

再 評 価 対 象

道 路 事 業 概 要

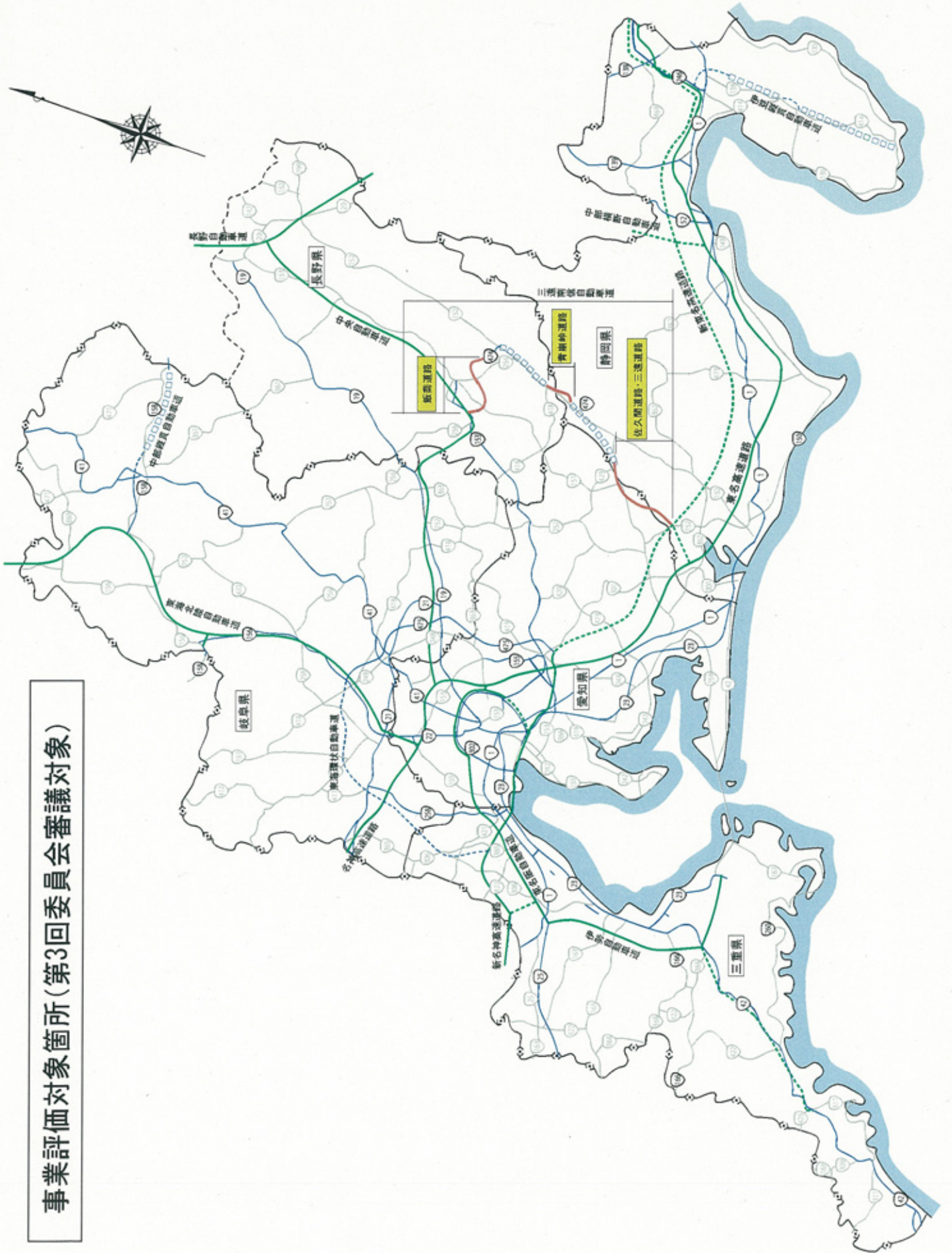
平 成 2 1 年 1 1 月 3 0 日

道 路 部

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価対象事業一覧表	2
3. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ	3
○三遠南信自動車道 一般国道474号飯喬道路	3
○三遠南信自動車道 一般国道474号青崩峠道路	2 2
○三遠南信自動車道 一般国道474号佐久間道路・三遠道路	3 7

