサス区間のワースト上位4割に位置する その他の特徴 国道26号（16区間）中、ワースト第10位の渋滞損失時間（大阪府内）		
		事故対策		死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる 死傷事故率 約235件/億台キロ（現況・単路部） 大阪府平均（73件/億台キロ（単路部））の約3.2倍 事故率曲線 大阪府内における区間のワースト上位1割に位置する その他の特徴 自動車と自転車・歩行者との動線分離が図られる（自動車専用道路）		
		歩行空間	-	注目すべき影響はない（自動車専用道路計画）		
	社会全体への影響	住民生活		関西国際空港へのアクセス向上、高次医療施設へのアクセス向上 岬町内から関西国際空港へ約4分の時間短縮（52分 48分） 岬町内から三次医療施設（和歌山日赤センター）へ約9分の時間短縮（28分 19分）		
		地域経済		時間短縮による地域開発（阪南スカイタウン、関西国際空港二期事業 等）への支援		
		災害		緊急輸送道路の機能向上 緊急輸送道路に指定されているもの高さ制限（4.3m）が2箇所ある現国道26号を迂回		
環境			沿道環境の改善 夜間要請限度を超過する現国道26号の沿道環境が改善される（71dB 68dB） また、自動車からのNO <sub>2</sub> 、SPM排出量がそれぞれ現況の約28%、約29%に減少すると期待される			
	地域社会		主要な観光地へのアクセス向上 時間短縮による加太、友ヶ島、磯ノ浦などの観光地（年間観光客数134万人）への支援			
事業実施環境			地域高規格道路として時間距離を大幅に短縮し、大阪府南部と和歌山県北部の連携を強化			

採択の理由

費用便益比が6.5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渋滞損失削減時間はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。  
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の。

新規事業採択時評価結果（平成17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：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道301号野見山拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	愛知県
起終点	自：愛知県豊田市野見山町 至：愛知県豊田市御立町	延長	1.3 km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道301号は、静岡県浜松市を起点とし、愛知県新城市を經由し豊田市に至る延長約100kmの主要幹線道路である。このうち、豊田市中心市街地に隣接する野見山拡幅は、市街地中心部から放射状に延び市内の内環状線と外環状線を結ぶ延長1.3kmの4車線化事業である。</p>					
<p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>本事業は平成16年度完了予定の豊田拡幅の先線にあたり、現道は歩道が狭小（片側歩道区間有り）の2車線道路である。また、沿線には小学校、商業・工業施設等が立地し、朝夕の通勤、通学時には慢性的な交通渋滞が発生しており、自転車、歩行者が危険にさらされている状態である。野見山拡幅はこのような状態の改善、及び豊田市中心市街地や東海環状自動車道豊田松平ICへのアクセス向上を目的とする事業である。</p>					
全体事業費	53億円	計画交通量	16,000台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

一般国道301号は、交通渋滞の緩和、東海環状自動車道へのアクセス支援に重要な役割を果たす事が期待されており、豊田市及び地元経済界等から構成される豊田市幹線道路整備促進協議会より早期整備の要望を受けている。

