

事後評価に係る資料

【道路事業】

平成30年1月29日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 事後評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道1号 藤枝岡部IC関連	3
○一般国道1号 磐田バイパス	18
○一般国道1号 袋井バイパス	33
○一般国道19号 恵中拡幅（延伸）	48

事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	B/C	対応方針(原案)	備考
1	2次	①	静岡	1	一般国道1号 藤枝岡部IC関連	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号藤枝岡部IC関連は、静岡県藤枝市仮宿から静岡県藤枝市岡部町入野に至る延長2.1kmの国道であり、新東名高速道路と一般国道1号藤枝バイパスを直結する道路である。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 円滑なモビリティの確保 物流効率化の支援 都市の再生 国土・地域ネットワークの構築 	2.1	H7	H3	H9	H16	2.1	313	100	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年4月の新東名開通にあわせ、藤枝岡部IC関連、国道1号藤枝バイパス(内容IC～広幡IC間)が4車線で開通し、周辺アクセス道路の強化が図られている。 新東名開通後の高速道路・国道の全車交通量は約2.4～2.6万台/日増加しており、東名の交通が新東名へ転換。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号藤枝岡部IC関連は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要は無い。 一般国道1号藤枝岡部IC関連は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要は無い。 	1.2	対応なし	
2	2次	①	静岡	1	一般国道1号 磐田バイパス	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号磐田バイパスは、静岡県磐田市岩井から静岡県磐田市小立野に至る延長7.2kmのバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 円滑なモビリティの確保 物流効率化の支援 国土・地域ネットワークの構築 個性ある地域の形成 	7.2	H20	S54	H22	H20	7.2	53	100	<ul style="list-style-type: none"> 新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日(H22～H28)増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号磐田バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要は無い。 一般国道1号磐田バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要は無い。 	10.3	対応なし	
3	2次	①	静岡	1	一般国道1号 袋井バイパス	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号袋井バイパスは、静岡県袋井市国本から静岡県磐田市岩井に至る延長5.1kmのバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 円滑なモビリティの確保 物流効率化の支援 国土・地域ネットワークの構築 個性ある地域の形成 	5.1	H21	S54	—	H21	5.1	123	100	<ul style="list-style-type: none"> 新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日(H22～H28)増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道1号袋井バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要は無い。 一般国道1号袋井バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要は無い。 	5.3	対応なし	
4	2次	①	岐阜	19	一般国道19号 恵中拡幅(延伸)	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道19号恵中拡幅(延伸)は、岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根から岐阜県中津川市茄子川に至る延長約3.0kmの道路拡幅事業。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 円滑なモビリティの確保 国土・地域ネットワークの構築 個性ある地域の形成 	3.0	H12	S52	H12	H13	3.0	167	100	<ul style="list-style-type: none"> 恵中拡幅(延伸)区間の4車線化と相まって、沿線地域における商業施設の立地が進展。 商業施設の立地に伴い、沿線市(中津川市、恵那市)の有効求人倍率が約2.8倍に増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道19号恵中拡幅(延伸)は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要は無い。 一般国道19号恵中拡幅(延伸)は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要は無い。 	2.0	対応なし	

※1. (事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次

※2. (再評価該当項目)

- ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業
- ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業
- ③その他

事後評価結果（平成29年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道1号藤枝岡部IC関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県藤枝市仮宿 至：静岡県藤枝市岡部町入野	延長	2.1 km		

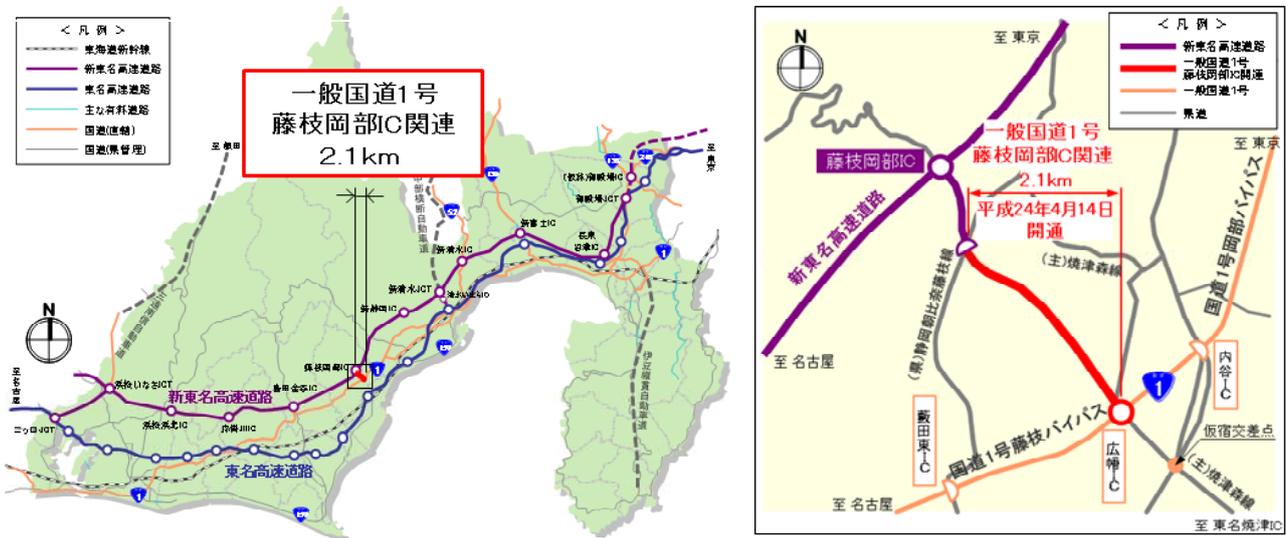
事業概要

一般国道1号藤枝岡部IC関連は、静岡県藤枝市仮宿から同市岡部町入野に至る延長2.1 kmの一般国道1号であり、新東名高速道路と一般国道1号藤枝バイパスを直結する道路である。

事業の目的・必要性

一般国道1号藤枝岡部IC関連は、高速ICアクセス機能強化、地域における企業活動支援のほか、緊急時のリダンダンシー確保に寄与する道路である。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度	H 7年度 都市計画決定	H 3年度	用地着手	H 9年度	H 16年度	供用年	(当初) -/H23年度 (実績) -/H24年度	変動	1.06倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/310億円 (実質値) -/298億円		実績	(名目値) -/313億円 (実質値) -/300億円				変動	1.01倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/8,000台/日		実績	-/5,200台/日				変動	65%
	旅行速度向上	33.4	→	59.7 km/h	交通事故減少	9.3	→	0.0 件/年			
		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H22年	(供用後年次) H27年		(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H19~22年	(供用後年次) H25~28年			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	2.1	総費用	211億円 (事業費: 202億円 維持管理費: 9億円)	総便益	434億円 (走行時間短縮便益: 353億円 走行経費減少便益: 72億円 交通事故減少便益: 9億円)	基準年	平成16年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	464億円 (事業費: 455億円 維持管理費: 9.2億円)	総便益	550億円 (走行時間短縮便益: 496億円 走行経費減少便益: 49億円 交通事故減少便益: 5.1億円)	基準年	平成29年		
	事業遅延によるコスト増				一億円				一億円		
	事業遅延の理由	特になし。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減 ・現道等における自動車からのSPM排出削減 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価は実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年の新東名開通に合わせ、藤枝岡部IC関連、国道1号藤枝バイパス（内容IC～広幡IC間、4車線）が開通し、周辺アクセス道路の強化が図られている。 ・新東名開通後の高速道路・国道の全車交通量は約2.4～2.6万台/日増加しており、東名の交通が新東名へ転換。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号藤枝岡部IC関連は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道1号藤枝岡部IC関連は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。 また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道1号 藤枝岡部IC関連
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<p>区間b(並行区間等)について：(主)焼津森線、(一)静岡朝比奈藤枝線 並行区間の渋滞損失時間(整備前)：10万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間：約3万人・時間/年(約10万人・時間/年⇒約7万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率：約3割削減</p>	
	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率		
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況		
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況		
	○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況		
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況		
	○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況		
	物流効率化の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	民間の流通センターが多く立地する広幅IC周辺から特定重要港湾である清水港へのアクセスルートが複数になることで時間信頼性が向上するとともに、災害時の清水港から藤枝市・焼津市・岡部町などへの物資輸送に関する安全性も向上する。
		● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	焼津漁港からの長距離輸送に対し、新東名を経由することで所要時間が短縮 (ロングラン未整備(東名利用)：東京まで141分、名古屋まで131分) (ロングラン整備(新東名利用)東京まで115分、名古屋まで86分)
		■ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	新東名藤枝岡部IC～国道1号藤枝バイパス間、指定道路(重さかつ高さ)なし ⇒ロングランを指定道路化することにより、大型車の交通を確保
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトを支援に関する効果	
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	高田地区工業用地・藤枝家具工業団地・藤枝工業団地等藤枝岡部IC関連周辺の工業用地において、新東名高速道路のアクセス性が向上 (仮宿交差点～藤枝岡部IC8分(焼津森線経由)⇒4分(藤枝岡部IC関連経由))
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	藤枝岡部IC関連が未整備の場合、新東名藤枝岡部IC～藤枝バイパス間は、既存の県道等を利用することになる。既存の県道は市街地内を通過しており、一部大型車のすれ違いが困難な箇所が存在する。
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	蓮花寺池公園への高速ICアクセス時間が短縮（東名焼津ICから18分⇒新東名藤枝岡部ICから（当該路線を使用）16分）
<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果			
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結されたことによる効果			
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された。	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="radio"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="radio"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一次緊急輸送路としての指定あり
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	新東名高速道路・東名高速道路・国道1号において、交通事故や異常気象による通行規制が生じた際に、藤枝岡部IC関連が各路線のアクセス路として機能し、柔軟な代替路の選択が可能
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	評価対象区間(便益対象区間):静岡市、焼津市、藤枝市、島田市、川根本町、牧之原市、吉田町、御前崎市、菊川市、掛川市、袋井市、森町 CO2排出削減量:47千t-CO2/年(3,200千t-CO2/年⇒3,154千t-CO2/年)
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間(便益対象区間):静岡市、焼津市、藤枝市、島田市、川根本町、牧之原市、吉田町、御前崎市、菊川市、掛川市、袋井市、森町 排出削減量:186.8t/年、排出削減率:2.1%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間(便益対象区間):静岡市、焼津市、藤枝市、島田市、川根本町、牧之原市、吉田町、御前崎市、菊川市、掛川市、袋井市、森町 排出削減量:12.0t/年、排出削減率:2.6%削減
		<input type="radio"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="radio"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている	
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果	(関連する大規模道路事業、関連性) 藤枝岡部IC関連は新東名の藤枝岡部ICと国道1号藤枝バイパスを接続するものであり、新東名の事業進捗に併せて整備する必要がある。
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="radio"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・ その他の別
一般国道1号	藤枝岡部IC関連	L=2.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,200	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	303億円	18億円	321億円
基準年における 現在価値(C)	455億円	9.2億円	464億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	19億円	1.9億円	0.20億円	21億円
基準年における 現在価値(B)	496億円	49億円	5.1億円	550億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.2
経済的純現在価値(B-C)	86億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.7%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 藤枝岡部IC関連

