

社会資本整備総合交付金（事後評価）

Pa29 地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



滋賀県土木交通部道路課

◆滋賀県の道路整備方針（交付金制度の活用）

将来20年間における道路整備の基本方針

滋賀県道路整備マスタープラン

(H14策定→H23見直し)

- ① 県内産業の活性化と地域文化の交流
- ② 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- ③ 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
- ④ 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

具体化

将来10年間の道路整備計画

滋賀県道路整備 アクションプログラム※

(H15策定→H19、H24、H29見直し)

透明性の確保、県民との約束

- 厳しい財政状況の中、「**選択と集中**」による**重点化を図り**、地域に**真に必要な道路を優先して整備**

※現アクションプログラムは、H30年度～H39年度の10年間の道路整備計画として、H30年.3月に策定。

活用

アクションプログラムに基づき計画的に事業を進めていくために

社会資本整備総合交付金

- 国土交通省が平成22年度に創設した交付金（地方公共団体向けの個別補助金を一本化し、地方公共団体の自由度を高めた交付金制度）

◆道路整備アクションプログラム2018の概要

【改築事業】

宇治田原大石東線(龍門(新名神SIC)工区)

- 新名神高速道路(大津～城陽)の供用にあわせたスマートインターチェンジの整備



大津能登川長浜線(栗東・草津工区)

- 交通渋滞の緩和を旨とし、国道1号(栗東水口道路I)と連携して、まちづくりの根幹となる道路ネットワークを構築



国道307号(長野バイパス工区)

- 市街地の渋滞解消と新名神高速道路 信楽インターチェンジへのアクセス改善



木之本長浜線(森・祇園工区)

- 幅員が狭い箇所の整備および渋滞交差点の改良
- 通学路の安全確保のため、あわせて歩道を整備



国道421号(佐目工区)

- 大型車のすれ違いが困難な道路の拡幅



五番領安井川線(安曇川工区)

- 幅員が狭く老朽化した橋梁の架けかえ
- JR安曇川駅へのアクセス改善



【交通安全事業 (歩道整備、交差点改良)】

川合千田線(千田工区)

- 通学路の安全確保のため、踏切前後の歩道を整備



◆道路整備アクションプログラム2018の概要

【維持管理事業】



※県内の全ての道路管理者で組織され、各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより、円滑な道路管理の促進を図ることを目的としています。



【自転車走行環境整備事業】

■矢羽根型路面表示

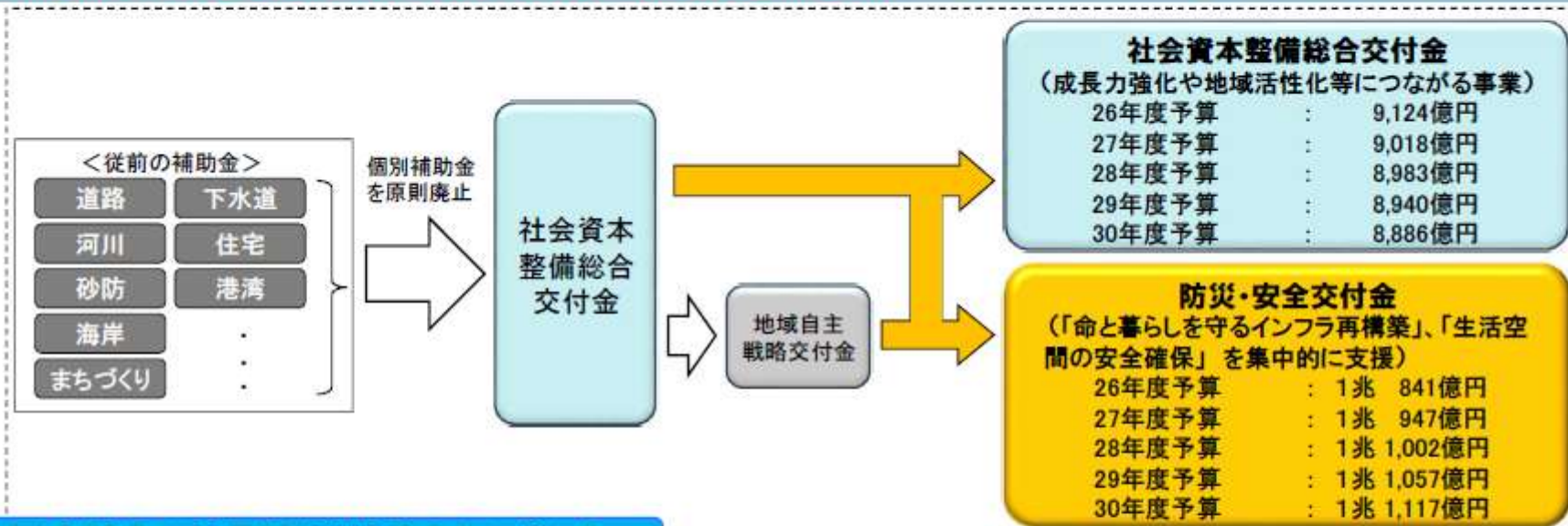
自転車の走行場所を確保しつつドライバーへの注意喚起を促すことができ、ビワイチ初心者でも青矢羽根をたどれば、迷わずに走ることができます。

