

# 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

## 目次

1. 本マニュアルにおける費用便益分析の概要	1
(1) 費用便益分析の趣旨	
(2) 費用便益分析の基本的な考え方	
(3) マニュアルの更新等	
(4) 費用及び便益算出の前提	
2. 便益の算定	4
(1) 交通流の推計	
(2) 「走行時間短縮便益」の計測	
(3) 「走行経費減少便益」の計測	
(4) 「交通事故減少便益」の計測	
(5) 便益の算定	
3. 費用の算定	16
(1) 費用算定の考え方	
(2) 道路整備に要する事業費	
(3) 道路維持管理に要する費用	
(4) 総費用の現在価値の算定	
4. 費用便益分析の実施	18
(1) 分析結果のとりまとめ	
(2) 再評価及び事後評価における費用便益分析	
(3) 感度分析の実施	
(4) 結果の公表	

## 1. 本マニュアルにおける費用便益分析の概要

### (1) 費用便益分析の趣旨

- 費用便益分析は、道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、新規事業採択時評価、再評価、事後評価の各段階において、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、併せて、評価を通じて担当部局においてより効果的な事業執行を促すことを企図するものである。
- 本マニュアルは、事業評価における費用便益分析を実施するにあたって、現時点で得られた知見に基づく標準的な手法についてとりまとめたものであるが、評価自体についても担当部局において独自の項目や手法の追加等を検討し、アカウントビリティの向上を図ることが重要である。

### (2) 費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われな  
い場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴  
う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性  
の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴  
う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- 本マニュアルにおいては、それらの効果のうち、現時点における知見により、十  
分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行  
経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着  
している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

### (3) マニュアルの更新等

- この他の効果項目についても、十分な精度で計測し、金銭表現を可能とするための手法について、今後とも検討を加え、マニュアル自体を逐次更新していく予定である。
- 本マニュアルでは、費用便益分析にあたり、原則として用いるべき費用及び便益の項目、それぞれの推計手法や標準的な原単位を示しているが、それ以外の項目、手法や原単位を用いる事も想定している。その場合は、それぞれどのような項目、推計手法及び原単位を用いたのか明らかにし、原則として公表するものとする。

### (4) 費用及び便益算出の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算して分析する。

本マニュアルでは、費用便益分析にあたり、

- ・ 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ・ 基準年次：評価時点
- ・ 検討年数：50年