事業評価対象箇所(第3回委員会審議対象)



事業再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 名称	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	事業の状況及び今後の見直し	B/C	対応方針 (附案)	備考
1	高	④	長野県 長野	474	飯島道路	・広域交流促進、南信地域の連携強化 ・救急医療サービスへの支援 ・災害に強い地域間ネットワークの構築 ・地域活性化の支援	22.1	H元 H4	-	H7	H10	2車線 7.2	1,354	54	・広域交流、高速交通体系から取り残された地域 ・救急医療サービスへの現状 ・脆弱な道路網 ・地域産業の現状	・飯田山本IC～天竜峡IC間L=7.2km 暫定2車線供 用済 ・天竜峡IC～飯田東IC間L=7.4km、飯田東IC～橋本 IC間L=7.5kmの早期供用を目指す	全体事業 1.8 残事業 1.4	事業継続	
2	高	④	長野県 静岡	474	青森峠道路	・広域交流促進、南信地域の連携強化 ・救急医療サービスへの支援 ・災害に強い地域間ネットワークの構築 ・地域活性化の支援	13.1	S58	-	S60	S61	0.0	930	26	・広域交流、高速交通体系から取り残された地域 ・進む高齢化と水準が低い医療サービス ・脆弱な道路網 ・地域産業の現状	・小嵐IC～水窪北IC間L=6.0kmの早期供用を目指す	全体事業 1.1 残事業 1.8	事業継続	
3	高	④	静岡県 静岡	474	佐久間道路・三遠 道路	・国土ネットワーク網の構築 ・奥三河、北遠地域の連携強化 ・災害に強い地域間ネットワークの構築	27.9	H5	-	H13	H15	0.0	1,400	50	・広域交流、高速交通体系から取り残された地域 ・脆弱な道路網 ・低い地域医療サービス水準 ・観光交流の促進と地域の期待	・在久間IC～東栄IC間L=6.9km、東栄IC～鳳来IC間 L=7.1km、鳳来IC～引佐IC間L=10.9kmの早期供 用を目指す	全体事業 1.2 残事業 2.5	事業継続	

※1 (事業種別) 高規格・高規格規格・地高規格規格・地高規格規格・1次一般1次改築・1次一般2次改築・2次

※2 (再評価該当項目)

- ①事業採択後5年間で経過した時点で未着工の事業
- ②事業採択後10年間で経過した時点で継続中の事業
- ③準備・計画段階で5年間で経過している事業
- ④再評価実施後5年間で経過している事業
- ⑤その他の

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路		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：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗			延長	22.1km	
事業概要	三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する飯高道路は、長野県南信地域への高速交通サービスの提供、主要観光地へのアクセス強化、一般国道256号の通行不能区間の解消等を目的に計画された飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの一般国道の自動車専用道路です。					
H4年度事業化	H-年度都市計画決定		H7年度用地着手		H10年度工事着手	
全体事業費	約1,354億円	事業進捗率	54%	供用済延長	7.2km	
計画交通量	16,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 547/1,407億円 事業費：487/1,347億円 維持管理費：60/60億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 782/2,491億円 走行時間短縮便益：564/1,908億円 走行経費減少便益：181/512億円 交通事故減少便益：37/71億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	残事業（事業全体）について感度分析を実施 (残事業) 交通量変動：B/C=1.4(交通量+10%) B/C=1.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+10%) B/C=1.5(事業期間-10%)					
事業の効果等	<p>①広域交流促進、南信地域の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧南信農村から飯田市中心部間の所要時間が約50分短縮し、南信地域の生活の利便性が向上。 <p>②救急医療サービスの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 飯喬道路整備後、旧上村・旧南信農村から第3次救急医療施設や第2次救急医療施設がある飯田市中心部までの所要時間が50分短縮。 救急搬送では約75%が入院を必要とする患者であり、飯喬道路整備により早期の治療が可能になる。 飯喬道路第1工区開通後、救急車両の開通区間利用が43回あり地域の救急医療に貢献。 信号が無く、急停止することがないため患者への負担が少ないことが喜ばれている。 <p>③災害に強い地域間ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 飯喬道路の整備により、災害時においても事前通行規制区間を回避することができ、南信地域14市町村のアクセス可能地域が9市町村から12市町村に改善。 地域生活において安心・安全な災害に強いネットワークが形成。 地震などの災害時においても、緊急物資の輸送や救援ルートを確保する信頼性の高い道路ネットワークが形成。 <p>④地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 飯田市の主要な観光地である名勝天龍峡では、飯喬道路第1工区の開通後、1年間で観光客数が増加傾向。 第2・3工区沿線には、観光農園や農業体験等グリーンツーリズムが展開しており、全線開通により、観光客誘致活動の支援となることが期待される。 飯喬道路の整備により、天龍峡エコファクトリーパークでは企業立地が進み、開通直後に全区画完売。 					
関係する地方公共団体等の意見	飯喬道路は、地域交流の促進に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 第1工区の開通にあわせ企業が立地、第2工場建設など製造業が活発化。 未開通区間沿線では、高齢化が進展し、医療体制において地域格差など生じている。 					