■自転車走行空間の確保

限られた道路空間において、多くのサイクリストと歩行者や自動車が安全に道路を共有できるモデル整備に取り組みます。

◆社会資本整備総合交付金の概要

- ◇ 社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。
- ◇ 防災・安全交付金は、地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するため、平成24年度補正予算において創設。



両交付金の特長(個別補助金との違い)

- ◇ これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一本化・統一化。
- ◇ 交付対象となる基幹事業(道路、河川等の16事業)の要件(内容や規模等)は交付要綱に規定。
- ◇ 地方公共団体は、計画期間内における事業等の実施により実現しようとする計画の目標を設定し、「社会資本総合整備計画」を作成。
- ◇ 地方公共団体が、自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、公表。
- ◇ 計画に位置付けられた事業の範囲内で、地方公共団体が国費を自由に充当可能。
- ◇ 基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高める事業についても、一定の範囲内で創意工夫を生かして実施可能。

◆社会資本整備総合交付金の概要

■社会資本整備総合交付金を受けるには

➡ 地方公共団体が**目標※1**や目標実現のための**事業※2**等を記載した『**整備計画**』を策定し、国に提出。毎年度、交付金の交付申請を行い、国が地方公共団体に交付金を交付。

※1 目標

事業の実施によって実現しようとする整備計画の目標を設定。

整備計画の目標を定量化した評価指標を設定。

※2 事業

複数の**事業**で整備計画を構成。

道路、下水、河川
etc.



◆事後評価の実施

滋賀県公共事業等計画評価実施要綱

第3 中間評価および事後評価の内容

- 1 知事は、次に掲げる事項について中間評価を行うものとする。
 - (1) 事業の進捗状況
 - (2) 事業効果の発現状況
 - (3) 評価指標の目標値の実現状況
- 2 知事は、次に掲げる事項について事後評価を行い、今後の方針の案を作成するものとする。
 - (1) 事業の進捗状況
 - (2) 事業効果の発現状況
 - (3) 評価指標の目標値の実現状況
 - (4) 主要な事業に関する次の事項 ← **中間評価にて主要な事業を選定**
 - ア 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - イ 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化
 - ウ コスト縮減および代替案立案等の可能性
 - エ その他必要と考えられる事項

・国道303号 おいわけ
追分工区

◆事後評価について Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり

目標

滋賀県では、冬期の積雪・凍結による交通障害が大きな問題となっており、季節を問わず誰もが安全で安心して利用できる道路空間の確保に併せ、地域の交流を支える道路整備により成長基盤の強化を図ることを目標とする。

アウトカム指標

■計画の成果目標(アウトカム指標)

- ・ 冬期(12月～3月)路面事故件数を10%縮減
- ・ 各市町の拠点間の所要時間合計を0.5時間短縮



除雪作業



アクセス道路整備事業

◆要綱第3-1-(2) 事業効果の発現状況 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



- 路線名 : はざまた ながはま 間田長浜線 (かんのんざか 観音坂工区)
- 起終点 : まいばら し あさひ 米原市朝日 ~ ながはまし いし だ ちょう 長浜市石田町
- 事業期間 : 平成18年度 ~ 平成27年度
- 整備内容 : バイパス整備
- 全体延長 : L=1, 630 m

位置図



■ 整備状況

狭隘なトンネルの解消により、スムーズな交通の確保につながった。

整備前(現道)



バイパス整備後



◆要綱第3-1-(2) 事業効果の発現状況 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



- 路線名: 国道367号 他
- 事業年度: 平成26年度～平成30年度
- 事業内容: 除雪機械の購入(県:12台、市町:10台)
除雪作業(対象延長 県:883 km、市町:1,125 km)

降雪日数(雪寒地域内の30箇所ある観測所の平均値)

