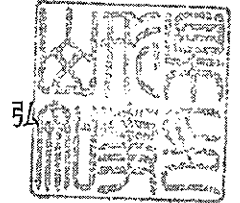


道 第 358 号

平成20年10月22日

国土交通省道路局長 殿

山形県知事 齋 藤



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付け、国道企第37号で依頼ありました標記について、
別紙のとおり提出します。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

山 形 県

山形県は、蔵王連峰や出羽三山（月山、羽黒山、湯殿山）、烏海山など優麗な山々に囲まれ、母なる川最上川や緑豊かな田園などが織りなす美しい自然環境の中で、地域や人々の“絆”を大事にしながら、特色ある文化的風土をかたちづくってまいりました。

他方、我が国は、人口減少や超高齢化社会の到来など、大きな時代の転換期を迎えており、本県を取り巻く社会経済情勢も大きく変化してきております。このため、山形県では、一昨年3月に「やまがた総合発展計画～子ども夢未来宣言～」を策定し、子どもたちの世代が夢や希望を持てる「未来に広がる“やまがた”」の実現を図るため、県民一丸となって様々な取組みを進めております。

道路整備においても、厳しい財政制約、少子高齢化の進展、気象の凶暴化など、これまでに経験したことのない状況に立ち至っております。一方で、道路整備や防災対策を求める要請は依然として強く、より投資効果や波及効果を高めることが求められております。

このため、本県では、「広域経済圏の多様な交流や連携のための基盤づくり」、「安全安心のための基盤づくり」を2つの戦略目標に設定し、戦略に関連する「重要施策への予算の優先的配分」、さらに、「従来のハードに加え地域づくりと一体化」、「既存ストックも活用した物流・観光も含めた多様な交流の誘導」、「ハード整備手法の弾力的運用」など、新たな考え方の提唱し、新たな時代に向け、その計画づくりに取り組んでおります。

つきましては、今後の国の道路行政の展開にあたり、昨今の地方分権改革を巡る議論を踏まえ、地方分権を一層推進していただく中で、本提案の実現について強く要望いたします。

- (1) 多様な交流・連携の基盤となる高速道路や地域高規格道路は、国家戦略として最優先で整備すべきであり、これら本県の道路整備が、「中期計画」並びに「東北圏広域地方計画」の広域ネットワークとして具体的に位置づけられること。また、その整備に必要な道路財源を確実に保証するとともに、財源の配分や工程等を明確に担保すること。その際、県としては広域経済圏における新たな交流の軸として「五つの県土軸」を構想しているので、十分配慮すること。（詳細は参考資料－1のとおり）
- (2) 事業評価におけるB／C（費用対効果）の算定においては、例えば冬期の積雪等の影響、災害時の通行止めの影響、救急医療へのアクセス性向上など、地方の道路の役割が軽んじられることのないよう、また、従来の画一的な経済指標だけでなく、多様な評価が反映されるよう見直しを図ること。（詳細は参考資料－2のとおり）
- (3) 閣議決定に基づき、地方財政に影響を及ぼさない措置を図るとともに、国で整備管理する道路については、国が責任を持って対応することが必要と考えられることから、少なくとも直轄負担金の内の維持管理費については、これを廃止することを前提に、当面は県の負担率の低減を図ること。さらに、高速道路の整備においても、県負担のより少ない整備手法とすること。
- (4) 道路特定財源の一般財源化の検討に際しては、これまでの国の補助・交付金制度が後退することのないよう、必要な道路の財源を確保すること。特に、橋の長寿命化や除雪などの維持管理・補修修繕に対しては、新たな支援と更なる拡充を図ること。

○現状

人口減少・少子高齢化、経済の低成長、自然災害の凶暴化・多発化などこれまでに経験したことのない状況が到来している。

1. 地域の現状

(1) 人口減少・少子高齢化社会の到来と、中山間地域から急激に県全体に広がる過疎化の進行

[30年後→県人口3/4、高齢化率4割]

(2) 経済低成長時代における地域経済の衰退と県・市町村の厳しい財政状況

[経済成長率1%程度、地域格差の拡大]

(3) 社会保障関係経費の増加、さらに国の聖域なき構造改革による公共事業費の削減

[県内建設投資の急激な減少、道路予算10年前の4割]

(4) 自然災害の多発化と脅威の増大

[局地的な集中豪雨、過去30年で倍増]

