

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 |
|--------|---------|---------|------|-------------|
| 国道163号 | 木津東バイパス | L=0.6km | 二次改築 | BP |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 11,900 | 2車線 | 近畿地方整備局 |

① 費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|------|
| 基準年 | 平成22年度 | | |
| 単純合計 | 14億円 | 6.6億円 | 21億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 12億円 | 2.3億円 | 14億円 |

② 便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基準年 | 平成22年度 | | | |
| 供用年 | 平成29年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 4.1億円 | 0.15億円 | 0.10億円 | 4.3億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 67億円 | 2.5億円 | 1.7億円 | 71億円 |

③ 結果

| | |
|-----------------|-------|
| 費用便益比 (B/C) | 5.1 |
| 経済的純現在価値 (B-C) | 57億円 |
| 経済的内部収益率 (EIRR) | 17.5% |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比 (B/C) |
|------|-----------|-------|-------------|
| 交通量 | 11,900台/日 | ±10% | 4.1~6.2 |
| 事業費 | 14億円 | ±10% | 4.7~5.6 |
| 事業期間 | 6年 | ±20% | 4.9~5.3 |

交通状況の変化

様式-3①

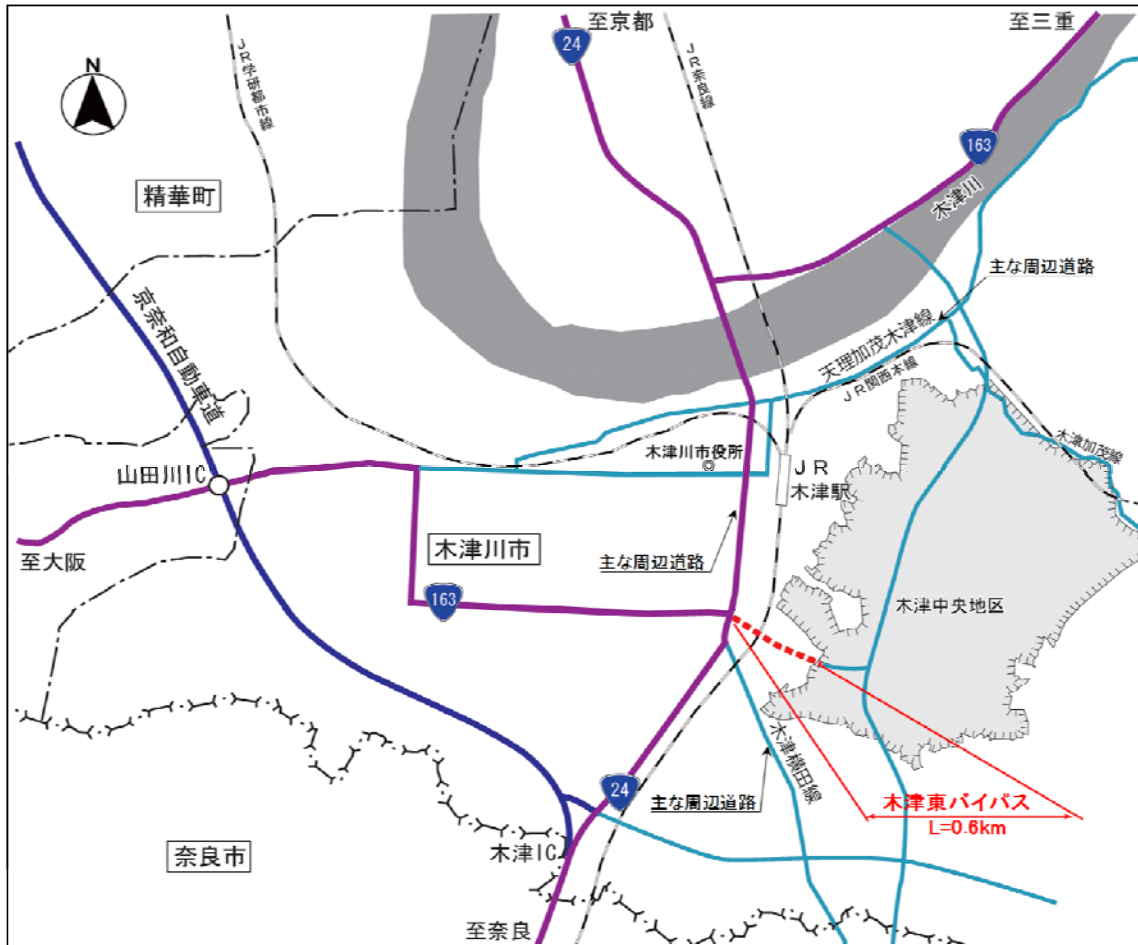
事業名：木津東バイパス

(推計時点 H42年)