	H26	H27	H28	H29	H30
降雪日数(日)	46	18	33	34	14

- 整備効果 **除雪機械の購入と除雪作業により、冬期の円滑な交通の確保に寄与。**

除雪機械の購入(除雪ドーザ)



除雪状況



◆要綱第3-2-(1) 事業の進捗状況 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



整備計画に掲載している 事業数 (H31.3)時点	計画期間内に 完了予定の 事業数 (a)	計画期間内に 完了した 事業数 (b)	(b) / (a)	備考
46事業 [32事業]	17事業 [14事業]	10事業 [7事業]	59%	用地取得等に起因 する進捗の遅延

※ 完了箇所に投じた予算は、625百万円 [515百万円]。

※ [] 内は滋賀県道路整備アクションプログラム対象事業

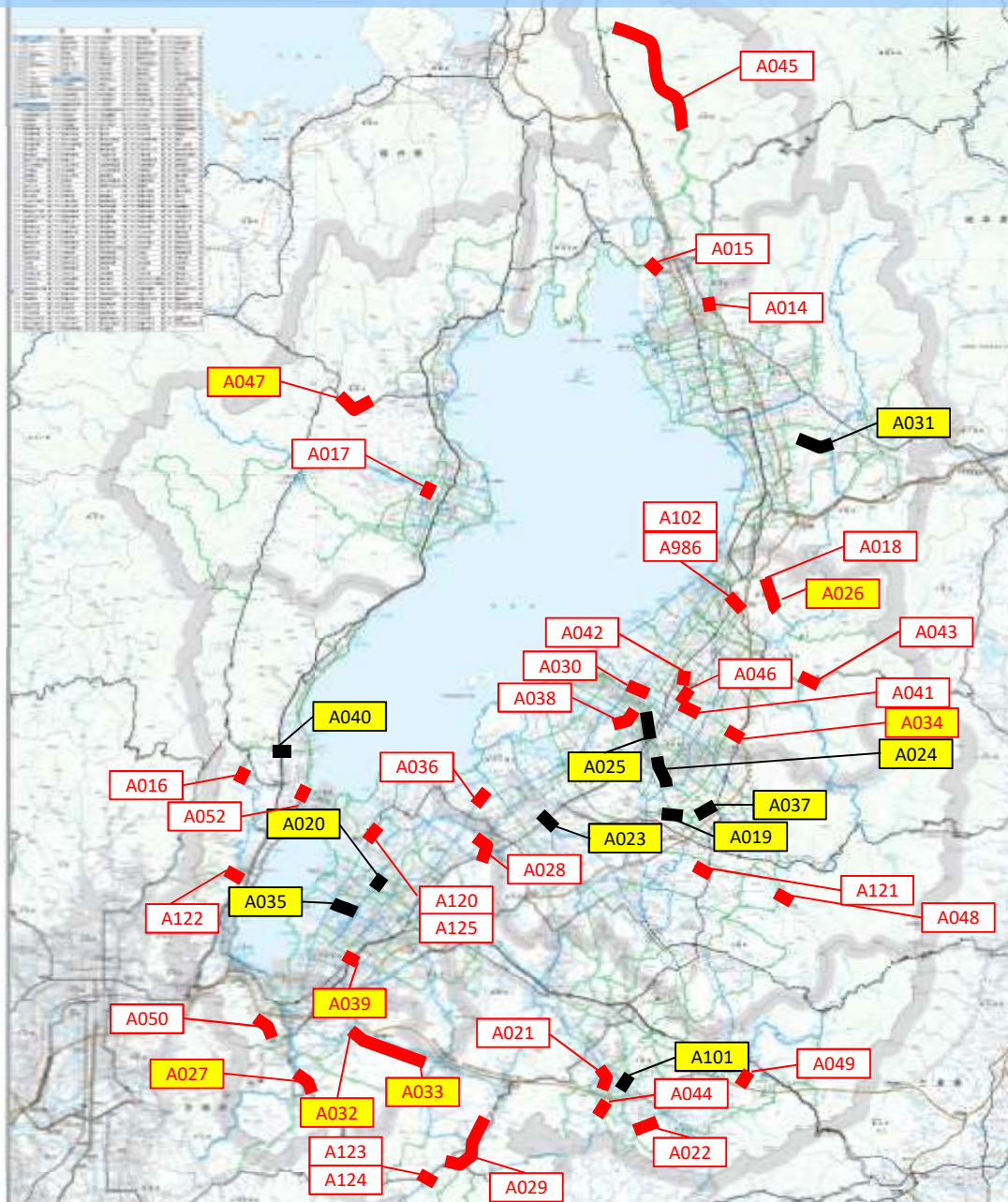
※ 実績の完了事業数には、他paに移行し完了した事業(3事業[3事業])を含む

※ 除雪作業および除雪機械の購入に係る事業は除く

※ 市町事業は除く

◆要綱第3-2-(1) 事業の進捗状況 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



(H31.3時点)