2. 本県における道路の現状

(1) 高速道路の整備率は未だ50%、加えて供用箇所ですら寸断状態

(2) 高度経済成長期に建設された橋梁をはじめとする道路施設の老朽化

(3) 自然災害は増加傾向にあるが、緊急輸送道路の対策も不十分

(4) 県民ニーズにおいても、道路整備を求める要望が依然として多い

○課題

左記の状況の中、道路行政をめぐる喫緊の課題として次の4つがあげられる。

(1) 東北全体が国際化を進めていくことが求められている中で、本県がその役割を発揮し、首都圏及び東アジア等との交流連携を深め、経済的活力を高めていくことが重要である。

さらに、県内においても、人口減少・少子高齢化から地域を守るために、単に人の行き来だけではなく、物流、観光、二地域居住、企業活動、産業立地・・・など交流による新たな需要を引き込むことも必要である。

そのための基盤となる高速道路の早期ネットワーク化が求められている。

(2) 今後大量に発生する老朽化した橋梁等道路施設の更新、補修・修繕に多額の費用が必要となるため、県財政に与える影響が懸念される。

(3) 大雨や地震等の自然災害時における集落の孤立、情報伝達、高齢者救援、さらに冬期間の交通の確保など、県民が安全で安心して生活できる基盤づくりが重要である。

(4) 厳しい財政制約の中、限られた行財政資源で、より投資効果・波及効果の高い、新たな考え方とこれに基づく計画的な取り組みが求められる。

②-2 地域の目指すべき将来像

山 形 県

県民の『安心』を基本としつつ、厳しい環境にあるからこそ、未来志向の姿勢を強く持ち続けながら、「『未来』に広がる”やまがた”」に向け、“いぶき”を「かたち」にする取組みを拡大・発展させ、本県の持つ「3つの力（基盤力、経済力、地域力）」をさらに高めることが重要である。その際、諸問題の根源とも言うべき人口減少の社会を乗り越えるため、社会経済のグローバル化の流れを、むしろ国内・外の活力を「地域の新しい力」として取組む好機と捉え、「国内」のみならず「海外」へと発想を広げ、「『世界』を見据えた交流戦略」をすべての政策戦略を通じて展開する。

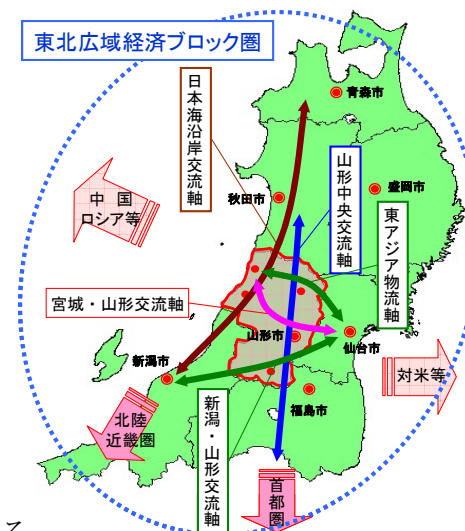
この中で、道路行政の関連するものとして、次の3つが重要である。

(1) 国際化を踏まえた多様な連携施策を展開する新たな交流連携軸の実現

東北圏全体として東アジアの各地域との交流連携を進めるとともに、首都圏の国際化等のポテンシャルを引き込みながら、国際化を進めていくことがポイントとなる。

そのため、本県が東北圏の中でその役割を発揮し、首都圏及び東アジア等との交流連携を深め、経済的活力を高めていくために必要な県土づくり施策を展開する。

その際、新たな交流連携軸としての、「五つの山形広域連携県土軸構想」を提唱する。これらは、従来の道路整備を目的とする「軸」の形成ではなく、「軸上の地域」という概念で、軸上の沿線地域に多様な施策の連携機能を形成していくものである。



(2) “次代に引き継ぐ”社会資本の整備と維持管理

橋梁をはじめとする高度経済成長期に造られた多くの土木施設が20年後に更新期のピークを迎える。

そのため、これまでの施設が劣化し壊れてから修繕する対症療法型の管理から壊れる前に計画的に手当てするアセットマネジメント手法を用いた予防保全型の管理に転換し、施設の長寿命化による管理コストの縮減、更新時期（事業費）の平準化を図り、次世代に負担をかけない維持管理を実現する。

