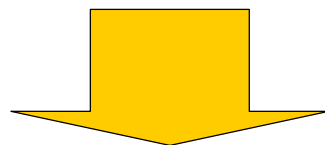


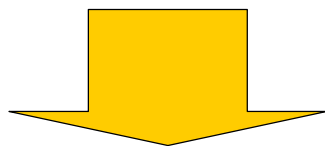
費用便益分析マニュアルの改定等の状況について

1 - 1 . 費用便益分析マニュアル改定の状況(改定経緯等)

平成15年8月の前回マニュアル改定から一定期間経過
B / Cを含む事業評価手法について国会や地方等から様々な意見
現行の便益の計算方法が課題ではないか
事業評価手法の考え方が現行のままでよいか



『道路事業の評価手法に関する検討委員会』(金本良嗣委員長)において、以下の2点を集中的に議論(平成20年11月25日第4回委員会)
費用便益分析における便益・費用の計算方法
事業評価手法の考え方



費用便益分析マニュアル 平成20年11月 国土交通省

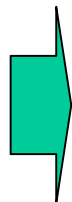
1 - 2 . 費用便益分析マニュアル改定の状況(原単位の改定等)

(1) 時間価値原単位の改定

出典) 『道路事業の評価手法に関する検討委員会』第4回資料(国土交通省HP)よりNEXCO作成

【平成15年価格】

	時間価値原単位 (円/分・台)
乗用車	62.68
バス	519.74
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44



【平成20年価格】

	時間価値原単位 (円/分・台)
乗用車	40.10
バス	374.27
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

人の時間価値や車両の機会費用の見直し

(2) 走行経費原単位の改定

【平成15年価格】

一般道路(平地) 40km/hの場合	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車	11.31
バス	49.12
小型貨物車	24.05
普通貨物車	34.47



【平成20年価格】

一般道路(平地) 40km/hの場合	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車	16.65
バス	59.14
小型貨物車	18.92
普通貨物車	36.87

燃料価格、車両償却費の見直し

(3) 交通事故減少便益の改定

【死傷者1人当たり損失額】

(千円/人)

	平成15年		平成20年	
	死亡	重症 (後遺障害)	死亡	重症 (後遺障害)
金銭的損失	36,359	12,660	32,774	9,259
非金銭的損失			212,900	
合計	36,359	12,660	245,674	9,259

精神的損失額を追加

1 - 3 . 費用便益分析マニュアル改定の状況（検討期間延長等）

費用便益分析にあたっては、

- ・ 現在価値算出のための社会的割引率は4%（従前と変更無し）
- ・ 検討年数50年（従前は40年）

評価の対象期間の見直し

道路施設の供用年数(実績)や法定上の「減価償却資産の耐用年数」の取り扱い、国内他事業との考え方の整合を踏まえ、評価の対象期間を40年から50年に見直し

(※1)建設後50年以上経過した橋梁数:約8,900橋

(※2)「減価償却資産の耐用年数」:45年(鋼橋)・60年(RC橋)・75年(トンネル)

(※3)他事業における評価の対象期間:50年(空港、港湾、河川・ダム)、30年及び50年(鉄道)