黒:実施済箇所(10箇所)
赤:実施中箇所(36箇所)

※県事業のみ掲載

※黄色着色番号は、計画期間内に
完了目標としている事業

◆要綱第3-1-(3) 評価指標の目標値の実現状況 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



■アウトカム指標1

・冬期(12月～3月)路面事故件数を10%縮減

■アウトカム指標の算定式

・冬期路面事故件数(件/日) =

$$\frac{\text{雪寒地域の冬期路面事故件数}}{\text{降雪日数}}$$

※ 雪寒地域：大津市北部、高島市、長浜市、米原市、彦根市、多賀町

※ 降雪日数：雪寒地域内の30箇所ある観測所の平均値

※ 事故件数は警察提供データによる

【冬期路面事故件数(件/日)】

	目標値	実績値
当初(H26)	H26 現況値 1.06	—
中間年(H28年度末)	—	—
最終年(H30年度末)	0.96 (10%減)	0.93 (12%減)

※実績値は、計画期間5年間の平均値

目標達成

【参考】H26年度～H30年度の 冬季路面事故件数と降雪日数

	平均値	最大値	最小値
冬季路面事故件数 (件)	27.0	45 (H28)	8 (H29)
降雪日数 (日)	29.0	46 (H26)	14 (H30)
日あたり 冬季路面事故件数 (件/日)	0.93		

◆要綱第3-1-(3) 評価指標の目標値の実現状況 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



■アウトカム指標2

・各市町の拠点間の所要時間合計を0.5時間短縮

■アウトカム指標の算定式

・所要時間合計の短縮時間(時間) =
 (H26)各市町の拠点間の所要時間合計 - (H30末)各市町の拠点間の所要時間合計

※ 拠点：市役所、町役場、隣接府県境など

※ (H26) 各市町の拠点間の所要時間 = \sum (事業延長 ÷ 旅行速度調査(H22実施)における平均旅行速度)

※ (H30末) 各市町の拠点間の所要時間 = \sum (事業延長 ÷ 設計速度)

完了している事業の場合

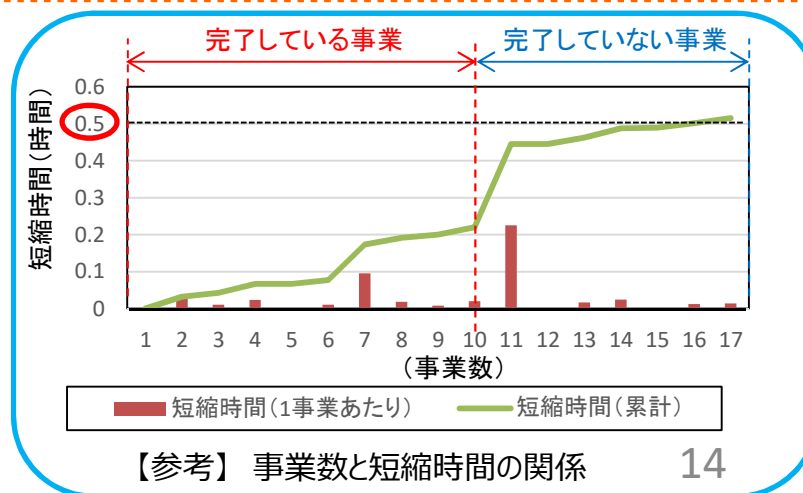
+ \sum (事業延長 ÷ 旅行速度調査(H22実施)における平均旅行速度)

完了していない事業の場合

【所要時間合計(時間)】

	目標値	実績値
当初(H26) H26 現況値	2.8	—
中間年(H28年度末)	2.5	2.6
最終年(H30年度末)	2.3 (0.5時間短縮)	2.6 (0.2時間短縮)

目標未達成



◆ 主要な事業の選定について Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



要件

- ① 計画最終年度(H30)において事業採択後5年以上を経過した時点で未着工の事業
- ② 計画最終年度(H30)において事業採択後10年以上経過し継続中の事業

