

事業説明会の質問に対する回答について

平成25年12月21日の大宮地区における事業説明会において、奈良県がホームページで公表している「事業箇所総合評価シート」の内容（費用対便益）について質問があり、後日に回答することにしていました。

このことについて、下記の通り回答します。

1. 費用対便益(B/C)とは

■整備効果を貨幣価値に換算したものが便益（B）で、整備と維持管理に係る費用（C）との割合を費用対便益（B/C）といいます。

B/C が1より小さい場合 : 便益が費用を下回り、事業実施の有効性が低い。
 B/C が1以上の場合 : 便益が費用を上回り、事業実施の有効性が高い。

■便益、費用について

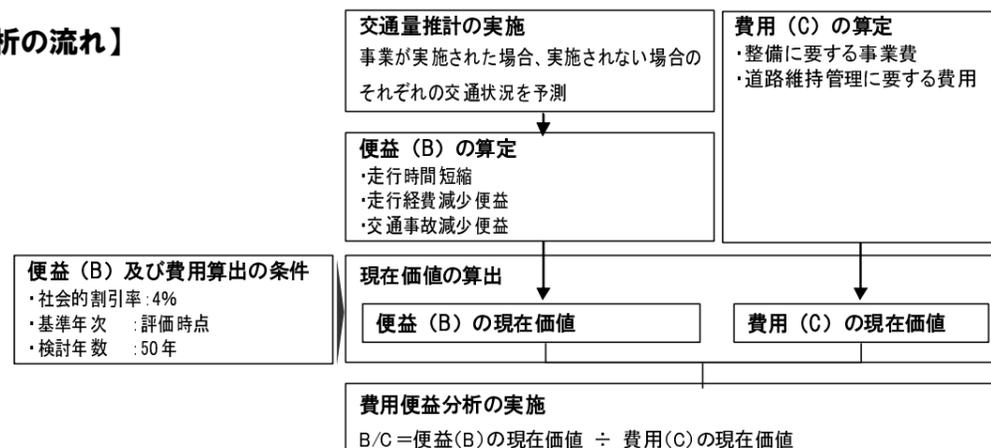
算定に当たっては、国のマニュアル「費用便益分析マニュアル（平成20年11月国土交通省道路局都市・地域整備局）」を使用しました。便益、費用の詳細は下表のとおりです。

今回は、西九条佐保線が整備された場合、整備されない場合の交通状況を比較し、供用開始後50年間に生じる便益、整備および維持管理等にかかる費用を算出しました。

なお、供用開始後50年間の貨幣価値を現在時点（平成24年度）の価値に割り戻して便益や費用を算定しています。現在時点に割り戻した価値を現在価値といいます。これは、発生時期の異なる貨幣価値を比較可能にするために行います。

評価項目	評価内容
便益(B)	(1) 走行時間短縮便益 道路整備や踏切道の除去等で、移動時間が短縮することにより生じるもの。
	(2) 走行経費減少便益 道路整備による走行条件の改善で、燃料費等が減少することにより生じるもの。
	(3) 交通事故減少便益 道路整備や踏切道の除去等で、交通事故が減少(社会的損失が減少)することにより生じるもの。
費用(C)	用地費、工事費、道路供用開始後50年間の維持管理費の総費用

【費用便益分析の流れ】



2. 費用対便益の算定について

■事業全体

以下①～③を対象とした場合

- ① (都) 西九条佐保線（大森高畑線～大宮通り）の整備 ※今回の事業認可区間
- ② (都) 西九条佐保線（奈良IC～大森高畑線）の整備
- ③ JR 関西線の鉄道高架化事業

評価項目		現在価値による評価額
便益(B)	(1) 走行時間短縮便益	900 億円
	(2) 走行経費減少便益	
	(3) 交通事故減少便益	
費用(C)	①+②: (都)西九条佐保線の整備、維持管理費	300 億円
	③JR 関西線の鉄道高架	
費用対便益 : 便益(B)/費用(C)		3.0

■(都)西九条佐保線(大森高畑線～大宮通り)のみ

- ① (都) 西九条佐保線（大森高畑線～大宮通り）の整備 ※今回の事業認可区間

評価項目		現在価値による評価額
便益(B)	(1) 走行時間短縮便益	152 億円
	(2) 走行経費減少便益	
	(3) 交通事故減少便益	
費用(C)	①: (都)西九条佐保線の整備、維持管理費	39 億円
費用対便益 : 便益(B)/費用(C)		3.9