の数値を用いて計算を行うものとする。検討年数は、道路施設の耐用年数等を考慮し、50年としている。

図－1 に本マニュアルでの概略検討フローを示す。

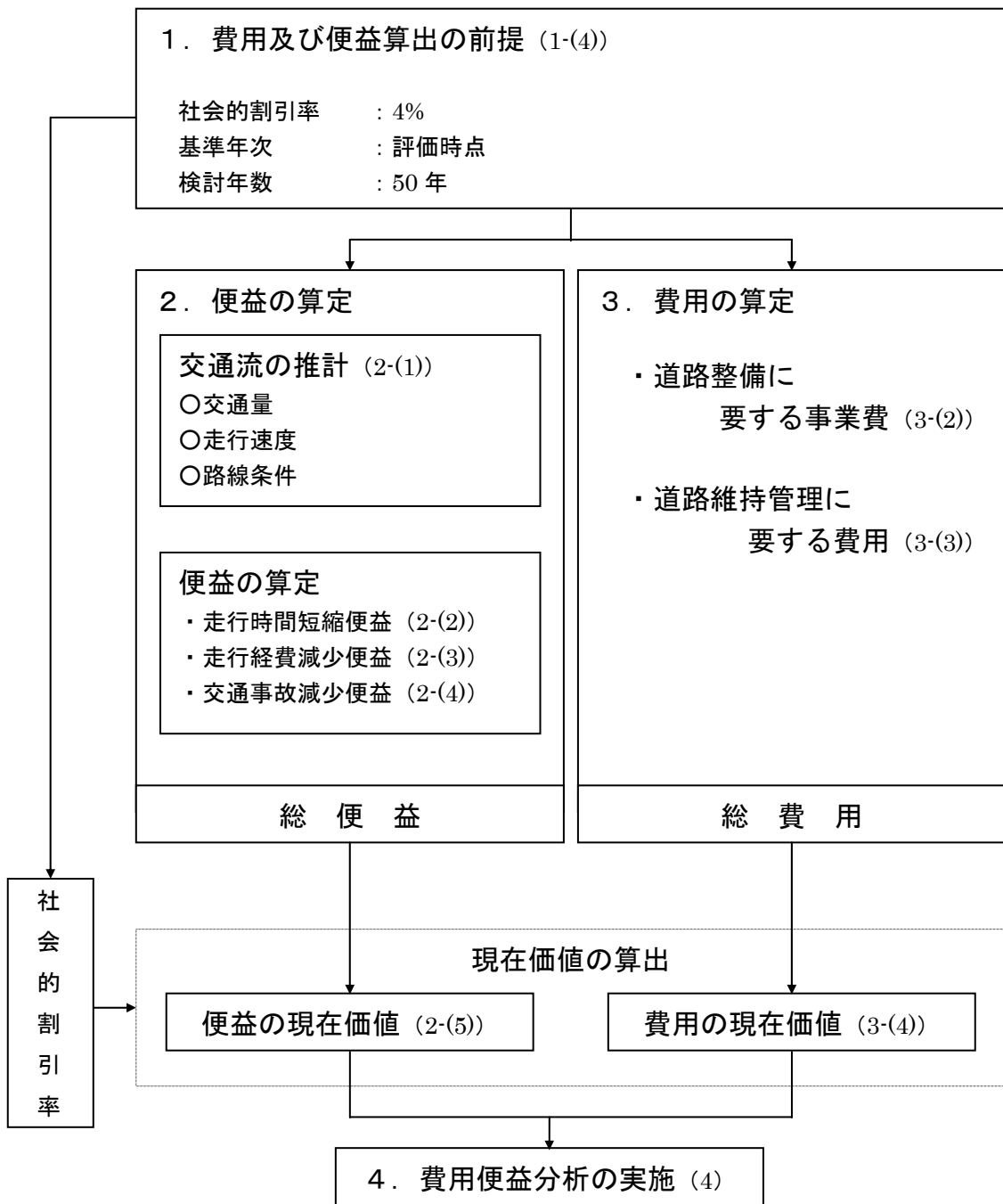


図-1 概略検討フロー

## 2. 便益の算定

### (1) 交通流の推計

ここでは、費用便益分析を行う上でまず必要となる交通流推計の基本的な手法とチェックすべき点について示す。

#### ①交通流の推計手法

交通流の推計手法としては、道路交通センサスペースの OD 表を用いて、図-2 に示す三段階推定法により行うことを原則とする。(交通流を推計するベースとなる OD 表が自動車 OD 表でない場合、「交通機関分担」を加えた四段階による推計となる。)

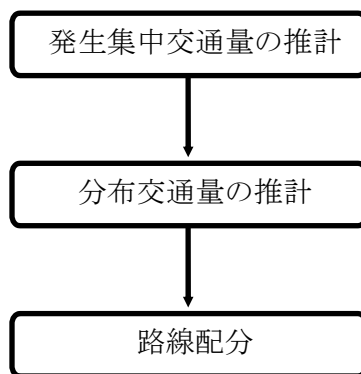


図-2 三段階推定法

#### ②対象路線の整備・改良の有無それぞれの場合の交通流の推計のチェック

対象とする路線の整備・改良が行われる場合と、行われない場合の交通流推計がなされているか否かを既存調査においてチェックする。

- 整備・改良の有無それぞれの場合で交通流を推計しているかどうか。

対象とする路線がその他の道路整備プロジェクトを含む全体計画の一部であり、交通流の推計結果に大きく影響を与える場合、全体計画の有無について交通流の推計を行い、適切な交通流を設定する。