**事業採択の前提条件**

費用便益：便益が費用を上回っている  
手続きの完了：都市計画決定済み

事業評価結果

費用対便益	B/C	6.6	総費用：41億円 （事業費：40億円 維持管理費：1億円）	総便益：271億円 （走行時間短縮便益：272億円 走行費用減少便益：1億円 交通事故減少便益：2億円）	基準年：平成16年																																																				
	<p><b>事業の影響</b></p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">自動車や歩行者への影響</td> <td>評価項目</td> <td>評価</td> <td colspan="3">根拠</td> </tr> <tr> <td>渋滞対策</td> <td></td> <td colspan="3">                 渋滞解消を図る事業（野見小西交差点：渋滞長1.8km）                  渋滞損失時間の改善                  ・約9千人時間/年 0（費用便益分析対象区間）                  1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間                  渋滞度曲線                  その他の特徴                  ・愛知県内国道301号中第5位の渋滞損失時間                  ・渋滞の解消（野見小西交差点 渋滞長 1.8km）             </td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td></td> <td colspan="3">                 自歩道設置により歩車分離を図る事業                  死傷事故率（死傷事故率比（県内平均比））                  （事故率曲線における位置：）                  その他の特徴                  ・死傷事故件数：H14 10件、H13 14件             </td> </tr> <tr> <td rowspan="6">社会全体への影響</td> <td>歩行空間</td> <td></td> <td colspan="3">自歩道設置により円滑な歩行空間が確保される。</td> </tr> <tr> <td>住民生活</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td>地域社会</td> <td>-</td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業実施環境</td> <td></td> <td colspan="3">注目すべき影響はない。</td> </tr> </table>					自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠			渋滞対策		渋滞解消を図る事業（野見小西交差点：渋滞長1.8km） 渋滞損失時間の改善 ・約9千人時間/年 0（費用便益分析対象区間） 1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間 渋滞度曲線 その他の特徴 ・愛知県内国道301号中第5位の渋滞損失時間 ・渋滞の解消（野見小西交差点 渋滞長 1.8km）			事故対策		自歩道設置により歩車分離を図る事業 死傷事故率（死傷事故率比（県内平均比）） （事故率曲線における位置：） その他の特徴 ・死傷事故件数：H14 10件、H13 14件			社会全体への影響	歩行空間		自歩道設置により円滑な歩行空間が確保される。			住民生活	-	注目すべき影響はない。			地域経済	-	注目すべき影響はない。			災害	-	注目すべき影響はない。			環境	-	注目すべき影響はない。			地域社会	-	注目すべき影響はない。			事業実施環境			注目すべき影響はない。	
自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠																																																						
	渋滞対策		渋滞解消を図る事業（野見小西交差点：渋滞長1.8km） 渋滞損失時間の改善 ・約9千人時間/年 0（費用便益分析対象区間） 1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間 渋滞度曲線 その他の特徴 ・愛知県内国道301号中第5位の渋滞損失時間 ・渋滞の解消（野見小西交差点 渋滞長 1.8km）																																																						
	事故対策		自歩道設置により歩車分離を図る事業 死傷事故率（死傷事故率比（県内平均比）） （事故率曲線における位置：） その他の特徴 ・死傷事故件数：H14 10件、H13 14件																																																						
社会全体への影響	歩行空間		自歩道設置により円滑な歩行空間が確保される。																																																						
	住民生活	-	注目すべき影響はない。																																																						
	地域経済	-	注目すべき影響はない。																																																						
	災害	-	注目すべき影響はない。																																																						
	環境	-	注目すべき影響はない。																																																						
	地域社会	-	注目すべき影響はない。																																																						
事業実施環境			注目すべき影響はない。																																																						

採択の理由

費用便益比が6.6と、便益が費用を大幅に上回っていると同時に、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、事業実施により当該事業箇所の渋滞損出時間が改善されることから、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。  
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の。

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課： 国道・防災課  
担当課長名： 鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道370号 阪井バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	和歌山県
起終点	自：和歌山県海南市重根 至：和歌山県海南市木津	延長	2.6 km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道370号は、和歌山県海南市を起点とし、奈良県山辺郡都祁村に至る延長約134kmの幹線道路である。</p> <p>阪井バイパスは、交通混雑及び幅員狭小区間の解消を目的とした、延長約2.6kmの4車線道路である。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>当該区間の現道は、交通量20,000台/日、混雑度2.0を超過しており、朝夕のピーク時をはじめ恒常的に渋滞が発生している。また、現道沿いには家屋が密集しており、幅員も狭小で大型車同士のすれ違いが困難な区間があり、自転車歩行者の安全が確保されていない状況である。</p> <p>阪井バイパスは、家屋密集地を避けたバイパス計画により、交通混雑、幅員狭小区間を解消し、安全で円滑な交通の確保、自転車歩行者の安全性の向上を目的とした4車線道路であり、整備により地域の活性化、沿線市町村の交流促進、連携強化に大きく寄与するものである。</p> <p>全体事業費： 83 億円      計画交通量： 17,200～23,200 台/日</p> <p><b>事業概要図</b></p>					

