v）人命価値（2.26 億円/人）

- 人命１人当たりの貨幣評価原単位は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）平成 20 年６月」に基づいて、精神的損害額（2.26 億円／人）の値を用いる。

vi）現場から病院までの移動にかかる所要時間

- 対象とする地区の中心と最寄りの第３次救急医療施設とし、本検討では湖西市役所と豊橋市民病院とする
- 上記の２点間の所要時間について、連携軸がある場合とない場合の算出を行う。算出にあたっては、自家用車の場合においては、交通量配分結果（平成 23 年度業務：案３湖西市南北縦断ルート）から得られる平均旅行速度を用いて算出する。

  現況（連携軸がない場合）の所要時間　：42 分

  連携軸がある場合の所要時間　：34 分

④算出結果

検討条件を基にした試算値は以下の通りである。

- 湖西市の自動車等による救急搬送人数＝60,107 人×0.15%＝90 人/年

- 状態別の救急搬送人数の内訳　心臓停止＝90 人/年×35.4%＝32 人/年
  呼吸停止＝90 人/年×17.6%＝16 人/年
  多量出血＝90 人/年×17.1%＝15 人/年

- 連携軸の有無による死亡率　心臓停止：連携軸あり 100%、連携軸なし 100%
  呼吸停止：連携軸あり 100%、連携軸なし 100%
  多量出血：連携軸あり 61%、連携軸なし 80%

- 連携軸の有無による死亡者数　心臓停止：連携軸あり 32 人、連携軸なし 32 人
  呼吸停止：連携軸あり 16 人、連携軸なし 16 人
  多量出血：連携軸あり 9 人、連携軸なし 12 人

- 連携軸がないことによる損失　心臓停止：増減数 0 人×2.26 億円＝0 億円/年
  呼吸停止：増減数 0 人×2.26 億円＝0 億円/年
  多量出血：増減数 3 人×2.26 億円＝6.78 億円/年

連携軸がないことによる医療面での経済損失額 **（病院に到着までに損失する人命数の貨幣換算値）　＝　６．７８億円／年**

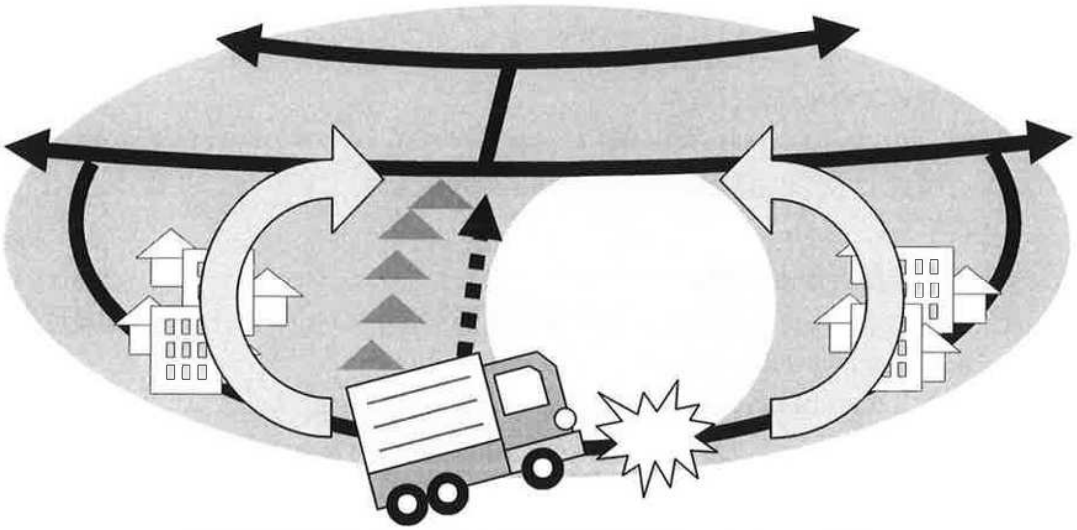
（４）防災の視点からみた経済損失

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、津波、強風、事故等により国道１号 BP が不通となった場合、著しい混雑や大きな迂回が生じる状況となっていると考えられる。

そのため、本業務では、著しい混雑や大きな迂回が生じることによって自動車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防災面での経済損失額を概算する。

国道１号浜名ＢＰの年間通行止め日数は、平成 23 年の実績に基づき、およそ３日とした（H23.1.16～17：雪、H23.9.21：強風［６時間］、H23.10.15：冠水）。



【災害時の著しい混雑や大きな迂回に着目したイメージ】

②検討手法

防災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】

防災面での経済損失額＝連携軸が存在しないことによって
増加している自動車交通の走行時間（Ａ）
×　自動車の時間評価値原単位
×　国道１号浜名 BP の年間通行止め日数

連携軸が存在しないことによって増加している自動車交通の走行時間・・・（Ａ）
＝　現在（連携軸がない場合）の自動車総走行時間（台・分）
－　連携軸がある場合の自動車総走行時間（台・分）

③検討の前提条件

防災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自動車総走行時間

- 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、国道 1 号浜名 BP を除いたネットワーク、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・区間の車種別交通量と旅行速度より、ネットワーク全体の車種別の自動車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 年道路網から国道 1 号浜名 BP を除いたネットワークとする。

ⅲ）車種別の時間評価値原単位

・車種別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

防災面での経済損失額＝連携軸が存在しないことによって増加している自動車交通の走行時間

× 自動車の時間評価値原単位

× 国道１号浜名 BP の年間通行止め日数

＝約 607 千［分・台／日］×45.91［円／分・台］×3［日］

＋約 134 千［分・台／日］×47.91［円／分・台］×3［日］

＋約 70 千［分・台／日］×64.18［円／分・台］×3［日］

＝約 1.16 億円

連携軸がないことによる防災面での経済損失額 （自動車の損失額（走行時間の時間評価値））	＝　１．１６億円／年