

## 平成20年度 東日本高速道路株式会社 事業評価監視委員会 議事要旨

1. 日 時 : 平成21年3月13日(金) 13:00 ~ 15:00
2. 場 所 : 東日本高速道路株式会社 本社15階会議室
3. 出席者 : 森地委員長、岩貞委員、亀山委員、杉山委員
4. 議 事

### 1. 運営要領の改訂について

今年度改定された国土交通省の事業評価実施要領の改定に伴う委員会の運営要領の改定について、原案のとおり了承され、委員会の運営要領を改訂した

### 2. 事業評価について

対応方針(原案)については、事務局案のとおり了承された。なお、資料の一部修正意見や評価に関する意見等が出された。

#### (1) 資料の一部修正について

事後評価資料における重大事故と死傷事故の区分が明確になるよう資料を修正すること

事後評価資料における死傷事故率のグラフにおける集計時期を明確にすること

#### (2) 主な意見や質疑等について

最近の一時的なガソリン価格高騰や景気低迷の影響が交通量へ与える状況について分析をしているか

交通量に影響する要因はたくさんの要素があり、明確にこの要因でこのぐらいの影響があるということを示すのは非常に難しいが、昨年から今年にかけてのガソリン価格変動や景気の落ち込み、休日割引の導入による影響など、傾向としてある程度見えている部分もあり、引き続き分析して行きたい。

#### (2)-1 再評価について

対応方針(原案)について異論はないが、評価している項目がどの程度の重みをもって最終的な対応方針(案)を決するかを確認したい

今回の評価に関しては、事業の目的、あるいは進捗見通しについて大きな変化が無く、交通需要見通しや便益単価の見直しに伴うB / Cをも1.0を超えてい

ることを確認して評価している。

費用便益分析の結果が1を切ったとき、1つの論点として残事業における費用便益分析がある。残事業ですごく価値がある場合、基本的には事業を実施したほうが良い。全体の費用便益が1を切っても、残事業が1を超えるならば事業を継続するという考えもある。

都市部は、高速道路開通による経済波及効果が大きいいためコストをかけても早く完成させるほうが一般的に効果が大きい。

## (2)-2 事後評価について

東北縦貫道八戸線(青森 JCT ~ 青森東)において、騒音測定結果が基準値を超える状況にあるがなぜか。

高速道路と国道が併行しており、その影響が大きいことと考えられる。

事業評価の基本スタンスは、もっと良くなる方法があったことを次の計画や今進めている事業に反映することである

緊急退出路の整備効果については、高速道路整備そのもので、患者さんの負荷軽減、緊急車両の一般道における事故率の減少なども効果あることも加えて評価されてもいい。

道路ネットワーク構築の早急な整備やミッシングリンクの解消などが必要。また、作った道路に関しては利便性を上げて有効活用すべき。

以 上

## 2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

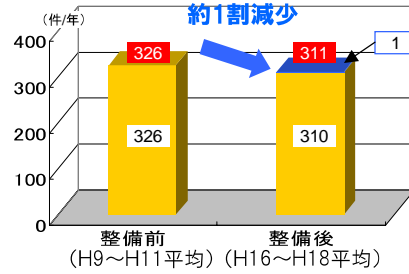
道央道 修正前

- ◆ 高速道路に並行する国道12、39、40号の死傷事故件数は道央道整備前に比べ約1割減少し、重大事故(重傷者、死亡者が発生した事故)の件数も約4割減少
- ◆ 死傷事故率が約1割低下

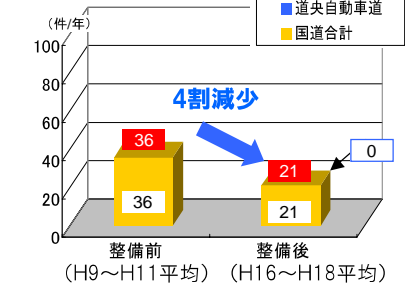


出典 高速道路;NEXCO「交通事故統計」  
 国道;(財)交通事故分析センター「交通事故統合データベース」  
 全国、都道府県;国土交通省道路局「平成19年度道路行政の業績計画書」

