

道路事業の費用便益分析マニュアルの改定について

平成30年10月12日

中部地方整備局
道路部

1. 費用便益分析マニュアルの改定

- 費用便益分析マニュアルが平成30年2月に改定。
 - ・便益算定の基礎データである原単位が平成20年価格⇒平成29年価格に更新。
 - ・費用便益分析に用いる車種別走行台キロをH22センサベースに更新。
 - ・3便益の計測手法や費用の算定、分析手法には変更点はなし。

・便益は道路整備の有無における } [

走行時間費用 走行経費 交通事故損失額

 の差を計測

・今回の改定で貨幣価値換算する原単位を平成29年価格に更新

※原単位：整備により短縮した走行時間等に原単位を乗じて貨幣価値換算を行う単位であり、社会経済情勢(人件費や輸送貨物の価値等)を踏まえ変動

【時間価値原単位の更新】

車種	時間価値原単位(円/分・台)	
	【改定前】平成20年価格	【改定後】平成29年価格
乗用車類	45.78	45.15 微減
小型貨物車	47.91	50.46 増
普通貨物車	64.18	67.95 増

1. 費用便益分析マニュアルの改定

【走行経費原単位の更新(高速・地域高規格 60km/hの原単位を抜粋して例示)】

※大半の道路・沿道区分、速度帯、車種において価格が低下

高速・地域高規格

速度 (km/h)	走行経費原単位(円/台・km)					
	乗用車類		小型貨物車		普通貨物車	
	【改定前】 平成20年価格	【改定後】 平成29年価格	【改定前】 平成20年価格	【改定後】 平成29年価格	【改定前】 平成20年価格	【改定後】 平成29年価格
60	9.93	8.91	13.32	12.32	27.85	21.70

減少(全車種)

【交通事故損失原単位の更新(高速道路の算定式を抜粋して例示)】

※すべての道路・沿道区分および車線数区分において、算定式の係数(価格)が減少

道路区分	交通事故損失額 AA_{il} (単位: 千円/年) 算定式	
	【改定前】平成20年価格	【改定後】平成29年価格
高速道路	$AA_{il} = 360 \times X_{il}$	$AA_{il} = 280 \times X_{il}$ 減少

(単位: 円/台km・年)