また、既存調査の検討内容が上記にあてはまらない場合、すなわち、整備・改良の有無それぞれの場合で交通流を推計していない場合は、③以降で示す交通流の推計方法に従い、交通流を推計する必要がある。ただし、整備・改良有の場合は交通流推計を行っているが、無の場合は推計していない場合には、⑧により既存調査を活用し整備・改良

有の場合の推計と同じ道路網の範囲、OD表、分布交通量を用いて交通流の推計を行う。  
また、小規模事業等の場合には、⑨により簡略な推計手法を用いてもよい。

### ③道路網の範囲(ネットワークの設定)

対象とする道路整備プロジェクトの有無により配分交通量に差があるリンクを全て含むように、道路網を設定することを原則とする。

ただし、道路網を大きくすると周辺部での交通量の変化が小さくなる一方で分析作業量が大きくなるため、誤差の範囲程度と考えられる部分については、道路網の範囲に含めなくてもよい。

### ④OD表作成

#### a) ベースとなるOD表

交通流推計の際、地域の特性等を考慮してゾーンを設定し、OD表を作成して推計していくことになる。ここで、その際のベースとなるOD表については次のものを基本とする。

- 道路交通センサスをベースとするOD表。

これら以外に、

- ・ パーソントリップ調査をベースとするOD表
- ・ 独自の実態調査をベースとして作成したOD表

等が考えられる。

#### b) 車種区分

車種により、走行経費、将来の伸び率、平均乗車人員、時間価値などが異なるため、便益の算出に当たっては、車種別に推計する必要がある。

したがって、車種区分は、原則として、適用性を考慮して、乗用車・バス・小型貨物車・普通貨物車の4区分とする。場合により乗用車とバスを乗用車類としてまとめ、3区分としてもよい。

### ⑤発生集中量の推計

対象地区のOD表を作成する際、発生集中量については次の手法を基本とする。

- 発生集中量は、将来総発生集中量をコントロールトータルとして推計する。

発生集中量の推計については、これ以外に、

- ・ 熟度の高い開発計画による開発交通量を上記コントロールトータルに上乗せ
- ・ 熟度の低い開発計画による交通量を上乗せ

等が考えられる。

## ⑥分布交通量の推計

対象地区の OD 表を作成し、分布交通量を推計する。

## ⑦配分手法

配分手法に関しては、次の手法を原則とする。

- 年間の平均的な一日の交通量に対し、 $Q-V$  式あるいはリンクパフォーマンス関数を用いた配分。
- 年間の平均的な一日の交通量に対し、転換率式を用いた配分。(有料道路等)

## ⑧既存推計の活用について

整備・改良有の場合の交通流推計を行っている場合には、整備・改良無の場合について同じ道路網の範囲、同じ分布交通量を前提として⑦の配分から推計を行う。

## ⑨小規模事業等について

網として複雑な構成をしている都市内での道路整備のように、ありなしの配分を行っていない場合や小規模事業や山間部や海岸部等における事業について新たに交通流推計を行うこととなる場合については、整備・改良の有無で配分交通量に相当の差があるリンクの範囲は限定されると考えられるため、簡略な手法により推計を行ってもよい。

## (2) 「走行時間短縮便益」の計測

走行時間短縮便益は、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定する。総走行時間費用は、各トリップのリンク別車種別の走行時間に時間価値原単位を乗じた値をトリップ全体で集計したものである。

### ①算定式

$$\begin{aligned} \text{走行時間短縮便益} &: BT = BT_O - BT_W \\ \text{総走行時間費用} &: BT_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times T_{ijl} \times \alpha_j) \times 365 \end{aligned}$$

ここで、  
 $BT$  : 走行時間短縮便益(円/年)  
 $BT_i$  : 整備*i*の場合の総走行時間費用(円/年)  
 $Q_{ijl}$  : 整備*i*の場合のリンク*l*における車種*j*の交通量(台/日)  
 $T_{ijl}$  : 整備*i*の場合のリンク*l*における車種*j*の走行時間(分)  
 $\alpha_j$  : 車種*j*の時間価値原単位(円/分・台)  
*i* : 整備有の場合*W*、無の場合*O*  
*j* : 車種  
*l* : リンク