(推計時点 平成42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間 : 2.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]		5,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]		1.6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		1.61	
②主な周辺道路 ^{※4}	②-1 (主) 焼津森線 2.6km	交通量	[台/日]	7,400	6,700
		走行時間	[分]	7.5	7.0
		走行時間費用	[億円/年]	10.43	9.09
	②-2 (一) 静岡朝比奈藤枝線 2.8km	交通量	[台/日]	4,600	4,100
		走行時間	[分]	6.0	5.9
		走行時間費用	[億円/年]	5.06	4.31
③その他道路合計 : 3256.2km	走行時間費用	[億円/年]	12,290.79	12,272.02	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 3263.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,306.28	12,287.03	19.25

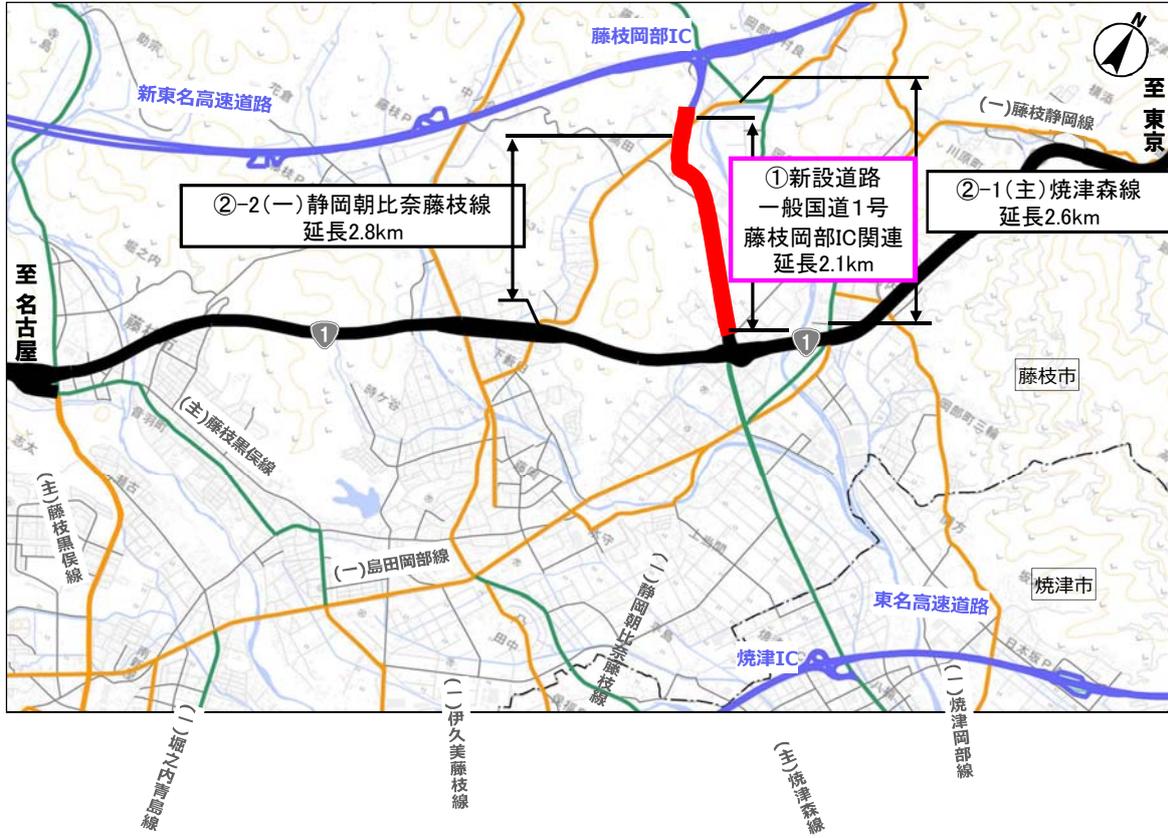
※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：一般国道1号 藤枝岡部IC関連

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他	<input type="checkbox"/>		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成29年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計		<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)		<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)		<input type="checkbox"/>
		その他()		<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無		<input checked="" type="checkbox"/>
		有		<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分		<input type="checkbox"/>
転換率式を用いた配分		<input type="checkbox"/>		
Q-V式と転換率式の併用による配分		<input checked="" type="checkbox"/>		
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		<input type="checkbox"/>		
簡易手法		<input type="checkbox"/>		
簡易手法の採択理由		小規模事業である		<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない		<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
その他()		<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線など混在した配分結果となっているため、費用便益算出については、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度		<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載			
その他()		<input type="checkbox"/>		

事業名:一般国道1号 藤枝岡部IC関連

(3)

		項目	チェック欄	
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による 通行止め の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
中央分離帯の有無を考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名:一般国道1号 藤枝岡部IC関連

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮 当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	<input type="checkbox"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純価値の算出(消費税相当額含む)					
				単価(億円)		延長(km)		単純価値(億円)	
				0.18		2.1		0.38	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)			
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値		
-18年目	H 7	2.3699	117.1	1.82	3.78				
-17年目	H 8	2.2788	116.6	2.47	4.96				
-16年目	H 9	2.1911	117.5	13.08	25.11				
-15年目	H 10	2.1068	116.9	36.83	68.31				
-14年目	H 11	2.0258	115.2	14.55	26.34				
-13年目	H 12	1.9479	113.8	7.51	13.22				
-12年目	H 13	1.8730	112.4	12.08	20.71				
-11年目	H 14	1.8009	110.5	26.87	45.06				
-10年目	H 15	1.7317	109.0	8.17	13.35				
-9年目	H 16	1.6651	108.0	4.38	6.95				
-8年目	H 17	1.6010	106.7	17.88	27.61				
-7年目	H 18	1.5395	105.9	25.37	37.96				
-6年目	H 19	1.4802	105.0	11.70	16.98				
-5年目	H 20	1.4233	104.4	30.35	42.58				
-4年目	H 21	1.3686	103.0	26.28	35.94				
-3年目	H 22	1.3159	101.3	31.64	42.30				
-2年目	H 23	1.2653	99.8	31.90	41.62				
-1年目	H 24	1.2167	99.0	0.24	0.30				
供用開始年次	H 25	1.1699	99.0			0.35		0.43	
1年目	H 26	1.1249	101.5			0.35		0.40	
2年目	H 27	1.0816	102.9			0.35		0.38	
3年目	H 28	1.0400	102.9			0.35		0.37	
4年目	H 29	1.0000	102.9			0.35		0.35	
5年目	H 30	0.9615	102.9			0.35		0.34	
6年目	H 31	0.9246	102.9			0.35		0.33	
7年目	H 32	0.8890	102.9			0.35		0.31	
8年目	H 33	0.8548	102.9			0.35		0.30	
9年目	H 34	0.8219	102.9			0.35		0.29	
10年目	H 35	0.7903	102.9			0.35		0.28	
11年目	H 36	0.7599	102.9			0.35		0.27	
12年目	H 37	0.7307	102.9			0.35		0.26	
13年目	H 38	0.7026	102.9			0.35		0.25	
14年目	H 39	0.6756	102.9			0.35		0.24	
15年目	H 40	0.6496	102.9			0.35		0.23	
16年目	H 41	0.6246	102.9			0.35		0.22	
17年目	H 42	0.6006	102.9			0.35		0.21	
18年目	H 43	0.5775	102.9			0.35		0.20	
19年目	H 44	0.5553	102.9			0.35		0.20	
20年目	H 45	0.5339	102.9			0.35		0.19	
21年目	H 46	0.5134	102.9			0.35		0.18	
22年目	H 47	0.4936	102.9			0.35		0.17	
23年目	H 48	0.4746	102.9			0.35		0.17	
24年目	H 49	0.4564	102.9			0.35		0.16	
25年目	H 50	0.4388	102.9			0.35		0.15	
26年目	H 51	0.4220	102.9			0.35		0.15	
27年目	H 52	0.4057	102.9			0.35		0.14	
28年目	H 53	0.3901	102.9			0.35		0.14	
29年目	H 54	0.3751	102.9			0.35		0.13	
30年目	H 55	0.3607	102.9			0.35		0.13	
31年目	H 56	0.3468	102.9			0.35		0.12	
32年目	H 57	0.3335	102.9			0.35		0.12	
33年目	H 58	0.3207	102.9			0.35		0.11	
34年目	H 59	0.3083	102.9			0.35		0.11	
35年目	H 60	0.2965	102.9			0.35		0.10	
36年目	H 61	0.2851	102.9			0.35		0.10	
37年目	H 62	0.2741	102.9			0.35		0.10	
38年目	H 63	0.2636	102.9			0.35		0.09	
39年目	H 64	0.2534	102.9			0.35		0.09	
40年目	H 65	0.2437	102.9			0.35		0.09	
41年目	H 66	0.2343	102.9			0.35		0.08	
42年目	H 67	0.2253	102.9			0.35		0.08	
43年目	H 68	0.2166	102.9			0.35		0.08	
44年目	H 69	0.2083	102.9			0.35		0.07	
45年目	H 70	0.2003	102.9			0.35		0.07	
46年目	H 71	0.1926	102.9			0.35		0.07	
47年目	H 72	0.1852	102.9			0.35		0.07	
48年目	H 73	0.1780	102.9			0.35		0.06	
49年目	H 74	0.1712	102.9	-104.32	-17.86	0.35		0.06	
合計				198.81	455.20	17.59		9.24	
単純事業費計				303.13		17.59			

注) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 藤枝岡部IC関連

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.1699	99.0	9.11	1.92	8.32	19.35	23.53	0.30	0.04	1.52	1.86	2.26	0.20	0.25	21.41	26.03
1年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.1249	101.5	9.11	1.90	8.33	19.34	22.06	0.30	0.04	1.53	1.86	2.12	0.20	0.23	21.40	24.41
2年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0816	102.9	9.10	1.89	8.34	19.33	20.91	0.30	0.04	1.53	1.86	2.01	0.20	0.22	21.40	23.14
3年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	1.0400	102.9	9.10	1.87	8.35	19.33	20.10	0.30	0.04	1.53	1.86	1.94	0.20	0.21	21.39	22.25
4年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	1.0000	102.9	9.10	1.86	8.37	19.32	19.32	0.30	0.04	1.53	1.87	1.87	0.20	0.20	21.39	21.39
5年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.9615	102.9	9.09	1.85	8.38	19.32	18.57	0.29	0.04	1.53	1.87	1.80	0.20	0.19	21.38	20.56
6年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.9246	102.9	9.09	1.83	8.39	19.31	17.85	0.29	0.04	1.54	1.87	1.73	0.20	0.19	21.38	19.77
7年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8890	102.9	9.09	1.82	8.40	19.30	17.16	0.29	0.04	1.54	1.87	1.66	0.20	0.18	21.37	19.00
8年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.8548	102.9	9.09	1.80	8.40	19.30	16.50	0.29	0.04	1.54	1.87	1.60	0.20	0.17	21.37	18.27
9年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.8219	102.9	9.10	1.79	8.41	19.29	15.86	0.30	0.04	1.54	1.87	1.54	0.20	0.16	21.36	17.56
10年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7903	102.9	9.10	1.77	8.42	19.29	15.24	0.30	0.04	1.54	1.87	1.48	0.20	0.16	21.36	16.88
11年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7599	102.9	9.11	1.76	8.42	19.28	14.65	0.30	0.04	1.54	1.87	1.42	0.20	0.15	21.35	16.23
12年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.7307	102.9	9.11	1.74	8.43	19.28	14.09	0.30	0.04	1.54	1.87	1.37	0.20	0.15	21.35	15.60
13年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.7026	102.9	9.11	1.73	8.43	19.27	13.54	0.30	0.04	1.54	1.87	1.32	0.20	0.14	21.35	15.00
14年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6756	102.9	9.12	1.71	8.44	19.27	13.02	0.30	0.04	1.54	1.88	1.27	0.20	0.13	21.34	14.42
15年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6496	102.9	9.12	1.70	8.44	19.26	12.51	0.30	0.04	1.55	1.88	1.22	0.20	0.13	21.34	13.86
16年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.6246	102.9	9.13	1.68	8.45	19.26	12.03	0.30	0.04	1.55	1.88	1.17	0.20	0.12	21.33	13.32
17年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.6006	102.9	9.13	1.67	8.45	19.25	11.56	0.30	0.03	1.55	1.88	1.13	0.20	0.12	21.33	12.81
18年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5775	102.9	9.06	1.66	8.47	19.19	11.08	0.29	0.03	1.55	1.88	1.08	0.20	0.11	21.26	12.28
19年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5553	102.9	8.99	1.65	8.49	19.12	10.62	0.29	0.03	1.55	1.88	1.04	0.20	0.11	21.20	11.77
20年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.5339	102.9	8.92	1.64	8.51	19.06	10.18	0.29	0.03	1.56	1.88	1.00	0.19	0.10	21.14	11.29
21年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.5134	102.9	8.85	1.63	8.53	19.00	9.75	0.29	0.03	1.56	1.88	0.97	0.19	0.10	21.07	10.82
22年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4936	102.9	8.78	1.62	8.54	18.94	9.35	0.28	0.03	1.56	1.88	0.93	0.19	0.10	21.01	10.37
23年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4746	102.9	8.71	1.61	8.56	18.87	8.96	0.28	0.03	1.57	1.88	0.89	0.19	0.09	20.95	9.94
24年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4564	102.9	8.63	1.60	8.58	18.81	8.59	0.28	0.03	1.57	1.88	0.86	0.19	0.09	20.89	9.53
25年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4388	102.9	8.56	1.58	8.60	18.75	8.23	0.28	0.03	1.57	1.89	0.83	0.19	0.08	20.82	9.14
26年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.4220	102.9	8.49	1.57	8.62	18.69	7.88	0.28	0.03	1.58	1.89	0.80	0.19	0.08	20.76	8.76
27年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.4057	102.9	8.42	1.56	8.64	18.62	7.56	0.27	0.03	1.58	1.89	0.77	0.19	0.08	20.70	8.40
28年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3901	102.9	8.35	1.55	8.66	18.56	7.24	0.27	0.03	1.58	1.89	0.74	0.19	0.07	20.63	8.05
29年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3751	102.9	8.28	1.54	8.67	18.50	6.94	0.27	0.03	1.59	1.89	0.71	0.18	0.07	20.57	7.72
30年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3607	102.9	8.21	1.53	8.69	18.43	6.65	0.27	0.03	1.59	1.89	0.68	0.18	0.07	20.51	7.40
31年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3468	102.9	8.14	1.52	8.71	18.37	6.37	0.26	0.03	1.59	1.89	0.66	0.18	0.06	20.44	7.09
32年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3335	102.9	8.07	1.51	8.73	18.31	6.11	0.26	0.03	1.60	1.89	0.63	0.18	0.06	20.38	6.80
33年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.3207	102.9	7.99	1.50	8.75	18.25	5.85	0.26	0.03	1.60	1.89	0.61	0.18	0.06	20.32	6.52
34年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.3083	102.9	7.92	1.49	8.77	18.18	5.61	0.26	0.03	1.61	1.89	0.58	0.18	0.06	20.26	6.25
35年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2965	102.9	7.85	1.48	8.79	18.12	5.37	0.25	0.03	1.61	1.89	0.56	0.18	0.05	20.19	5.99
36年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2851	102.9	7.78	1.47	8.81	18.06	5.15	0.25	0.03	1.61	1.90	0.54	0.18	0.05	20.13	5.74
37年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2741	102.9	7.71	1.46	8.82	18.00	4.93	0.25	0.03	1.62	1.90	0.52	0.17	0.05	20.07	5.50
38年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2636	102.9	7.64	1.45	8.84	17.93	4.73	0.25	0.03	1.62	1.90	0.50	0.17	0.05	20.00	5.27
39年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2534	102.9	7.57	1.44	8.86	17.87	4.53	0.25	0.03	1.62	1.90	0.48	0.17	0.04	19.94	5.05
40年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2437	102.9	7.50	1.43	8.88	17.81	4.34	0.24	0.03	1.63	1.90	0.46	0.17	0.04	19.88	4.84
41年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2343	102.9	7.43	1.42	8.90	17.75	4.16	0.24	0.03	1.63	1.90	0.45	0.17	0.04	19.82	4.64
42年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2253	102.9	7.36	1.41	8.92	17.68	3.98	0.24	0.03	1.63	1.90	0.43	0.17	0.04	19.75	4.45
43年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2166	102.9	7.29	1.40	8.94	17.62	3.82	0.24	0.03	1.64	1.90	0.41	0.17	0.04	19.69	4.27
44年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.2083	102.9	7.22	1.39	8.96	17.56	3.66	0.23	0.03	1.64	1.90	0.40	0.17	0.03	19.63	4.09
45年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.2003	102.9	7.15	1.38	8.97	17.50	3.50	0.23	0.03	1.64	1.90	0.38	0.17	0.03	19.57	3.92
46年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1926	102.9	7.08	1.37	8.99	17.44	3.36	0.23	0.03	1.65	1.90	0.37	0.16	0.03	19.51	3.76
47年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1852	102.9	7.01	1.36	9.01	17.38	3.22	0.23	0.03	1.65	1.91	0.35	0.16	0.03	19.45	3.60
4																					

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	藤枝岡部IC関連	2	2.1km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				12,266	
	改良費				6,257	
		土工	m ³	537,808	538	切土(178,890m ³)、盛土(358,918m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	59,415	1,188	
		法面工	m ²	35,566	18	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	858	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	110	151	
		排水工	m	18,112	1,433	
		中央分離帯工	m	2,100	105	
		雑工	式	1	1,966	
	橋梁費				4,397	
		100m以上	m	1,390	3,640	
		100m未満	m	293	757	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				435	
		車道舗装	m ²	33,055	397	
		歩道舗装	m ²	6,557	38	
	付帯施設費				1,177	
		交通管理施設工	式	1	981	
		遮音壁	m	1,786	196	
②	用地及補償費				13,215	
	用地費		m ²	149,300	10,432	
		宅地	m ²	8,600	1,871	
		田畑	m ²	94,500	6,877	
		山林・原野	m ²	46,200	1,684	
		その他	m ²			
	補償費		式		2,783	
③	間接経費		式		5,818	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				31,299	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	藤枝岡部IC関連	2	2.1km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	2.1	450	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	1,450	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,900	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

事後評価結果（平成29年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 ： 一般国道1号 <small>いわた いわい</small> 磐田バイパス	事業区分 ： 一般国道	事業主体 ： 国土交通省 中部地方整備局
起終点 ： 自：静岡県磐田市岩井 至：静岡県磐田市小立野	延長 ： 7.2 km	

事業概要：

一般国道1号は、我が国の社会経済活動を支える主要幹線道路であり、国内交通の東西軸を結ぶ物流の大動脈である。

一般国道1号磐田バイパスは、静岡県磐田市岩井から同県同市小立野に至る延長7.2kmのバイパスであり、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を主たる目的として計画された道路である。

事業の目的・必要性：

一般国道1号磐田バイパスは、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を図るとともに、通勤・医療活動の支援、及び沿道環境の改善等に寄与するものである。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H20年度 S54年度	用地着手 工事着手	H22年度 H20年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H24年度 (実績) -/H24年度	変動	1.00倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/53億円 (実質値) -/54億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) -/53億円 (実質値) -/54億円		変動	1.00倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/56,700台/日		実績 (暫定/完成)	-/71,500台/日		変動	126%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	26	→ 60 km/h		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	85	→ 46 件/年		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	8.2	総費用：76億円 (事業費：46億円 維持管理費：30億円)		総便益：626億円 (走行時間短縮便益：597億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：14億円)		基準年： 平成19年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	10.3	総費用：102億円 (事業費：67億円 維持管理費：34億円)		総便益：1,043億円 (走行時間短縮便益：1,003億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：17億円)		基準年： 平成29年		
事業遅延によるコスト増			-1億円		-1億円				
事業遅延の理由 特になし。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価は実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業評価監視委員会の意見	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日（H22→H28）増加 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号磐田バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道1号磐田バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。 	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。 また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。 	
特記事項	
特になし。	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道1号 磐田バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間）について：国道1号磐田バイパス（静岡県磐田市岩井～磐田市小立野） 当該区間の渋滞損失時間（整備前）：139万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減時間：約78万人・時間/年（約139万人・時間/年⇒約61万人・時間/年） 当該区間の渋滞損失削減率：約6割削減
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	（一）磐田袋井線（旧国道1号）の旅行速度向上（18km/h⇒22km/h）
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	（一）磐田袋井線を路線指定しているバスの定時性向上が期待される。（遠鉄バス）
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	JR浜松駅への磐田市からのアクセス向上（磐田市～JR浜松駅 約41分⇒約33分）
	● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	富士山静岡空港への磐田市からのアクセス向上（磐田市～富士山静岡空港 約101分⇒約75分）
	物流効率化の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況
○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況		
□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	磐田市～浜松市間の移動を最短時間で連絡する路線を形成する。
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	浜松市および掛川市へのアクセス向上が見込まれる。（浜松市役所～掛川市役所間：37分⇒約21分）
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	ヤマハスタジアムへのアクセス向上。 （JR浜松駅～ヤマハスタジアム 約40分⇒約30分）	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結されたことによる効果		
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		

2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活空間 の形成	<input type="radio"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された。	
	無電柱化による 美しい町並みの 形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成			
	安全で安心できる くらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	浜松労災病院へのアクセス向上（磐田市～浜松労災病院 約33分⇒約19分）
3. 安全	安全な生活環境 の確保	<input type="radio"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消による安全性向上の状況	
		<input type="radio"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	評価対象区間（便益対象区間）：浜松市・磐田市・袋井市・掛川市・森町 CO2排出削減量：14,313 t-CO2/年（2,937,102 t-CO2/年⇒2,922,788 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間（便益対象区間）：浜松市・磐田市・袋井市・掛川市・森町 排出削減量：60t/年、排出削減率：0.8%削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間（便益対象区間）：浜松市・磐田市・袋井市・掛川市・森町 排出削減量：4t/年、排出削減率：1.0%削減
		● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	(一) 磐田袋井線の騒音レベルの緩和（昼間 73db⇒56db 夜間 69db⇒52db）
		<input type="radio"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの 関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="radio"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	磐田バイパス	L = 7.2 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
71,500	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	50億円	66億円	116億円
基準年における 現在価値 (C)	67億円	34億円	102億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	39億円	0.91億円	0.69億円	41億円
基準年における 現在価値 (B)	1,003億円	23億円	17億円	1,043億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	10.3
経済的純現在価値(事業全体)	941億円
経済的内部収益率(事業全体)	40.1%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 磐田バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 7.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	45,400	71,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	15	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	129.91	122.47	
②主な周辺道路 ^{※4}	(一) 磐田袋井線 : 8.4km	交通量	[台/日]	20,700	17,000
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	79.09	57.57
	国道150号 : 17.2km	交通量	[台/日]	19,000	17,800
		走行時間	[分]	47	46
		走行時間費用	[億円/年]	165.04	150.11
	(一) 磐田細江線 : 3.8km	交通量	[台/日]	16,300	12,400
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	23.74	17.84
③その他の道路合計 1545.0km	走行時間費用	[億円/年]	8411.51	8422.49	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 1581.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,809.29	8,770.48	38.81

