

(別添)

整理番号 H19-2

《費用対効果分析説明資料》

| | | | |
|-----|--------------|------|-------------|
| 事業名 | 地方特定道路建設整備事業 | 地区名等 | 増田浅虫線 増田～浅虫 |
|-----|--------------|------|-------------|

【費用対効果の算定内容】

1 費用対効果の算定根拠

算定の考え方は『公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針』(平成16年2月国土交通省策定)による。また、具体の算定手法については『費用便益分析マニュアル』(平成15年8月国土交通省 道路局 都市・地域整備局)及び『道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(平成18年10月 青森県)』によった。

本マニュアルにおいては、社会的余剰を便益(B)とし、整備に係る総費用及び維持修繕費を現在価値に割り引いたものを費用(C)として評価するものである。

再評価においては、技術指針の考え方により、「事業全体の投資効率性」と、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を除いた「残事業の投資効率性」の両者による評価をするものとした。

2 事業全体の投資効率性

(1) 道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長L=2.2km)

○C: 総費用=741百万円

○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後40年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。(単位:百万円)

| 費用区分 | ① | ② | ③ | 総費用 |
|------|-----|----|-----|-----|
| 単純合計 | 670 | 63 | 361 | 968 |
| 現在価値 | 609 | 10 | 142 | 741 |

*費用区分:①事業費、②用地費、③維持修繕費

(2) 道路整備による便益

○B: 総便益=1,144百万円

○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後40年間、各項目について整備があった場合の費用から整備が無かった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位:百万円)

| 便益区分 | ① | ② | ③ | ⑧ | 総便益 |
|------|-----|----|----|-----|-------|
| 初年便益 | 53 | 6 | 1 | - | 60 |
| 現在価値 | 820 | 96 | 10 | 218 | 1,144 |

*便益区分:①時間短縮、②走行費用減少、③交通事故減少、④冬期、⑤地域振興、⑥観光振興、⑦:地域医療等、⑧防災

3 残事業の投資効率性(便益を算出する事業延長L=1.2km)

(1) 道路整備に要する費用

○C₁: 総費用=645百万円

○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後40年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。(単位:百万円)

| 費用区分 | ① | ② | ③ | 総費用 |
|------|-----|----|-----|-----|
| 単純合計 | 589 | 63 | 361 | 887 |
| 現在価値 | 513 | 10 | 142 | 645 |

*費用区分:①事業費、②用地費、③維持修繕費

(2) 道路整備による便益

○B₁: 総便益=1,144百万円

○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後40年間、各項目について整備があった場合の費用から整備が無かった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位:百万円)

| 便益区分 | ① | ② | ③ | ⑧ | 総便益 |
|------|-----|----|----|-----|-------|
| 初年便益 | 53 | 6 | 1 | - | 60 |
| 現在価値 | 820 | 96 | 10 | 218 | 1,144 |

