

(別添)

整理番号 H20 - 13

(費用対効果分析説明資料)

事業名	緊急道路建設整備事業	地区名等	青森浪岡線 八ツ役
-----	------------	------	-----------

【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)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 = 2.1 km)

C: 総費用 = 5,333百万円

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				総費用
単純合計	4,500	2,010	479	2,969
現在価値	5,485	344	192	5,333

*費用区分: 事業費、用地費、維持修繕費

(2) 道路整備による便益

B: 総便益 = 10,059百万円

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				総便益
初年便益	626	5	0	631
現在価値	9,976	83	0	10,059

*便益区分: 時間短縮、走行費用減少、交通事故減少

3 残事業の投資効率性(便益を算出する事業延長L = 1.7km)

(1) 道路整備に要する費用

C: 総費用 = 804百万円

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				総費用
単純合計	751	134	388	1,005
現在価値	669	23	158	804

*費用区分: 事業費、用地費、維持修繕費

(2) 道路整備による便益

B: 総便益 = 8,142百万円

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				総便益
初年便益	507	4	0	511
現在価値	8,075	67	0	8,142

*便益区分: 時間短縮、走行費用減少、交通事故減少

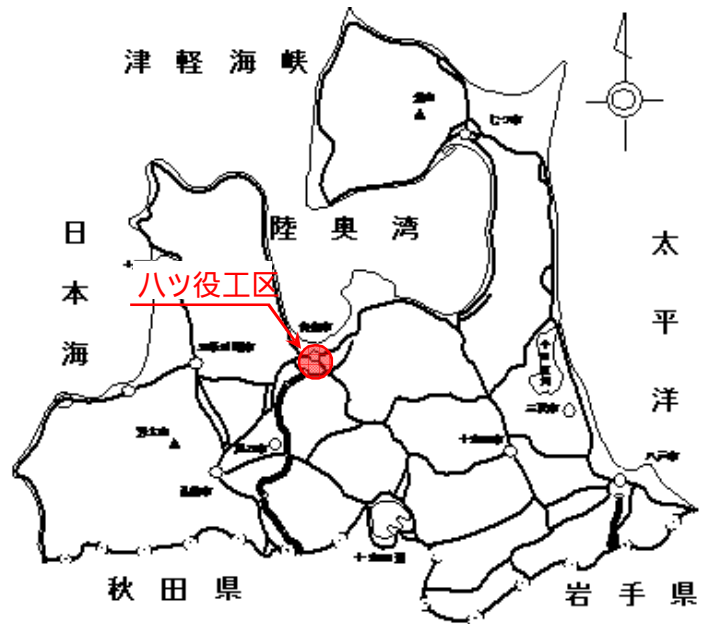
【費用対効果分析の結果】

B / C (再評価時点・事業全体) = 10,059百万円 / 5,333百万円 = 1.89

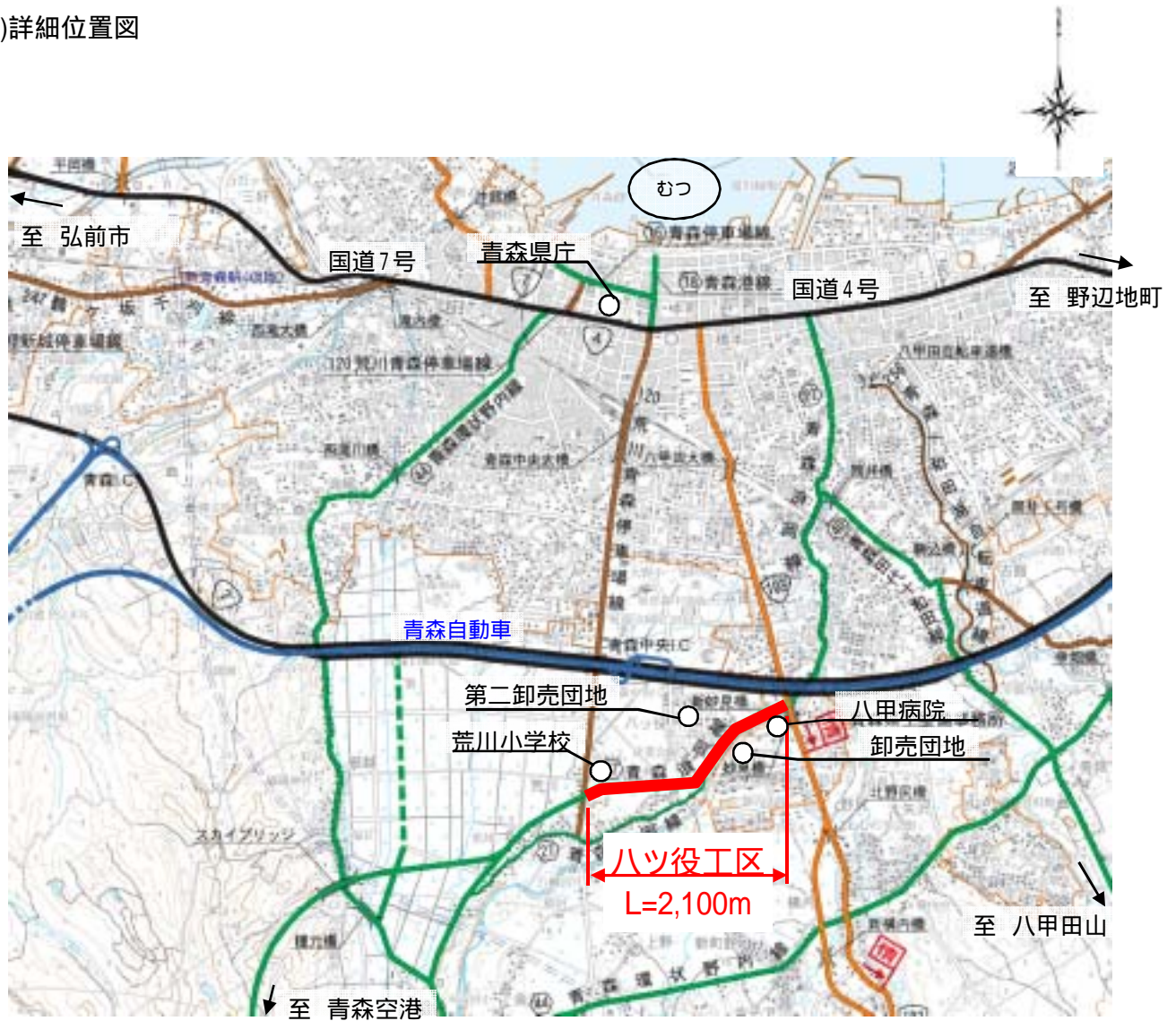
B₁ / C₁ (再評価時点・残事業) = 8,142百万円 / 804百万円 = 10.13

[全体計画図]