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

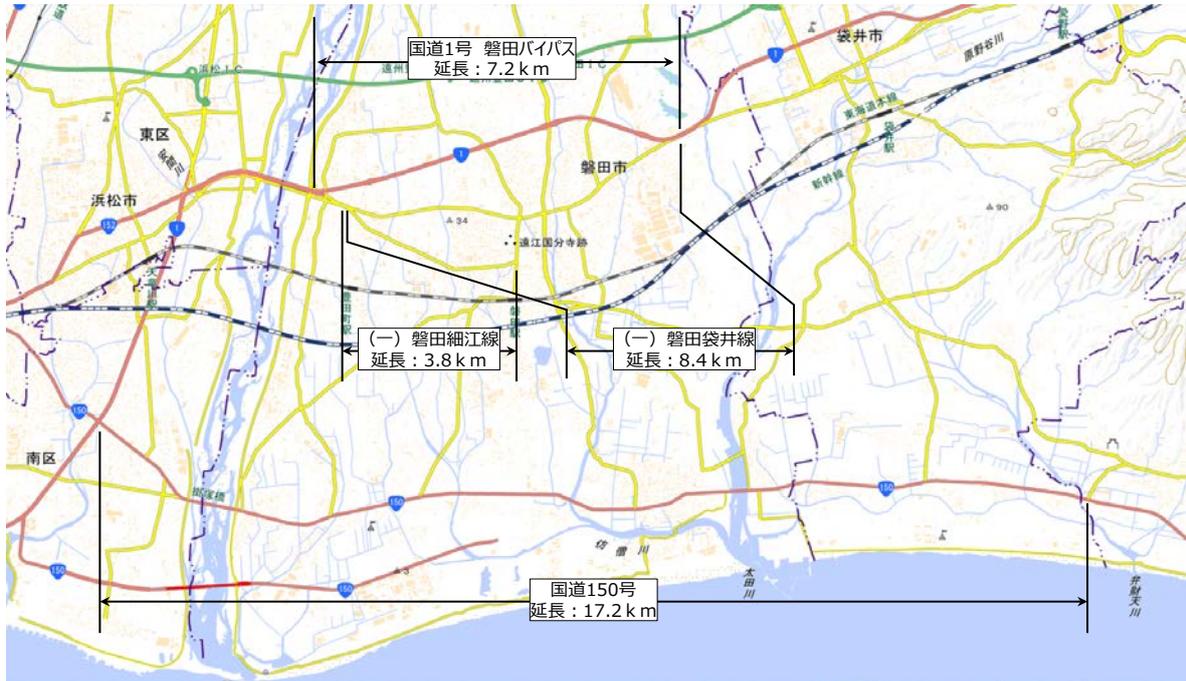
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：一般国道1号 磐田バイパス

【図面（①、②）に該当する道路を明示すること】



費用便益分析の条件

事業名：一般国道1号 磐田バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日	
		考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

事業名：一般国道1号 磐田バイパス

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
	雪寒費	事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	当該道路整備が行われない場合の費用	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				

費用の現在価値算定表

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名：一般国道1号 磐田バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.20	7.2	1.42	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	H 20	1.4233	104.4	2.04	2.87		
-4年目	H 21	1.3686	103.0	8.67	11.86		
-3年目	H 22	1.3159	101.3	19.05	25.46		
-2年目	H 23	1.2653	99.8	20.48	26.71		
-1年目	H 24	1.2167	99.0	0.23	0.29		
供用開始年次	H 25	1.1699	99.0			1.31	1.60
1年目	H 26	1.1249	101.5			1.31	1.50
2年目	H 27	1.0816	102.9			1.31	1.42
3年目	H 28	1.0400	102.9			1.31	1.37
4年目	H 29	1.0000	102.9			1.31	1.31
5年目	H 30	0.9615	102.9			1.31	1.26
6年目	H 31	0.9246	102.9			1.31	1.22
7年目	H 32	0.8890	102.9			1.31	1.17
8年目	H 33	0.8548	102.9			1.31	1.12
9年目	H 34	0.8219	102.9			1.31	1.08
10年目	H 35	0.7903	102.9			1.31	1.04
11年目	H 36	0.7599	102.9			1.31	1.00
12年目	H 37	0.7307	102.9			1.31	0.96
13年目	H 38	0.7026	102.9			1.31	0.92
14年目	H 39	0.6756	102.9			1.31	0.89
15年目	H 40	0.6496	102.9			1.31	0.85
16年目	H 41	0.6246	102.9			1.31	0.82
17年目	H 42	0.6006	102.9			1.31	0.79
18年目	H 43	0.5775	102.9			1.31	0.76
19年目	H 44	0.5553	102.9			1.31	0.73
20年目	H 45	0.5339	102.9			1.31	0.70
21年目	H 46	0.5134	102.9			1.31	0.67
22年目	H 47	0.4936	102.9			1.31	0.65
23年目	H 48	0.4746	102.9			1.31	0.62
24年目	H 49	0.4564	102.9			1.31	0.60
25年目	H 50	0.4388	102.9			1.31	0.58
26年目	H 51	0.4220	102.9			1.31	0.55
27年目	H 52	0.4057	102.9			1.31	0.53
28年目	H 53	0.3901	102.9			1.31	0.51
29年目	H 54	0.3751	102.9			1.31	0.49
30年目	H 55	0.3607	102.9			1.31	0.47
31年目	H 56	0.3468	102.9			1.31	0.46
32年目	H 57	0.3335	102.9			1.31	0.44
33年目	H 58	0.3207	102.9			1.31	0.42
34年目	H 59	0.3083	102.9			1.31	0.41
35年目	H 60	0.2965	102.9			1.31	0.39
36年目	H 61	0.2851	102.9			1.31	0.37
37年目	H 62	0.2741	102.9			1.31	0.36
38年目	H 63	0.2636	102.9			1.31	0.35
39年目	H 64	0.2534	102.9			1.31	0.33
40年目	H 65	0.2437	102.9			1.31	0.32
41年目	H 66	0.2343	102.9			1.31	0.31
42年目	H 67	0.2253	102.9			1.31	0.30
43年目	H 68	0.2166	102.9			1.31	0.28
44年目	H 69	0.2083	102.9			1.31	0.27
45年目	H 70	0.2003	102.9			1.31	0.26
46年目	H 71	0.1926	102.9			1.31	0.25
47年目	H 72	0.1852	102.9			1.31	0.24
48年目	H 73	0.1780	102.9			1.31	0.23
49年目	H 74	0.1712	102.9	-0.02	-0.00	1.31	0.23
合計				50.45	67.19	65.74	34.40
単純事業費計				50.47		65.74	

