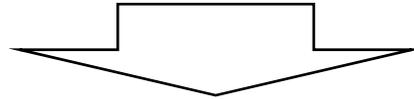


新規採択時評価について

■ 関東地方小委員会において御議論頂く内容

- ① 新規採択時評価
- ② 計画段階評価
- ③ 地域の道路事業の効率的な実施についての意見聴取



今回、御審議頂く事項

- ・平成24年度新規採択時評価

新規事業採択時評価の流れ(平成23年度の場合)

	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路又は ・全体事業費 250億円以上の事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 250億円未満の事業
<p>H23年度</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">H23.11 地方小委員会</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">H23.11 事業評価部会</div> <div style="margin-left: 10px;">] の 第 三 者 意 見 </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> 評価結果の公表 </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">(政府予算案の決定)</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">H24.1 地方小委員会</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">H24.1 事業評価部会</div> <div style="margin-left: 10px;">] の 第 三 者 意 見 </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> 評価結果の公表 </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">(政府予算案の国会審議)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> 実施計画で決定 </div>
<p>H24年度</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 100%;"> <p>新規事業化</p> </div>	

平成23年度新規採択時評価の考え方(H23.1.20 関東地方小委員会資料)

関東ブロックにおける新規事業候補箇所の選定の考え方

■基本的な考え方

<直轄国道>

- 関東地整が管理する路線について、地元との合意※がなされていてかつ、対策事業が未実施の箇所。
※都市計画決定済の箇所。但し、S42以前の旧都市計画法による区間を除く

抽出箇所数 : 82箇所



- 上記により抽出した箇所について、損失時間が大きい順に整理し、以下を考慮しつつ、新規事業化（候補）箇所を選定。

- ・ ルート・構造等の検討状況
- ・ 都市計画上の車線数の確保状況
- ・ 隣接区間等の事業の進捗状況
- ・ 無料化社会実験区間の周辺
- ・ 交通安全、沿道環境、防災 等の対策の必要性

<補助国道(権限代行)>

- 知事から要望があり、対策を行うべき道路交通上の課題が確認できるとともに、権限代行の要件※に合致し、事業実施環境が整っている箇所。

※権限代行の要件

- A 全国的な幹線道路網整備の観点から特に重要なもの
- B 都道府県による効率的な施工が困難な事業

抽出箇所 : 1箇所

(長野県 国道158号 長野県松本市安曇～松本市奈川)

○ 新規事業化（候補）箇所

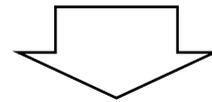
- 一般国道17号 埼玉県北本市石戸宿～鴻巣市箕田(上尾道路(Ⅱ期))
- 一般国道18号 長野県埴科郡坂城町南条～千曲市八幡(坂城更埴バイパス(坂城町区間))
- 一般国道158号 長野県松本市安曇～松本市奈川(奈川渡改良)

H23.1.20関東地方小委員会での指摘事項とその対応について

発言者	前回小委員会での指摘事項	今回小委員会における対応（案）
石田委員長 久保田委員 味水委員	新規事業化の箇所数が決まっている中で「直轄区間」と「権限代行区間」の箇所数の決め方が不明確。	<ul style="list-style-type: none"> ・対応については、引き続き検討。（H24年度は、権限代行案件はない）
石田委員長 二村委員 味水委員	地域の課題は渋滞だけではなく、B/Cが1を超えていなくても地域にとっては、別の課題解決に大きな効果を発揮する場合もある。 B/Cの基となる3便益以外も積極的に効果に含めるべき。	<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度新規採択時評価では、渋滞以外の指標を拡充。【別紙1参照】
石田委員長 石渡委員	未事業化の理由が「都市計画車線数確保」については、現在のスキームでは、他の箇所が全て完了するまで事業化できない。	<ul style="list-style-type: none"> ・箇所選定フローに事業完了箇所課題のある箇所の取扱を記載。【資料2参照】

