

道路パフォーマンス指標の算出例

目 次

7. 道路パフォーマンス指標の算出例	242
7.1 管理水準・優先度ランク	242
7.2 使用性能・機能性ランク	242
7.3 代替性ランク	243

注：これらは、平成 21 年 3 月末時点のものであり、現在も改良案の検討中であることをお断りしておく。

7.3 代替性ランク

当該区間が通行止めになった場合の影響を評価する。評価対象は、構造物の損傷・損壊により区間が途絶し通行できないことを想定し、迂回路の有無，迂回損失時間・費用，迂回路になる路線の車線数，途絶区間の交通量から，A，B，Cの3ランクに分けることが考えられる。ただし，簡便のために他の道路ネットワークの構造物損傷は，当該区間とは独立であるとし，当該区間が途絶の時には他の区間の途絶は発生しないと仮定する。

代替性に着目した影響の評価は，以下のとおり，時間や金額を用いた表現が考えられる。

1) 損失時間を用いる例

- a) 迂回路が無い：A
- b) 迂回路あり　：次の項目の最も高い判定
 - i) 所要時間の増加... 1時間以上：A
1時間未満：B
同程度　　：C
 - ii) 迂回路の車線数... 1車線　　：A
2車線　　：B
 - iii) 途絶区間交通量... 2万台以上：A
1～2万台：B
1万台未満：C

1) 損失費用を用いる例

- a) 迂回路が無い：A
- b) 迂回路あり　：次の項目の最も高い判定
 - i) 損失費用の増加... 1億円以上：A
1億円未満：B
同程度　　：C

注：損失費用は，時間費用及び走行費用とし，道路交通センサスの車種別交通量を用いて算定する方法が考えられる。なお，時間価値原単位，走行費用原単位は，国土交通省の「道路投資の費用便益分析マニュアル」に示されている値を用いる。

- ii) 車線数， iii) 途絶区間交通量は上記に同じ

(この指標が提供する情報)

→ 『途絶すると迂回影響が大きい区間です。』