

《費用対効果分析説明資料》

事業名	道路改築事業(県道改築事業)	地区名等	弘前田舎館黒石線(畑中)
-----	----------------	------	--------------

【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20年6月国土交通省)」による。また、具体的な算定手法については、「費用便益分析マニュアル(平成20年11月 国土交通省道路局 都市・地域整備局)」及び「道路事業における県独自の費用便益分析実施要綱(平成22年3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= 1.5 km)

○C:総費用= 1,275 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50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	事業費	用地費	維持修繕費	総費用
単純合計	1,121	195	235	1,161
現在価値	1,204	25	96	1,275

(2)道路整備による便益

○B:総便益= 3,874 百万円 B':修正総便益= 5,838 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50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な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	時間短縮	走行費用減少	交通事故減少	冬期	防災	総便益	地域修正係数	修正総便益
初年便益	90	20	3	25		138		
現在価値	1,600	351	57	435	1,431	3,874	1.507	5,838

3. 残事業の投資効率性

(1)道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長L= 1.5 km)

○C1:総費用= 326 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50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	事業費	用地費	維持修繕費	総費用
単純合計	245	16	235	464
現在価値	232	2	96	326

(2)道路整備による便益

○B1:総便益= 3,874 百万円 B1':修正総便益 5,838 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50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な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	時間短縮	走行費用減少	交通事故減少	冬期	防災	総便益	地域修正係数	総便益
初年便益	90	20	3	25		138		
現在価値	1,600	351	57	435	1,431	3,874	1.507	5,838

【費用対効果分析の結果】

(事業全体)

費用便益比 B/C(再評価時点・事業全体) = 3,874百万円 / 1,275百万円 = 3.04

修正費用便益比 B'/C(再評価時点・事業全体) = 5,838百万円 / 1,275百万円 = 4.58

(残事業)

費用便益比 B1/C1(再評価時点・残事業) = 3,874百万円 / 326百万円 = 11.88

修正費用便益比 B1'/C1(再評価時点・残事業) = 5,838百万円 / 326百万円 = 17.91

第三次青森県環境計画
開発事業等における環境配慮指針チェック表
(土地の改変などの敷地整備や建築・建設段階)

(事業名 県道改築事業 弘前田舎館黒石線 畑中)