3便益以外の指標

昨年度（平成23年1月）の小委員会における3便益以外の効果に関する意見
「B/Cの基となる3便益以外も積極的に効果に含めるべき」



関東地方整備局管内における直轄国道の課題を踏まえて、4つの指標を選定

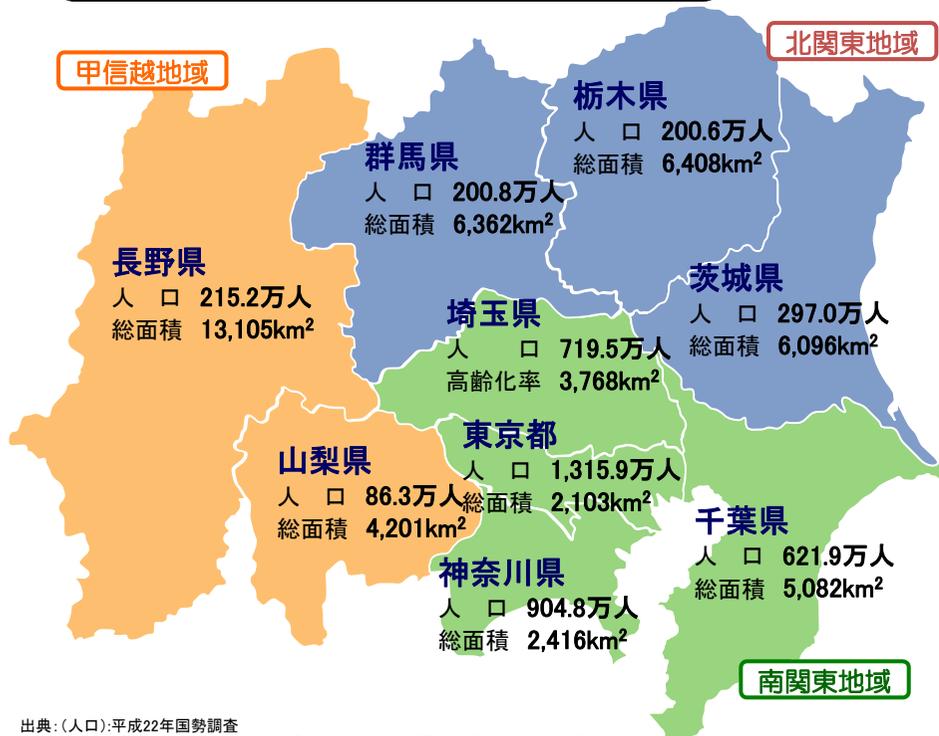
- ①社会経済 : 渋滞(損失時間)
- ②事故 : 交通事故(死傷事故率)
- ③安全・安心: 防災(要防災対策箇所)
- ④まちづくり : 周辺整備との整合(公的な面整備)

- 関東地方は、日本の人口・GDPの約4割が集積する、首都中枢機能を有する圏域
- 交通手段分担をみると、貨物の約8割・旅客の約6割が自動車を利用
- 関東地方の1年間の損失時間合計は約16億時間、損失時間率約43%（全国値：約50億時間、約37%）
 - ・人口1人あたり、約36時間（およそ1週間分の労働時間）に相当

■ 関東地方の概況

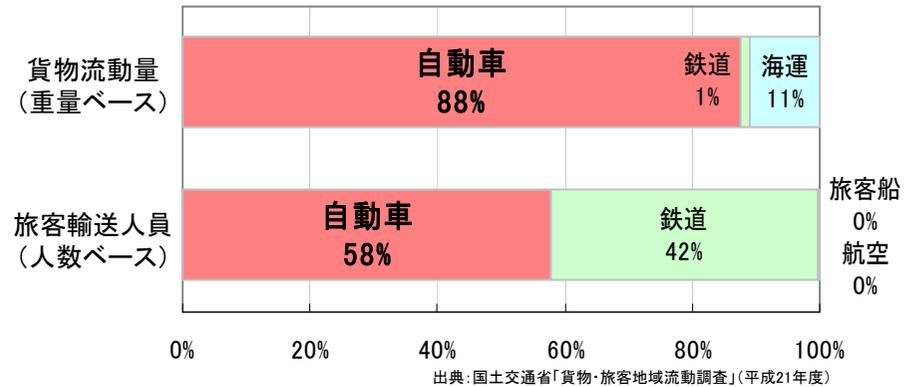
関東1都8県

- ・人口：4,478万人（日本全体の約35%）
- ・総面積：377,950km²（日本全体の約13%）
- ・経済規模(GDP)：199兆円（日本全体の約39%）

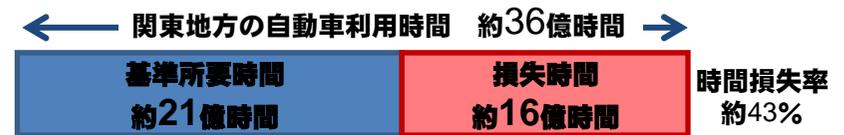


出典：(人口)平成22年国勢調査
 (総面積)国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成22年10月1日現在)
 (経済規模)内閣府「平成20年度県民経済計算」