(3) 県民が安心を実感できる「自然災害や雪に強い県土づくり」

局地的に被害をもたらす凶暴化した集中豪雨や東北地方における大規模地震の多発など、県民の不安は増大しており、避難経路の確保、避難所等の施設の耐震化、緊急輸送道路の機能強化、孤立防止、高齢者対策など、さらに双方向による情報の共有化を図るとともに、冬期にも安全・安心な道路の整備、機動的な除排雪など、県民が安心を実感できる社会を実現する。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④-1

山 形 県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
(1) 国際化を踏まえた多様な連携施策を展開する新たな交流連携軸の実現(高速道路ネットワークの形成)	・高規格幹線道路 ①【東北中央自動車道】 福島 JCT～山形上山 IC 東根 IC～秋田県雄勝こまち IC 間 ②【日本海沿岸東北自動車道】 新潟県朝日 IC～鶴岡 JCT、 酒田みなと IC～秋田県仁賀保 IC 間 ③【東北横断道酒田線】 月山 IC～湯殿山 IC 間 ・地域高規格道路 ①【新庄酒田道路、石巻新庄道路】 ②【新潟山形南部連絡道路】	・高規格幹線道路 ①【東北中央自動車道】 新たな首都 300km 圏のバックアップ機能、観光、産業立地、二地域居住、都市農村交流等の機能を形成し、分断されている東北地域の一体化、災害時のリダンダンシー、高度救急医療施設への 60 分到達圏の実現 ②【日本海沿岸東北自動車道】 青森から大阪に至る最短コースの一部で、観光面では首都・近畿圏と東北地方を結び、回遊性が大きく豊富な農水産物を供給。さらに、東アジアとの交流・連携で重要な役割を担う日本海側都市の連携強化 ③【東北横断道酒田線】 既に仙台と山形は「仙山交流」として活発な交流があり、さらに庄内地域の豊かな自然、歴史、文化との交流の実現 ・地域高規格道路 ①【新庄酒田道路、石巻新庄道路】 太平洋側と日本海側を最短で結ぶ地理的特性を活用し、太平洋側における自動車産業立地等の動きを酒田港を通じ東アジア・ロシア等へ展開 ②【新潟山形南部連絡道路】 仙台と新潟の連携強化を実現と置賜地域の優れた観光資源・先端技術を活用した交流・物流の展開	「五つの山形広域連携県土軸構想」 ← 新たな首都 300km 圏構想 ←日本海沿岸交流軸構想 ←宮城・山形交流軸構想 ←東アジア物流軸構想 ←山形・新潟交流軸構想

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

山 形 県

○重点事項

(2)“次代に引き継ぐ”社会資本の整備と維持管理
(アセットマネジメント導入による効率的な管理の推進)

○代表事例

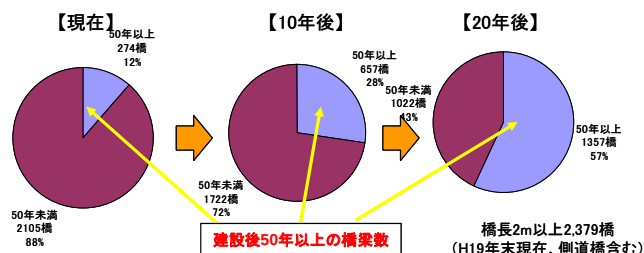
【橋梁等の長寿命化】

県管理の橋梁は、約 2,200 橋あり、高度経済成長期(昭和 30～50 年)に架けられた橋梁が多い。このため、20 年後には、架設後 50 年を経過する橋梁が、約 55%(約 1,200 橋)を占めることになり、耐用年数 60 年とすると、ピークとなる平成 40 年代には、年間約 120 橋の架替が必要になる。

このことから、新しくつくることから使い続ける、すなわち対症療法的補修から予防保全的補修へ転換するため、平成 19 年度に、アセットマネジメント手法を導入した「山形県橋梁長寿命化修繕計画」(約 500 橋)を作成した。

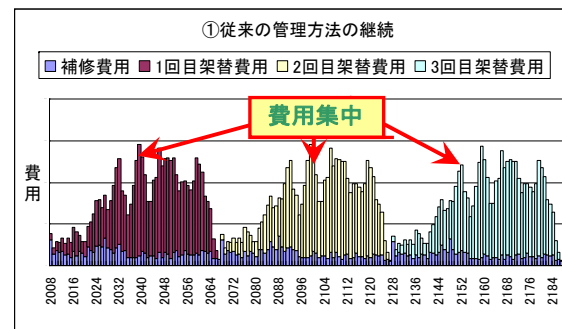
平成 20 年度は「ふるさと“やまがた”元気対策枠」として 47 億円の予算を確保し重点的に対策を進めている。