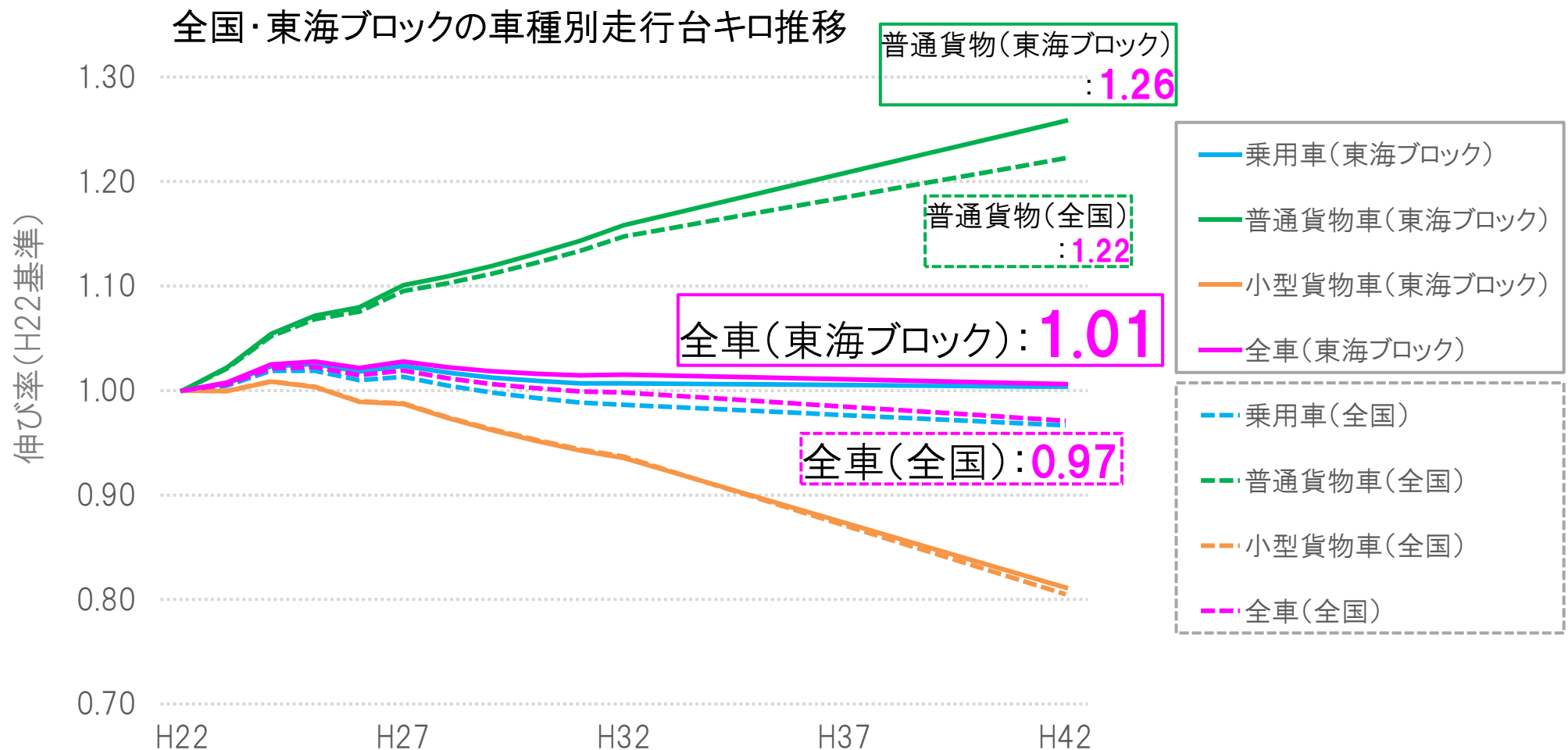
※ AA_{il} : 整備*i*の場合のリンク*l*における
交通事故の社会的損失(千円/年)

※ X_{il} : 整備*i*の場合のリンク*l*における
走行台キロ(千台km/日)

2. 将来交通需要推計の更新①

- 全国の将来交通需要(走行台キロ)は、全車でH22現況より微減(約3%減少)。
- 東海ブロック(中部管内)の将来交通需要は、全車でH22現況より微増(約1%増加)。