### ②車種別の時間価値原単位( $\alpha_j$ )

時間価値原単位については、地域又は道路種別によって差が生じることも考えられる。各地域又は道路種別によって独自に設定されている数値がある場合、それらを用いてもよい。ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする。

車種別の時間価値原単位( $\alpha_j$ )の例を表-1に示す。

表-1 車種別の時間価値原単位( $\alpha_j$ )

単位：円/分・台

車種(j)	時間価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

注：平成20年価格

### ③休日の考慮

観光目的の交通量が増大するなど休日の交通状況が平日の交通状況と大きく異なる道路については、平日の便益に休日と平日の交通量比（休日係数）又は休日と平日の走行時間比を乗じることにより、便益を計算してよい。

### ④災害等による通行止めの考慮

災害等により通行止めが発生する区間を含む道路網において便益を算出する場合は、通行止めの状況を再現した交通流推計を実施することにより、通常の期間と切り分けて当該通行止め期間の便益を計算してよい。

なお、通行止めの日数は、対象地域の実績値から設定することとする。また、整備無において、通行止めに伴う迂回の所要時間が大きく、走行自体をとり止める交通が相当程度ある場合には、これを考慮する必要がある。

### ⑤冬期の交通状況の考慮

冬期の積雪や凍結により走行速度や交通容量が低下する地域の道路網において便益を算出する場合は、冬期の状況を再現した交通流推計を実施することにより、通常の期間と切り分けて冬期の便益を計算してよい。

なお、冬期日数や当該期間の走行速度と交通容量の関係については、当該地域や道路に応じて設定することとする。

### (3) 「走行経費減少便益」の計測

走行経費減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定する。

なお、走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。具体的には、燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測した原単位（円／台・km）を用いて算定する。

#### ①算定式

$$\text{走行経費減少便益} : BR = BR_O - BR_W$$

$$\text{総走行費用} : BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \beta_j) \times 365$$

ここで、  
 $BR$  : 走行経費減少便益(円／年)  
 $BR_i$  : 整備*i*の場合の総走行経費(円／年)  
 $Q_{ijl}$  : 整備*i*の場合のリンク*l*における車種*j*の交通量(台／日)  
 $L_l$  : リンク*l*の延長(km)  
 $\beta_j$  : 車種*j*の走行経費原単位(円／台・km)  
 $i$  : 整備有の場合*W*、無の場合*O*  
 $j$  : 車種  
 $l$  : リンク

#### ②車種別の走行経費原単位( $\beta_j$ )

走行経費原単位を、各地域で独自に設定している数値がある場合、それらを用いてもよい。ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする。

車種別の走行経費原単位( $\beta_j$ )の例を表-2に示す。

### ③休日等の考慮

休日、災害等による通行止め、冬期交通の状況については、(2)「走行時間短縮便益」の計測と同様に考慮してよい。

表-2 車種別の走行経費原単位( $\beta_j$ )

一般道 (市街地)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	44.82	114.46	46.00	34.40	77.94
10	32.54	96.41	33.62	29.42	63.97
15	28.26	89.42	29.30	27.32	57.23
20	26.02	85.31	27.02	26.00	52.54
25	24.60	82.46	25.58	25.03	48.86
30	23.62	80.32	24.58	24.26	45.84
35	22.90	78.66	23.85	23.65	43.34
40	22.63	77.76	23.57	23.30	41.81
45	22.46	77.12	23.39	23.03	40.63
50	22.37	76.71	23.29	22.85	39.79
55	22.37	76.53	23.29	22.75	39.30
60	22.44	76.57	23.36	22.74	39.18

一般道 (平地)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	35.60	90.90	36.54	28.30	66.45
10	25.26	75.81	26.11	24.35	56.40
15	21.62	69.79	22.44	22.60	50.96
20	19.69	66.16	20.48	21.44	46.91
25	18.46	63.60	19.23	20.57	43.60
30	17.60	61.64	18.35	19.87	40.83
35	16.97	60.10	17.70	19.30	38.49
40	16.65	59.14	17.37	18.92	36.87
45	16.43	58.42	17.14	18.63	35.59
50	16.29	57.93	16.99	18.42	34.64
55	16.22	57.65	16.92	18.29	34.02
60	16.22	57.58	16.92	18.24	33.75