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（L=7.2km）について、平成20年4月13日に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（L=7.4km）、詳細設計、改良工事及び橋梁工事推進中
- ・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（L=7.5km）測量・地質調査推進中
- ・事業進捗率54%。用地取得率は89%（平成21年度末見込み）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・天龍峡IC～喬木IC間、L=14.9kmについて、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の採用および柔軟な構造と線形を選定しコスト縮減を図っている。

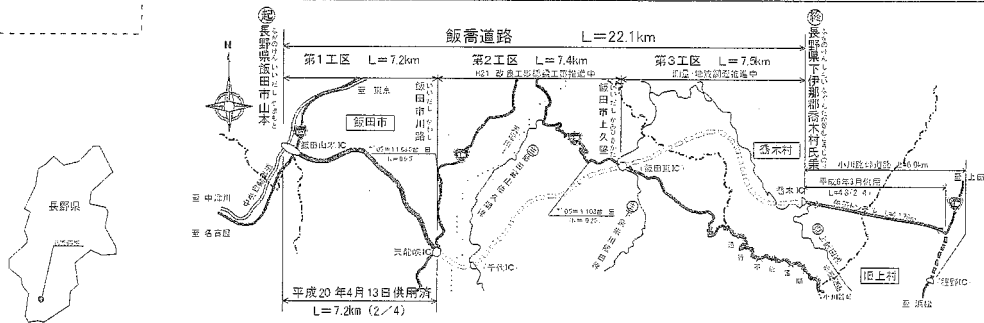
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



※（OOIC）は仮称である

※ 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。

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的確認の状況

事業名	一般国道474号 三選南信自動車道 飯森道路
事業主体	中部地方整備局

◎事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効索性 ④ 便益が費用を上回っている	費用便益比(事業全体) (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,084億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.2%) 費用便益比(残事業) (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 235億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.0%)

◎事業の効果や必要性を評価するための指標

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□を圈に変更)	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a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(車況): 113,664万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 343万人・時間/年 (85,019万人・時間/年=84,670万人・時間/年) 区間b(当該区間/平行区間)について:(該当区間名) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 13,435人・時間/年(国道151号) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 1割削減(国道151号)	◎ 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(車況): 113,664万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 343万人・時間/年 (85,019万人・時間/年=84,670万人・時間/年) 区間b(当該区間/平行区間)について:(該当区間名) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 13,435人・時間/年(国道151号) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 1割削減(国道151号)
	□ 現道等における超難通行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	□ 現道又は並行区間等における難切交通量超過が10,000台/日以上かつ以上の難切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	◎ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	県南交通 阿南線(飯田駅~泰森村・温田駅前)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 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が見込まれる	
	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
物流効率化の促進	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格指高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <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する <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あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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する <input type="checkbox"/> 対象区画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)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" 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 <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を解消する <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する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新橋整備の公共施設建設・面結する道路である <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ル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上に達する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車交通の向上が期待される <input type="checkbox"/> 交通ハリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアフリー法に著づく重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類集中化5ヶ年計画に位置づけ有り	<p>飯田市と浜松市</p> <p>南信地域の山村地区、南信農地区から飯田地方生活圏の中心都市 飯田市中心部へのアクセス向上 飯田市中心部(旧上村)から飯田市中心部 現況:100分 ⇒ 整備後:30分 飯田市中心部(旧西郷)から飯田市中心部 現況:80分 ⇒ 整備後:50分</p> <p>三郷南信地域連携ビジョン (地域住民、大学、経済界、行政の代表が参加)</p> <p>下條温泉部・細田高原(H20:32.8万人/年)、伊那谷通中(H20:21.3万人/年)、 天竜峡(H20:17.5万人/年)、天竜峡下り・ライン下り(H20:17.9万人/年)</p>	
	2. おらし	非行者・自転車のための生活空間の形成		
		無電柱化による美しい町並みの形成		