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 磐田バイパス

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)			合計(億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%	
																						③
供用開始年次	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	1.1699	99.0	16.79	3.84	18.35	38.98	47.40	0.65	0.14	0.12	0.91	1.11	0.69	0.84	40.58	49.34	
1年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.1249	101.5	16.79	3.81	18.38	38.97	44.44	0.65	0.14	0.12	0.91	1.04	0.69	0.78	40.57	46.26	
2年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0816	102.9	16.78	3.78	18.40	38.96	42.14	0.64	0.14	0.12	0.91	0.98	0.69	0.74	40.56	43.87	
3年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	1.0400	102.9	16.78	3.75	18.43	38.95	40.51	0.64	0.14	0.12	0.91	0.94	0.69	0.71	40.54	42.17	
4年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	1.0000	102.9	16.77	3.72	18.45	38.94	38.94	0.64	0.14	0.12	0.91	0.91	0.69	0.69	40.53	40.53	
5年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.9615	102.9	16.77	3.69	18.48	38.93	37.43	0.64	0.14	0.12	0.90	0.87	0.68	0.66	40.52	38.96	
6年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.9246	102.9	16.76	3.66	18.50	38.92	35.98	0.64	0.14	0.12	0.90	0.84	0.68	0.63	40.51	37.45	
7年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8890	102.9	16.76	3.63	18.53	38.91	34.59	0.64	0.14	0.12	0.90	0.80	0.68	0.61	40.50	36.00	
8年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.8548	102.9	16.76	3.60	18.54	38.90	33.25	0.64	0.14	0.12	0.90	0.77	0.68	0.58	40.48	34.61	
9年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.8219	102.9	16.77	3.57	18.55	38.89	31.97	0.64	0.13	0.12	0.90	0.74	0.68	0.56	40.47	33.27	
10年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7903	102.9	16.78	3.54	18.56	38.88	30.73	0.64	0.13	0.12	0.90	0.71	0.68	0.54	40.46	31.98	
11年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7599	102.9	16.79	3.51	18.57	38.87	29.54	0.65	0.13	0.12	0.90	0.68	0.68	0.52	40.45	30.74	
12年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.7307	102.9	16.80	3.48	18.58	38.86	28.40	0.65	0.13	0.12	0.90	0.66	0.68	0.50	40.44	29.55	
13年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.7026	102.9	16.80	3.45	18.59	38.85	27.30	0.65	0.13	0.12	0.90	0.63	0.68	0.48	40.43	28.40	
14年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6756	102.9	16.81	3.42	18.60	38.84	26.24	0.65	0.13	0.12	0.90	0.61	0.68	0.46	40.42	27.30	
15年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6496	102.9	16.82	3.39	18.62	38.83	25.22	0.65	0.13	0.12	0.90	0.58	0.68	0.44	40.41	26.25	
16年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.6246	102.9	16.83	3.36	18.63	38.82	24.25	0.65	0.13	0.12	0.90	0.56	0.68	0.42	40.39	25.23	
17年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.6006	102.9	16.84	3.33	18.64	38.81	23.21	0.65	0.13	0.12	0.90	0.54	0.68	0.41	40.38	24.25	
18年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5775	102.9	16.71	3.31	18.68	38.70	22.35	0.64	0.12	0.12	0.89	0.51	0.67	0.39	40.26	23.25	
19年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5553	102.9	16.58	3.29	18.72	38.59	21.43	0.64	0.12	0.12	0.88	0.49	0.67	0.37	40.14	22.29	
20年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.5339	102.9	16.44	3.27	18.76	38.48	20.54	0.63	0.12	0.12	0.88	0.47	0.67	0.36	40.02	21.37	
21年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.5134	102.9	16.31	3.25	18.80	38.37	19.70	0.63	0.12	0.12	0.87	0.45	0.66	0.34	39.90	20.48	
22年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4936	102.9	16.18	3.23	18.84	38.26	18.88	0.62	0.12	0.12	0.87	0.43	0.66	0.32	39.78	19.64	
23年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4746	102.9	16.05	3.21	18.89	38.15	18.11	0.62	0.12	0.12	0.86	0.41	0.65	0.31	39.66	18.83	
24年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4564	102.9	15.92	3.19	18.93	38.04	17.36	0.61	0.12	0.12	0.86	0.39	0.65	0.30	39.54	18.05	
25年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4388	102.9	15.79	3.17	18.97	37.93	16.64	0.61	0.12	0.13	0.85	0.37	0.65	0.28	39.42	17.30	
26年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.4220	102.9	15.66	3.15	19.01	37.82	15.96	0.60	0.12	0.13	0.85	0.36	0.64	0.27	39.30	16.58	
27年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.4057	102.9	15.53	3.13	19.05	37.70	15.30	0.60	0.12	0.13	0.84	0.34	0.64	0.26	39.18	15.90	
28年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3901	102.9	15.40	3.11	19.09	37.59	14.67	0.59	0.12	0.13	0.83	0.33	0.63	0.25	39.06	15.24	
29年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3751	102.9	15.27	3.09	19.13	37.48	14.06	0.59	0.12	0.13	0.83	0.31	0.63	0.24	38.94	14.61	
30年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3607	102.9	15.13	3.06	19.17	37.37	13.48	0.58	0.12	0.13	0.82	0.30	0.62	0.23	38.82	14.00	
31年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3468	102.9	15.00	3.04	19.22	37.26	12.92	0.58	0.11	0.13	0.82	0.28	0.62	0.22	38.70	13.42	
32年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3335	102.9	14.87	3.02	19.26	37.15	12.39	0.57	0.11	0.13	0.81	0.27	0.62	0.21	38.58	12.87	
33年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.3207	102.9	14.74	3.00	19.30	37.04	11.88	0.57	0.11	0.13	0.81	0.26	0.61	0.20	38.46	12.33	
34年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.3083	102.9	14.61	2.98	19.34	36.93	11.39	0.56	0.11	0.13	0.80	0.25	0.61	0.19	38.34	11.82	
35年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2965	102.9	14.48	2.96	19.38	36.82	10.92	0.56	0.11	0.13	0.80	0.24	0.60	0.18	38.22	11.33	
36年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2851	102.9	14.35	2.94	19.42	36.71	10.46	0.55	0.11	0.13	0.79	0.23	0.60	0.17	38.10	10.86	
37年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2741	102.9	14.22	2.92	19.46	36.60	10.03	0.55	0.11	0.13	0.78	0.21	0.60	0.16	37.98	10.41	
38年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2636	102.9	14.09	2.90	19.50	36.49	9.62	0.54	0.11	0.13	0.78	0.21	0.59	0.16	37.86	9.98	
39年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2534	102.9	13.96	2.88	19.54	36.38	9.22	0.54	0.11	0.13	0.77	0.20	0.59	0.15	37.74	9.56	
40年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2437	102.9	13.83	2.86	19.59	36.27	8.84	0.53	0.11	0.13	0.77	0.19	0.58	0.14	37.62	9.17	
41年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2343	102.9	13.70	2.84	19.63	36.16	8.47	0.53	0.11	0.13	0.76	0.18	0.58	0.14	37.50	8.79	
42年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2253	102.9	13.57	2.82	19.67	36.05	8.12	0.52	0.11	0.13	0.76	0.17	0.58	0.13	37.38	8.42	
43年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2166	102.9	13.44	2.80	19.71	35.94	7.79	0.52	0.11	0.13	0.75	0.16	0.57	0.12	37.27	8.07	
44年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.2083	102.9	13.31	2.77	19.75	35.83	7.46	0.51	0.10	0.13	0.75	0.16	0.57	0.12	37.15	7.74	
45年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.2003	102.9	13.18	2.75	19.79	35.72	7.15	0.51	0.10	0.13	0.74	0.15	0.56	0.11	37.03	7.42	
46年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1926	102.9	13.05	2.73	19.83	35.62	6.86	0.50	0.10	0.13	0.73	0.14	0.56	0.11	36.91	7.11	
47年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1852	102.9	12.92	2.71	19.87	35.51	6.58	0.50	0.10	0.13							

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	磐田バイパス	4	7.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				4,586	
	改良費				1,141	
		土工	m ³	100,250	262	切土(56,390m ³)、盛土(32,960m ³)、採取土(15,320m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	33,168	270	切土法面、盛土法面、張ブロック等
		擁壁工	式	1	240	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	1,170	28	
		函渠工	m			
		排水工	m	3,900	125	
		中央分離帯工	m	5,600	86	
		雑工	式	1	130	取壊、撤去等
	橋梁費				1,726	
		100m以上	m	129	327	山根高架橋
		100m未満	m	340	1,399	単純橋(PC:4橋、鋼:4橋)、鋼3径間連続:2橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				20	
		IC	箇所	6	20	三ヶ野IC、岩井IC、見付IC、豊田東IC、加茂IC、森岡IC
		JCT	箇所			
	舗装費				956	
		車道舗装	m ²	61,489	956	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				743	
		交通管理施設工	式	1	253	防護柵工等
		遮音壁	m	4,121	490	
②	用地及補償費				18	
	用地費		m ²	89	2	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²	89	2	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	15	
③	間接経費		式	1	697	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				5,301	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	磐田バイパス	4	7.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.2	1,600	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5,500	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			7,100	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

事後評価結果（平成29年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 ：一般国道1号 袋井バイパス <small>ふくろい くにもと</small> 起終点 自：静岡県袋井市国本 <small>いわた いわい</small> 至：静岡県磐田市岩井	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 中部地方整備局 延長 ：5.1km
---	-------------------	---

事業概要：

一般国道1号は、我が国の社会経済活動を支える主要幹線道路であり、国内交通の東西軸を結ぶ物流の大動脈である。

一般国道1号袋井バイパスは静岡県袋井市国本から同県磐田市岩井に至る延長5.1kmのバイパスであり、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を主たる目的として計画された道路である。

事業の目的・必要性：

一般国道1号袋井バイパスは、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を図るとともに、通勤・医療活動の支援、及び沿道環境の改善等に寄与するものである。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H21年度 S54年度	用地着手 工事着手	一年度 H21年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / H26年度 (実績) - / H27年度	変動	1.17倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 140億円 (実質値) - / 146億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 123億円 (実質値) - / 126億円			変動	0.88倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 60,000台/日	実績 (暫定/完成)	- / 58,300台/日			変動	97.2%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	35 → 57 km/h (供用前年次) H23年 (供用後年次) H28年	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	40 → 30 件/年 (供用前年次) H21~23年 (供用後年次) H28年					
費用対効果分析結果 (当初)	B/C: 6.2	総費用：133億円 事業費：117億円 維持管理費：16億円	総便益：827億円 走行時間短縮便益：772億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：10億円	基準年： 平成20年					
費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 5.3	総費用：168億円 事業費：146億円 維持管理費：22億円	総便益：887億円 走行時間短縮便益：828億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：11億円	基準年： 平成29年					
事業遅延によるコスト増				-1億円			-1億円		
事業遅延の理由 特になし。									

	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上の状況 ⑥災害への備え ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ⑦地球環境の保全 ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ⑧生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない。
変化	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業評価監視委員会の意見	
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・新東名高速道路の開通及び国道1号バイパスの4車線化により、東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日（H22→H28）増加。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・一般国道1号袋井バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道1号袋井バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。 また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。	
特記事項 特になし。	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道1号 袋井バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間）について：国道1号袋井バイパス（静岡県袋井市国本～磐田市岩井） 当該区間の渋滞損失時間（整備前）：80万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減時間：約29万人・時間/年（約80万人・時間/年⇒約51万人・時間/年） 当該区間の渋滞損失削減率：約4割削減
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	(一) 磐田袋井線（旧国道1号）の旅行速度向上（12km/h⇒18km/h）
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	(一) 磐田袋井線を路線指定しているバスの定時性向上が期待される（遠鉄バス）
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	J R浜松駅への袋井市からのアクセス向上（袋井市役所～J R浜松駅 約56分⇒約37分）
	● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	富士山静岡空港への袋井市からのアクセス向上（袋井市役所～富士山静岡空港 約85分⇒約66分）
物流効率化の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	三河港への袋井市からのアクセス向上（袋井市役所～三河港 約104分⇒約67分）
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり		
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）		
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	袋井市～浜松市間の移動を最短時間で連絡する路線を形成する。	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消		
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	浜松市および掛川市へのアクセス向上が見込まれる。（浜松市役所～掛川市役所間：37分⇒約21分）	
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	小笠山総合運動公園（エコバスタジアム等：年間来場者数約119万人（H27））へのアクセス向上。 （東名高速袋井IC～小笠山総合運動公園 約25分⇒約20分）	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結されたことによる効果		
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		

2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された。	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	磐田市立総合病院へのアクセス向上（袋井市～磐田市立総合病院 約29分⇒約24分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一次緊急輸送道路に位置づけられている。
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	評価対象区間（便益対象区間）：浜松市・磐田市・袋井市・掛川市・森町 CO2排出削減量：8,030 t-CO2/年（2,930,819 t-CO2/年⇒2,922,788 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間（便益対象区間）：浜松市・磐田市・袋井市・掛川市・森町 排出削減量：35t/年、排出削減率：0.5%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間（便益対象区間）：浜松市・磐田市・袋井市・掛川市・森町 排出削減量：2t/年、排出削減率：0.5%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	袋井バイパス	L = 5.1 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
58,300	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	116億円	47億円	163億円
基準年における 現在価値 (C)	146億円	22億円	168億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	37億円	2.1億円	0.51億円	39億円
基準年における 現在価値 (B)	828億円	48億円	11億円	887億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	5.3
経済的純現在価値(事業全体)	720億円
経済的内部収益率(事業全体)	18.7%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 袋井バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 5.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	41,000	58,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	9	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	75.82	73.61	
②主な周辺道路 ^{※4}	(一) 磐田袋井線 : 5.6km	交通量	[台/日]	17,100	13,000
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	42.42	29.89
	(一) 磐田掛川線 : 14.8km	交通量	[台/日]	13,600	11,100
		走行時間	[分]	33	32
		走行時間費用	[億円/年]	84.94	63.44
	東名高速道路 (掛川～磐田) : 15.6km	交通量	[台/日]	55,000	53,100
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	124.09	118.83
③その他の道路合計 1540.5km	走行時間費用	[億円/年]	8163.02	8167.90	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 1581.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,490.29	8,453.67	36.62