■ 交通手段分担



■ 損失時間

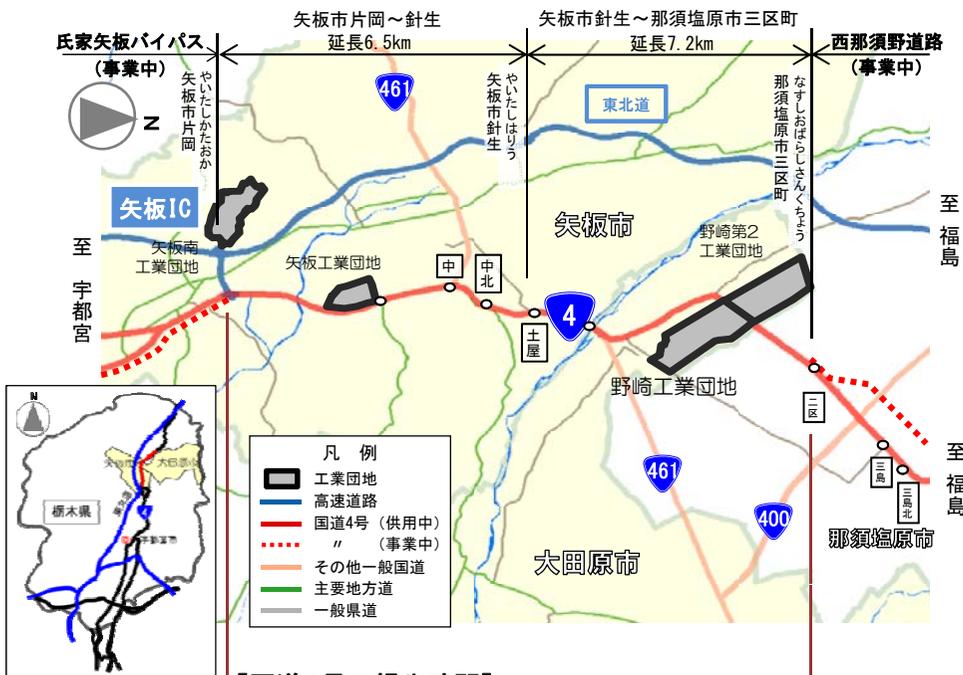


対象道路：一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の路線
 算出手法：平成21年4月～22年3月（昼間12時間帯）のトラフィック・カウンターによる交通量データ及びプローブ・カー・システムによる速度データを元に算出。
 区間毎の年間実績速度の上位10%値を、渋滞等がない時の自由走行速度と見なし、これにより基準所要時間を算出。
 ※損失時間等は現時点における算出値であり、今後のデータ追加等により異なる。

<事例> 国道4号栃木県矢板地域の状況

- ・国道4号の当該地域沿線には、県内2位の出荷額を誇る野崎工業団地などが存在。材料の入荷や製品の出荷の主要な輸送ルートとなる東北道(矢板IC)までのアクセスを国道4号が担う。
- ・国道4号当該地域の損失時間は、矢板市中付近で14.3万人時間/年・km、矢板市中～中北交差点付近で18.7万人時間/年・kmであり、全国直轄国道平均(6.8万人時間/年・km)の約2～3倍