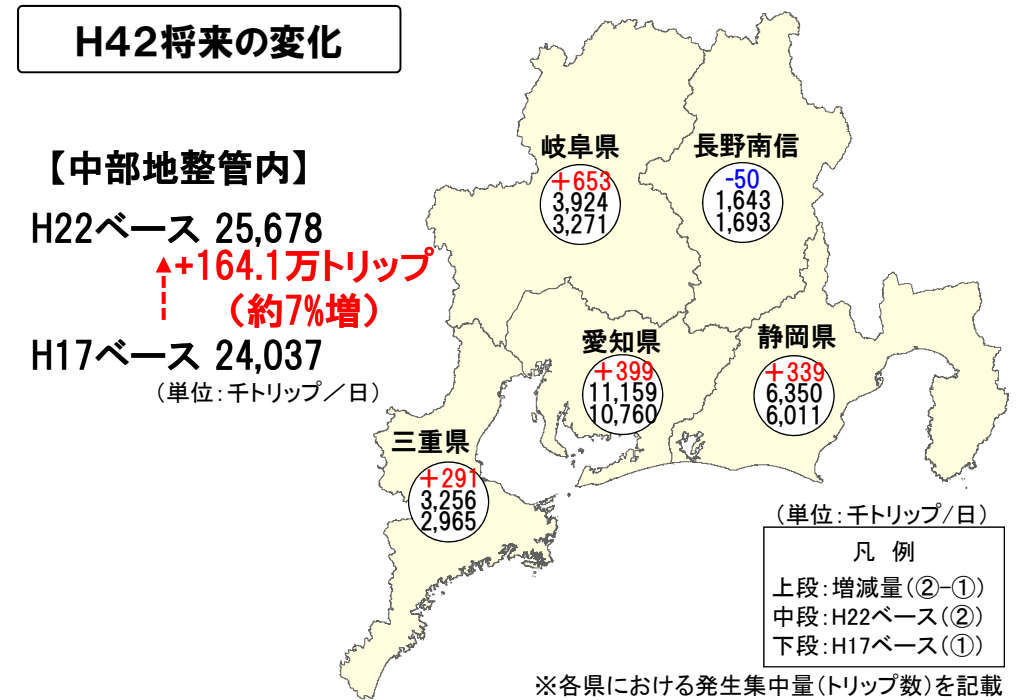
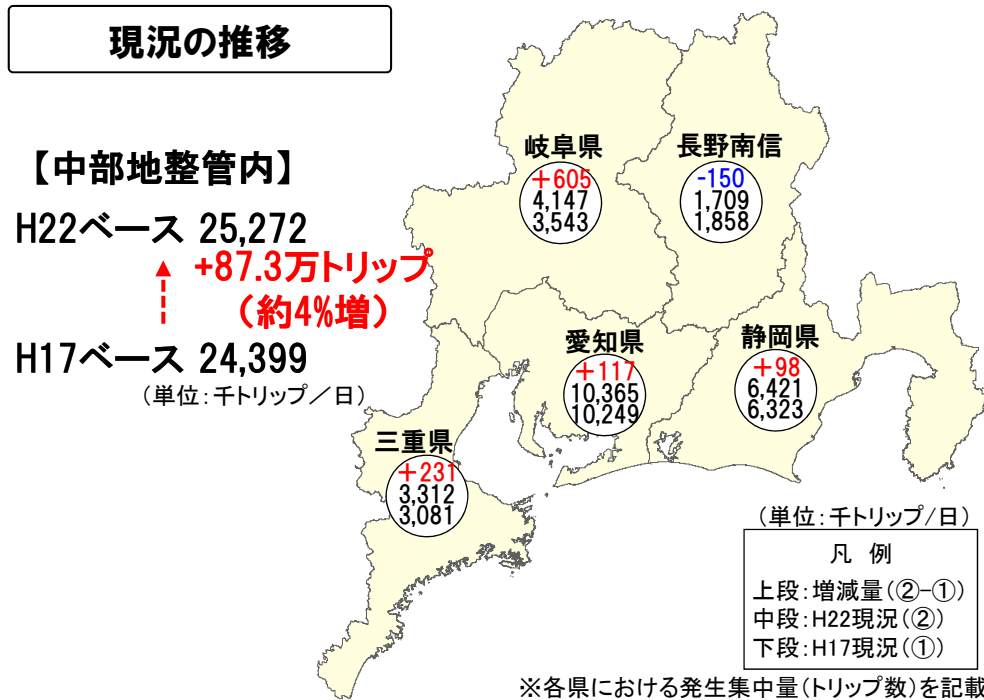
■ 将来交通需要の推移



2. 将来交通需要推計の更新②

- 中部管内の交通量は、H17現況⇒H22現況への更新で約87万トリップ(約4%)増加。
- 将来交通量はH17ベース⇒H22ベースへの更新により約164万トリップ(約7%)増加。

■ 県別交通量の比較



■ 交通量の変化(中部管内)

単位: 千トリップ/日

適用する将来交通需要推計	H17	H22	...	H42将来
H22ベース(今年度から適用)		25,272	推計	25,678(約2%増加)
H17ベース(昨年度まで適用)	24,399		推計	24,037(約1%減少)

更新により増加

出典: 中部管内将来OD表(H17・H22センサス)