3. 安全	<p>安全で安心して暮らすくらしの確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 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する</p> <p>■ 三次原燃燃焼へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 現道等に死傷事故が500件/億台キロ以上である区間が存する場において、交通量の減少、歩道の設置又は歩道幅の確保等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h以上）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は50人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>□ 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する</p> <p>■ 対象区間が、都道府県防犯防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震緊急避難事業計画に位置づけられる、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけられる路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけられ</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道等の防災点検又は防災点検後要対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p>■ 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を解消する</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区を解消する</p> <p>□ 密集市街地における専業で火災時の延焼遮断等の役割を果たす</p> <p>● 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> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率（現況）</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 NO2について環境基準を達成している測定高数の集積：0箇所（自排局：飯田C、一般局：飯田合同庁舎） （集計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（国道153号等） 排出削減量：2.0t/年、排出削減率：3.0割削減 （ハイパス事業の場合）ハイパス等について40%排出削減量、17.8t/年 NO2について環境基準を達成が見込まれる測定高数（推計を行っている場合）</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率（現況）</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 SPMについて環境基準を達成している測定高数の集積：0箇所（自排局：飯田C、一般局：飯田合同庁舎） （集計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（国道153号等） 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：3.0割削減 （ハイパス事業の場合）ハイパス等についてSPM排出削減量：0.8t/年 SPMについて最寄りの一般局と差があり、かつ環境基準を超過している自排局または常観局のうち道路寄与分の半減が見込まれる</p> <p>□ 現道等で騒音レベルが夜間要制限度を超過している区間について、新たに要制限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>CO2排出削減量：517.747t/年</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率（現況）</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 NO2について環境基準を達成している測定高数の集積：0箇所（自排局：飯田C、一般局：飯田合同庁舎） （集計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（国道153号等） 排出削減量：2.0t/年、排出削減率：3.0割削減 （ハイパス事業の場合）ハイパス等について40%排出削減量、17.8t/年 NO2について環境基準を達成が見込まれる測定高数（推計を行っている場合）</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率（現況）</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 SPMについて環境基準を達成している測定高数の集積：0箇所（自排局：飯田C、一般局：飯田合同庁舎） （集計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：（国道153号等） 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：3.0割削減 （ハイパス事業の場合）ハイパス等についてSPM排出削減量：0.8t/年 SPMについて最寄りの一般局と差があり、かつ環境基準を超過している自排局または常観局のうち道路寄与分の半減が見込まれる</p>

5. その他 他のプログラムとの関係	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている □ 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が見込まれる 	<p style="text-align: center;">三連南情交流圏構想</p>
-----------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

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474号	三遠南信自動車道 飯橋道路	L=22.1km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,300	2~4	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21年度		
単純合計	1,316億円	205億円	1,521億円
うち残事業分	603億円	205億円	808億円
基準年における 現在価値 (C)	1,347億円	60億円	1,407億円
うち残事業分	487億円	60億円	547億円

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21年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	134億円	35億円	5億円	174億円
基準年における 現在価値 (B)	1,908億円	512億円	71億円	2,491億円
うち残事業分	564億円	181億円	37億円	782億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	1,084億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.2%
費用便益比（残事業）	1.4
経済的純現在価値（残事業）	235億円
経済的内部収益率（残事業）	6.0%

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。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	16,300	±10%	1.2~1.4
事業費	603億円	±10%	1.3~1.6
事業期間	10年	±10%	1.4~1.5