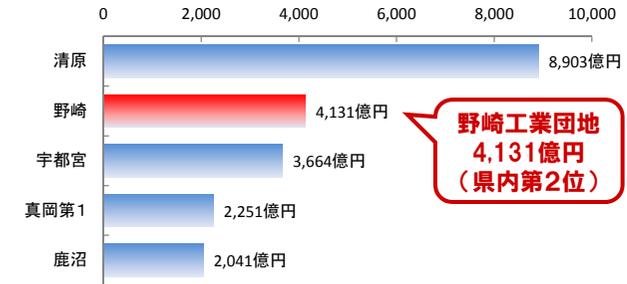
■国道4号矢板市～大田原市周辺の工業団地



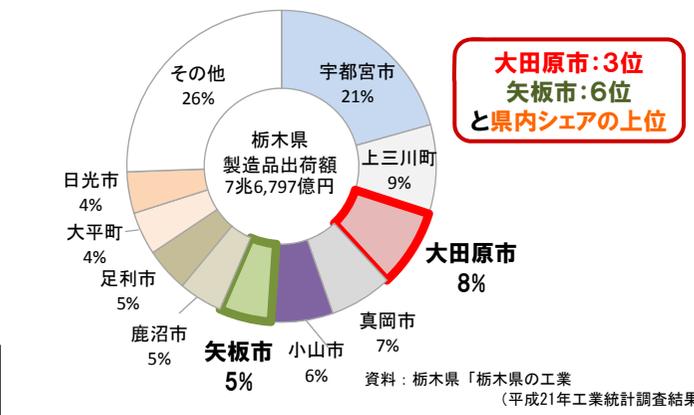
【国道4号の損失時間】



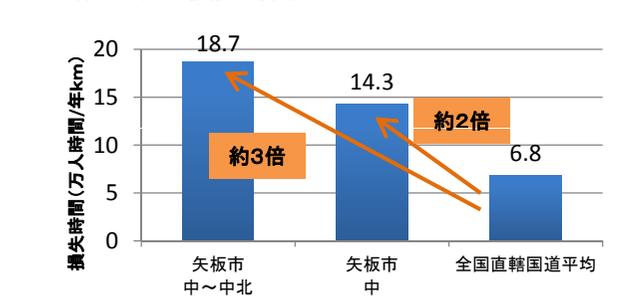
■栃木県内の工業団地別製造品出荷額の上位5位



■栃木県市町村別 製造品出荷額



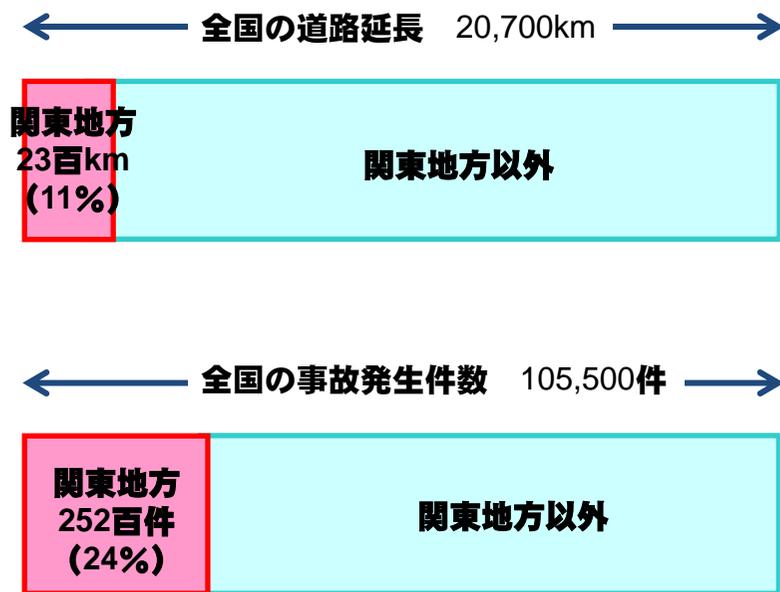
■当該地域の損失時間



関東地方整備局管内における直轄国道の課題②【事故】

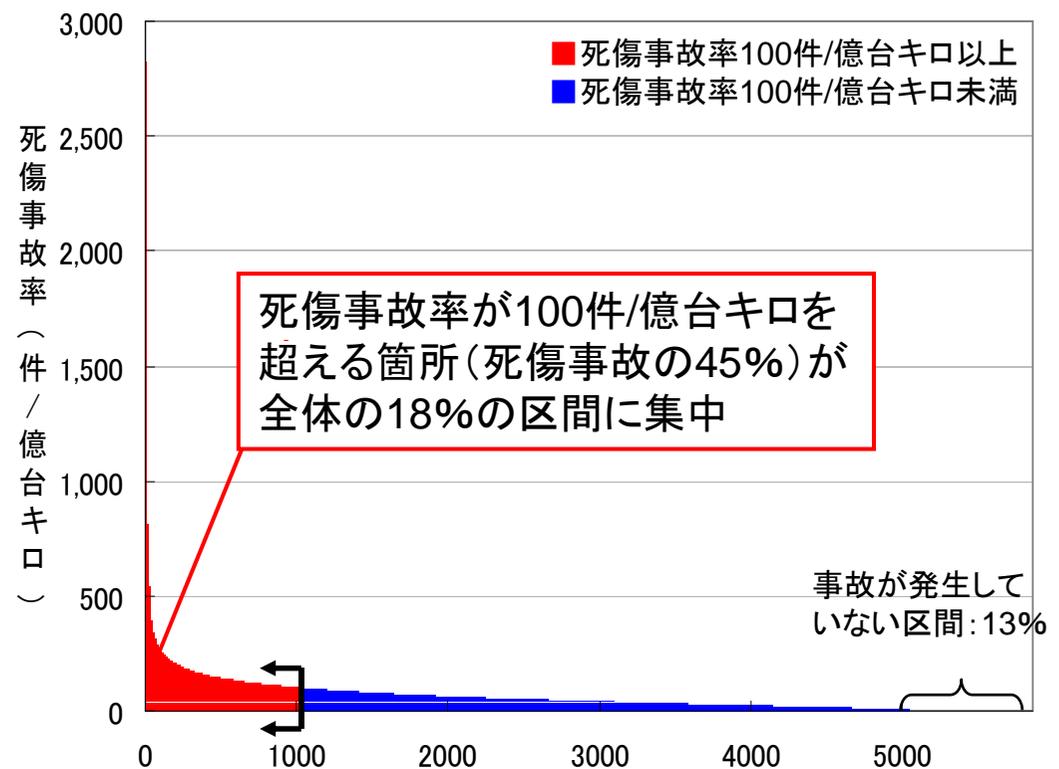
- 関東地方の直轄国道の道路延長は全国の約1割を占める。一方、事故発生件数は全国の約2割を占める。
- 関東地方の国道・県道の死傷事故率が100件/億台キロを超える箇所は、全体の18%の区間に発生しており、特定箇所に集中

■道路延長と事故発生件数(直轄国道)