注1) 平成20年価格

注2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注3) 60km/hを超える速度については、60km/hの値を用いる

一般道（山地）

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	33.68	85.96	34.57	27.01	64.03
10	23.74	71.48	24.55	23.27	54.80
15	20.24	65.67	21.02	21.59	49.63
20	18.38	62.15	19.12	20.47	45.72
25	17.19	59.64	17.91	19.62	42.49
30	16.35	57.72	17.06	18.94	39.77
35	15.74	56.21	16.42	18.38	37.47
40	15.41	55.23	16.09	17.99	35.83
45	15.18	54.49	15.84	17.70	34.52
50	15.02	53.98	15.69	17.48	33.55
55	14.94	53.69	15.60	17.34	32.91
60	14.93	53.60	15.59	17.28	32.60

高速・地域高規格

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
30	11.00	41.19	11.51	15.04	35.25
35	10.51	39.88	11.01	14.55	33.22
40	10.15	38.85	10.64	14.14	31.50
45	9.87	38.05	10.35	13.82	30.11
50	9.67	37.46	10.14	13.58	29.04
55	9.54	37.08	10.00	13.41	28.28
60	9.46	36.90	9.93	13.32	27.85
65	9.44	36.91	9.90	13.30	27.75
70	9.47	37.10	9.94	13.35	27.97
75	9.55	37.49	10.03	13.48	28.52
80	9.69	38.08	10.17	13.69	29.41
85	9.89	38.86	10.38	13.97	30.65
90	10.15	39.84	10.65	14.34	32.25

注 1) 平成 20 年価格

注 2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注 3) 90km/h あるいは 60km/h を超える速度については、  
90km/h あるいは 60km/h の値を用いる

#### (4) 「交通事故減少便益」の計測

交通事故減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定する。

道路の整備・改良が行われない場合の総事故損失および道路の整備・改良が行われる場合の総事故損失は、事故率を基準とした算定式を用いてリンク別の交通事故の社会的損失を算定し、これを全対象リンクで集計する。交通事故の社会的損失は、運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額から算定している。

①算定式

$$\text{年間総事故減少便益} : BA = BA_O - BA_W$$

$$\text{交通事故の社会的損失} : BA_i = \sum_l (AA_{il})$$

表-3 交通事故損失額算定式(1)

道路・沿道区分			交通事故損失算定式	
一般道路	D I D	2車線	$AA_{il} = 2150 \times X_{1il} + 530 \times X_{2il}$	
		4車線以上	中央帯無	$AA_{il} = 2000 \times X_{1il} + 530 \times X_{2il}$
			中央帯有	$AA_{il} = 1700 \times X_{1il} + 530 \times X_{2il}$
	その他市街地	2車線	$AA_{il} = 1670 \times X_{1il} + 550 \times X_{2il}$	
		4車線以上	中央帯無	$AA_{il} = 1580 \times X_{1il} + 500 \times X_{2il}$
			中央帯有	$AA_{il} = 1140 \times X_{1il} + 500 \times X_{2il}$
	非市街部	2車線	$AA_{il} = 1330 \times X_{1il} + 660 \times X_{2il}$	
		4車線以上	中央帯無	$AA_{il} = 1100 \times X_{1il} + 570 \times X_{2il}$
			中央帯有	$AA_{il} = 950 \times X_{1il} + 570 \times X_{2il}$
高速道路			$AA_{il} = 360 \times X_{1il}$	

ここで、  $BA$  : 年間総事故減少便益(千円/年)

$BA_i$  : 整備  $i$  の場合の交通事故の社会的損失(千円/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)

$X_{1il} = Q_{il} \times L_l$  : 整備  $i$  の場合のリンク  $l$  における走行台キロ(千台km/日)