建設後50年以上の橋梁(老朽化橋梁)の増加

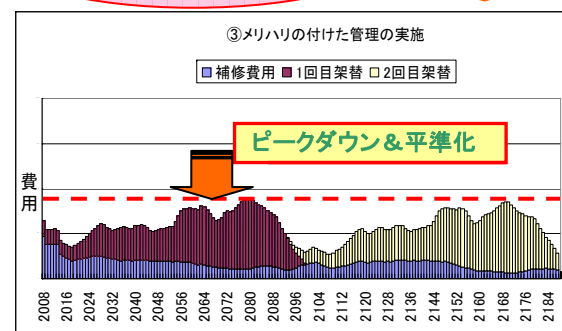


○期待する効果や評価等

山形県長寿命化修繕計画の実施による効果



長寿命化修繕計画
予防保全管理の適用



長寿命化修繕計画による計画的な対策を実施した場合の長期的な総事業費について、従来の「傷んでから治す管理」を継続した場合と比較すると、今後100年間で約25%のコスト縮減が期待できる。

○その他

今後、橋梁以外の道路施設についても、アセットマネジメント手法による効率的な管理に転換を図る。

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

山 形 県

○重点事項

(3)“新たな考え方の提唱”
「既存ストックを活用した物流・観光も含めた多様な交流の誘導」

○代表事例

【物流性能道路】

既存ストックを活かし、特に道路の性能という新しい考え方を導入し、物流に関する道路性能の向上、例えば、道路の使いやすさに加え、災害時の代替路や待避所、休息場所の設置、さらには、企業立地に利用できる土地など様々な利点や情報を明らかにし、短期的、長中期的にこれらの性能を高めていく。

また、これらの内容を利用者や企業が使いやすいよう図面等に落とし、広くインターネット等で情報を提供し、さらに、それについて利用者の観点からの意見をいただくような、双方向型の新たな情報システムを構築する。

【県土巡り街道】

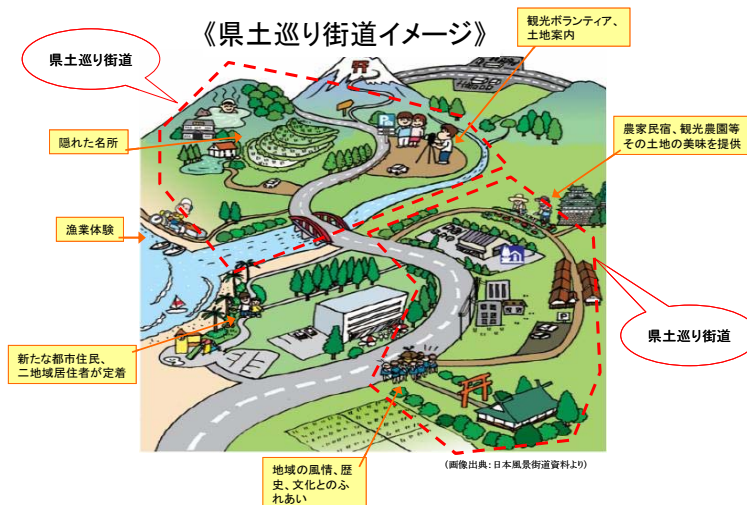
県内各地域に点在する隠れた名所、土地の味覚や土産物、観光農園や体験農業などの地域が秘めるストックと、社会資本としての道路ストックを、住民や市町村とともに一体化した街道や周遊ルートを開発し、地域の誇りや、豊かな県土を醸成する「県土巡り街道」を創設する。

街道や周遊ルートには、地域づくりとの連携や、市町村と連携した地域版の道の駅や、風光明媚な撮影スポットなど、走って楽しい道路の創造によって、新たな人々との交流拡大を通じて、地域振興に寄与する。