出典：H21事故統合DB
 ※事故件数は推計値
 推計方法：センサス区間毎に事故件数を集計後、各センサス区間の自専道延長と一般道延長の比で案分

■関東地方の国道・県道の死傷事故率

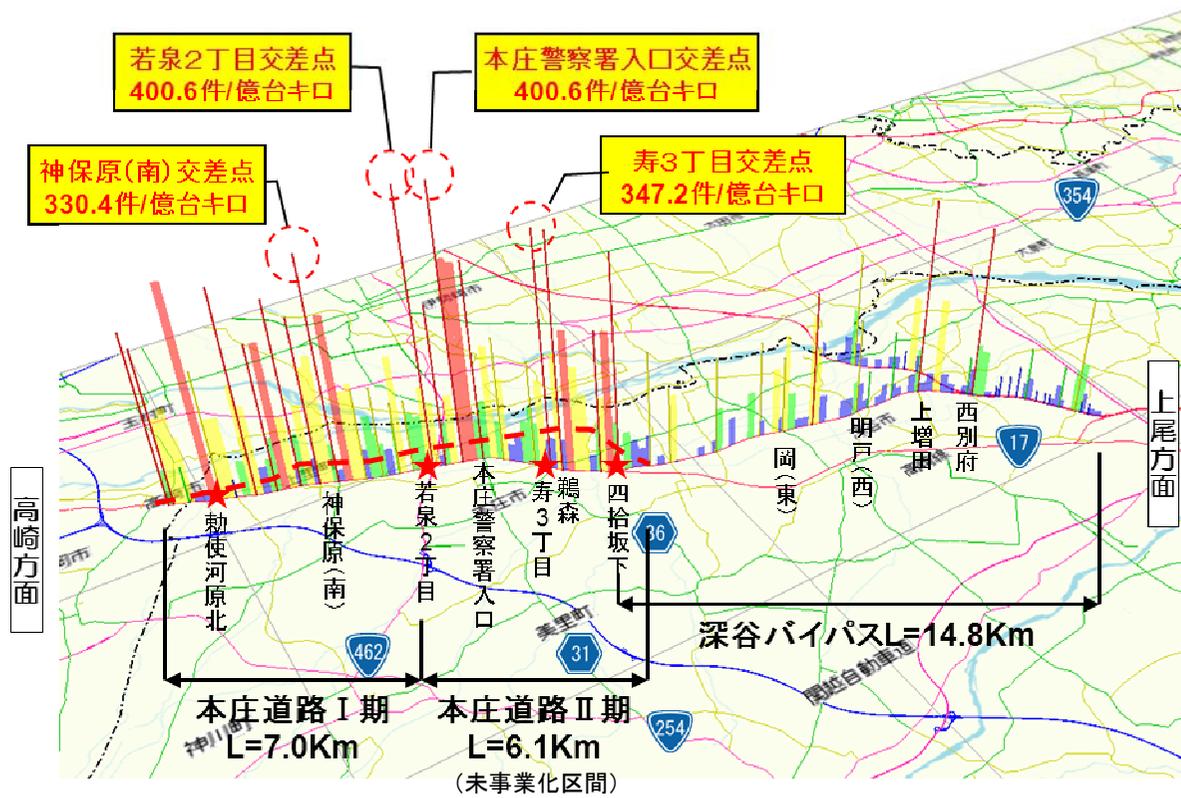


※関東の国道・県道におけるH18-H21のTARDAデータより算出
 (データ欠損区間を除く5,863センサス区間)

<事例> 国道17号埼玉県本庄地域の状況

■本庄道路(I期・II期)に並行する国道17号では、死傷事故率が高い箇所が多く存在し、本庄道路の並行区間である若泉2丁目交差点では400.6件/億台キロ、寿3丁目交差点では347.2件/億台キロと、全国平均(102.6件/億台キロ)の約3~4倍と高い。

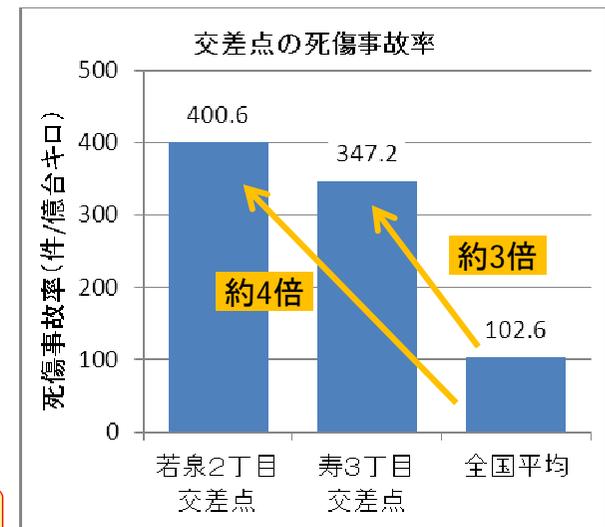
■国道17号(本庄道路の並行区間および深谷バイパス)の死傷事故率



死傷事故率の全国平均: 約102.6件/億台キロ



■主要交差点の死傷事故率



関東地方整備局管内における直轄国道の課題③【安全安心】

- 関東地方の直轄国道では、地方部を中心に要防災対策箇所、事前通行規制区間が多数存在。
- 災害が発生した場合、地域の主要な幹線道路が寸断されるため、物流や住民生活に影響。