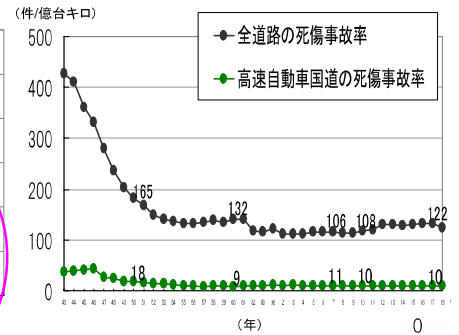
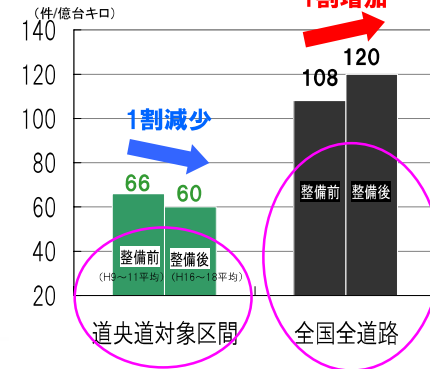
■死傷事故件数



■重大事故件数



■死傷事故率



## 2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

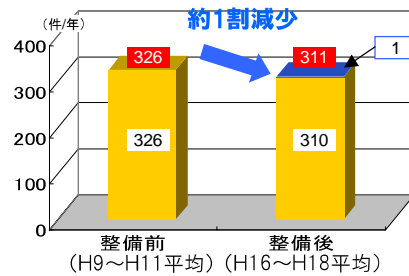
道央道 修正後

- ◆ 高速道路に並行する国道12、39、40号の死傷事故件数は道央道整備前に比べ約1割減少し、重大事故(重傷者、死亡者が発生した事故)の件数も約4割減少
- ◆ 死傷事故率が約1割低下

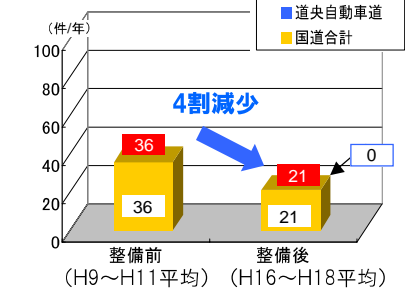


出典 高速道路;NEXCO「交通事故統計」  
 国道;(財)交通事故分析センター「交通事故統合データベース」  
 全国、都道府県;国土交通省道路局「平成19年度道路行政の業績計画書」

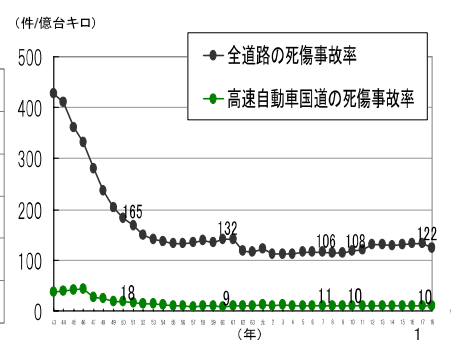
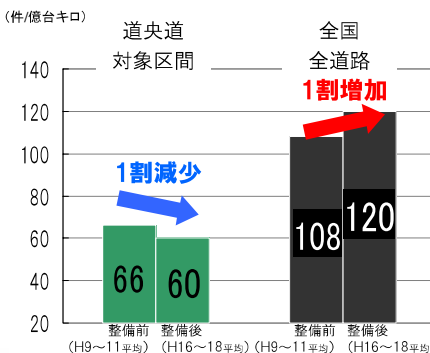
■死傷事故件数(死亡、重傷、軽傷の合計)



■重大事故件数(死亡、重傷の合計)