*便益区分:①時間短縮、②走行費用減少、③交通事故減少、④冬期、⑤地域振興、⑥観光振興、⑦:地域医療等、⑧防災

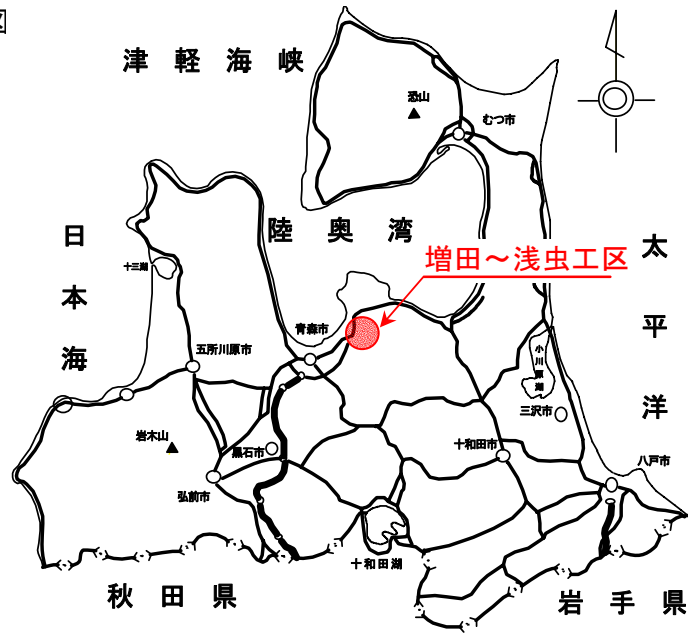
【費用対効果分析の結果】

B/C(再評価時点・事業全体)=1,144百万円/741百万円=1.54

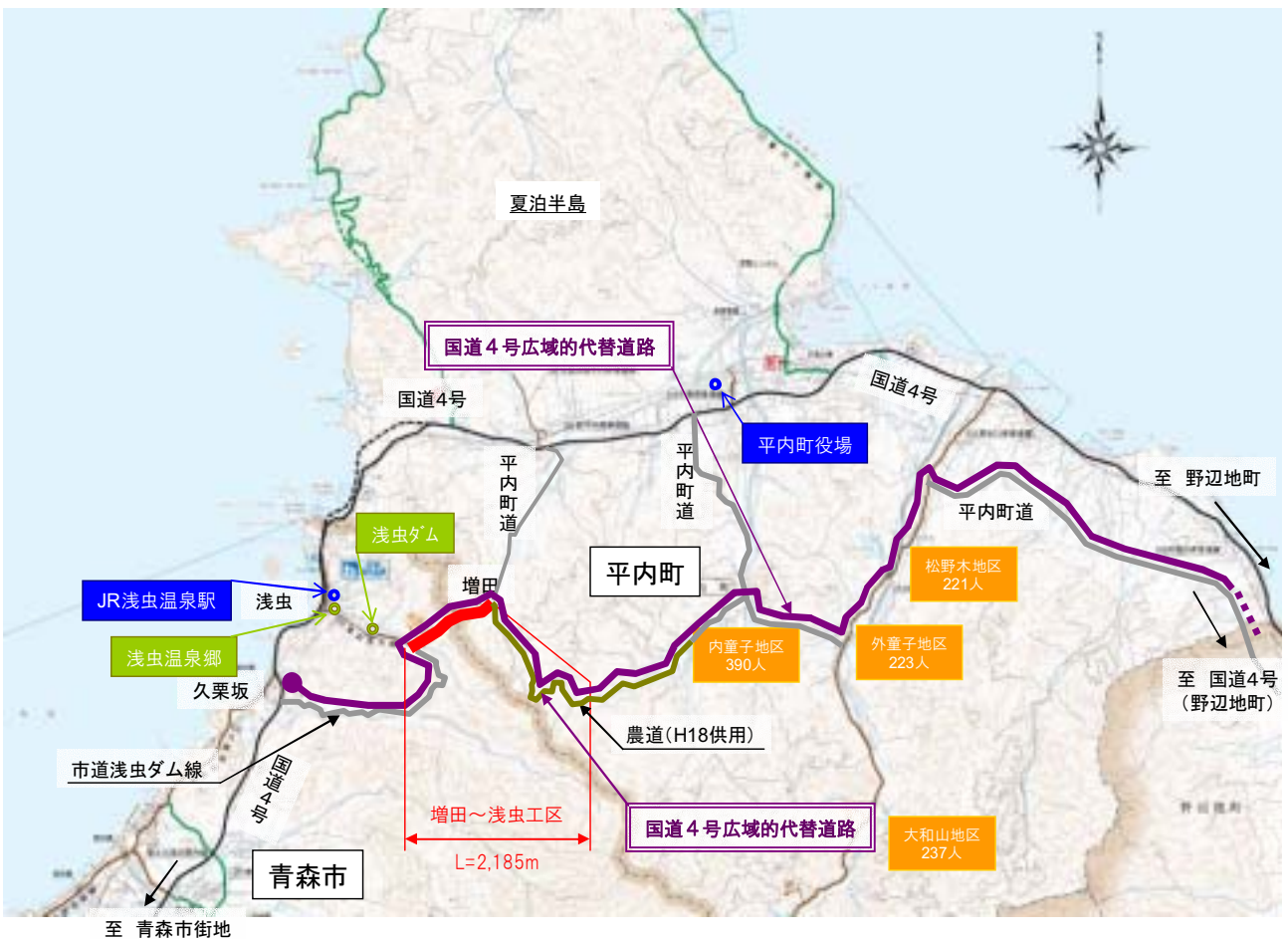
B₁/C₁(再評価時点・残事業)=1,144百万円/645百万円=1.77

[全体計画図]

