

## 費用対効果に関する補足について

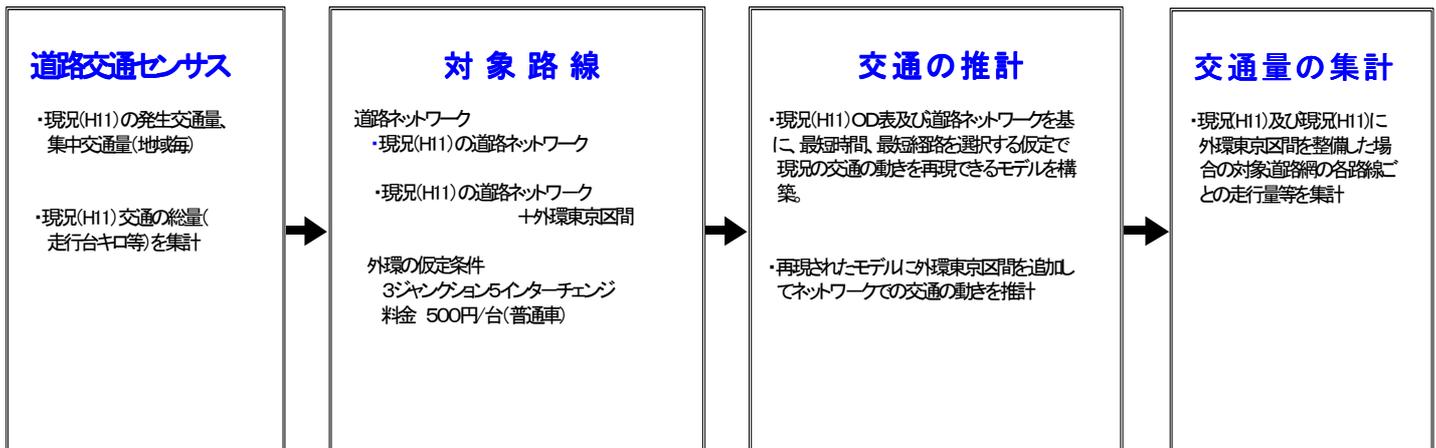
〈H14.11.5 第9回PI外環沿線協議会提出資料〉



- この便益の算出の基礎となる走行台時は、平成6年度道路交通センサスを基に推計した平成32年度OD表（出発地目的地別交通量を示した表）を用い、将来の道路ネットワークとして、現況の道路網にすべての都市計画道路が整備されていると仮定し、試算したものです。

これに対し、仮に走行台時の算出に平成11年度道路交通センサスOD表を用い、現況の道路網に外環東京区間が整備されたと仮定し、直接的な経済便益の試算を行うと以下のとおりになります。

### ○交通量の算出手順



### ○便益の算定方法

（算定方法等） 算定方法：「客観的評価指標(案)及び費用便益分析マニュアル(案)について」(建設省都市局・道路局平成10年6月)に基づき計算  
対象範囲：1都3県（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）

（効果計測項目）

- ①時間便益 = (現況(H11)の走行台時(台・分/年) × 時間評価値(円/台・分) - (外環東京区間を整備した場合の走行台時(台・分/年) × 時間評価値(円/台・分))
- ②走行便益 = (現況(H11)の走行台キロ(台・km/年) × 走行経費(円/台・km) - (外環東京区間を整備した場合の走行台キロ(台・km/年) × 走行経費(円/台・km))
- ③交通事故減少便益 = (現況(H11)の事故損失額(千円/年) - (外環東京区間を整備した場合の事故損失額(千円/年))

○以上の試算を行うと、年間の直接的な経済便益は約2,000億円程度となります。