■死傷事故率



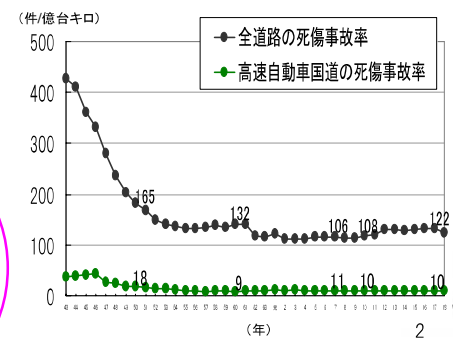
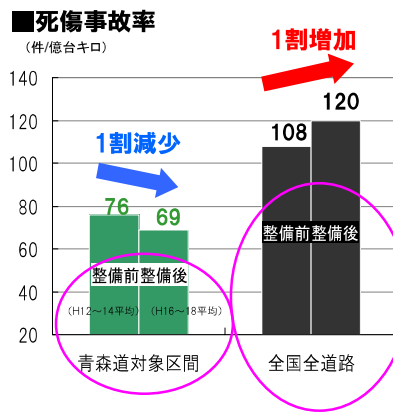
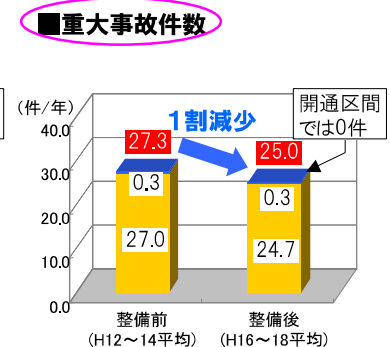
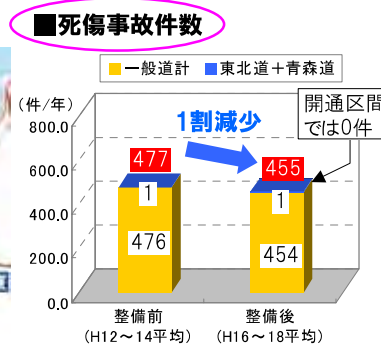
## 2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

青森道 修正前

- ◆ 高速道路に並行する一般道の事故件数は青森道整備前と比べ約1割減少し、重大事故(重傷者、死者が発生した事故)についても同様に減少
- ◆ 死傷事故率が約1割低下



出典 高速道路:NEXCO「交通事故統計」  
 一般道路:(財)交通事故分析センター「交通事故統合データベース」  
 全国、都道府県(H11);国土交通省総合政策局「自動車輸送統計月報」、H11道路交通センサス  
 全国、都道府県(H18);国土交通省道路局「平成19年度道路行政の業績計画書」



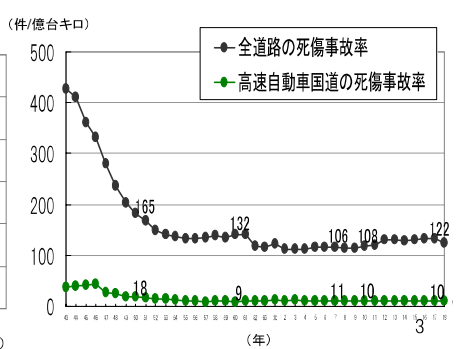
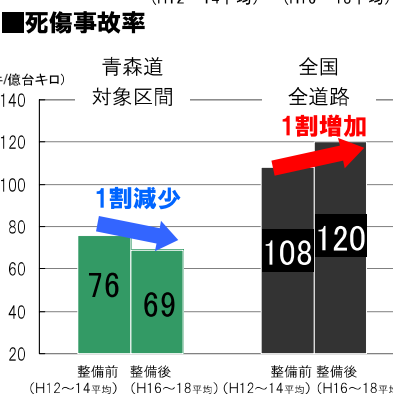
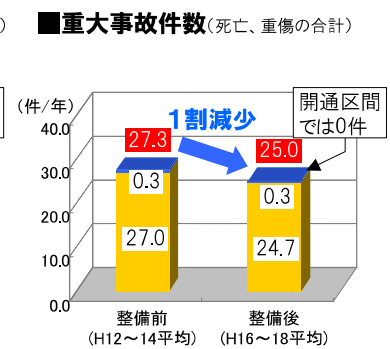
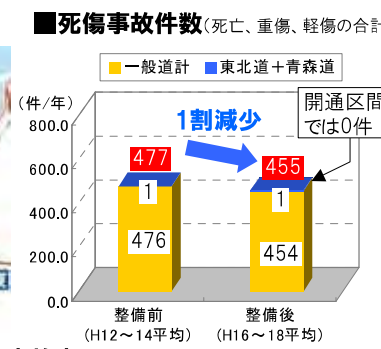
## 2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

青森道 修正後

- ◆ 高速道路に並行する一般道の事故件数は青森道整備前と比べ約1割減少し、重大事故(重傷者、死者が発生した事故)についても同様に減少
- ◆ 死傷事故率が約1割低下