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|-------------------------|-------------------------|--------|-----------|-----------|--------|
| ①木津東バイパス (0.6 km) | 交通量 | [台/日] | 0 | 11,900 | |
| | 走行時間 | [分] | 0 | 1 | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 0.00 | 2.58 | |
| ②主な周辺道路 | 国道24号 (1.9 km) | 交通量 | [台/日] | 15,100 | 13,400 |
| | | 走行時間 | [分] | 6 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 16.85 | 13.67 |
| | 天理加茂 木津線 (1.4 km) | 交通量 | [台/日] | 14,100 | 12,600 |
| | | 走行時間 | [分] | 4 | 4 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 9.75 | 8.41 |
| | 木津横田 線 (1.5 km) | 交通量 | [台/日] | 12,300 | 9,800 |
| | | 走行時間 | [分] | 4 | 3 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 7.99 | 5.74 |
| | | 交通量 | [台/日] | 0 | 0 |
| | | 走行時間 | [分] | 0 | 0 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 0.00 | 0.00 |
| | 交通量 | [台/日] | 0 | 0 | |
| | 走行時間 | [分] | 0 | 0 | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 0.00 | 0.00 | |
| ③その他道路合計 (6.167.3km) | 走行時間費用 | [億円/年] | 16,782.80 | 16,782.85 | |

| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
|--------------|----------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 合計：6,172.7km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 16,817.38 | 16,813.25 | 4.13 |

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：木津東バイパス

(2)

| 項目 | | チェック欄 |
|------------|---|--|
| 算出マニュアル | 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) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | その他 | <input type="checkbox"/> |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 50年間 |
| | 社会的割引率 | 4% |
| | 基準年次 | 平成22年 |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | <input checked="" type="checkbox"/> (H42) |
| | 複数時点での推計 | <input type="checkbox"/> |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ の推計の場合 | <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ の推計とした理由を記載 |
| 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | <input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース) |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> |
| | その他() | <input type="checkbox"/> |
| 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 有 | <input type="checkbox"/> |
| | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日 |
| 配分交通量の推計手法 | Q-V式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | 転換率式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | Q-V式と転換率式の併用による配分 | <input type="checkbox"/> |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | <input type="checkbox"/> |
| | 簡易手法 | <input type="checkbox"/> |
| | 簡易手法の採択理由 | 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他() |
| | 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | 最終配分の速度 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。 | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> |

交通流推計

(3)

| 項目 | | チェック欄 | | |
|---------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|--|--------------------------|
| 便益の算定 | 休日交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する場合のみ | 面的に考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | | 対象路線のみ考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | | 採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載 | () % |
| | 災害等による通行止めの影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する場合のみ | 採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 | () 日 |
| | | | とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | 冬期交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 考慮する | | <input type="checkbox"/> | | |
| 考慮する場合のみ | | 採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 | () 日 | |
| | | 冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 | | |
| 交通流推計の時点以外の便益の算定 | ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | その他 () | <input type="checkbox"/> | | |
| 車種別時間価値原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 独自に設定した値を使用 | <input type="checkbox"/> | | |
| 車種別走行経費原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 独自に設定した値を使用 | <input type="checkbox"/> | | |
| 交通事故減少便益算定 | 中央分離帯の有無を考慮 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 中央分離帯の有無を考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| 走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること) | <input type="checkbox"/> | | |
| その他 | | | | |