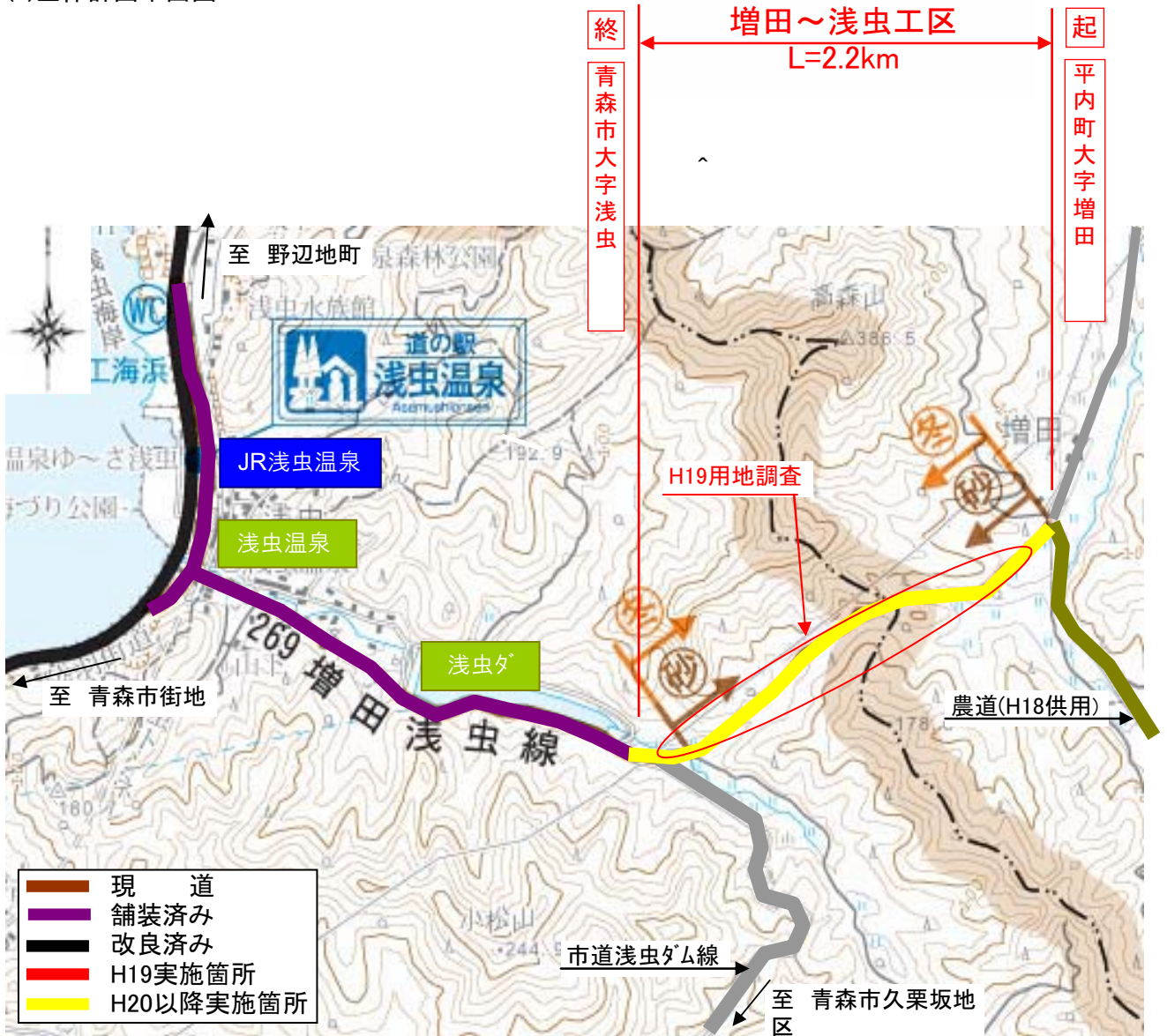
(1)事業実施箇所位置図



(2)詳細位置図

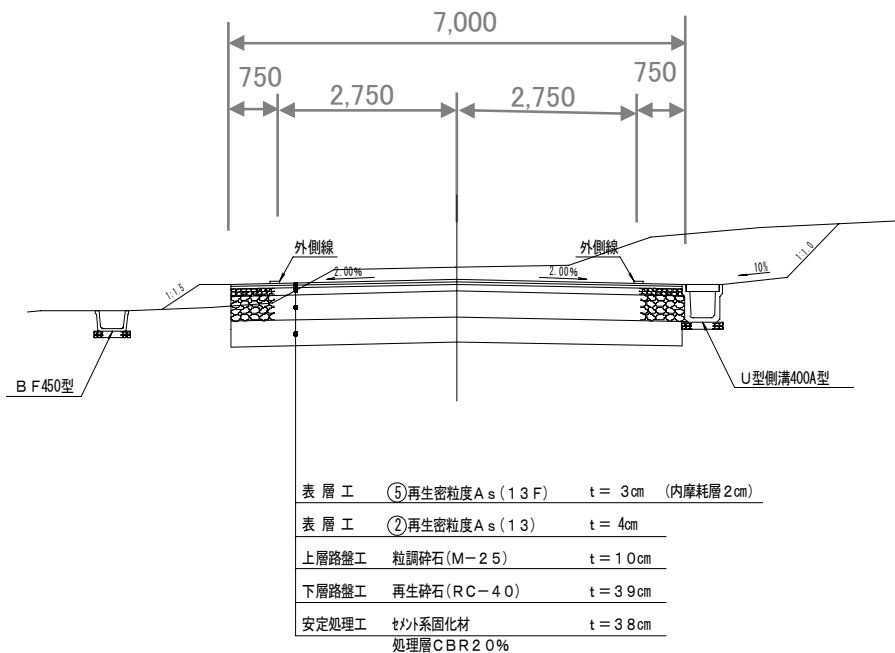


(3)全体計画平面図



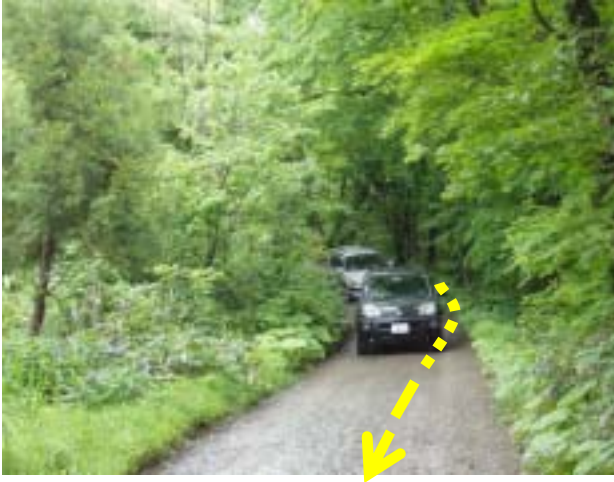
[構造図]

○標準横断面



[現道の交通状況]

①



・幅員狭小 ($W_{min}=2.5m$) で急勾配 ($I_{max}=16.5\%$) 区間が連続し、また未舗装であるため冬期間は交通不能である。

②



・幅員狭小 ($W_{min}=2.5m$) で急勾配 ($I_{max}=16.5\%$) 区間が連続し、また未舗装であるため冬期間は交通不能である。

③



・幅員狭小 ($W_{min}=2.5m$) のため、車両同士のすれ違いに支障をきたしている状況である。