

(別添)

整理番号 H20 - 4

(費用対効果分析説明資料)

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
-----	-----------	------	-------------

【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 = 4.93km)

C: 総費用 = 4,047百万円

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	3,135	234	809	3,710
現在価値	3,809	33	271	4,047

*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 = 4,668百万円

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	244	7	-2	67	-	316
現在価値	3,105	87	-28	854	650	4,668

*便益区分: 時間短縮、走行費用減少、交通事故減少、冬期、地域振興、観光振興、地域医療等、防災

3 残事業の投資効率性(便益を算出する事業延長L = 3.59km)

(1) 道路整備に要する費用

C: 総費用 = 1,095百万円

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	1,105	2	589	1,692
現在価値	897	0	198	1,095

*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 = 3,362百万円

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	176	6	-2	47	-	227
現在価値	2,240	72	-28	605	473	3,362

*便益区分: 時間短縮、走行費用減少、交通事故減少、冬期、地域振興、観光振興、地域医療等、

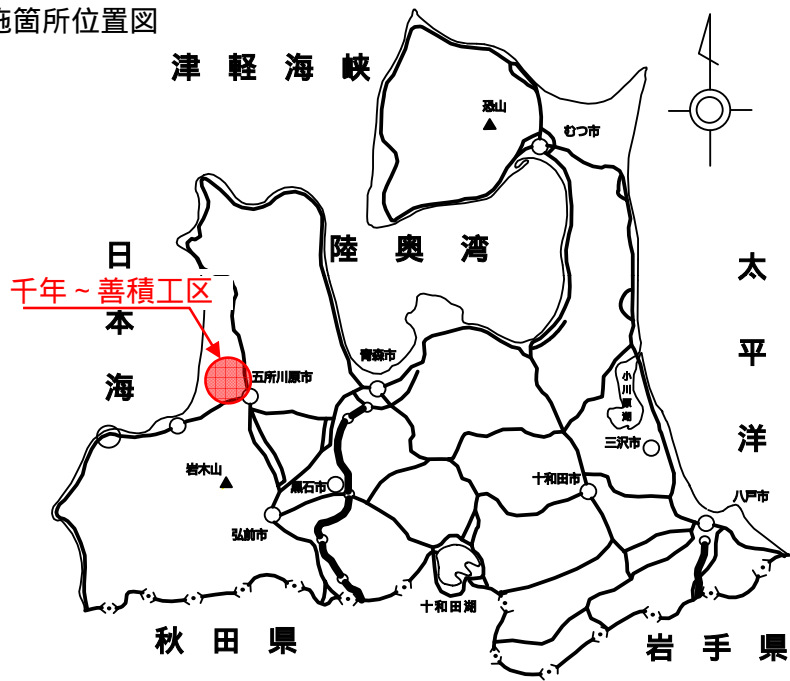
【費用対効果分析の結果】

B / C (再評価時点・事業全体) = 4,668百万円 / 4,047百万円 = 1.15

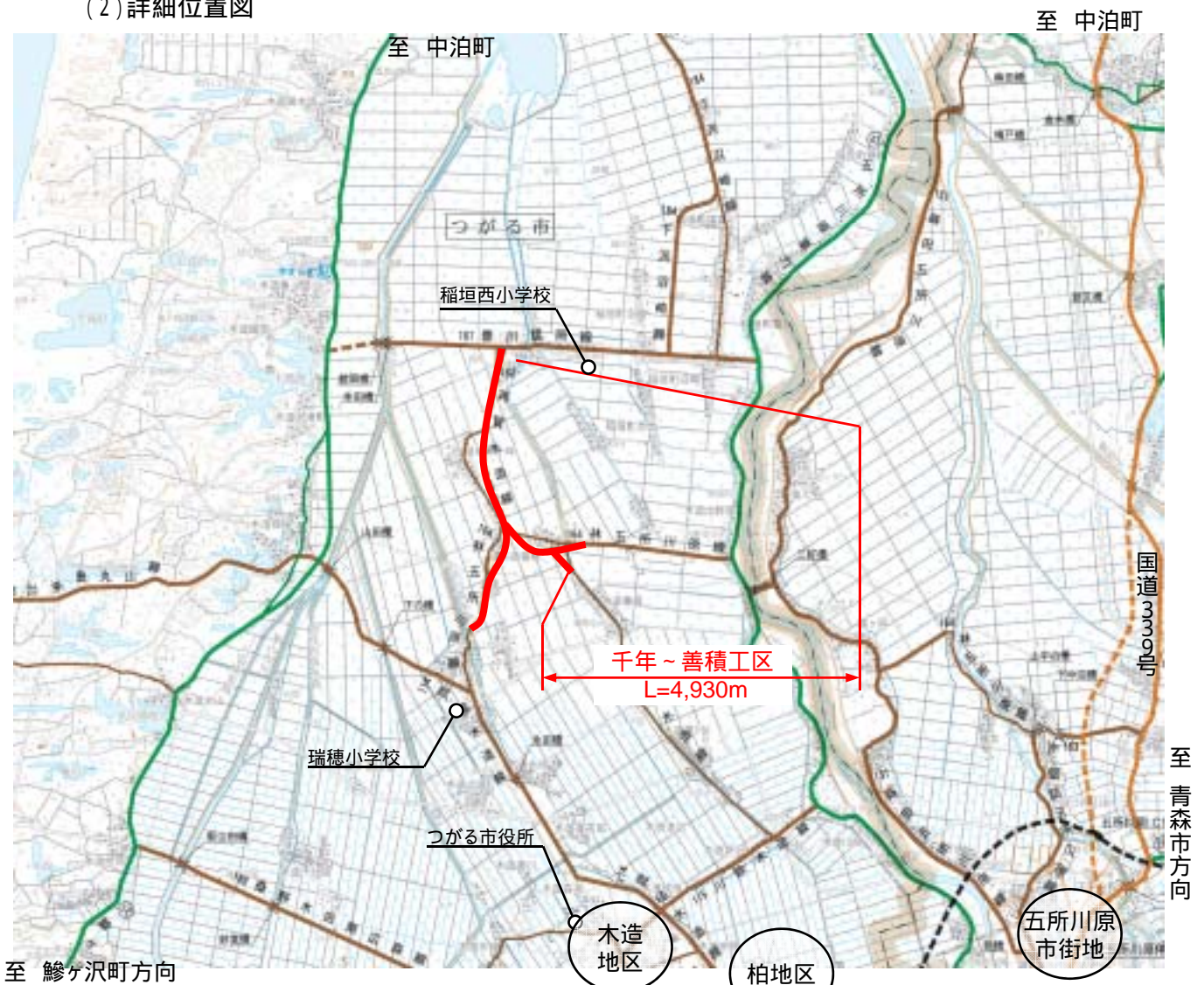
B₁ / C₁ (再評価時点・残事業) = 3,362百万円 / 1,095百万円 = 3.07

[全体計画図]

