

## 富士市にもたらされる社会的便益

岳南電車が存在することにより生じる社会的便益（効果）を、新たに環境と観光に関する便益を加えて算出し、補助金額と比較する。 ➤「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づき算出

(千円)

項目	第3クール					第4クール				
	H30 (実績)	R1 (実績)	R2 (実績)	R3 (実績)	R4	R5	R6	R7	R8	R9
所要時間短縮便益										
費用低減便益	237,156	218,197	167,805	183,686	181,720	189,196	191,614	194,306	198,473	201,165
道路交通事故削減便益										
環境等改善便益 (CO2・NOx排出量)	493	462	356	393	388	404	409	415	424	430
観光利用便益 (トラベルコスト)	203,441	191,362	147,449	162,773	160,919	167,017	169,526	172,262	174,904	177,643
計 (A)	441,090	410,021	315,610	346,852	343,027	356,617	361,549	366,983	373,801	379,238
岳南電車の存続に要する費用 (B)	135,879	143,628	127,471	144,536	126,251	130,399	136,652	144,185	121,030	125,334
岳南電車の社会的便益 (A-B)	305,211	266,393	188,139	202,316	216,776	226,218	224,897	222,798	252,771	253,904

全ての年度において、社会的便益が、補助金額を上回ることが見込まれる。

### □ 所要時間短縮便益

バスや自動車と比較した場合の所要時間短縮の効果

### □ 費用低減便益

バスや自動車と比較した場合の利用者が払う費用の削減効果

### □ 道路交通事故削減便益

自動車交通の削減による交通事故の削減効果

### □ 環境等改善便益

自動車交通の削減によるCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）及びNO<sub>x</sub>（窒素酸化物）排出量の削減効果

➡岳南電車が存在しない場合、自動車利用へ転換する人の自動車走行台キロ増加分に応じ、CO<sub>2</sub> 及びNO<sub>x</sub> 排出量の原単位、貨幣価値を考慮することで、社会的便益を算出する。

### □ 観光利用便益

施設までの移動費用（トラベルコスト）を調査し、その費用を施設の価値として評価

➡岳南電車が存在することで、市内外から岳南電車への来訪が生まれ、その過程で移動費用が発生する。トラベルコスト法にて、岳南電車が存在することによる社会的便益を算出する。

### □ 岳南電車の存続に要する費用

岳南電車の経費と収益の差額から、代替バス事業者の経費と収益の差額を差し引いて算出する。