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

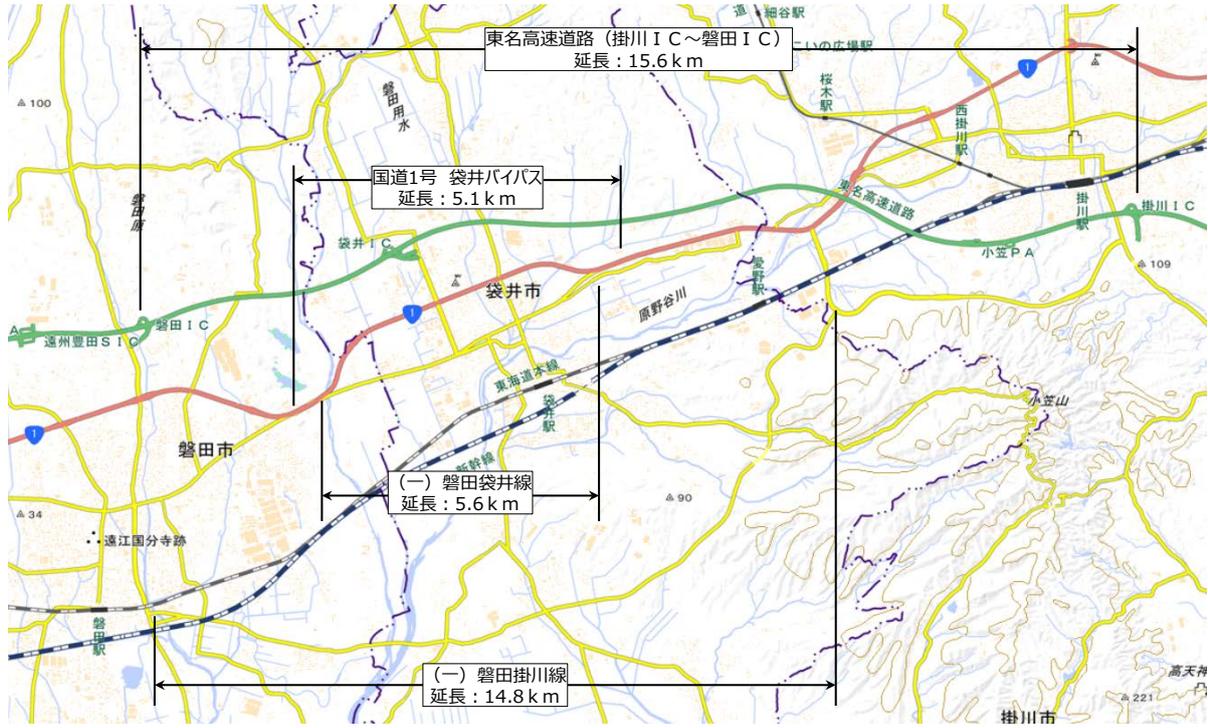
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：一般国道1号 袋井バイパス

【図面（①、②）に該当する道路を明示すること】



費用便益分析の条件

事業名：一般国道1号 袋井バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定

事業名：一般国道1号 袋井バイパス

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
	雪寒費	事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	当該道路整備が行われない場合の費用	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
		維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>	
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 袋井バイパス(事業全体)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.20	5.1	1.01	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 21	1.3686	103.0	4.76	6.51		
-6年目	H 22	1.3159	101.3	4.19	5.60		
-5年目	H 23	1.2653	99.8	32.48	42.37		
-4年目	H 24	1.2167	99.0	42.86	54.20		
-3年目	H 25	1.1699	99.0	14.92	18.15		
-2年目	H 26	1.1249	101.5	12.77	14.56		
-1年目	H 27	1.0816	102.9	4.26	4.61		
供用開始年次	H 28	1.0400	102.9			0.94	0.97
1年目	H 29	1.0000	102.9			0.94	0.94
2年目	H 30	0.9615	102.9			0.94	0.90
3年目	H 31	0.9246	102.9			0.94	0.86
4年目	H 32	0.8890	102.9			0.94	0.83
5年目	H 33	0.8548	102.9			0.94	0.80
6年目	H 34	0.8219	102.9			0.94	0.77
7年目	H 35	0.7903	102.9			0.94	0.74
8年目	H 36	0.7599	102.9			0.94	0.71
9年目	H 37	0.7307	102.9			0.94	0.68
10年目	H 38	0.7026	102.9			0.94	0.66
11年目	H 39	0.6756	102.9			0.94	0.63
12年目	H 40	0.6496	102.9			0.94	0.61
13年目	H 41	0.6246	102.9			0.94	0.58
14年目	H 42	0.6006	102.9			0.94	0.56
15年目	H 43	0.5775	102.9			0.94	0.54
16年目	H 44	0.5553	102.9			0.94	0.52
17年目	H 45	0.5339	102.9			0.94	0.50
18年目	H 46	0.5134	102.9			0.94	0.48
19年目	H 47	0.4936	102.9			0.94	0.46
20年目	H 48	0.4746	102.9			0.94	0.44
21年目	H 49	0.4564	102.9			0.94	0.43
22年目	H 50	0.4388	102.9			0.94	0.41
23年目	H 51	0.4220	102.9			0.94	0.39
24年目	H 52	0.4057	102.9			0.94	0.38
25年目	H 53	0.3901	102.9			0.94	0.36
26年目	H 54	0.3751	102.9			0.94	0.35
27年目	H 55	0.3607	102.9			0.94	0.34
28年目	H 56	0.3468	102.9			0.94	0.32
29年目	H 57	0.3335	102.9			0.94	0.31
30年目	H 58	0.3207	102.9			0.94	0.30
31年目	H 59	0.3083	102.9			0.94	0.29
32年目	H 60	0.2965	102.9			0.94	0.28
33年目	H 61	0.2851	102.9			0.94	0.27
34年目	H 62	0.2741	102.9			0.94	0.26
35年目	H 63	0.2636	102.9			0.94	0.25
36年目	H 64	0.2534	102.9			0.94	0.24
37年目	H 65	0.2437	102.9			0.94	0.23
38年目	H 66	0.2343	102.9			0.94	0.22
39年目	H 67	0.2253	102.9			0.94	0.21
40年目	H 68	0.2166	102.9			0.94	0.20
41年目	H 69	0.2083	102.9			0.94	0.19
42年目	H 70	0.2003	102.9			0.94	0.19
43年目	H 71	0.1926	102.9			0.94	0.18
44年目	H 72	0.1852	102.9			0.94	0.17
45年目	H 73	0.1780	102.9			0.94	0.17
46年目	H 74	0.1712	102.9			0.94	0.16
47年目	H 75	0.1646	102.9			0.94	0.15
48年目	H 76	0.1583	102.9			0.94	0.15
49年目	H 77	0.1522	102.9			0.94	0.14
合計				116.23	145.99	46.76	21.72
単純事業費計				116.23		46.76	

注)事業費及び維持管理費の合計は、表示桁の関係で計算値と一致しないことがある。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 袋井バイパス（事業全体）

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 29	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	1.0400	102.9	20.07	3.95	12.81	36.83	38.31	1.09	0.24	0.78	2.11	2.19	0.51	0.53	39.46	41.03
1年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	1.0000	102.9	20.06	3.92	12.83	36.81	36.81	1.09	0.24	0.78	2.11	2.11	0.51	0.51	39.43	39.43
2年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.9615	102.9	20.06	3.89	12.85	36.79	35.38	1.09	0.23	0.78	2.11	2.03	0.51	0.49	39.41	37.90
3年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.9246	102.9	20.05	3.86	12.86	36.77	34.00	1.09	0.23	0.78	2.11	1.95	0.51	0.47	39.39	36.42
4年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8890	102.9	20.04	3.83	12.88	36.75	32.67	1.09	0.23	0.78	2.11	1.87	0.51	0.45	39.37	35.00
5年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.8548	102.9	20.05	3.80	12.89	36.74	31.40	1.09	0.23	0.78	2.10	1.80	0.51	0.44	39.35	33.64
6年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.8219	102.9	20.06	3.77	12.90	36.73	30.19	1.09	0.23	0.78	2.10	1.73	0.51	0.42	39.34	32.33
7年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7903	102.9	20.07	3.74	12.90	36.71	29.01	1.09	0.22	0.78	2.10	1.66	0.51	0.40	39.32	31.08
8年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7599	102.9	20.08	3.70	12.91	36.70	27.89	1.09	0.22	0.79	2.10	1.60	0.51	0.39	39.31	29.87
9年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.7307	102.9	20.09	3.67	12.92	36.69	26.81	1.09	0.22	0.79	2.10	1.54	0.51	0.37	39.29	28.71
10年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.7026	102.9	20.10	3.64	12.93	36.67	25.76	1.10	0.22	0.79	2.10	1.48	0.51	0.36	39.28	27.60
11年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6756	102.9	20.11	3.61	12.94	36.66	24.76	1.10	0.22	0.79	2.10	1.42	0.51	0.34	39.26	26.53
12年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6496	102.9	20.12	3.58	12.94	36.64	23.80	1.10	0.22	0.79	2.10	1.36	0.51	0.33	39.25	25.50
13年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.6246	102.9	20.13	3.55	12.95	36.63	22.88	1.10	0.21	0.79	2.10	1.31	0.51	0.32	39.24	24.51
14年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.6006	102.9	20.14	3.52	12.96	36.62	21.99	1.10	0.21	0.79	2.10	1.26	0.51	0.30	39.22	23.55
15年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5775	102.9	19.98	3.50	12.99	36.47	21.06	1.09	0.21	0.79	2.09	1.21	0.50	0.29	39.06	22.56
16年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5553	102.9	19.83	3.47	13.02	36.32	20.17	1.08	0.21	0.79	2.08	1.16	0.50	0.28	38.90	21.60
17年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.5339	102.9	19.67	3.45	13.04	36.17	19.31	1.07	0.21	0.79	2.07	1.11	0.50	0.27	38.74	20.68
18年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.5134	102.9	19.51	3.43	13.07	36.02	18.49	1.06	0.21	0.79	2.06	1.06	0.49	0.25	38.58	19.80
19年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4936	102.9	19.36	3.41	13.10	35.87	17.71	1.05	0.20	0.80	2.06	1.02	0.49	0.24	38.41	18.96
20年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4746	102.9	19.20	3.39	13.13	35.72	16.95	1.05	0.20	0.80	2.05	0.97	0.49	0.23	38.25	18.16
21年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4564	102.9	19.04	3.36	13.16	35.57	16.23	1.04	0.20	0.80	2.04	0.93	0.48	0.22	38.09	17.39
22年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4388	102.9	18.89	3.34	13.19	35.42	15.54	1.03	0.20	0.80	2.03	0.89	0.48	0.21	37.93	16.65
23年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.4220	102.9	18.73	3.32	13.22	35.27	14.88	1.02	0.20	0.80	2.02	0.85	0.48	0.20	37.77	15.94
24年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.4057	102.9	18.57	3.30	13.25	35.12	14.25	1.01	0.20	0.81	2.02	0.82	0.48	0.19	37.61	15.26
25年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3901	102.9	18.42	3.28	13.27	34.97	13.64	1.00	0.20	0.81	2.01	0.78	0.47	0.18	37.45	14.61
26年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3751	102.9	18.26	3.25	13.30	34.82	13.06	1.00	0.20	0.81	2.00	0.75	0.47	0.18	37.29	13.99
27年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3607	102.9	18.10	3.23	13.33	34.67	12.50	0.99	0.19	0.81	1.99	0.72	0.47	0.17	37.13	13.39
28年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3468	102.9	17.95	3.21	13.36	34.52	11.97	0.98	0.19	0.81	1.98	0.69	0.46	0.16	36.97	12.82
29年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3335	102.9	17.79	3.19	13.39	34.37	11.46	0.97	0.19	0.81	1.98	0.66	0.46	0.15	36.80	12.27
30年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.3207	102.9	17.63	3.17	13.42	34.22	10.97	0.96	0.19	0.82	1.97	0.63	0.46	0.15	36.64	11.75
31年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.3083	102.9	17.48	3.15	13.45	34.07	10.50	0.95	0.19	0.82	1.96	0.60	0.45	0.14	36.48	11.25
32年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2965	102.9	17.32	3.12	13.47	33.92	10.06	0.94	0.19	0.82	1.95	0.58	0.45	0.13	36.32	10.77
33年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2851	102.9	17.16	3.10	13.50	33.77	9.63	0.94	0.19	0.82	1.94	0.55	0.45	0.13	36.16	10.31
34年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2741	102.9	17.01	3.08	13.53	33.62	9.21	0.93	0.19	0.82	1.93	0.53	0.45	0.12	36.00	9.87
35年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2636	102.9	16.85	3.06	13.56	33.47	8.82	0.92	0.18	0.82	1.93	0.51	0.44	0.12	35.84	9.45
36年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2534	102.9	16.69	3.04	13.59	33.32	8.44	0.91	0.18	0.83	1.92	0.49	0.44	0.11	35.68	9.04
37年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2437	102.9	16.54	3.01	13.62	33.17	8.08	0.90	0.18	0.83	1.91	0.47	0.44	0.11	35.52	8.65
38年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2343	102.9	16.38	2.99	13.65	33.02	7.74	0.89	0.18	0.83	1.90	0.45	0.43	0.10	35.36	8.28
39年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2253	102.9	16.23	2.97	13.68	32.87	7.41	0.88	0.18	0.83	1.89	0.43	0.43	0.10	35.20	7.93
40年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2166	102.9	16.07	2.95	13.70	32.73	7.09	0.88	0.18	0.83	1.89	0.41	0.43	0.09	35.04	7.59
41年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.2083	102.9	15.92	2.93	13.73	32.58	6.79	0.87	0.18	0.84	1.88	0.39	0.42	0.09	34.88	7.27
42年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.2003	102.9	15.76	2.91	13.76	32.43	6.50	0.86	0.17	0.84	1.87	0.37	0.42	0.08	34.72	6.95
43年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1926	102.9	15.61	2.88	13.79	32.28	6.22	0.85	0.17	0.84	1.86	0.36	0.42	0.08	34.57	6.66
44年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1852	102.9	15.46	2.86	13.82	32.14	5.95	0.84	0.17	0.84	1.85	0.34	0.42	0.08	34.41	6.37
45年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1780	102.9	15.30	2.84	13.85	31.99	5.70	0.83	0.17	0.84	1.85	0.33	0.41	0.07	34.25	6.10
46年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1712	102.9	15.15	2.82	13.88	31.85	5.45	0.83	0.17	0.84	1.84	0.31	0.41	0.07	34.10	5.84
47年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1646	102.9	15.00	2.80	13.90	31.70	5.22	0.82	0.17	0.85	1.83					