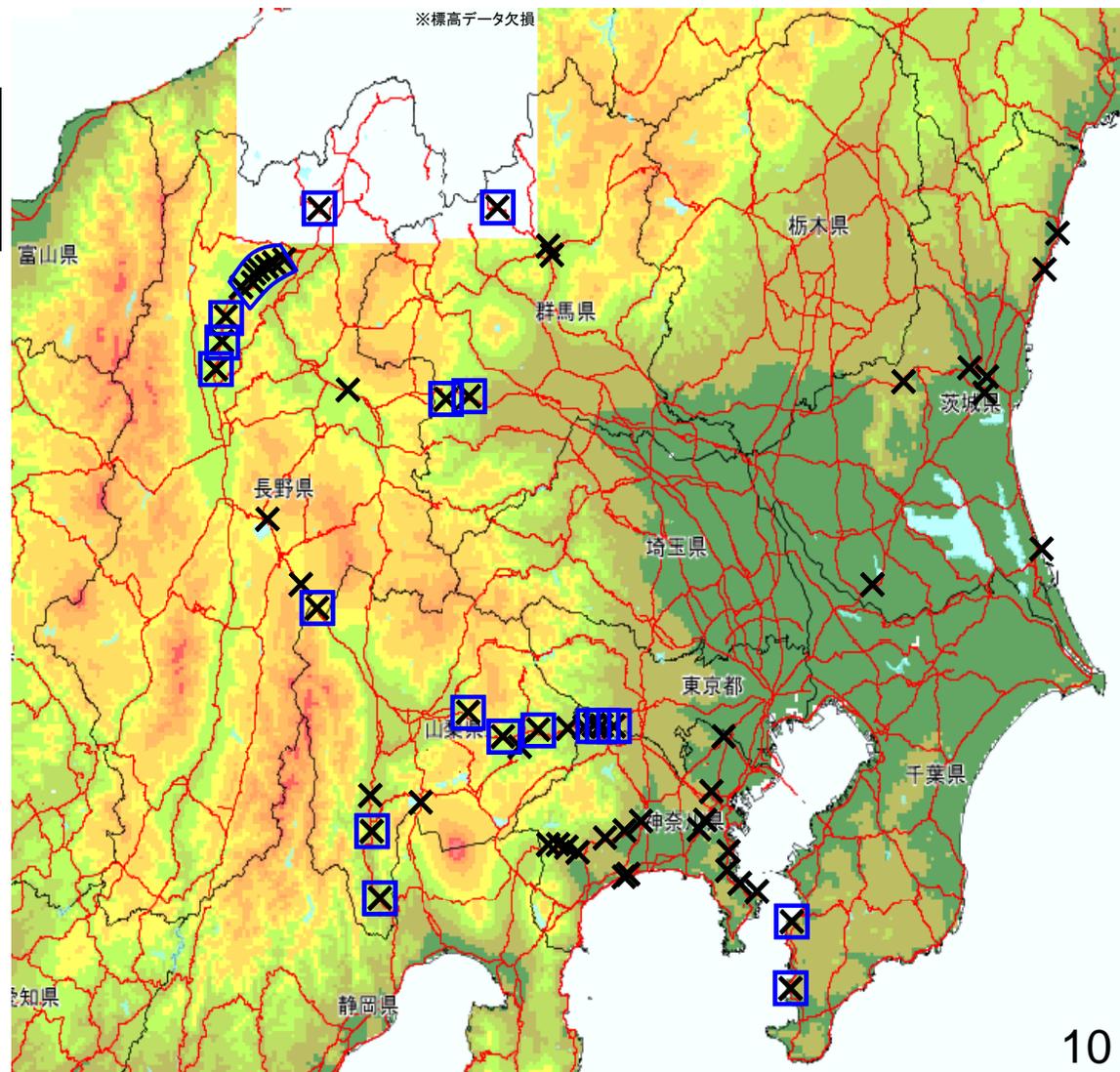
■要防災対策箇所が存在するセンサス区間

	センサス区間数
要防災対策箇所	59
うち事前通行規制区間が存在	24

※事前通行規制台風などの大雨の際にあらかじめ定めた規制雨量に達すると、道路利用者の安全を確保するため通行止めを行う事。
 規制雨量とは、通行止めを行う降雨量の基準のことであり、規制区間ごとに連続雨量(降り始めからの雨量を合計したもの)で定めています。

- ×: 要防災対策箇所
- : 事前通行規制区間

出典: (要防災対策箇所)H18年の防災点検
 (事前通行規制区間)H17道路交通センサス
 (標高図)国土交通省「国土数値情報」



<事例> 国道52号山梨県南部地域の状況

- ・山梨県南部地域では、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が多数存在。
- ・過去には大雨により度々通行止めを実施しており、災害時に通行止めとなった場合は孤立する集落が発生。
- ・また、幹線道路を利用している大型貨物車等の通行止めにより、物流へも影響。

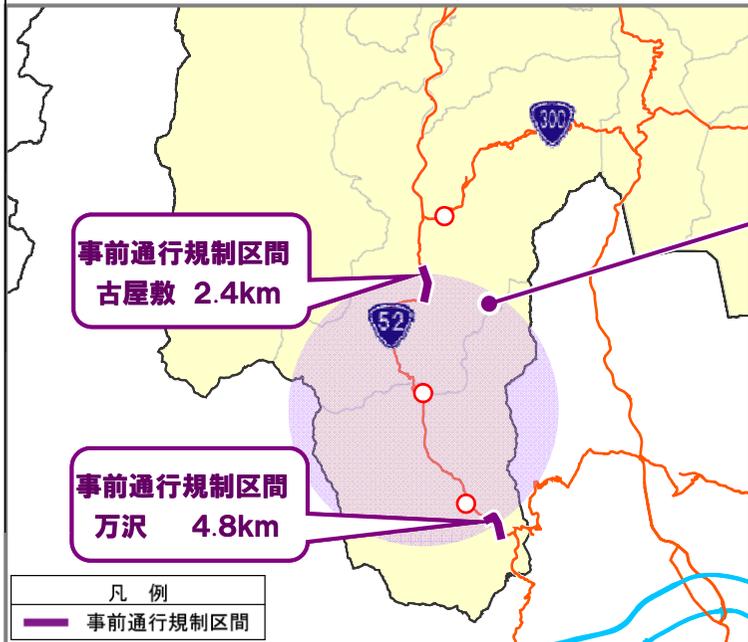
■国道52号の雨による通行規制履歴

(H13年4月～H23年12月現在)