$X_{2il} = Q_{il} \times Z_l$  : 整備  $i$  の場合のリンク  $l$  における走行台個所(千台個所/日)

$Q_{il}$  : 整備  $i$  の場合のリンク  $l$  における交通量(千台/日)

$L_l$  : リンク  $l$  の延長(km)

$Z_l$  : リンク  $l$  の主要交差点数(個所)

$i$  : 整備有の場合  $W$ 、無の場合  $O$

$l$  : リンク

ここに「中央帯有」とは、それぞれの設置延長がリンク延長の 65%以上である場合をいう。また、主要交差点とは、交差道路の幅員が 5.5 m以上である交差点をいう。なお、1 車線道路に関しては、2 車線道路の式を用いて算定するものとする。

また、現段階で中央帯の有無がデータとして把握されていない場合は、それらを考慮しない下記の式を用いて交通事故減少便益を算定してもよい。

表－４ 交通事故損失額算定式（２）  
（中央帯の有無を考慮しない場合）

道路・沿道区分			交通事故損失算定式
一般道路	D I D	4 車線以上	$AA_{il} = 1760 \times X_{1il} + 530 \times X_{2il}$
	その他市街部		$AA_{il} = 1260 \times X_{1il} + 500 \times X_{2il}$
	非市街部		$AA_{il} = 1030 \times X_{1il} + 570 \times X_{2il}$

## (5) 便益の算定

(2) から (4) までの各便益の算定結果をもとに、当該道路整備・改良全体の便益を算定する。

### ① 検討期間全体の便益の設定

整備路線の供用開始年を起算点として、1. で設定した検討期間(50年間)にわたり、各年次毎の便益の値を算定する。

### ② 便益の現在価値の算定

①で設定した検討期間中の各便益を、1. で設定した割引率を用いて基準年次における現在価値に割り引いて算定する。算定は、次式により行うものとする。

$$\text{便益 } j \text{ の現在価値 : } BofPV_j = \sum_t \left\{ \frac{B_{jt}}{(1+i)^{s+t}} \right\}$$

ここで、 $BofPV_j$  : 便益  $j$  の現在価値(円)

$s$  : 基準年次(平成  $n$  年)から供用開始年次(平成( $n+s$ )年)までの年数(年)

$t$  : 供用開始年次を 0 年目とする年次(年)

$B_{jt}$  : 供用開始後  $t$  年目の便益  $j$  の計測値(円)

$i$  : 割引率(=4%)

$j$  : 便益種別

### ③ 便益額の合計

②で算出された各便益の現在価値額を合計した額が便益合計額となる。

### 3. 費用の算定

#### (1) 費用算定の考え方

費用便益分析において、費用としては、道路整備に要する事業費(用地費を含む)及び、維持管理に要する費用があげられる。消費税相当額は費用から控除して算定する。

厳密には、便益算定時に対象となる全路線において、当該道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用の合計を算出し、その差を費用として計上するべきであるが、算出が困難な場合、当該道路整備に要する事業費及び、当該道路の供用後に必要となる維持管理に要する費用のみの計上でよい。

#### (2) 道路整備に要する事業費

道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、補償費、間接経費等を対象とし、その設定については、次の様に考える。

- ①評価の時点で、事業費、事業期間及び、事業費の配分がほぼ確定しているものについては、それらを用い設定する。
- ②評価の時点で、概算事業費しかない場合は、これまでの類似事業を参考に事業期間で事業費の配分を設定する。

#### (3) 道路維持管理に要する費用

道路維持管理に要する費用は、橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等(間接経費を含む)を対象とする。その設定については、既存の路線での実績を参考に、車線数、交通量、構造物比率や雪氷対策の必要性等を考慮して、設定する。

#### (4) 総費用の現在価値の算定

事業費、維持管理費について、当該道路の整備・改良が行われる場合の費用から、当該道路の整備・改良が行われない場合の費用を減じた差を、1. で設定した検討期間(50年間)にわたり、各年次毎に算定し、基準年次における現在価値を算定する。事業費は、事業期間での設定となり、維持管理費は、当該道路の供用開始年次より検討期間(50年間)の各年次における設定となる。また、事業費のうち用地費など、検討期間後の残存価値については、現在価値化したのち控除してもよい。