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.1	総費用： 61億円 （事業費： 59億円 維持管理費： 2億円）	総便益： 311億円 （走行時間短縮便益： 345億円 走行費用減少便益： -19億円 交通事故減少便益： -14億円）	基準年	平成16年																																		
	<p><b>事業の影響</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th>根拠</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">自動車や歩行者への影響</td> <td>渋滞対策</td> <td>-</td> <td>現道における混雑度2.18を解消する。 【渋滞損失時間の改善】29.7万人時間/年    0万人時間/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】3.6万人時間/年・km    0万人時間/年・km 【渋滞度曲線】145位/540区間    540位/540区間</td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">社会全体への影響</td> <td>歩行空間</td> <td>-</td> <td>現在歩道がない区間に歩道及び自転車歩行者道が設置される。（通学路であり、歩行者交通量38人/日、自転車交通量169台/日である区間に歩道等が設置される。）</td> </tr> <tr> <td>住民生活</td> <td>-</td> <td>高次医療施設へのアクセス向上（三次医療施設-県立医科大学附属病院、日本赤十字社和歌山医療センターへの時間短縮に寄与する道路である。）（20分 4分：約16分短縮）</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td>-</td> <td>沿道まちづくりとの連携（重根地区土地区画整理事業と連携し地域経済の発展に寄与する。）</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td>-</td> <td>緊急輸送道路を形成（緊急輸送道路ネットワーク計画（第2次）に位置づけあり。）</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>-</td> <td>CO2排出量の削減（削減量：1,352t/年）</td> </tr> <tr> <td>地域社会</td> <td>-</td> <td>主要な観光地へのアクセス向上（主要な観光地である高野山〔年間観光入込客数=110万人〕へのアクセスは、現状で幅員狭小であり、その解消により安全な観光輸送が図られる。）</td> </tr> <tr> <td>事業実施環境</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>						評価項目	評価	根拠	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	現道における混雑度2.18を解消する。 【渋滞損失時間の改善】29.7万人時間/年    0万人時間/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】3.6万人時間/年・km    0万人時間/年・km 【渋滞度曲線】145位/540区間    540位/540区間	事故対策	-	注目すべき影響はない	社会全体への影響	歩行空間	-	現在歩道がない区間に歩道及び自転車歩行者道が設置される。（通学路であり、歩行者交通量38人/日、自転車交通量169台/日である区間に歩道等が設置される。）	住民生活	-	高次医療施設へのアクセス向上（三次医療施設-県立医科大学附属病院、日本赤十字社和歌山医療センターへの時間短縮に寄与する道路である。）（20分 4分：約16分短縮）	地域経済	-	沿道まちづくりとの連携（重根地区土地区画整理事業と連携し地域経済の発展に寄与する。）	災害	-	緊急輸送道路を形成（緊急輸送道路ネットワーク計画（第2次）に位置づけあり。）	環境	-	CO2排出量の削減（削減量：1,352t/年）	地域社会	-	主要な観光地へのアクセス向上（主要な観光地である高野山〔年間観光入込客数=110万人〕へのアクセスは、現状で幅員狭小であり、その解消により安全な観光輸送が図られる。）	事業実施環境	-	注目すべき影響はない		
評価項目	評価	根拠																																						
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	現道における混雑度2.18を解消する。 【渋滞損失時間の改善】29.7万人時間/年    0万人時間/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】3.6万人時間/年・km    0万人時間/年・km 【渋滞度曲線】145位/540区間    540位/540区間																																					
	事故対策	-	注目すべき影響はない																																					
社会全体への影響	歩行空間	-	現在歩道がない区間に歩道及び自転車歩行者道が設置される。（通学路であり、歩行者交通量38人/日、自転車交通量169台/日である区間に歩道等が設置される。）																																					
	住民生活	-	高次医療施設へのアクセス向上（三次医療施設-県立医科大学附属病院、日本赤十字社和歌山医療センターへの時間短縮に寄与する道路である。）（20分 4分：約16分短縮）																																					
	地域経済	-	沿道まちづくりとの連携（重根地区土地区画整理事業と連携し地域経済の発展に寄与する。）																																					
	災害	-	緊急輸送道路を形成（緊急輸送道路ネットワーク計画（第2次）に位置づけあり。）																																					
	環境	-	CO2排出量の削減（削減量：1,352t/年）																																					
地域社会	-	主要な観光地へのアクセス向上（主要な観光地である高野山〔年間観光入込客数=110万人〕へのアクセスは、現状で幅員狭小であり、その解消により安全な観光輸送が図られる。）																																						
事業実施環境	-	注目すべき影響はない																																						