規制区間名	規制回数 (回)	規制時間 (延べ)
古屋敷(ふるやしき)	12	191時間40分
相又(あいまた)	8	98時間40分
切久保(きりくぼ)	8	79時間20分
万沢(まんざわ)	9	94時間30分

※「相又」「切久保」はH21年に事前通行規制区間を解消。

■中部横断自動車道の整備に伴う脆弱なネットワークの解消



「古屋敷」と「万沢」が通行止めになった場合に、孤立が懸念される人口

約14,000人
出典：H17国勢調査より算出

■通行規制の状況



■土砂崩れにより寸断された国道52号 身延町(手打沢)



H16.10撮影

関東地方整備局管内における直轄国道の課題④【まちづくり】

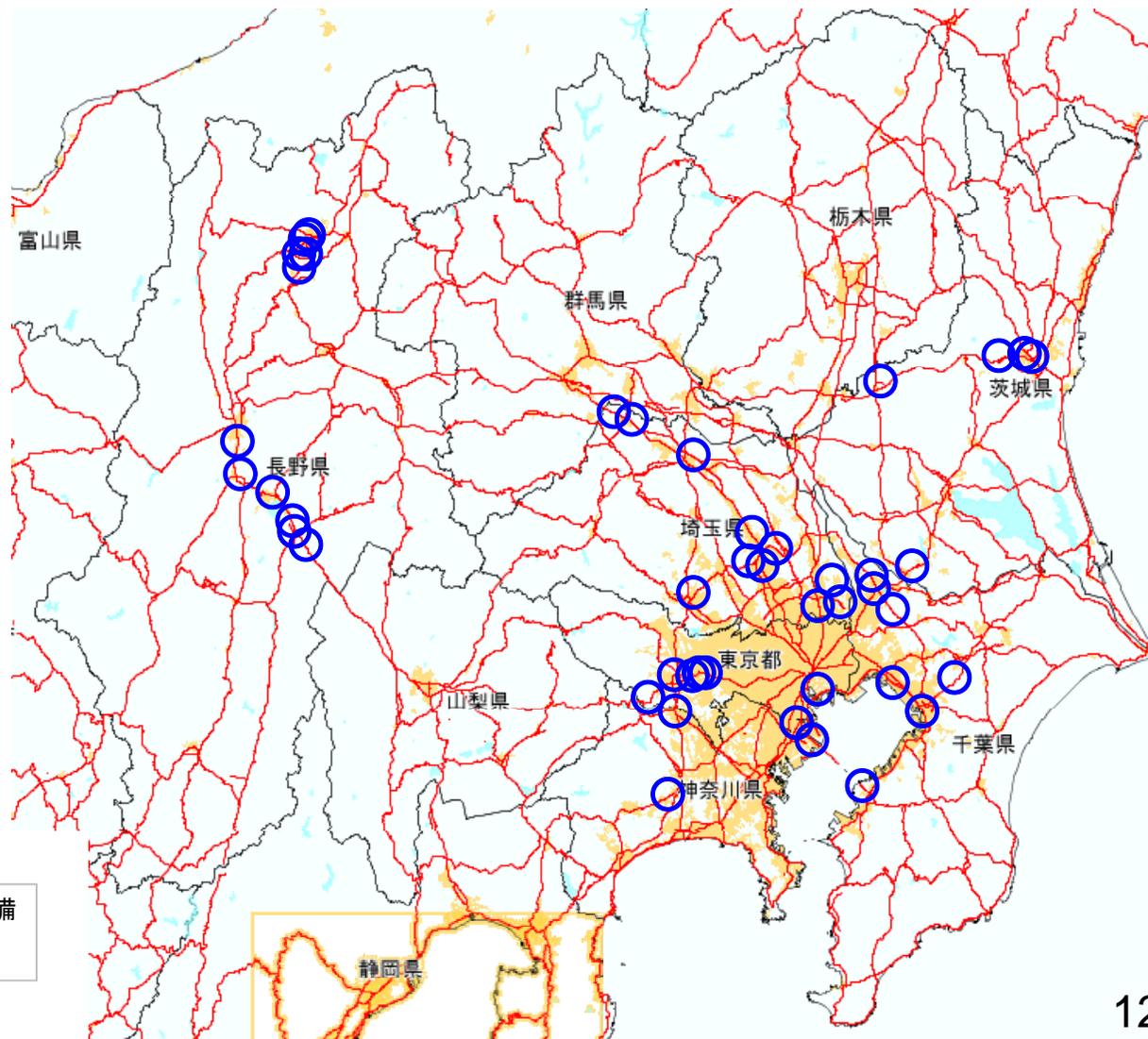
- 関東地方では、関東平野の外縁部や地方中核都市において、直轄国道と一体となった、まちづくりなどの開発計画が推進。
- 開発計画と連携した、効率的な道路整備が必要。

