

《費用対効果分析説明資料》

事業名	道路改築事業(市町村合併支援事業)	地区名等	再賀木造線(千年～善積)
-----	-------------------	------	--------------

【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」の両者による評価とするものとした。

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= 4.930 km)

○C:総費用= 4,368 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	3,787	578	775	3,984
現在価値	4,169	64	263	4,368

(2)道路整備による便益

○B:総便益= 3,331 百万円 B':修正総便益= 5,020 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	103	6	-3			106		
現在価値	1,576	100	-43	403	1,295	3,331	1.507	5,020

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= 4.93 km)

○C1:総費用= 1,108 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	947	0	384	1,331
現在価値	1,041	0	67	1,108

(2)道路整備による便益

○B1:総便益= 3,331 百万円 B1':修正総便益 5,020 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	103	6	-3			106		
現在価値	1,576	100	-43	403	1,295	3,331	1.507	5,020

【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) = 3,331百万円 / 4,368百万円 = 0.76

修正費用便益比 B'/C(再評価時点・事業全体) = 5,020百万円 / 4,368百万円 = 1.15

(残事業)

費用便益比 B1/C1(再評価時点・残事業) = 3,331百万円 / 1,108百万円 = 3.01

修正費用便益比 B1'/C1(再評価時点・残事業) = 5,020百万円 / 1,108百万円 = 4.53

第四次青森県環境計画
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:市町村合併支援事業) (地区名等:再賀木造線 千年～善積工区)

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	
<input checked="" type="checkbox"/>	(5)敷地整備段階での重機の使用に係る環境配慮	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 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。	工事車両の整備を適切に実施し、騒音・振動を抑制する。排ガス適合車を採用する。
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 低騒音・防振機器の活用、遮音壁などの設置、野生動物の繁殖時期における重機の使用抑制などに努める。	工事車両の整備を適切に実施し、騒音・振動を抑制する。排ガス適合車を採用する。
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 重機による地形改変などを行う場合は、適切な散水などにより土ぼこりの発生防止に努める。	土砂運搬の際に、土ぼこりが想定される場合はシート被覆等の対策を講じる。
<input checked="" type="checkbox"/>	(6)土砂等の搬出・搬入に係る環境配慮	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 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。	切土による発生土を、工区内の盛土に流用する。
<input type="checkbox"/>	・ 表土や植物を他地域へ搬出する場合は、搬入地での生態系への影響に十分配慮する。	
<input type="checkbox"/>	・ 搬入する土砂などに含まれる土壌汚染物質の有無を確認するなど、改変地域及び周辺地域の地下水や土壌への影響の防止に努める。	
<input checked="" type="checkbox"/>	(7)廃棄物処理等への配慮	
<input type="checkbox"/>	・ 地形改変等に伴って発生する抜根などは適正に処理する。	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 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。	工事に伴い発生する廃材は、建設廃棄物再資源化施設等に搬入し、処理する。

[全体計画図]