関係する地方公共団体等の意見

海南市長及び国道370号海南美里間改修促進協議会より、国道370号の早期整備の要望を受けている。（平成16年11月29日）

事業採択の前提条件

便益が費用を上回っている。  
円滑な事業執行の環境が整っている。

採択の理由

現道交通量20,000台/日、混雑度2.0を超過し、朝夕のピーク時をはじめ恒常的に発生している渋滞区間の解消、家屋が密集区間における幅員狭小で大型車同士のすれ違い困難区間の解消、自転車歩行者の安全確保が図られるとともに、高次医療施設へのアクセス向上等効果が大きい。また、便益が費用を上回っており、平成16年12月には都市計画決定（変更）されるなど円滑な事業執行の環境が整っており、整備により、地域の活性化、沿線市町村の交流促進、連携強化に大きく寄与するものである。  
以上により、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。

新規事業採択時評価結果（平成17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：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道438号 岡田バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	香川県
起終点	自：香川県丸亀市綾歌町岡田上 至：香川県丸亀市綾歌町岡田東	延長	0.7km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>国道438号は、国道11号及び国道32号を連結し本県中讃地域の南北交通の骨格をなす主要幹線道路、また瀬戸中央自動車道坂出IC及び徳島県の四国縦貫道美馬ICを連結する広域的幹線道路である。</p> <p>本工区は、今後の交通量増加に伴い、BP整備により交通量分散を図ることで、道路沿線の安全性の確保・走行性の向上を目的とした0.7kmのBP整備事業である。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>本工区の現道区間は、沿線に岡田小学校や幼稚園などの文教施設や住宅地が連なっているが、車道及び歩道幅員は狭く、自歩行利用者の安全性、特に児童の通学、及び重交通の離合等に支障をきたしている。</p> <p>また、本工区は、直轄事業の国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスと交差する工区であり、整備された後の東西方向から坂出市街へのアクセスや平成16年4月のレオマワールドの再開による坂出ICからのアクセスにより、本区間の交通量がさらに増加することが予想されている。</p> <p>このため、本工区にBP区間を設けることにより、増加する交通量に対する分散を図り、道路沿線の安全性の確保・走行性の向上を目的とし、かつ、国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスの平成20年度完成と歩調を合わせることで地域一帯となった交通網の整備効果を担う。</p>					
全体事業費	15億円	計画交通量	19,500台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

地元綾歌町では、平成17年3月22日に合併する丸亀市、飯山町、綾歌町（新市の名称 丸亀市）の新市建設計画に位置付けられた合併支援道路であり、事業化要望も強く早期完成を望んでいる。

平成16年7月に地元綾歌町及び町議会において、国土交通省並びに四国地方整備局に国道32号BP整備事業促進と併せて要望活動を行っている。

**事業採択の前提条件**

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（平成14年10月4日 延長L 3.2km）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.4	総費用：13億円 （事業費：12億円 維持管理費：1億円）	総便益：70億円 （走行時間短縮便益：71億円 走行費用減少便益：-1億円 交通事故減少便益：0億円）	基準年：平成16年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= - (交通量 - %)	B/C= - (交通量 - %)	
		事業費変動	B/C= - (事業費 - %)	B/C= - (事業費 - %)	
		事業期間変動	B/C= - (事業期間 - %)	B/C= - (事業期間 - %)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策		交通渋滞の緩和（綾歌郡綾歌町岡田地内：現況(H11)旅行速度35km、混雑度1.07） 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約27万人時/年和(H42推計整備無し) 約6万人時/年和(H42推計整備有り) 約5万人時/年和(現況(H11)) 〔香川県平均(現況(H11))：約1.6万人時/年和(約3倍) 全国平均：約2.0万人時/年和(約3倍)〕 【旅行速度の向上】 約20km/時(H42推計整備無し：現道部) 約44km/時(H42推計整備有り：B'バ'ス部)	
	事故対策		安全性向上(事故の減少)(R32交差点から要望終点まで：5年間の交通事故件数26件) 【死傷事故率】約163件/億台和(現況(H11)) 〔香川県平均：約127件/億台和(約1.3倍)、全国平均：約118.4件/億台和(約1.4倍)〕 【事故率曲線】香川県内センサス区間の上位3割に含まれる 【その他の特長】B'バ'スが整備されることで、交通量の分散が図られる		
	歩行空間	-	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	-	・注目すべき影響はない。	
		地域経済	-	・注目すべき影響はない。	
		災害	-	・第1次緊急輸送路ネットワークに位置付け	
環境		-	・大気汚染の改善、騒音の減少、CO2(105t/年)、NO2(0.5t/年)、SPM(0.03t/年)排出量の削減		
地域社会	-	・注目すべき影響はない。			
事業実施環境			・国道32号B'バ'スとの連携など、地域一帯となった交通網の整備効果を図る。		