■開発計画が存在するセンサス区間

	センサス区間数
開発計画	40

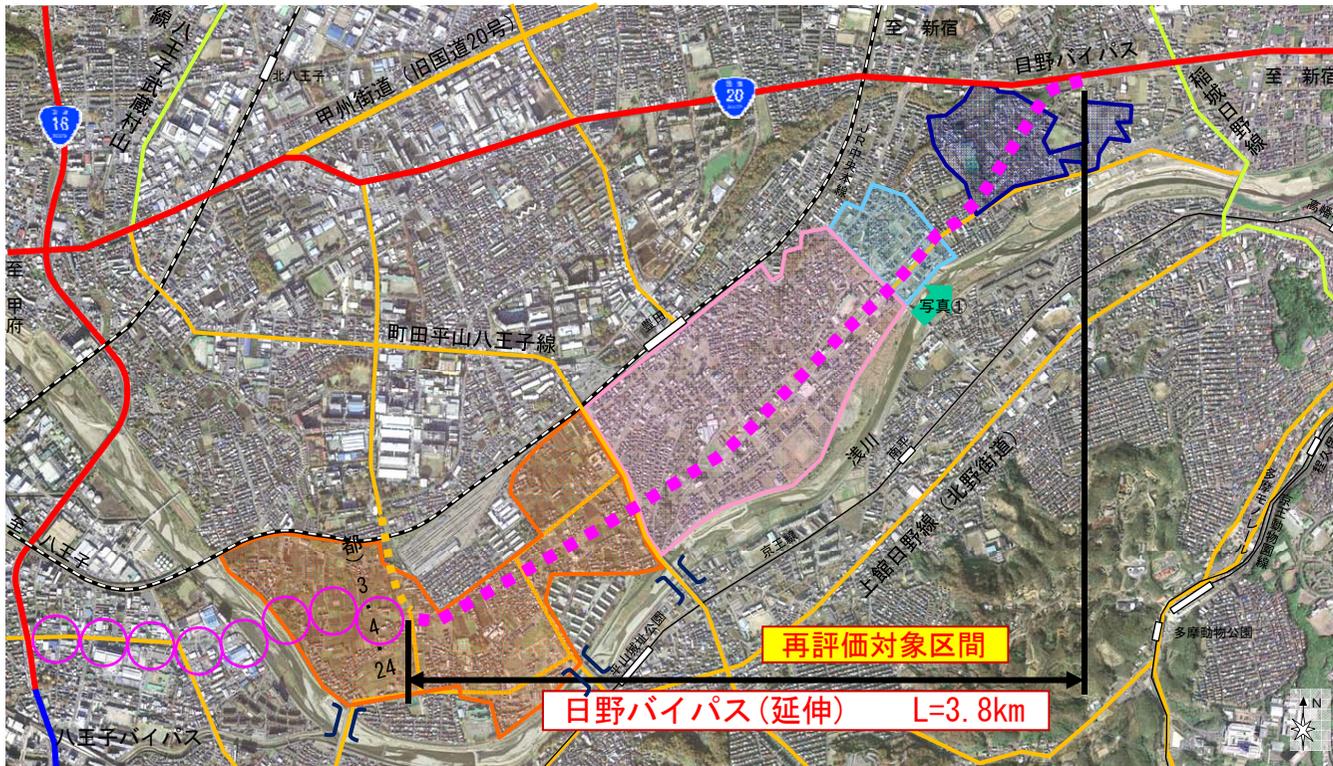
- : 公的な面整備
- : DID地区

出典: 国土交通省「国土数値情報」



<事例> 東京都日野市内のまちづくり(区画整理)

・ 国道20号日野バイパス(延伸)の沿線には、4つの土地区画整理事業(川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山)が展開されており、まちづくりと連携した道路整備が必要。



凡例

- 一般国道 (Red line)
- 主要地方道 (Yellow line)
- 一般都道・その他道路 (Orange line)
- 有料道路 (Blue line)
- 事業中区間 (Pink dashed line)
- 調査中区間 (Purple dashed line)

 川辺堀之内土地区画整理事業
 東豊田土地区画整理事業
 豊田南土地区画整理事業
 西平山土地区画整理事業

【周辺の土地区画整理事業の状況(黄色箇所が事業中)】

事業名	西平山土地区画整理事業	豊田南土地区画整理事業	東豊田土地区画整理事業	川辺堀之内土地区画整理事業	合計	直接買収区間(国施行)
日野バイパス(延伸)道路用地面積 (土地区画整理事業面積)	42千m ² (914千m ²)	39千m ² (871千m ²)	7千m ² (72千m ²)	12千m ² (187千m ²)	99千m ² (2,044千m ²)	14千m ²
<バイパス用地が占める割合>	<4.6%>	<4.5%>	<9.4%>	<6.3%>	<4.9%>	—
事業計画年度	平成4年度~30年度	昭和61年度~平成30年度	平成7年度~20年度	平成21年度~29年度	—	—
進捗状況※	55.8%	95.7%	100.0%	8.9%	68.9%	0.0%

※日野バイパス(延伸)道路用地に関する進捗状況

<事例>まちづくり(区画整理)

◆土地区画整理事業とは

●土地区画整理事業

- ・道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

●公共減歩

- ・公共施設が不十分な区域で、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。

●公共施設管理者負担金

- ・土地区画整理事業により、都市計画道路等の重要な公共施設を整備する場合に、その公共施設用地の取得の費用の額の範囲内で、その公共施設の管理者に対して、その土地区画整理事業に要する費用の負担を請求することができる制度。