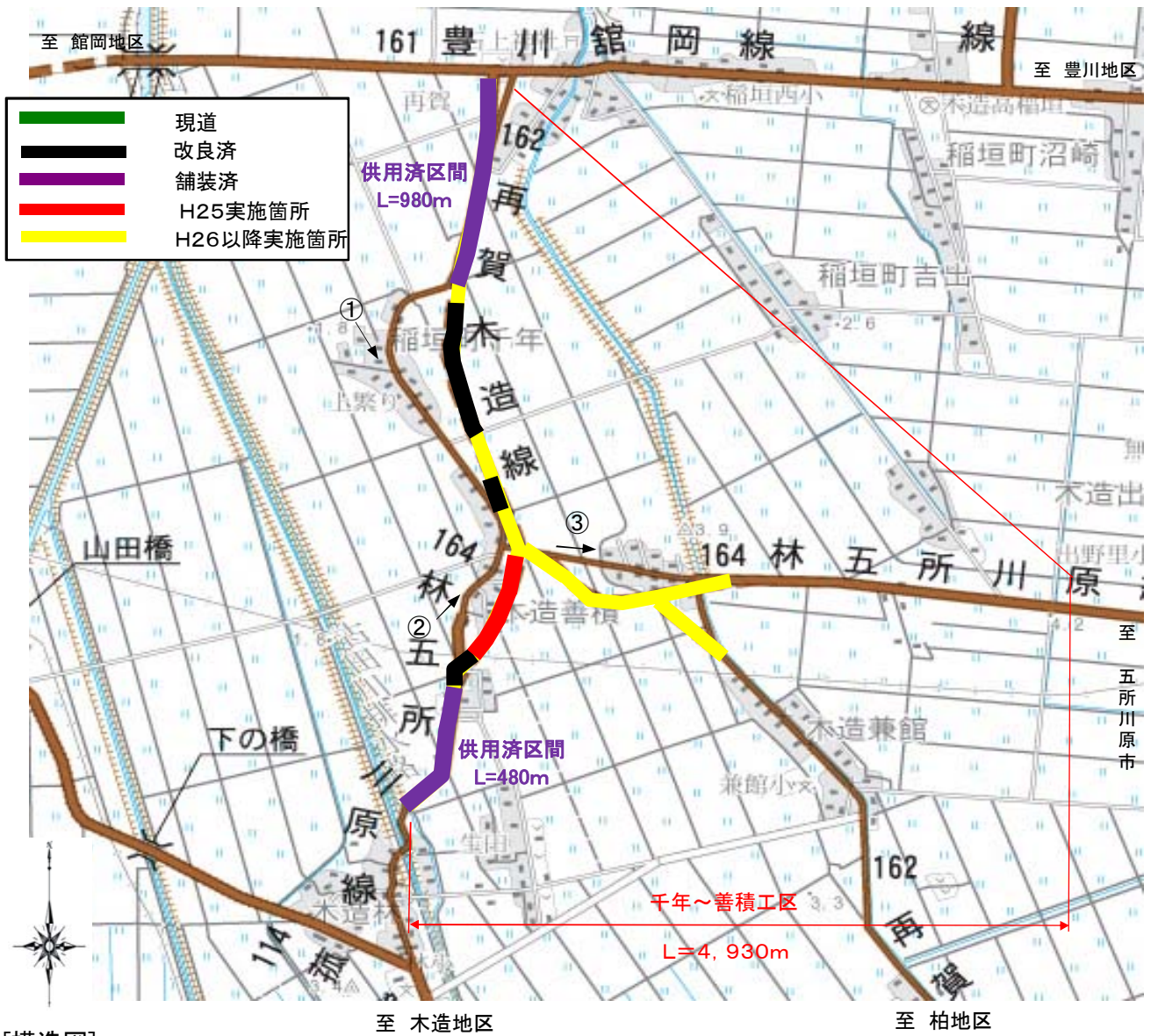
(1)事業実施箇所位置図



(2)詳細位置図

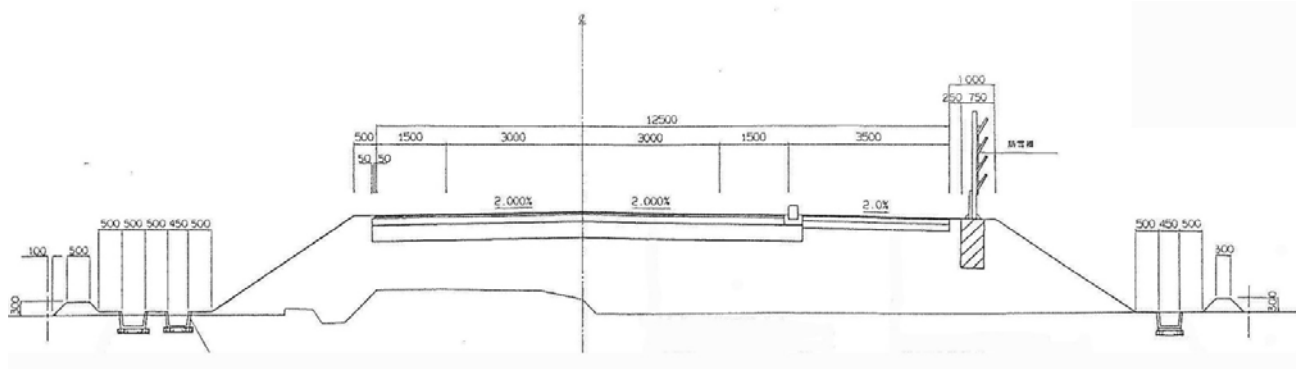


(3)全体計画平面図



[構造図]

○標準横断面



[現道の交通状況]

①



バス路線（生活道路）でありながら道路幅員が不足しているため、大型車同士のすれ違いに支障をきたしている。

②



車道幅員が不足しているために車両同士のすれ違いに支障をきたしているとともに、冬期間には視程障害が頻繁に発生することから走行環境は更に悪化する。

③



道路幅員が不足していることは、冬期間における除排雪作業の効率性確保にも支障をきたしている。