走行時間短縮便益の算定に当たって、

以下の項目による便益を追加してもよいこととしている

災害等による通行止めの考慮

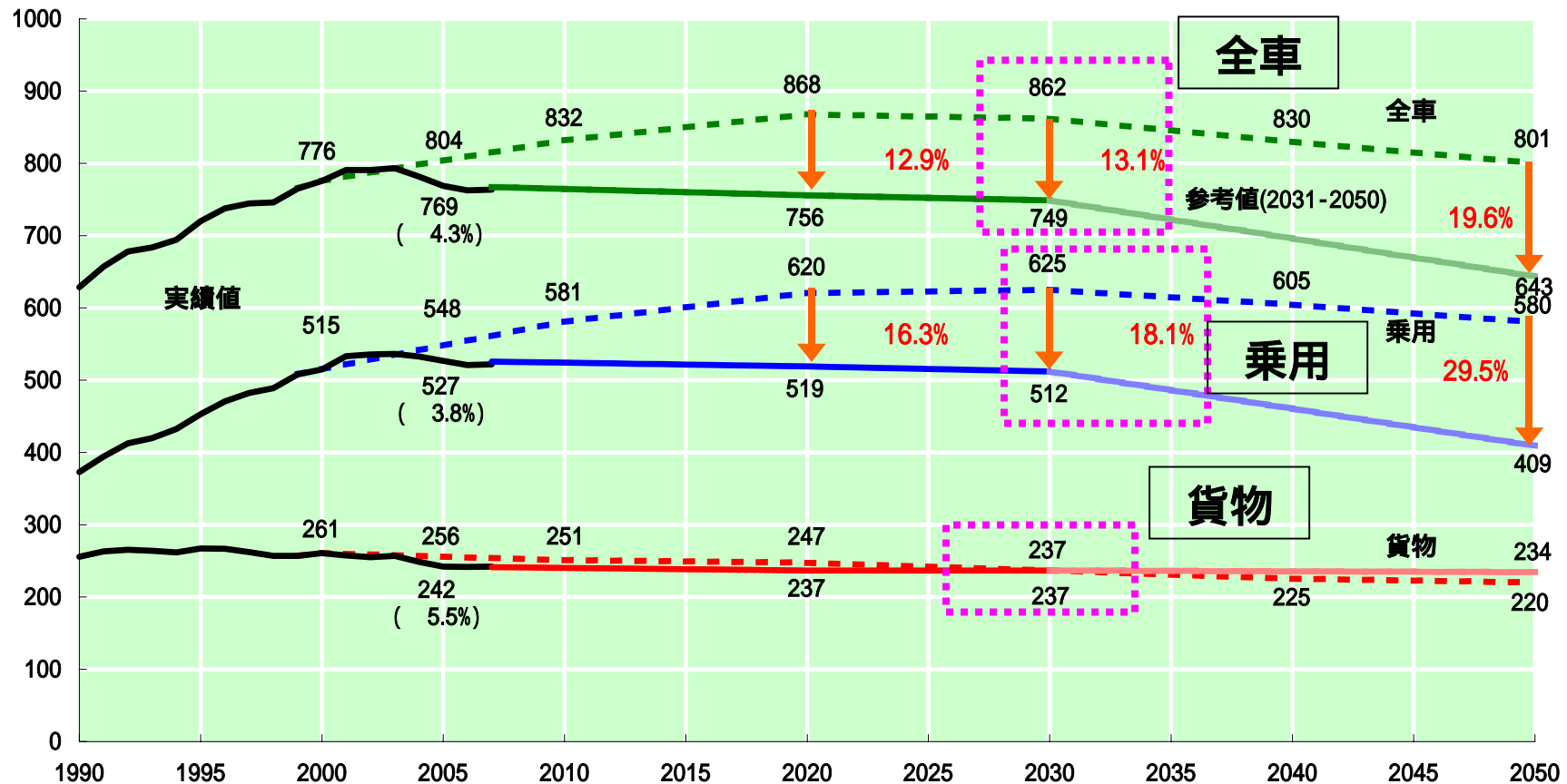
冬期の交通状況の考慮

2 - 1 . 将来交通量に関する見通しの状況 (国土交通省予測 : 平成20年11月26日公表)

平成17年道路交通センサス結果を踏まえた将来交通需要見通しを国土交通省が公表
 交通需要に大きな影響を及ぼす社会経済指標(将来人口、GDP等)を設定し、予測
 全車ベースでは、微減傾向が継続し、2030年(H42)では前回(H11センサス)より 13%減少
 貨物車は横ばいとなるものの、乗用車が前回(H11センサス) 18%減と減少幅が大きい

全道路将来走行台キロ (H11センサスフレームとH17センサスフレーム)

走行台キロ(10億台キロ/年)



2 - 2 . 高速道路の利用交通量の状況

全国の交通需要は、燃料価格の上昇等の影響により平成15年度以降低迷し、平成18年度から横這いの状況
 一方、高速道路の交通量は、ETCの割引等の普及の影響もあり、平成16年度以降は増加傾向
 なお、高速道路の分担率(=高速道路の走行台[※] / 全道路の走行台[※])は平成15年以降上昇