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	袋井バイパス	4	5.1km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				11,428	
	改良費				130	
		土工	m ³			
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式	1	96	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m	3,393	34	
		雑工	式			
	橋梁費				8,970	
		100m以上	m	3,393	8,851	連続高架橋(国本・沖之川・久能・宇刈川・堀越・土橋・三ヶ野)
		100m未満	m	40	119	跨道橋(W=9.0m)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,135	
		車道舗装	m ²	43,753	1,135	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				1,193	
		交通管理施設工	式	1	1,193	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	828	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				12,256	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	袋井バイパス	4	5.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.1	1,150	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	3,900	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			5,050	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

事後評価結果（平成29年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 ： 一般国道19号 <small>けいちゆうかくふく</small> 恵中拡幅（延伸）	事業区分 ： 一般国道	事業主体 ： 国土交通省 中部地方整備局
起終点 ： 自： <small>ぎふ えな おおいちようすずめこがね</small> 岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根 至： <small>ぎふ なかつがわ なすびがわ</small> 岐阜県中津川市茄子川	延長 ： 3.0km	

事業概要：

一般国道19号恵中拡幅（延伸）は、岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根から中津川市茄子川に至る延長3.0kmの道路であり、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を主たる目的として計画された道路（4車線化）である。

事業の目的・必要性：

一般国道19号恵中拡幅（延伸）は、現道における交通渋滞の緩和、交通安全の確保を図るとともに、都市間のアクセス性向上、物流効率化支援等に寄与するものである。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H12年度 S52年度	用地着手 工事着手	H12年度 H13年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H24年度 (実績) -/H25年度	変 動	1.08倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/150億円 (実質値) -/148億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/167億円 (実質値) -/165億円			変 動	1.11倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/32,700台/日	実績 (暫定/完成)	-/32,100台/日			変 動	98.2%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	27	→	36 km/h	(供用前年次) H22年	(供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	38	→	14 件/年
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	1.5	総費用：164億円 事業費：151億円 維持管理費：13億円	総便益：248億円 走行時間短縮便益：202億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：4.4億円	基準年： 平成21年				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	2.0	総費用：242億円 事業費：226億円 維持管理費：16億円	総便益：483億円 走行時間短縮便益：405億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：8.7億円	基準年： 平成29年					
事業遅延によるコスト増				-億円			-億円			
事業遅延の理由 特になし。										

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減 ・利便性の向上が期待できるバス路線（東鉄バス）が存在 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により解消される自動車からのCO2排出量 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道等における自動車からのSPM排出削減率 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価は実施していない。</p>
変	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
化	
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・恵中拡幅（延伸）区間の4車線化と相まって、沿線地域における商業施設の立地が進展。 ・商業施設の立地に伴い、沿線市（中津川市、恵那市）の有効求人倍率が約2.8倍に増加。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道19号恵中拡幅（延伸）は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道19号恵中拡幅（延伸）は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。 また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道19号 恵中拡幅（延伸）
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間）について 当該区間の渋滞損失時間（整備前）：58万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減時間：約31万人・時間/年（約58万人・時間/年⇒約27万人・時間/年） 当該区間の渋滞損失削減率：約5割削減
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	東鉄バス（中津川線）が運行。
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	
	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	
	○ 都市再生プロジェクトを支援に関する効果	
	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成（又は一部形成）されたことによる効果	
	○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上		
□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった		

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	恵那市と中津川市を結ぶ最短経路である。
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	恵那市と中津川市を結ぶ最短経路であり、通勤交通、業務交通の利用が多い。
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	中津川市・恵那市の観光客数：年間約680万人 主な観光地：恵那峡県立自然公園、馬籠宿など	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結されたことによる効果		
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された。	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況		

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="radio"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="radio"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	岐阜県地域防災計画における緊急輸送道路に位置づけられている
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	岐阜県地域防災計画における緊急輸送道路に位置づけられている、中央自動車道が通行止め時に代替路線となる。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災等の延焼遮断帯として昨日			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	(推計結果) 評価対象区間（便益対象区間）：中津川市、恵那市 CO2排出削減量：4,835 t-CO2/年（439,604 t-CO2/年⇒434,770 t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間（便益対象区間）：中津川市、恵那市 排出削減量：8t/年、排出削減率：1.4%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間（便益対象区間）：中津川市、恵那市 排出削減量：0.4t/年、排出削減率：1.4%削減
		<input type="radio"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="radio"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道19号	恵中拡幅(延伸)	L=3.0km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,100	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	161億円	32億円	193億円
基準年における 現在価値(C)	226億円	16億円	242億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	2.7億円	0.36億円	19億円
基準年における 現在価値(B)	405億円	69億円	8.7億円	483億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	2.0
経済的純現在価値(事業全体)	241億円
経済的内部収益率(事業全体)	7.5%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道19号 恵中拡幅（延伸）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	交通量 ^{※1}	[台/日]	25,200	32,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6.1	4.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	28.93	28.63	
②主な周辺道路 ^{※4} 中央道 (恵那～中津川) : 9.4km	交通量	[台/日]	30,900	29,800	
	走行時間	[分]	8.3	8.2	
	走行時間費用	[億円/年]	49.02	47.12	
③その他の道路合計 524.1km		走行時間費用	[億円/年]	987.35	973.28

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 536.5km	走行時間短縮便益 [億円/年]	1,065.30	1,049.03	16.27

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：一般国道19号 恵中拡幅(延伸)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する 場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：一般国道19号 恵中拡幅(延伸)

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由および考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道19号 恵中拡幅（延伸）

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
					0.23	3.0	0.69
-14年目	H 12	1.9479	113.8	7.65	13.47		
-13年目	H 13	1.8730	112.4	3.92	6.73		
-12年目	H 14	1.8009	110.5	5.10	8.56		
-11年目	H 15	1.7317	109.0	8.45	13.81		
-10年目	H 16	1.6651	108.0	3.03	4.81		
-9年目	H 17	1.6010	106.7	9.66	14.92		
-8年目	H 18	1.5395	105.9	18.82	28.15		
-7年目	H 19	1.4802	105.0	18.26	26.48		
-6年目	H 20	1.4233	104.4	22.13	31.04		
-5年目	H 21	1.3686	103.0	13.79	18.86		
-4年目	H 22	1.3159	101.3	13.02	17.40		
-3年目	H 23	1.2653	99.8	13.03	17.00		
-2年目	H 24	1.2167	99.0	24.10	30.47		
-1年目	H 25	1.1699	99.0	0.10	0.12		
供用開始年次	H 26	1.1249	101.5			0.64	0.73
1年目	H 27	1.0816	102.9			0.64	0.69
2年目	H 28	1.0400	102.9			0.64	0.66
基準年	H 29	1.0000	102.9			0.64	0.64
4年目	H 30	0.9615	102.9			0.64	0.61
5年目	H 31	0.9246	102.9			0.64	0.59
6年目	H 32	0.8890	102.9			0.64	0.57
7年目	H 33	0.8548	102.9			0.64	0.55
8年目	H 34	0.8219	102.9			0.64	0.53
9年目	H 35	0.7903	102.9			0.64	0.50
10年目	H 36	0.7599	102.9			0.64	0.49
11年目	H 37	0.7307	102.9			0.64	0.47
12年目	H 38	0.7026	102.9			0.64	0.45
13年目	H 39	0.6756	102.9			0.64	0.43
14年目	H 40	0.6496	102.9			0.64	0.42
15年目	H 41	0.6246	102.9			0.64	0.40
16年目	H 42	0.6006	102.9			0.64	0.38
17年目	H 43	0.5775	102.9			0.64	0.37
18年目	H 44	0.5553	102.9			0.64	0.35
19年目	H 45	0.5339	102.9			0.64	0.34
20年目	H 46	0.5134	102.9			0.64	0.33
21年目	H 47	0.4936	102.9			0.64	0.32
22年目	H 48	0.4746	102.9			0.64	0.30
23年目	H 49	0.4564	102.9			0.64	0.29
24年目	H 50	0.4388	102.9			0.64	0.28
25年目	H 51	0.4220	102.9			0.64	0.27
26年目	H 52	0.4057	102.9			0.64	0.26
27年目	H 53	0.3901	102.9			0.64	0.25
28年目	H 54	0.3751	102.9			0.64	0.24
29年目	H 55	0.3607	102.9			0.64	0.23
30年目	H 56	0.3468	102.9			0.64	0.22
31年目	H 57	0.3335	102.9			0.64	0.21
32年目	H 58	0.3207	102.9			0.64	0.20
33年目	H 59	0.3083	102.9			0.64	0.20
34年目	H 60	0.2965	102.9			0.64	0.19
35年目	H 61	0.2851	102.9			0.64	0.18
36年目	H 62	0.2741	102.9			0.64	0.18
37年目	H 63	0.2636	102.9			0.64	0.17
38年目	H 64	0.2534	102.9			0.64	0.16
39年目	H 65	0.2437	102.9			0.64	0.16
40年目	H 66	0.2343	102.9			0.64	0.15
41年目	H 67	0.2253	102.9			0.64	0.14
42年目	H 68	0.2166	102.9			0.64	0.14
43年目	H 69	0.2083	102.9			0.64	0.13
44年目	H 70	0.2003	102.9			0.64	0.13
45年目	H 71	0.1926	102.9			0.64	0.12
46年目	H 72	0.1852	102.9			0.64	0.12
47年目	H 73	0.1780	102.9			0.64	0.11
48年目	H 74	0.1712	102.9			0.64	0.11
49年目	H 75	0.1646	102.9	-37.80	-6.22	0.64	0.11
合計				123.26	225.60	31.94	16.07
単純事業費計				161.06		31.94	