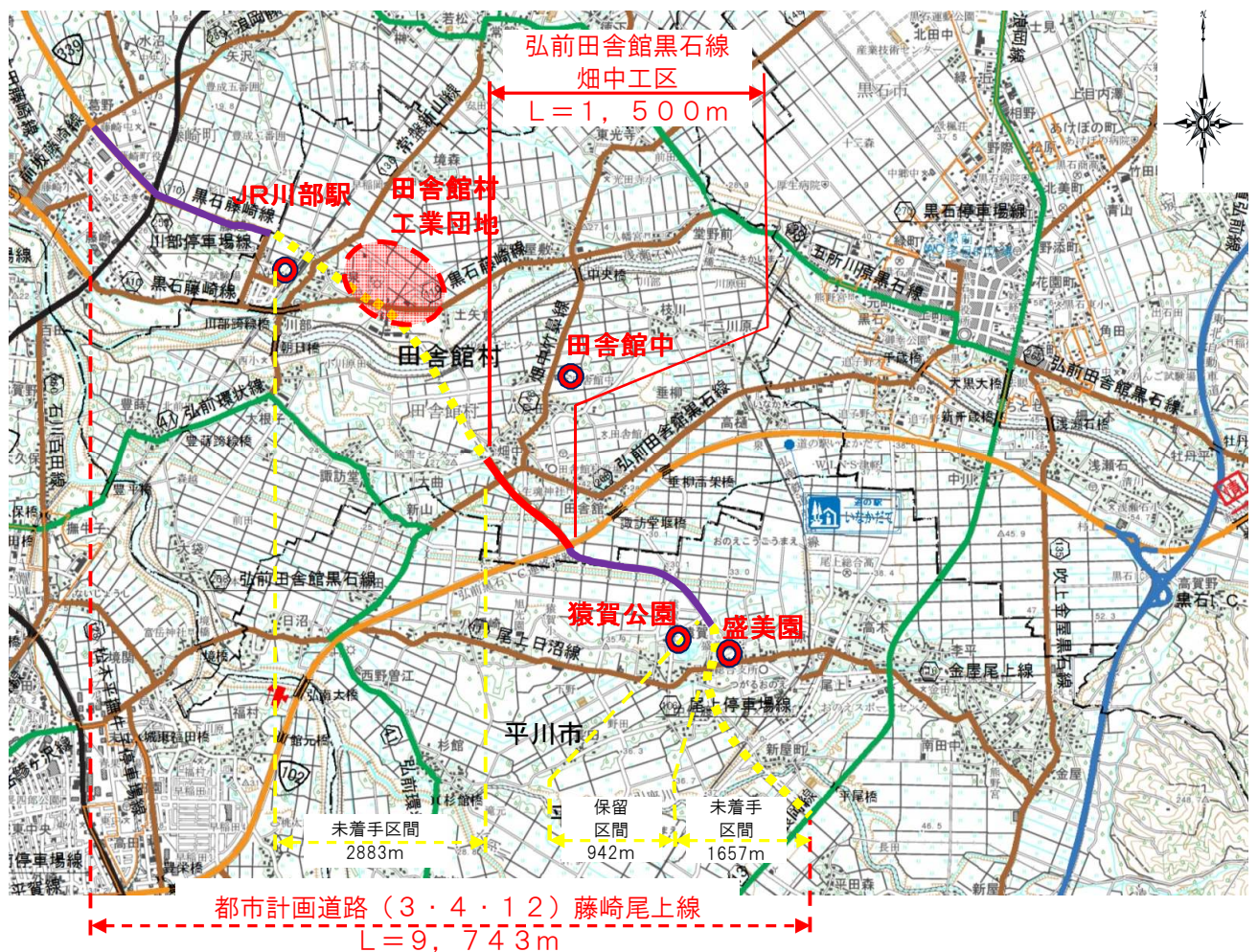
チェック欄	環境配慮指針	具体的な内容
	1 土地・植生の改変(造成、敷地整備)段階での環境配慮	
■	(2)地形や地盤の改変に係る環境配慮	
■	<ul style="list-style-type: none"> 地形の改変に当たっては、表土の保全と活用に配慮し、表土の一時貯留と保育、計画地内での公園や緑地などの植栽空間への活用に努める。 	買収済み耕作地の表土を一時貯留し、道路施設の緑化用の衣土として有効活用する。
■	(3)水系や水辺の変更に係る環境配慮	
■	<ul style="list-style-type: none"> 伏流水等の流動や自然排水など自然状態での水循環の保全や用水の確保等に努める。 	周辺の水田の水利用形態を機能維持するため、用水路の確保に努める。
■	(5)敷地整備段階での重機の使用に係る環境配慮	
■	<ul style="list-style-type: none"> 植生の伐採、地形や地盤の改変などを行う場合の重機の使用に伴う排ガスや騒音・振動が周辺の生活環境や野生動物の生息環境に及ぼす影響の防止に努める。 	重機は低振動・低騒音・排ガス仕様を使用し、周辺の生活環境に及ぼす環境の防止に努める。
■	(6)土砂等の搬出・搬入に係る環境配慮	
■	<ul style="list-style-type: none"> 土地の改変などを行う場合は、地域内から地域外への土砂の搬出入の抑制に努める。 	発生土の有効利用を徹底し、地域外への土砂搬出を抑制している。
■	(7)廃棄物処理等への配慮	
■	<ul style="list-style-type: none"> 建築物等の解体に伴う建設廃材などではできるだけリサイクルに努め、リサイクルできない廃棄物は適正に処理する。 	産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努めている。

[全体計画]