《物流性能道路イメージ》 「酒田港の戦略的活用のための物流体系構想」より



《県土巡り街道イメージ》



「五つの山形広域連携県土軸構想」 ～国際化を踏まえた多様な連携施策を展開する新たな交流連携軸の実現～

従来の道路整備を目的とする「軸」の形成 ⇒ 「軸上の地域」という概念で軸上の沿線地域に多様な施策の連携機能を形成

①東北の太平洋側では自動車産業等の新たな産業立地が進展しており、東北自動車道や東北新幹線等の高速交通施設による交流連携軸の形成がその一要因。

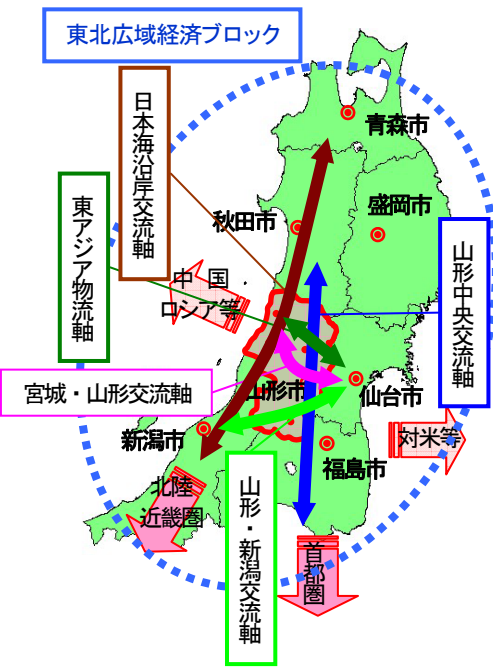
②人口減少・少子高齢の加速化、情報・経済のグローバル化の拡大・深化等の社会構造変化を国内外の活力を取り込む好機としてとらえる視点が重要。

③公共投資が厳しくなるなか、社会資本整備の投資・波及効果を高めることが必要。

①軸上の地域において物流を活性化し企業立地を誘導するため、県内外と有機的に接続する交流連携軸の形成により経済的活力を高めていく。

②海外との交流・広域物流機能の強化等により地域活力を生み出す「世界を見据えた交流戦略」を展開し、首都圏や東アジア等の活力を引き込みながら県土づくりを推進する。

③社会資本整備とあわせて多様な交流・連携による地域づくりの一体的取組による県土づくりを推進する。



（１）新たな首都 300km 圏構想（山形中央交流軸構想）

従来の首都圏のバックアップ機能の 100km 圏構想に対し、各分野の広域化により新たな首都 300km 圏構想が考えられている。軸上にバックアップ機能、観光、産業立地、二地域居住、都市農村交流、園芸・食材等の機能を形成し、分断されている東北地域の一体化のため東北中央を新たな軸として首都圏の活力を引き込む視点が重要。

本軸は内陸部を縦貫し、羽州街道や最上川に沿って都市が発達し産業、経済が集積。世界遺産登録を目指している最上川に代表される歴史・文化・景観等の多くの資源を有すエリア。

高規格道路網は福島・秋田県境部ともに未整備で、県内の供用済区間も寸断されネットワークが未形成。特に県境区間を繋げることが重要。災害時のリダンダンシーや復旧・支援用の輸送道路の確保、高度救急医療施設への60分到達圏を実現する医療広域ネットワーク形成が急務。

鉄道網は東北新幹線の青森延伸に対応した機能強化が重要。

航空網は首都圏等とのネットワーク拡充による交流拡大と東北圏内周遊ルートが多様性による活性化が必要。

【東北中央自動車道】福島ＪＣＴ～新庄北道路間（概成）、新庄北道路～秋田県雄勝こまち間（事業着手・部分供用）。

【山形新幹線】高速化への対応。

【空港】山形～東京便の複数便化、羽田空港への小型機乗入れ。

（２）東アジア物流軸構想（宮城・酒田交流軸構想）

東アジア・ロシア等との貿易や交流により活力を維持・増進させていくなかで、日本海側港湾の重要性が増大しており、自動車関連産業立地の動きのもと広域的な物流を引き込むことが重要。

太平洋側と日本海側を最短で効率的に結ぶ地理的特性を活用して新しい物流ルートを築き、道路・港湾・鉄道の物流性能を高めていくため、「酒田港の戦略的活用のための物流体系構想」を展開し、酒田港の機能充実と道路の物流性能の高度化を図る。