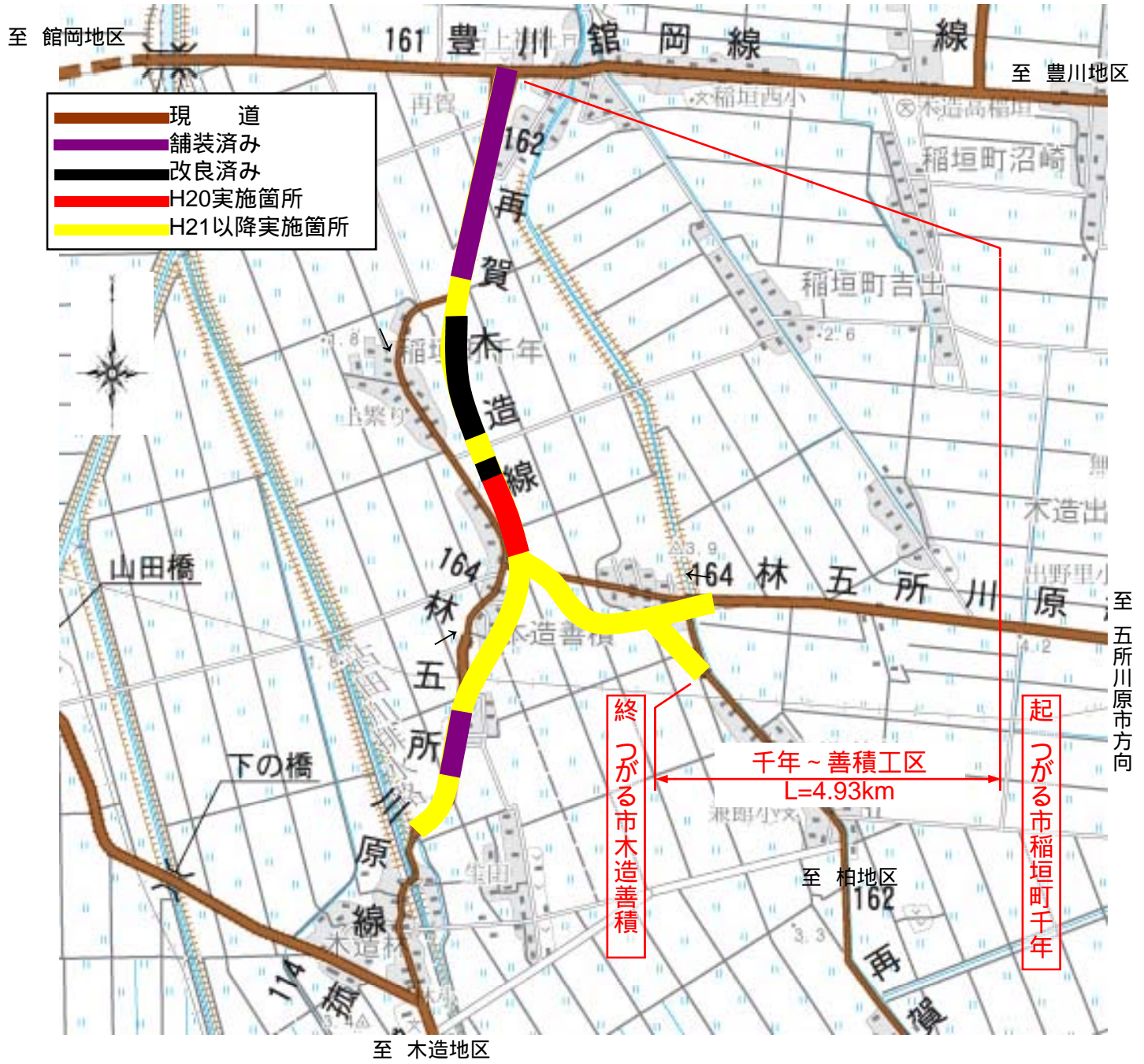
(1)事業実施箇所位置図



(2)詳細位置図

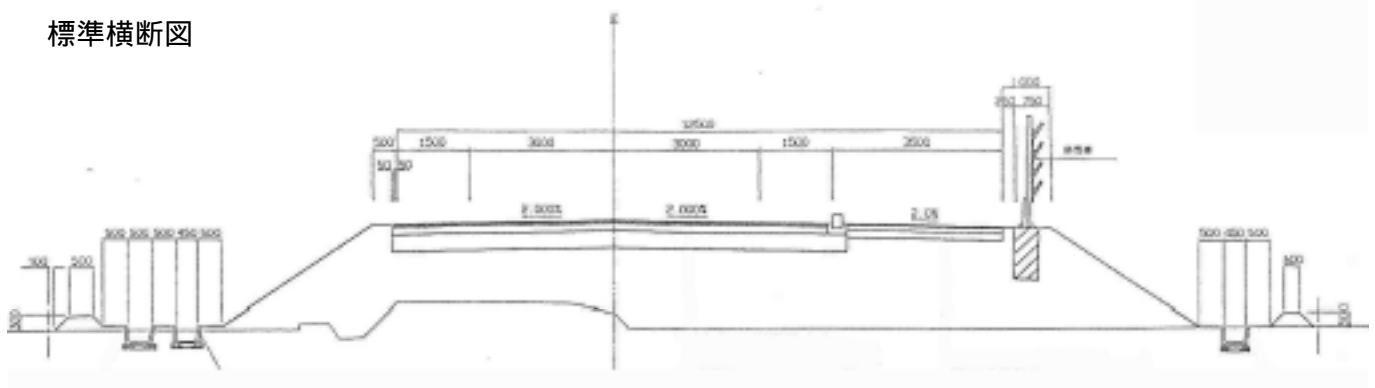


(3) 全体計画平面図



[構造図]

標準横断面図



[現道の交通状況]



・バス路線でありながら幅員が確保されておらず、すれ違い時には幅の余裕が極端に少ない。



・幅員が不足しており、すれ違いは困難。
冬期間は視界も悪くなっており、防雪柵があっても危険な状態となっている。



・集落部分は幅員が急激に減少しており、対向車がある場合、その手前で待っていなければならない。