※「事業採択」とは国庫補助事業については「国の事業採択通知を受け事業費が予算化された時点」、単独事業については、「詳細設計に着手した時点」

※「未着工の事業」とは「用地買収手続きと工事のいずれにも着手していない事業」



中間評価時に下記事業が選定された

- ①の要件の事業 : なし
- ②の要件の事業 : 国道303号 おいわけ 追分工区

1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 費用対効果
4. 今後の取組

1. 事業の概要

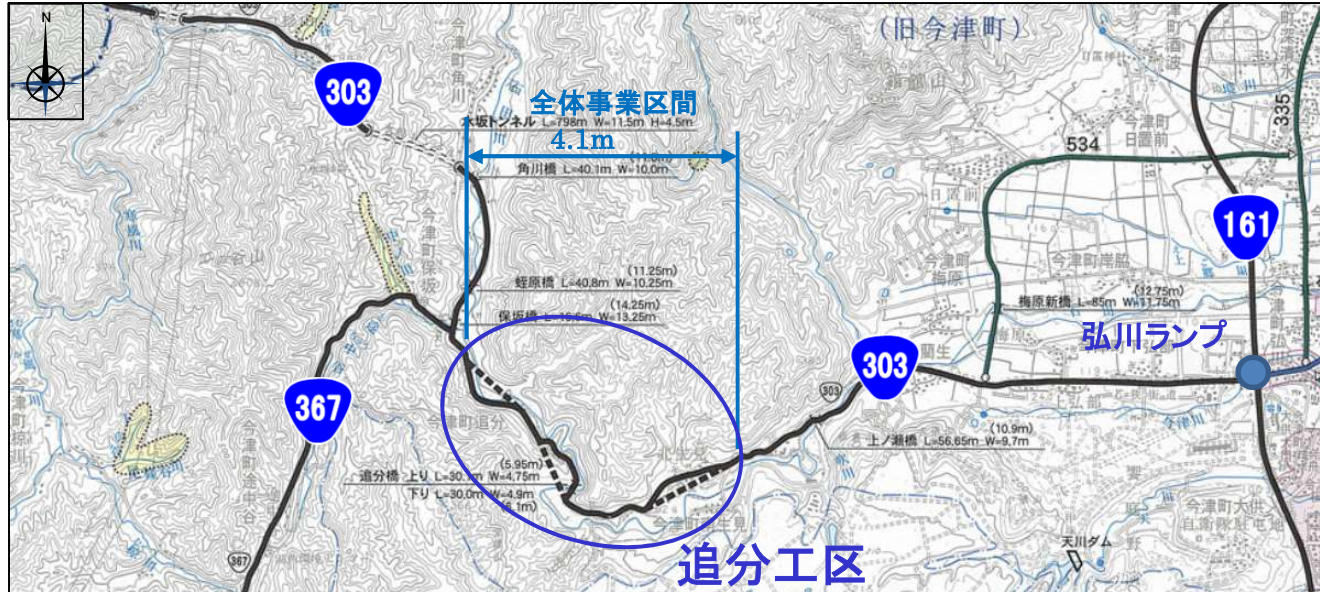
◆国道303号 ^{おいわけ} 追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



至福井県若狭町

至福井県敦賀市



至大津市

至大津市

特徴

- ・国道303号は滋賀県と福井県を結ぶ幹線道路であり、地域間交流を支援する重要な路線。
- ・高島市今津町北生見～保坂間においては、幅員狭小及び線形不良区間が連続しており、大型車のすれ違いが困難な区間が存在し、特に冬季の事故が多い。