出典 高速道路:NEXCO「交通事故統計」  
 一般道路:(財)交通事故分析センター「交通事故統合データベース」  
 全国、都道府県(H11);国土交通省総合政策局「自動車輸送統計月報」、H11道路交通センサス  
 全国、都道府県(H18);国土交通省道路局「平成19年度道路行政の業績計画書」



## 2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

八戸道 修正前

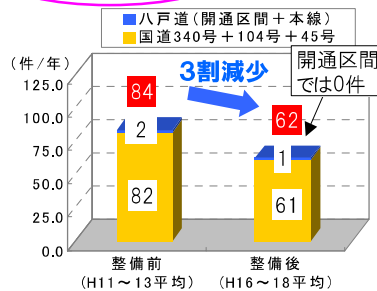
- ◆ 高速道路に並行する国道45、104、340号の事故件数は八戸道整備前と比べ約3割減少し、重大事故(重傷者、死者が発生した事故)件数は約7割減少

- ◆ 死傷事故率が約3割低下

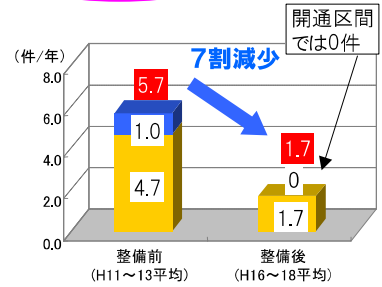


出典 高速道路:NEXCO「交通事故統計」  
一般道路:(財)交通事故分析センター「交通事故統合データベース」  
全国、都道府県(H11);国土交通省総合政策局「自動車輸送統計月報」、H11道路交通センサス  
全国、都道府県(H18);国土交通省道路局「平成19年度道路行政の業績計画書」

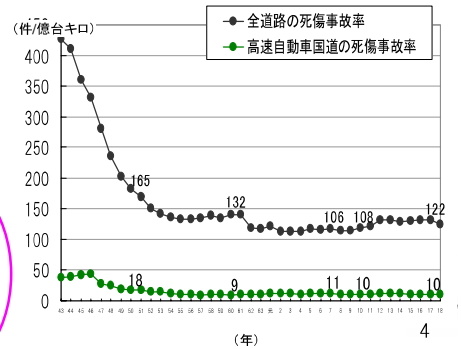
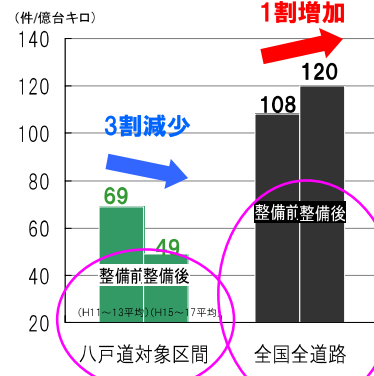
■死傷事故件数



■重大事故件数



■死傷事故率



## 2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

八戸道 修正後

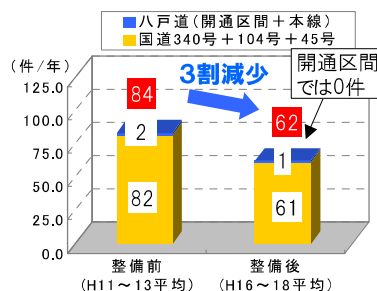
- ◆ 高速道路に並行する国道45、104、340号の事故件数は八戸道整備前と比べ約3割減少し、重大事故(重傷者、死者が発生した事故)件数は約7割減少

- ◆ 死傷事故率が約3割低下

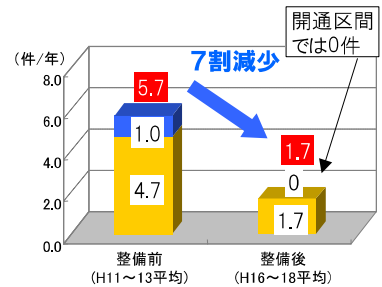


出典 高速道路:NEXCO「交通事故統計」  
一般道路:(財)交通事故分析センター「交通事故統合データベース」  
全国、都道府県(H11);国土交通省総合政策局「自動車輸送統計月報」、H11道路交通センサス  
全国、都道府県(H18);国土交通省道路局「平成19年度道路行政の業績計画書」

■死傷事故件数(死亡、重傷、軽傷の合計)



■重大事故件数(死亡、重傷の合計)



■死傷事故率