現在価値の算定の考え方は、便益の現在価値の算定の場合と同様で、次式で行うものとする。

$$\text{費用 } j \text{ の現在価値 : } CofPV_j = \sum_t \left\{ \frac{C_{j(s+t)}}{(1+i)^{s+t}} \right\}$$

ここで、 $CofPV_j$  : 費用  $j$  の現在価値(円)

$s$  : 基準年次から供用開始年次までの年数(年)

$t$  : 供用開始年次を 0 年目とする年次(年)

$C_{j(s+t)}$  : 年次  $s+t$  年目の費用  $j$  の値(円)

$i$  : 割引率(=4%)

$j$  : 費用種別

これらを、検討年次期間(50+ $s$  年間)で合計したものが、総費用となる。

## 4. 費用便益分析の実施

### (1) 分析結果のとりまとめ

本マニュアルにおいては、費用便益分析は、次の CBR(B/C)によりとり行う。

- 社会費用便益比(CBR(B/C))

$$\text{CBR(B/C)} = \frac{\text{(プロジェクト便益の現在価値)}}{\text{(プロジェクト費用の現在価値)}}$$

$$\begin{aligned} \text{プロジェクト便益} &= \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} \\ &\quad + \text{交通事故減少便益} \end{aligned}$$

$$\text{プロジェクト費用} = \text{事業費} + \text{維持管理費}$$

ただし、費用便益分析の目的によっては、以下のとおり、経済的純現在価値(ENPV)を用いることができる。

- 経済的純現在価値(ENPV)

$$\text{ENPV} = \text{(プロジェクト便益の現在価値)} - \text{(プロジェクト費用の現在価値)}$$

さらに、必要に応じ、以下により算出した、経済的内部収益率(EIRR)を併記することができる。

- 経済的内部収益率(EIRR)

$$\text{EIRR} = \text{(経済的純現在価値の値がゼロになるような割引率の値)}$$

### (2) 再評価及び事後評価における費用便益分析

再評価に際して行う費用便益分析は、原則として、「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者による評価を実施する。

「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出する。

再評価及び事後評価において、評価時点までの各年次の便益、費用は、物価変動分を除外するため、基準年次の実質価格に変換（デフレート）する。デフレーターには、

GDP デフレーター（内閣府経済社会総合研究所により公表）を適用することとするが、公表されている最新のデータを用いるよう、十分に留意する。

### （３）感度分析の実施

費用便益分析に際しては、感度分析を実施する。感度分析の実施及び分析結果の蓄積を通じ、事前に事業をとりまく不確実性を的確に認識し、適切な事業の執行管理や効率性低下等への対応策の実施などを適時的確に講じることにより、事業の効率性の維持向上を図る。

感度分析においては、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因について、その要因が変動した場合に費用便益分析結果に及ぼす影響を把握する。

この場合の影響要因は、費用便益分析結果に及ぼす影響の大きさを考慮して設定する。

影響要因としては、GDP や人口を設定する場合から、原単位を変動要因とする場合まで想定されるが、わかり易さを考慮すれば、次に示す３要因が基本となると考えられる。なお、この他にも事業の特性等を考慮し、事業の不確実性を的確に反映できる影響要因を設定することが重要である。

- 交通量
- 事業費
- 事業期間

また、影響要因の変動幅については、その要因の不確実性の度合いを考慮して設定する。なお、データの蓄積が不十分な影響要因については、基本ケース値の±10%を変動幅としてもよい。この場合、費用便益分析結果の変動幅は、あくまでも影響要因の変動が費用便益分析結果に与える感度を見るためのものであり、不確実性の度合いを反映したものではないことに留意する必要がある。

### （４）結果の公表

費用便益分析の結果や用いたデータ、計算手法等は、原則として公表するものとする。