→国道303号(追分工区)事業により
線形不良区間を解消

整備前の状況①



整備前の状況②



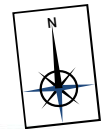
事業概要

起終点 : 高島市今津町北生見～保坂
延長 : 4.1km
着工年度:平成20年度

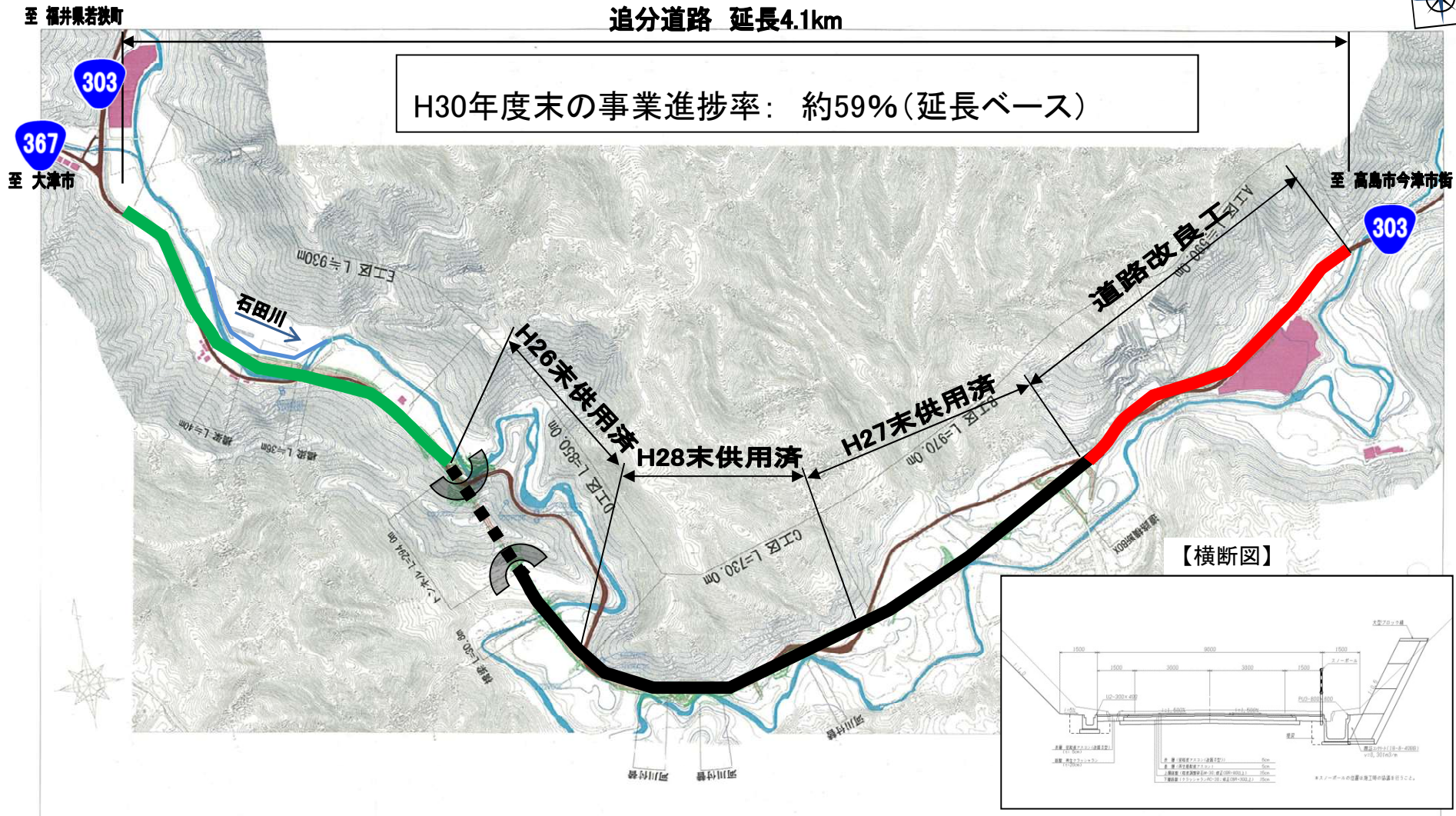
2. 事業の進捗状況

◆国道303号 おいわけ 追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



施工状況図(平成31年3月時点)



3. 費用対効果

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



費用便益分析とは

事業を効率的かつ効果的に遂行するため、事業を実施することで生じる便益 (Benefit: **B**)と事業にかかる費用 (Cost: **C**)を比較することにより、投資効率性の観点から対象事業の妥当性を評価するもの。

$$\text{費用便益比 } B / C = \frac{\text{便益 } B}{\text{費用 } C}$$

国土交通省が定めた「費用便益分析マニュアル(平成30年2月版)」により算出する

<事業評価判断基準>

事業全体に対する 費用便益比	残事業に対する 費用便益比	事業判断
$B/C \geq 1$	$B'/C' \geq 1$	事業継続
$B/C < 1$	$B'/C' \geq 1$	基本的に継続とするが、事業内容等を見直し
$B/C \geq 1$	$B'/C' < 1$	事業内容の見直し等を行った上で対応を検討
$B/C < 1$	$B'/C' < 1$	事業中止