高規格道路網はネットワークが未形成であり、新たな物流・企業誘致や産業・観光振興を呼び込むために早期形成が急務。

【酒田港】施設老朽化対策、航路埋没対策（港湾機能維持）。

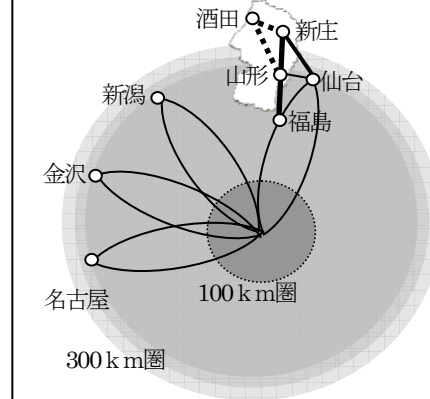
大型船舶寄港のための岸壁、泊地整備（港湾機能増進）。

【新庄酒田道路】新庄～戸沢間（完成）、戸沢～庄内間（事業着手・部分供用）、庄内～酒田間（完成）。

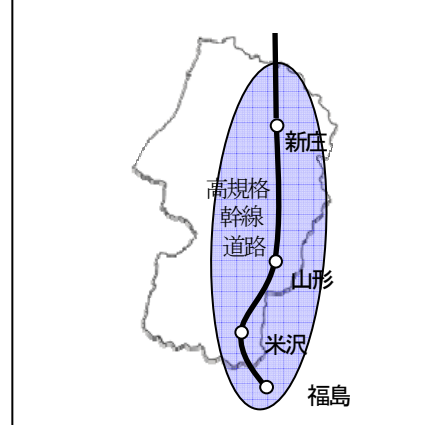
【短期的施策：国道４７号】道路の走行性能・安全性の向上により道路の物流機能強化を実現するための「道路物流増進（性能向上）マネジメントシステム」による整備推進。

【石巻新庄道路】候補路線から計画路線へ格上げ指定。

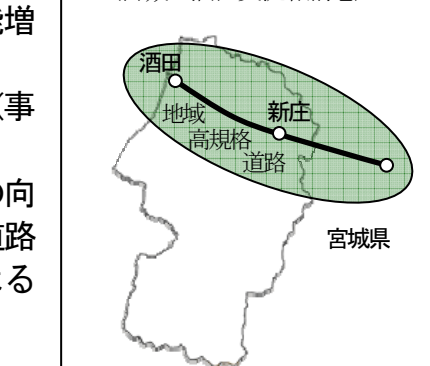
①新たな首都 300km 圏構想



①山形中央交流軸構想



②東アジア物流軸構想（宮城・酒田交流軸構想）



（３）宮城・山形交流軸構想

仙台と山形の魅力を相互に享受し、仙台の既存インフラ・ストック・情報を活用した「仙山交流」を進めているエリア。

県内においては内陸・庄内地方の生活圏を結ぶ歴史・文化・経済の交流軸で、出羽三山、最上川、赤川等の自然、文化、歴史、精神文化を有す。さらに、仙台・山形交流の庄内地方への波及が重要。

高規格道路網は月山道路が未整備で冬期の安全性・定時性確保が急務。

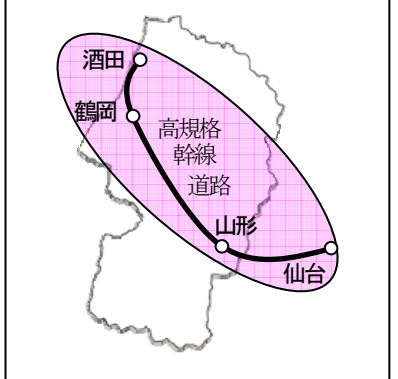
鉄道網は東北・山形新幹線を結ぶ格子状高速鉄道ネットワーク形成や都市間交流増大に伴う公共交通の充実による内外の交流拡大が必要。

【山形自動車道】月山～湯殿山間（事業着手）。

【短期的施策：国道１１２号】月山道路の防災・防雪対策事業。

【鉄道網】：仙台空港アクセス鉄道への仙山線直通乗り入れ、高速化。

③宮城・山形交流軸構想



（４）日本海沿岸交流軸構想

北陸・東北地域を結ぶ日本海側の軸。青森から大阪に至る最短コースの一部で、環鳥海地区の交流や羽越交流等による交流連携が活発なエリア。観光面では首都・近畿圏と東北地域を結び、回遊性が大きく豊富な農水産物を供給。東アジアとの交流・連携で重要な役割を担うため日本海側都市の連携強化が重要。