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 木津東バイパス

| | | | 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) | |
|--------|------|--------|---------|--------|-----------|------|
| | | | 0.23 | 0.6 | 0.14 | |
| 年次 | 年度 | 割引率 | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
| | | | 単純単価 | 現在価値 | 単純単価 | 現在価値 |
| -6年目 | H 23 | 0.9615 | 0.51 | 0.49 | | |
| -5年目 | H 24 | 0.9246 | 1.23 | 1.14 | | |
| -4年目 | H 25 | 0.8890 | 1.35 | 1.20 | | |
| -3年目 | H 26 | 0.8548 | 2.63 | 2.25 | | |
| -2年目 | H 27 | 0.8219 | 5.67 | 4.66 | | |
| -1年目 | H 28 | 0.7903 | 2.84 | 2.24 | | |
| 供用開始年次 | H 29 | 0.7599 | | | 0.13 | 0.10 |
| 1年目 | H 30 | 0.7307 | | | 0.13 | 0.10 |
| 2年目 | H 31 | 0.7026 | | | 0.13 | 0.09 |
| 3年目 | H 32 | 0.6756 | | | 0.13 | 0.09 |
| 4年目 | H 33 | 0.6496 | | | 0.13 | 0.09 |
| 5年目 | H 34 | 0.6246 | | | 0.13 | 0.08 |
| 6年目 | H 35 | 0.6006 | | | 0.13 | 0.08 |
| 7年目 | H 36 | 0.5775 | | | 0.13 | 0.08 |
| 8年目 | H 37 | 0.5553 | | | 0.13 | 0.07 |
| 9年目 | H 38 | 0.5339 | | | 0.13 | 0.07 |
| 10年目 | H 39 | 0.5134 | | | 0.13 | 0.07 |
| 11年目 | H 40 | 0.4936 | | | 0.13 | 0.06 |
| 12年目 | H 41 | 0.4746 | | | 0.13 | 0.06 |
| 13年目 | H 42 | 0.4564 | | | 0.13 | 0.06 |
| 14年目 | H 43 | 0.4388 | | | 0.13 | 0.06 |
| 15年目 | H 44 | 0.4220 | | | 0.13 | 0.06 |
| 16年目 | H 45 | 0.4057 | | | 0.13 | 0.05 |
| 17年目 | H 46 | 0.3901 | | | 0.13 | 0.05 |
| 18年目 | H 47 | 0.3751 | | | 0.13 | 0.05 |
| 19年目 | H 48 | 0.3607 | | | 0.13 | 0.05 |
| 20年目 | H 49 | 0.3468 | | | 0.13 | 0.05 |
| 21年目 | H 50 | 0.3335 | | | 0.13 | 0.04 |
| 22年目 | H 51 | 0.3207 | | | 0.13 | 0.04 |
| 23年目 | H 52 | 0.3083 | | | 0.13 | 0.04 |
| 24年目 | H 53 | 0.2965 | | | 0.13 | 0.04 |
| 25年目 | H 54 | 0.2851 | | | 0.13 | 0.04 |
| 26年目 | H 55 | 0.2741 | | | 0.13 | 0.04 |
| 27年目 | H 56 | 0.2636 | | | 0.13 | 0.03 |
| 28年目 | H 57 | 0.2534 | | | 0.13 | 0.03 |
| 29年目 | H 58 | 0.2437 | | | 0.13 | 0.03 |
| 30年目 | H 59 | 0.2343 | | | 0.13 | 0.03 |
| 31年目 | H 60 | 0.2253 | | | 0.13 | 0.03 |
| 32年目 | H 61 | 0.2166 | | | 0.13 | 0.03 |
| 33年目 | H 62 | 0.2083 | | | 0.13 | 0.03 |
| 34年目 | H 63 | 0.2003 | | | 0.13 | 0.03 |
| 35年目 | H 64 | 0.1926 | | | 0.13 | 0.03 |
| 36年目 | H 65 | 0.1852 | | | 0.13 | 0.02 |
| 37年目 | H 66 | 0.1780 | | | 0.13 | 0.02 |
| 38年目 | H 67 | 0.1712 | | | 0.13 | 0.02 |
| 39年目 | H 68 | 0.1646 | | | 0.13 | 0.02 |
| 40年目 | H 69 | 0.1583 | | | 0.13 | 0.02 |
| 41年目 | H 70 | 0.1522 | | | 0.13 | 0.02 |
| 42年目 | H 71 | 0.1463 | | | 0.13 | 0.02 |
| 43年目 | H 72 | 0.1407 | | | 0.13 | 0.02 |
| 44年目 | H 73 | 0.1353 | | | 0.13 | 0.02 |
| 45年目 | H 74 | 0.1301 | | | 0.13 | 0.02 |
| 46年目 | H 75 | 0.1251 | | | 0.13 | 0.02 |
| 47年目 | H 76 | 0.1203 | | | 0.13 | 0.02 |
| 48年目 | H 77 | 0.1157 | | | 0.13 | 0.02 |
| 49年目 | H 78 | 0.1112 | -2.48 | -0.28 | 0.13 | 0.01 |
| 合計 | | | 11.75 | 11.70 | 6.57 | 2.25 |
| 単純事業費計 | | | 14.23 | | 6.57 | |

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

