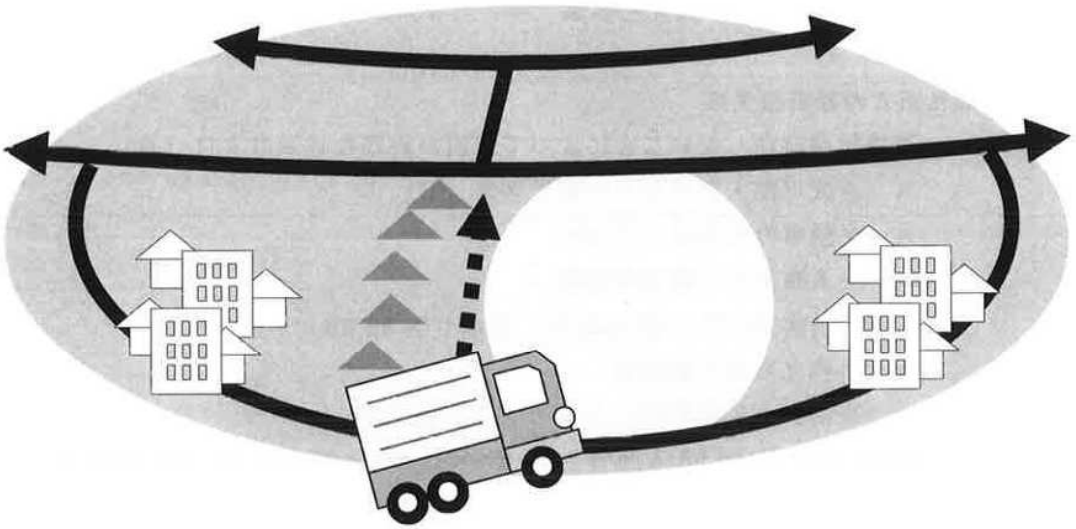
（２）産業の視点からみた経済損失

①検討概要

三遠地域においては、県境部付近に南北方向の連携軸がないこと（高速道路との連携等が弱いこと等）によって、産業交通が混雑する市街地を走行するなど、非効率な経路を走行する状況となっていると考えられる。

そのため、本業務では、非効率な経路を走行することによって産業交通の総走行時間が増加する状況に着目し、これに伴った時間損失を計測することによって、連携軸がないことによる産業面での経済損失額を概算する。



【産業交通の非効率な経路に着目したイメージ】

②検討手法

産業面での経済損失額については、以下の算出式により試算する。

【算出式】

産業面での経済損失額＝連携軸が存在しないことによって
増加している産業交通の走行時間（Ａ）
×　普通貨物車の時間評価値原単位
×　365 日

連携軸が存在しないことによって増加している産業交通の走行時間・・・（Ａ）
＝　現在（連携軸がない場合）の普通貨物車総走行時間（台・分）
－　連携軸がある場合の普通貨物車総走行時間（台・分）

③検討の前提条件

産業面の経済損失額の算出にあたっては、以下を前提とする

ⅰ）連携軸がある場合の普通貨物車総走行時間

- 平成 26 年道路網（新東名が豊田 JCT まで供用：平成 23 年度調査における将来交通量推計ネットワーク）に新たな連携軸を加えたネットワーク、平成 26 年 OD（平成 42 年見直し OD と平成 17 年 OD の直線補間）を用い、交通量配分より各路線・区間の車種別交通量と旅行速度を算定する。
- 各路線・区間の普通貨物車の交通量と旅行速度より、ネットワーク全体の普通貨物車の総走行時間を算出する。
- 連携軸の位置は平成 23 年度調査における対策案の方向性として示されたルート案（第３案：湖西市南北縦断ルート）とする。

ⅱ）現在の普通貨物車総走行時間

- ⅰ）における総走行時間の算出方法と同様とするが、ネットワークは平成 26 年道路網とする。

ⅲ）普通貨物車の時間評価値原単位

- 普通貨物車の時間評価値原単位は、「費用便益分析マニュアル（H20.11）」に記載の車種別の時間評価値原単位を用いる。

表　車種別の時間価値原単位（単位：円／分・台）

車種	時間評価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.91
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

注：平成 20 年価格

出典：費用便益分析マニュアル（H20.11）

④算出結果

産業面での経済損失額＝連携軸が存在しないことによって増加している産業交通の走行時間

× 普通貨物車の時間評価値原単位

× 365 日

＝約 76 千［分・台／日］×64.18［円／分・台］×365［日］

＝約 17.72 億円

連携軸がないことによる産業面での経済損失額 （普通貨物車の損失額（走行時間の時間評価値））	＝　１７．７２億円／年