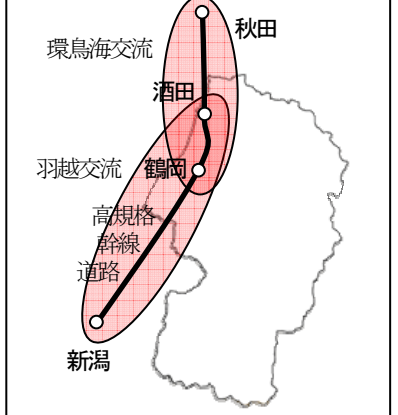
高規格道路網は新潟・秋田県境部ともに未整備で広域交流・連携上の障害。災害時のリダンダンシーや復旧・支援用の輸送道路の確保、高度救急医療施設への60分到達圏を実現する医療の広域ネットワーク化が急務。

鉄道網は日本海沿岸や首都圏との交流・連携の推進が必要。

【日本海沿岸東北自動車道】新潟県朝日～温海間（事業着手）、温海～鶴岡ＪＣＴ間（完成）、酒田みなど～秋田県仁賀保間（事業着手・部分供用）。

【羽越本線】高速化。

④日本海沿岸交流軸構想



（５）山形・新潟交流軸構想

仙台と新潟の連携強化を実現するための中継エリア。イザベラバードが「アジアのアルカディア」と絶賛した自然景観や歴史文化、十三峠等の観光資源が多数存在。本エリアには電子精密機器等の優れた先端技術を有する企業が多く、これらの物流・交流を支える高速交通網の整備が必要。

高規格道路網は新潟・宮城県境部ともに未整備。冬期・災害時のリダンダンシー確保や災害復旧・支援時の輸送道路の確保が急務。

【新潟山形南部連絡道路】新潟県関川～長井間（事業着手・部分供用）、長井～南陽間（事業着手・完成）。

⑤山形・新潟交流軸構想



事業評価におけるB／C（費用対効果）の充実 ～～地域の実情に応じた多様な便益の反映～～

① 冬期速度の考慮

積雪寒冷地帯においては冬期の走行速度が低下するため、冬期速度低減率を考慮した速度を用いて便益額を算出して頂きたい。

		冬期速度低減率(1次、2次)、冬期日数の割合			
		速度低減率(1次)		冬期日数の割合	速度低減率(2次)
北海道	一般道	夏期 48.1km/h	→	5ヶ月 ／12ヶ月	12.7%×5/12＝5.3%
		冬期 42.0km/h			
	高速道路	夏期 96.2km/h	→		7.3%×5/12＝3.0%
		冬期 89.2km/h			
その他の地域	一般道	夏期 45.5km/h	→	4ヶ月 ／12ヶ月	25.1%×4/12＝8.4%
		冬期 34.1km/h			
	高速道路	夏期 100.7km/h	→		4.7%×4/12＝1.6%
		冬期 96.0km/h			

※高速道路は4車線以上の道路の速度
(高規格幹線道路に関する点検について(国土交通省 道路局)より)



(国道13号 新庄市泉田)

(例) 13号新庄市～金山町間での速度低下の状況

調査の結果、夏期速度 47.5km/h、冬期速度 35.5km/h であったことから速度低減率（2次）8.4%の値は妥当と考えられる。

② 災害時の現道通行止め期間の影響の考慮

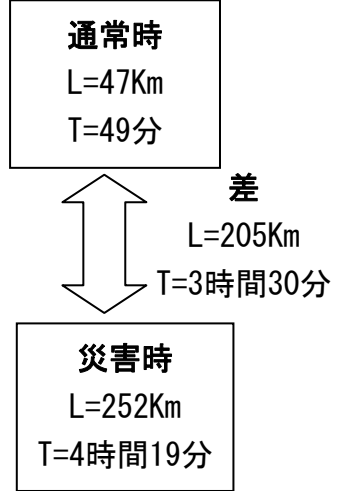
災害時、通行止めが発生し大幅な迂回となる場合、通行止め期間の現道延長を迂回延長とするとともに、迂回日数見合いの経済損失額の削減効果を便益に加えて頂きたい。

(例) (日本海沿岸東北自動車道の整備効果)

7号小岩川通行止めによる影響 (約42時間の通行止め)



(H18.7.13 鶴岡市小岩川)



※ 迂回区間
日沿道(朝日)～R113(荒川)
～R13(南陽)～中央道(山形上
山)～横断道(鶴岡)～日沿道(温海)