採択の理由

費用便益比が5.4と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続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改善はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。

なお、社会全体への影響としても、国道32号B'バ'スとの歩調を合わせた整備をすることにより、効果は相当高いものと判断できる。

以上により、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の。

新規事業採択時評価結果（平成17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：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道210号 田原拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	大分県
起終点	おおいた 大分市大字横瀬 おおいた 大分市大字木の上	延長	1.1km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道210号は九州横断自動車道と共に九州北部横断軸の骨格を形成する、福岡県久留米市と大分市を結ぶ延長約143kmの主要幹線道路である。当該区間は、一次改築は成されているが交通容量不足による渋滞、歩道未設置による歩行者の危険等の問題があるが、本事業はこれらの問題を解消し、安全で快適な道路空間の確保・円滑な交通流確保を実現、広域交流及び地域活性化に大きく寄与するものである。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>一般国道210号は、大分県西部地域（日田・玖珠地方生活圈等）と大分市を結ぶ、主要な幹線道路である。大分市西部地区の玄関口となる当該区間は、道路交通の要所となっており、近年、大型施設の開発等により交通が急増している状況にもかかわらず、急増する交通への対応が間に合わず慢性的な交通渋滞が発生している。また、当該区間は歩道が未設置であり、近接小中高生の安全な通学路が確保できない。よってこれらの問題を解決するため、早急な改善が必要である。</p> <p>全体事業費：25億円      計画交通量：29,300台/日</p> <p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

国道210号拡幅(田原拡幅)は、産業、経済、文化の広域交流はもとより、渋滞対策、交通安全の向上には欠かせない路線として、地元では沿道市町村長らで結成される「国道210号改修促進協議会（会長：大分市長）」をはじめ、自治会、PTA等各団体で結成された整備促進期成会が多数あり、早期の拡幅改良整備の要望を受けている。

- 事業採択の前提条件**
- ・ 便益が費用を上回っている
  - ・ 円滑な事業執行の環境が整っている
  - ・ ルート決定済み（都市計画決定：昭和53年10月）

事業評価結果

費用対便益	B/C	9.6	総費用：21億円 （事業費：20億円 維持管理費：1億円）	総便益：201億円 （走行時間短縮便益：194億円 走行費用減少便益：5億円 交通事故減少便益：2億円）	基準年：平成16年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=10.5 (交通量 +10%)	B/C=8.6 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=8.7 (事業費 +10%)	B/C=10.7 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=9.1 (事業期間 +20%)	B/C=9.9 (事業期間 -20%)			
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 その他の特徴 主要渋滞ポイントの解消（富士見ヶ丘団地入口交差点、旅行速度19.9km/h 40.0km/h）		
		事故対策		死傷事故が多い区間の事故の減少が見込まれる その他の特徴 年間10件以上発生している死傷事故の減少		
		歩行空間		歩行者の安全性向上 （現在歩道がない区間に歩道が設置される：通学路であり、自転車歩行者交通量554人台/日である区間1.1kmの自転車歩行者道の設置）		
	社会全体への影響	住民生活		医療施設へのアクセス向上 （二次医療施設救命センターへの搬送時間短縮に寄与する道路である 大分郡部方面(庄内町)～救命センター 約35分 約33分 約2分短縮）		
		地域経済	-	注目すべき影響はない。		
		災害		緊急輸送道路を形成 （現道で発生する渋滞が解消され、一次緊急輸送道路の機能確保が図られる。）		
環境			Co2排出量の削減 （本区間の整備により自動車からのCo2排出量が1139t/年削減される）			
	地域社会	-	注目すべき影響はない。			
事業実施環境	-	注目すべき影響はない。				

採択の理由

道路交通の要所となっており、近年、大型施設の開発等により交通が急増している状況にもかかわらず、急増する交通への対応が間に合わず慢性的な交通渋滞が発生している。また、当該区間は歩道が未設置であり、近接小中高生の安全な通学路が確保できない。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。