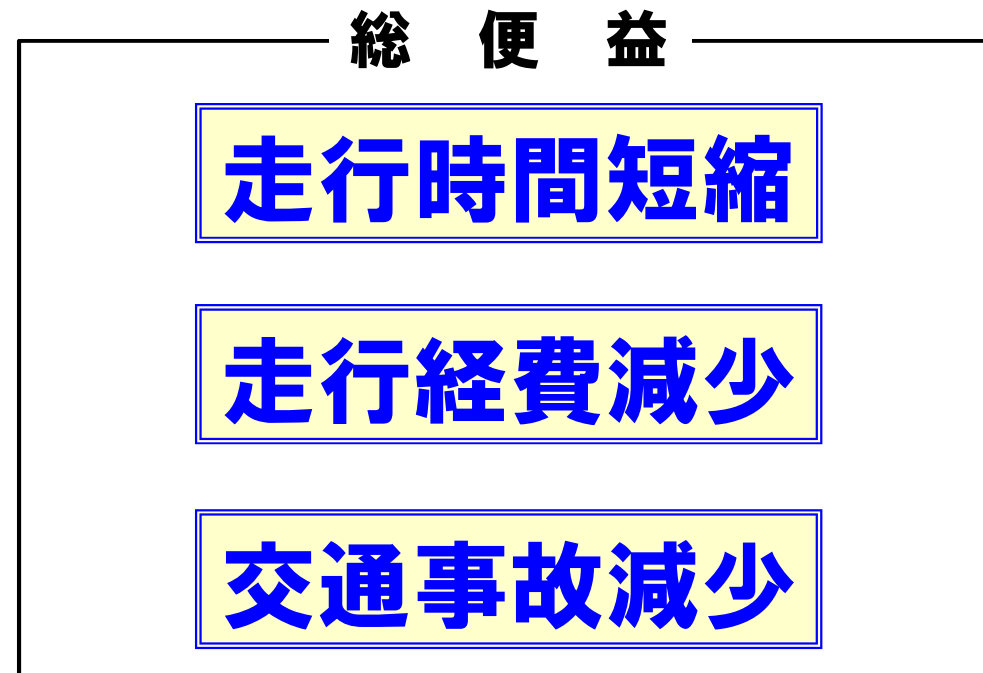
◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



便益(Benefit)の考え方

費用便益分析において扱う便益としては、道路整備に伴う多様な効果のうち、**直接効果でわかりやすく、精度を保ち、金銭表現が可能な指標**を対象としている。



費用便益分析に用いる総便益は、これら各年における便益を現在価値化して、検討期間全体(50年)で合計したものをを用いる

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



走行時間短縮便益とは

道路整備により走行性が向上することで短縮される走行時間を貨幣価値に換算したもの。

走行時間短縮便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の総走行時間費用

総走行時間費用

= 交通量 × 走行時間 × 時間価値原単位

※「整備なし」: 国道303号追分工区の整備をしない場合

【走行時間短縮便益の算出】

「整備なし」
総走行時間費用
(50年間の現在価値)

—

「整備あり」
総走行時間費用
(50年間の現在価値)

=

走行時間短縮便益

50年間合計
144.0億円
(現在価値)

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



走行経費減少便益とは

道路整備により円滑な走行が可能となり、燃料費、油脂費、タイヤチューブ費などの**走行経費が減少される効果を貨幣価値**に換算したものの。

走行経費減少便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の総走行費用

総走行費用

= 交通量 × 走行距離 × 走行経費原単位

※「整備なし」: 国道303号追分工区の整備をしない場合

【走行経費減少便益の算出】

「整備なし」
総走行費用
(50年間の現在価値)

—

「整備あり」
総走行費用
(50年間の現在価値)

=

走行経費減少便益

50年間合計
12.5億円
(現在価値)

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



交通事故減少便益とは

道路整備により秩序ある道路交通環境が形成されることで期待される**交通事故の発生件数の減少**や**被害程度の軽減**の効果を貨幣価値に換算したもの。

交通事故減少便益

= 「整備なし」 - 「整備あり」の交通事故損失額

交通事故損失額

= (α × 交通量 × 走行距離) + (β × 交通量 × 交差点箇所数)

※交通事故の発生状況は高速道路と一般道路、また一般道路では車線数や沿道状況で大きな差があることから、道路・沿道区分毎に係数 α , β が設定(全国統一条件)されている。

【交通事故減少便益の算出】

※「整備なし」: 国道303号追分工区の整備をしない場合

交通事故減少便益

「整備なし」
交通事故損失額
(50年間の現在価値)

—

「整備あり」
交通事故損失額
(50年間の現在価値)

=

50年間合計
1.3億円
(現在価値)

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



費用(Cost)の考え方

費用便益分析において扱う費用としては、道路整備に要する**事業費(工事費、用地費、補償費)**及び、**維持管理に要する費用**があげられる。

事業費

- ・工事費、用地費、補償費、間接経費等から構成され、主に供用以前に支出される費用を指す。
- ・これらを現在価値換算したものをを用いる。

事業費

51.1億円

(現在価値)