主な経済損失、県民生活影響

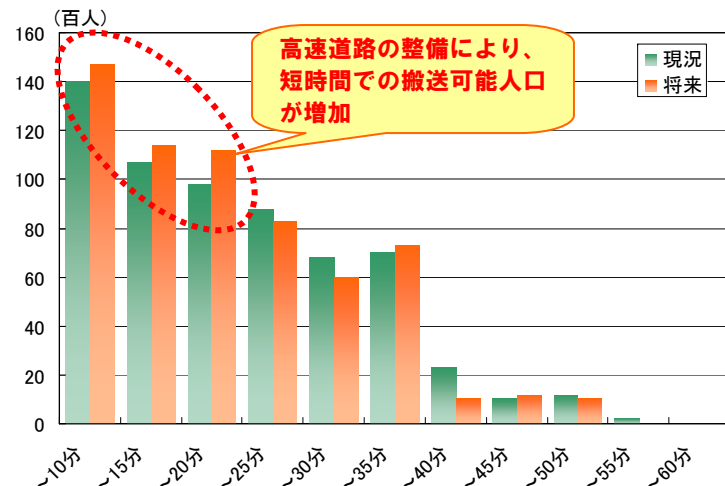
- ・2日間の企業生産停止による経済損失額(某食品会社約40百万円)
- ・温泉予約30件100名程度キャンセル(約2百万円)
- ・道の駅売り上げ2割減(約2百万円)、観光物産館 昼食キャンセル2件(約0.3百万円)
- ・新潟大学→荘内病院 派遣医師の到着遅れ、放射線医師の派遣キャンセル

中学校スクールバス運休により生徒100人以上自宅学習、小学校給食センター車が迂回で遅れ、児童は昼食なしで帰宅(200食)

44.3百万円

③ 救急医療へのアクセス性向上による救命率向上の考慮

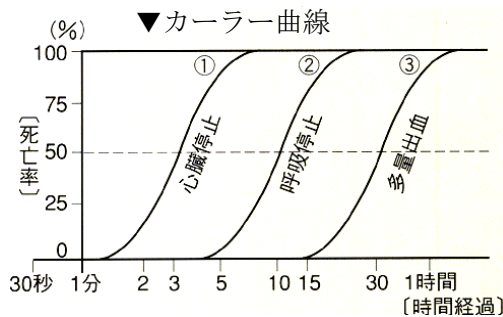
高速道路の整備は、救急医療施設への搬送時間の短縮、これによる救命率の向上に寄与するなど命をつなぐ道として機能するため、救命率向上による人的損失額の削減効果を便益に加えて頂きたい。



▲将来ネットワークの整備による 救急病院アクセス圏人口の変化(最上地方)

(例) (東北中央自動車道の整備効果)

高速道路ネットワークが未整備の最上地方では、ネットワークの整備により約3,200人の方が現在より救急搬送時間の短縮が図られ、下図のカーラー曲線に代表される3つ疾患でも年間3名程度の命が救われるものと試算される。



救急医療へのアクセス向上便益(円/年)
＝救急車の現場へのアクセス向上＋現場から病院へのアクセス向上

救急車の現場へのアクセス向上
整備なし(without)の場合の
＝救急車到着までに損失する人命数の貨幣評価値

整備あり(with)の場合の
－救急車到着までに損失する人命数の貨幣評価値

現場から病院へのアクセス向上
整備なし(without)の場合の
＝病院到着までに損失する人命数の貨幣評価値

整備あり(with)の場合の
－病院到着までに損失する人命数の貨幣評価値

救急車到着および病院到着までに損失する
人命数の貨幣評価値(円/年)＝ $\sum_n \sum_r P_n \times A_n \times B_r \times C_r \times \delta$

「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」
(国土交通省)改定案では、
精神的損害額＝226百万円/人(死亡)

上記の計算式に基づき、東北中央道の整備効果を試算すると、約7億円の便益と計算される。

④ CO2削減効果の考慮

高速ネットワークへの交通転換に伴う自動車交通の走行速度向上により、自動車からのCO2排出量が削減されるためCO2削減効果を便益に加えて頂きたい。

(例) 本県の点検評価区間におけるCO2削減量(千t/年、百万円)(指標12より)

路線名	区間名	削減量	年間削減額
日沿道	朝日～温海	4.7	50
日沿道	酒田みなと～象潟	22.1	234
中央道	新庄北～金山町飛ノ森	7.0	74
中央道	真室川町及位～湯沢市上院内	6.2	66

※削減量については「高規格幹線道路に関する点検について」(国土交通省道路局)より

「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」(国土交通省)改訂案では、
貨幣価値原単位＝10,600円/t-C