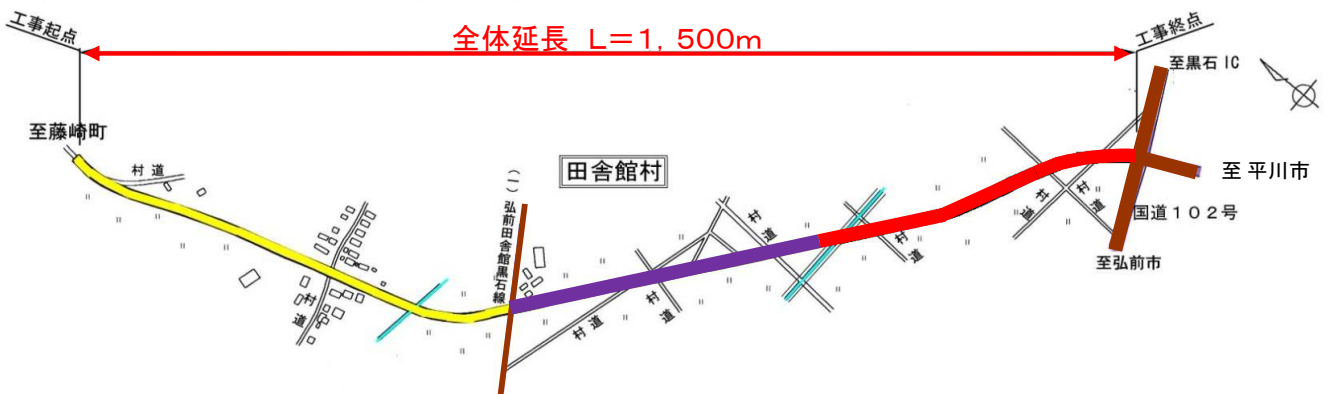
(1)事業実施箇所位置図



(2)詳細位置図



(3) 全体計画平面図

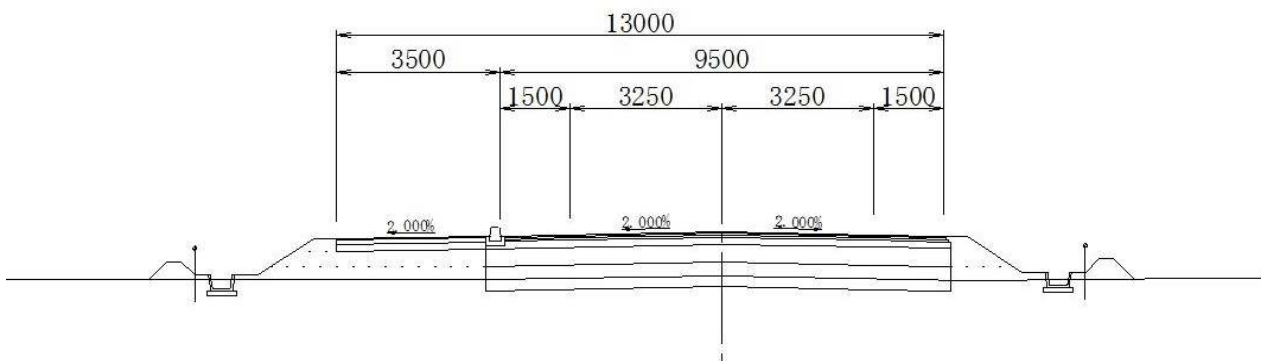


(凡例)

	幹線道路
	改良済
	舗装済
	H23実施箇所
	H24以降実施箇所

[構造図]

○標準横断面図



〔現道の交通状況〕

①



・現道は歩道が狭いため、自転車は車道を走行しなければならぬが、車道幅員も狭いことから、車輛の交互通行に支障をきたしている。

(弘前田舎館黒石線)

②



・冬期間において、車道幅員が狭いことから、車輛のすれ違いが困難である。

(弘前田舎館黒石線)

③



・歩道の未整備区間もあり、歩行者は車道を歩くことから、危険な状態となっている。

(弘前田舎館黒石線)

〔現道の交通状況〕

④



・沿線には中学校があり、通学路として活用しているが、車道が狭く、歩道もないことから、危険な状態である。

(畑中竹鼻線)

⑤



・沿線集落内は、人家が連坦しており、車道幅員も狭く、歩道も未整備のため、歩行者は車道を歩き、危険な状態となっている。

(畑中竹鼻線)

⑥



・冬期において歩道が堆雪スペースとなることから、歩行者空間の確保も困難となり、歩行者が危険にさらされている。

(畑中竹鼻線)