維持管理費

- ・橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等(間接経費含む)を指す。
- ・これらを現在価値換算して、検討期間全体(50年間)で合計したものをを用いる。

維持管理費

50年間合計

3.4億円

(現在価値)

消費税相当額は費用から控除して算出

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29
 地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



算定結果

項目		算定結果
便益 (Benefit)	走行時間短縮便益	144.1億円
	走行経費減少便益	12.5億円
	交通事故減少便益	1.3億円
	合計(総便益)	157.8億円
費用 (Cost)	事業費	51.1億円
	維持管理費	3.4億円
	合計(総費用)	54.5億円
費用便益比(B/C)		2.9

※表中の費用及び便益は全て現在価値換算した値である。

※費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※残事業に対するB'/C'は10.1となる。

4. 今後の取組

◆国道303号 ^{おいわけ}追分工区 Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



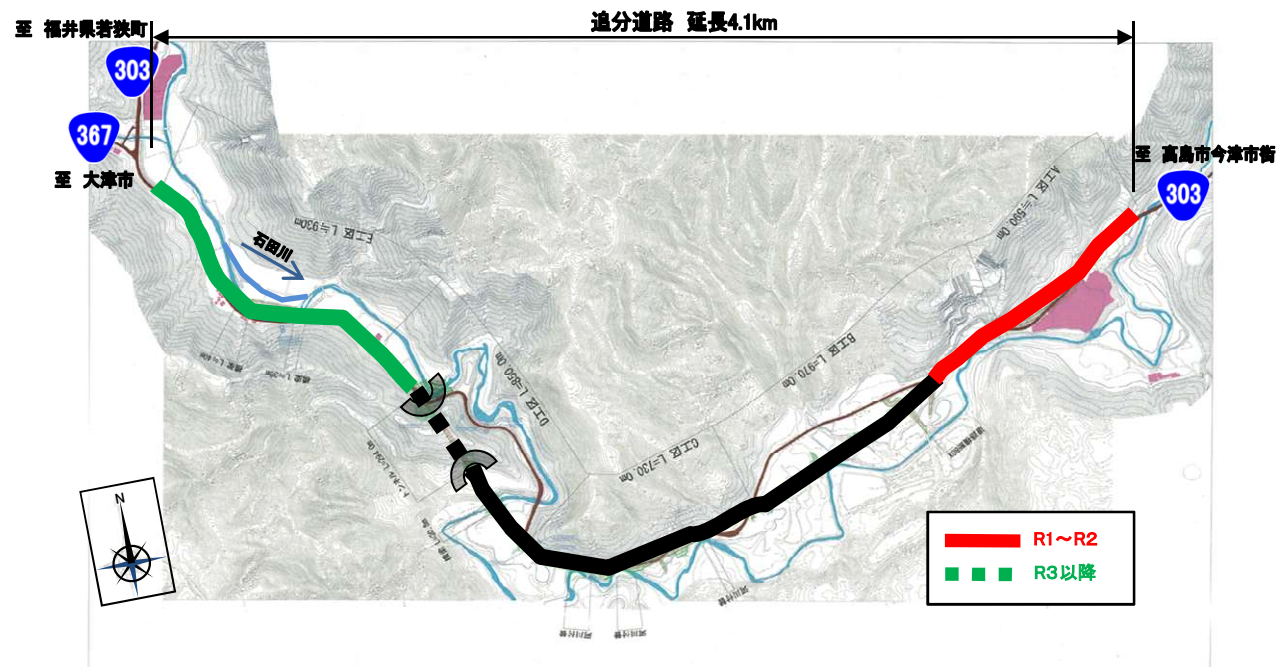
今後の取り組み

令和元年度～令和2年度

- 道路改良工
- 舗装工
- 法面工

令和3年度以降

- 道路改良工
- 舗装工
- 護岸工
- 法面工



◆事後評価まとめ Pa29

地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくり



○まとめ (Pa29)

①事業の進捗状況

➡完了目標17事業に対して、10事業が完了した。

②事業効果の発現状況

➡除雪事業の実施により、冬期の円滑な交通の確保に寄与している。
改築事業により、所要時間の短縮に繋がっている。

③評価指標の目標値の実現状況

③-1 冬期(12月～3月)路面事故件数

➡最終目標値0.96件／日に対し、実績値0.93件／日となり、最終目標値を達成している。

③-2 各市町の拠点間の所要時間

➡最終目標値2.3時間（0.5時間短縮）に対し、実績値2.6時間（0.2時間短縮）となり、最終目標値には満たないものの、一定の効果が認められた。