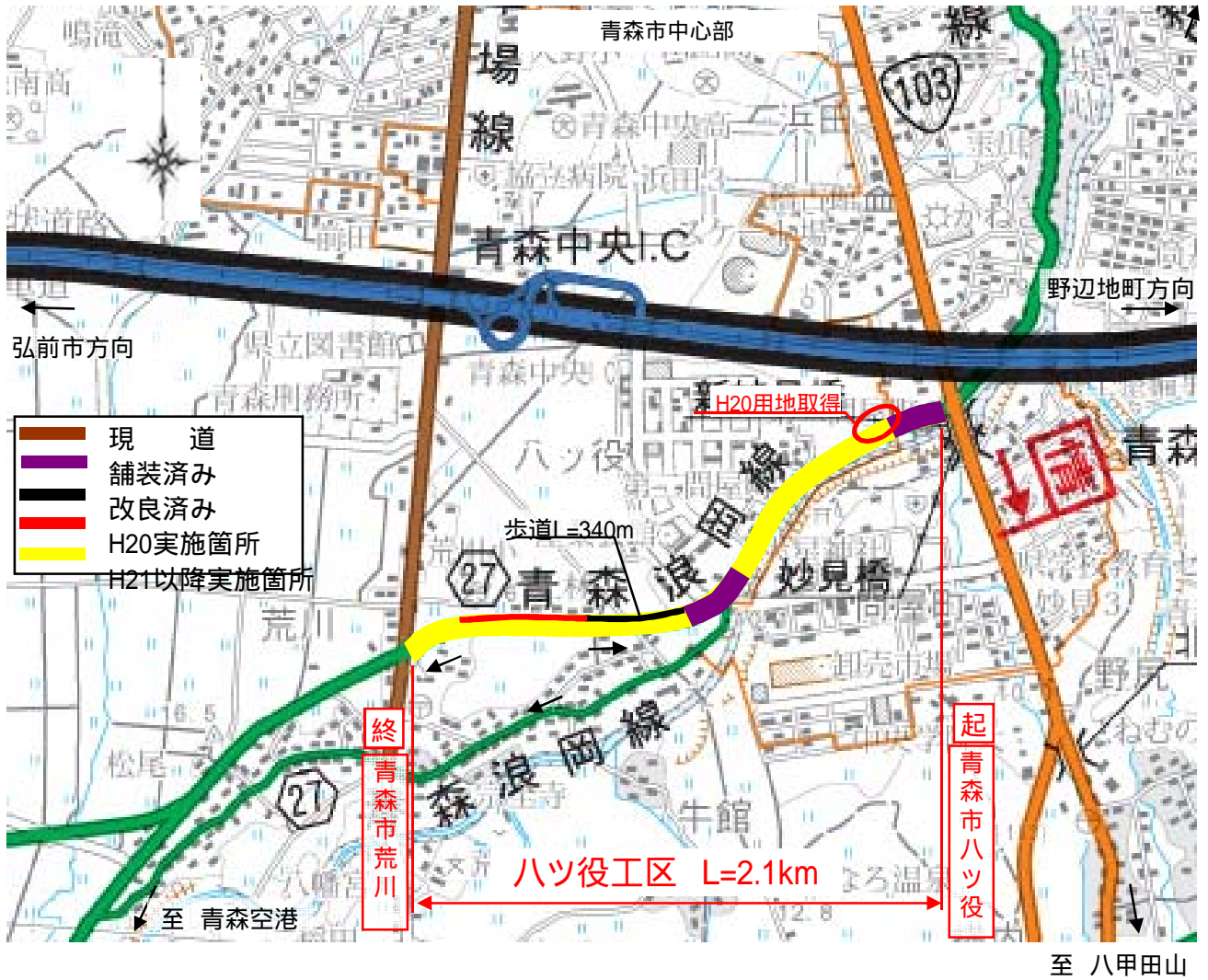
(1)事業実施個所位置図



(2)詳細位置図

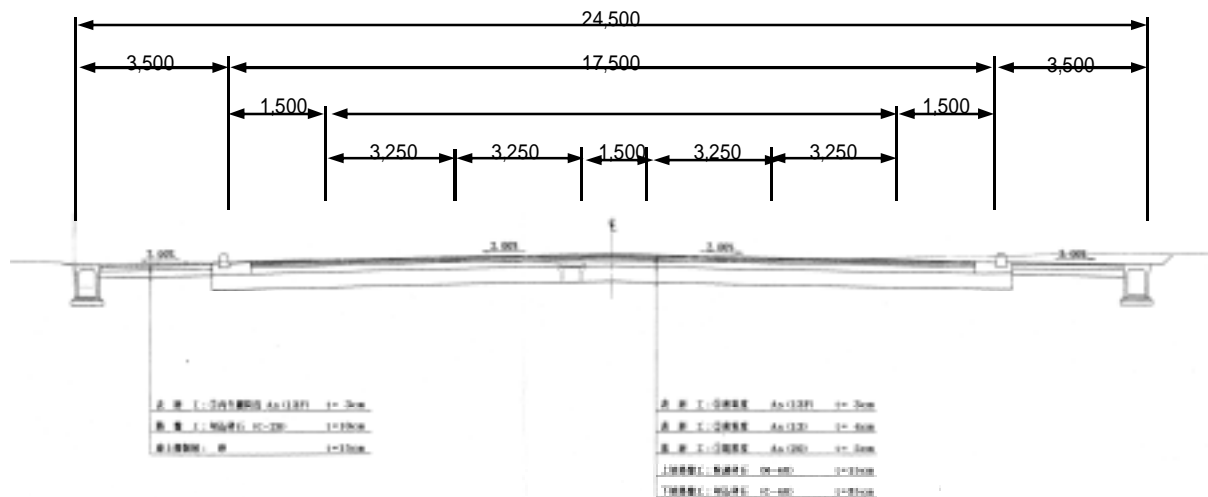


(3)全体計画平面図



[構造図]

標準横断面図



[現道の交通状況]



・交通量が多く歩道が未整備となっているため、歩行者の安全が確保されていない。



・歩道が設置されていないため、通学児童は比較的交通量の少ない旧道を使って通学しているが、その旧道も幅員が狭く、歩道が整備されていない。



・終点側交差点。
交通量の多さから、混雑の解消が必要とされている。