注1) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

注2) 事業費及び維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道19号 恵中拡幅（延伸）

年次	年度 (基準年) H 29	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合 計(億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	1.1249	101.5	5.57	1.32	9.39	16.28	18.56	0.41	0.13	2.20	2.73	3.12	0.36	0.41	19.37	22.09
1年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	1.0816	102.9	5.57	1.31	9.40	16.28	17.61	0.41	0.13	2.20	2.73	2.96	0.36	0.39	19.38	20.96
2年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	1.0400	102.9	5.57	1.30	9.41	16.28	16.93	0.41	0.12	2.21	2.74	2.85	0.36	0.38	19.38	20.15
3年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	1.0000	102.9	5.57	1.29	9.43	16.28	16.28	0.41	0.12	2.21	2.74	2.74	0.36	0.36	19.38	19.38
4年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.9615	102.9	5.57	1.28	9.44	16.28	15.65	0.41	0.12	2.21	2.74	2.63	0.36	0.35	19.38	18.64
5年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.9246	102.9	5.56	1.27	9.45	16.28	15.05	0.40	0.12	2.22	2.74	2.54	0.36	0.33	19.38	17.92
6年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.8890	102.9	5.56	1.25	9.47	16.28	14.48	0.40	0.12	2.22	2.74	2.44	0.36	0.32	19.39	17.23
7年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.8548	102.9	5.57	1.24	9.47	16.28	13.92	0.41	0.12	2.22	2.74	2.35	0.36	0.31	19.38	16.57
8年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.8219	102.9	5.57	1.23	9.48	16.28	13.38	0.41	0.12	2.22	2.74	2.26	0.36	0.30	19.38	15.93
9年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.7903	102.9	5.57	1.22	9.48	16.28	12.86	0.41	0.12	2.22	2.75	2.17	0.36	0.28	19.38	15.32
10年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.7599	102.9	5.57	1.21	9.49	16.28	12.37	0.41	0.12	2.22	2.75	2.09	0.36	0.27	19.38	14.73
11年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.7307	102.9	5.58	1.20	9.49	16.27	11.89	0.41	0.12	2.23	2.75	2.01	0.36	0.26	19.38	14.16
12年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.7026	102.9	5.58	1.19	9.50	16.27	11.43	0.41	0.11	2.23	2.75	1.93	0.36	0.25	19.38	13.61
13年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.6756	102.9	5.58	1.18	9.51	16.27	10.99	0.41	0.11	2.23	2.75	1.86	0.36	0.24	19.38	13.09
14年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.6496	102.9	5.58	1.17	9.51	16.27	10.57	0.41	0.11	2.23	2.75	1.79	0.36	0.23	19.37	12.59
15年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.6246	102.9	5.59	1.16	9.52	16.27	10.16	0.41	0.11	2.23	2.75	1.72	0.36	0.22	19.37	12.10
16年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.6006	102.9	5.59	1.15	9.52	16.27	9.77	0.41	0.11	2.23	2.75	1.65	0.36	0.21	19.37	11.63
17年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.5775	102.9	5.55	1.15	9.54	16.24	9.38	0.40	0.11	2.24	2.75	1.59	0.35	0.20	19.34	11.17
18年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.5553	102.9	5.50	1.14	9.57	16.21	9.00	0.40	0.11	2.24	2.75	1.53	0.35	0.20	19.31	10.72
19年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.5339	102.9	5.46	1.13	9.59	16.18	8.64	0.40	0.11	2.25	2.75	1.47	0.35	0.19	19.28	10.29
20年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.5134	102.9	5.42	1.12	9.61	16.15	8.29	0.39	0.11	2.25	2.75	1.41	0.35	0.18	19.25	9.88
21年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4936	102.9	5.37	1.12	9.63	16.12	7.96	0.39	0.11	2.26	2.75	1.36	0.35	0.17	19.22	9.49
22年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4746	102.9	5.33	1.11	9.65	16.09	7.64	0.39	0.11	2.26	2.76	1.31	0.34	0.16	19.19	9.11
23年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.4564	102.9	5.29	1.10	9.67	16.06	7.33	0.38	0.11	2.27	2.76	1.26	0.34	0.16	19.16	8.74
24年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.4388	102.9	5.24	1.10	9.69	16.03	7.03	0.38	0.11	2.27	2.76	1.21	0.34	0.15	19.13	8.39
25年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.4220	102.9	5.20	1.09	9.71	16.00	6.75	0.38	0.10	2.28	2.76	1.16	0.34	0.14	19.10	8.06
26年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.4057	102.9	5.15	1.08	9.73	15.97	6.48	0.38	0.10	2.28	2.76	1.12	0.34	0.14	19.07	7.73
27年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3901	102.9	5.11	1.07	9.75	15.94	6.22	0.37	0.10	2.29	2.76	1.08	0.33	0.13	19.03	7.43
28年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3751	102.9	5.07	1.07	9.78	15.91	5.97	0.37	0.10	2.29	2.76	1.04	0.33	0.12	19.00	7.13
29年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3607	102.9	5.02	1.06	9.80	15.88	5.73	0.37	0.10	2.30	2.76	1.00	0.33	0.12	18.97	6.84
30年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.3468	102.9	4.98	1.05	9.82	15.85	5.50	0.36	0.10	2.30	2.76	0.96	0.33	0.11	18.94	6.57
31年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.3335	102.9	4.94	1.05	9.84	15.82	5.28	0.36	0.10	2.31	2.77	0.92	0.32	0.11	18.91	6.31
32年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.3207	102.9	4.89	1.04	9.86	15.79	5.06	0.36	0.10	2.31	2.77	0.89	0.32	0.10	18.88	6.06
33年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.3083	102.9	4.85	1.03	9.88	15.76	4.86	0.35	0.10	2.32	2.77	0.85	0.32	0.10	18.85	5.81
34年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2965	102.9	4.81	1.02	9.90	15.73	4.66	0.35	0.10	2.32	2.77	0.82	0.32	0.09	18.82	5.58
35年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2851	102.9	4.76	1.02	9.92	15.70	4.48	0.35	0.10	2.33	2.77	0.79	0.32	0.09	18.79	5.36
36年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2741	102.9	4.72	1.01	9.94	15.67	4.30	0.34	0.10	2.33	2.77	0.76	0.31	0.09	18.76	5.14
37年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2636	102.9	4.68	1.00	9.97	15.64	4.12	0.34	0.10	2.34	2.77	0.73	0.31	0.08	18.73	4.94
38年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2534	102.9	4.63	0.99	9.99	15.61	3.96	0.34	0.10	2.34	2.77	0.70	0.31	0.08	18.70	4.74
39年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2437	102.9	4.59	0.99	10.01	15.58	3.80	0.33	0.09	2.35	2.77	0.68	0.31	0.08	18.67	4.55
40年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2343	102.9	4.55	0.98	10.03	15.56	3.64	0.33	0.09	2.35	2.78	0.65	0.31	0.07	18.64	4.37
41年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.2253	102.9	4.50	0.97	10.05	15.53	3.50	0.33	0.09	2.36	2.78	0.63	0.30	0.07	18.61	4.19
42年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.2166	102.9	4.46	0.97	10.07	15.50	3.36	0.32	0.09	2.36	2.78	0.60	0.30	0.07	18.58	4.02
43年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.2083	102.9	4.42	0.96	10.09	15.47	3.22	0.32	0.09	2.37	2.78	0.58	0.30	0.06	18.55	3.86
44年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.2003	102.9	4.37	0.95	10.11	15.44	3.09	0.32	0.09	2.37	2.78	0.56	0.30	0.06	18.52	3.71
45年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1926	102.9	4.33	0.95	10.13	15.41	2.97	0.32	0.09	2.38	2.78	0.54	0.30	0.06	18.49	3.56
46年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1852	102.9	4.29	0.94	10.15	15.38	2.85	0.31	0.09	2.38	2.78	0.52	0.29	0.05	18.46	3.42
47年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1780	102.9	4.25	0.93	10.18	15.35	2.73	0.31	0.09	2.39	2.78	0.50	0.29	0.05	18.43	3.28
48年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1712	102.9	4.20	0.92	10.20	15.33	2.62	0.31	0.09	2.39	2.78	0.48	0.29	0.05	18.40	3.15
49年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1646	102.9	4.16	0.92	10.22	15.30	2.52	0.30	0.09	2.39	2.79	0.46	0.29	0.05	18.37	3.02
合 計								254.85	55.01	487.04	796.89	404.83	18.55	5.28	114.15	137.98	69.20	16.69	8.70	951.56	482.73

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道19号	恵中拡幅(延伸)	4	3.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					5,650	
	改良費				2,524	
		土工	m ³	52,595	72	
		軟弱地盤改良工	m ³	30,122	123	
		法面工	m ²	7,791	2	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	396	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	5,929	178	
		函渠工	m	104	248	
		排水工	m	2,950	89	
		中央分離帯工	m	2,950	111	
		雑工	式	1	1,305	
	橋梁費				1,289	
		100m以上	m	0	0	
		100m未満	m	84	1,289	30m未満の橋梁×4橋
	トンネル費				0	
		NATM	m	0	0	
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費				0	
		IC	箇所	0	0	
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費				818	
		車道舗装	m ²	50,150	751	
		歩道舗装	m ²	17,700	66	
	付帯施設費				1,020	
		交通管理施設工	式	1	1,020	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	0	0	
②用地及補償費					8,345	
	用地費		m ²	49,520	3,780	
		宅地	m ²	30,139	2,965	
		田畑	m ²	9,242	382	
		山林・原野	m ²	1,095	31	
		その他	m ²	9,044	401	
	補償費		式	1	4,566	
③間接経費			式	1	2,727	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					16,722	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道19号	恵中拡幅(延伸)	4	3.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	3.0	600	
修繕費	式	1	2,850	
その他	式			
維持管理費合計			3,450	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上