交通状況の変化

様式 - 3 ①

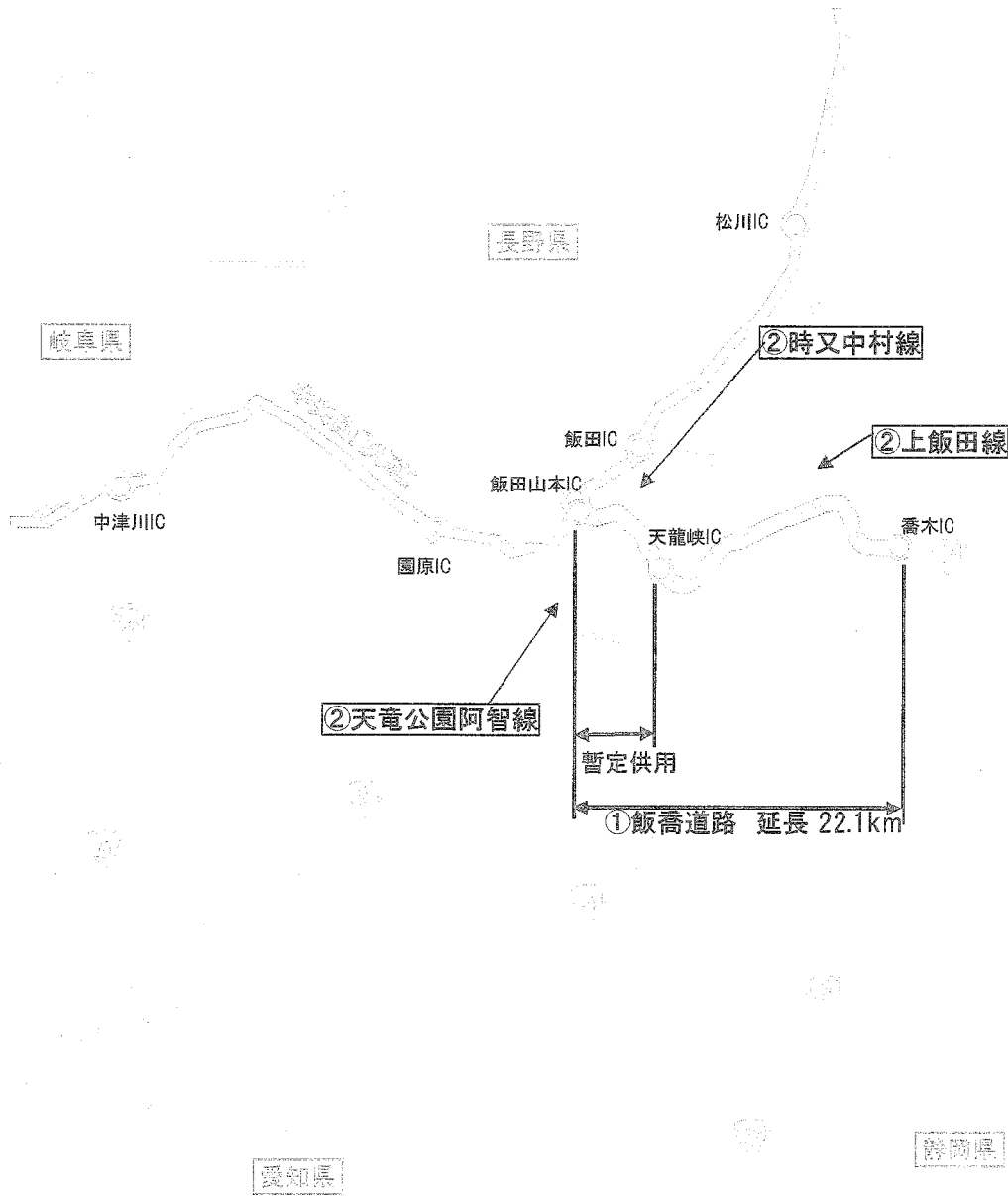
事業名：三遠南信自動車道 飯喬道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 : 22.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	16,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	21	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	28.54	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県) 上飯田線 : 26.3km	交通量	[台/日]	3,000	1,100
		走行時間	[分]	39	29
		走行時間費用	[億円/年]	21.64	5.57
	(県) 時又中村線 : 14.8km	交通量	[台/日]	3,500	3,300
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	14.20	12.42
	(主) 天竜公園阿智線 : 6.1km	交通量	[台/日]	1,500	100
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	3.18	0.20
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 : 18,204.8km	走行時間費用	[億円/年]	64,993.41	64,848.93	
			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 : 18,274.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	65,032.43	64,895.66	136.77

- ※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。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：三遠南信自動車道 飯喬道路（残事業）

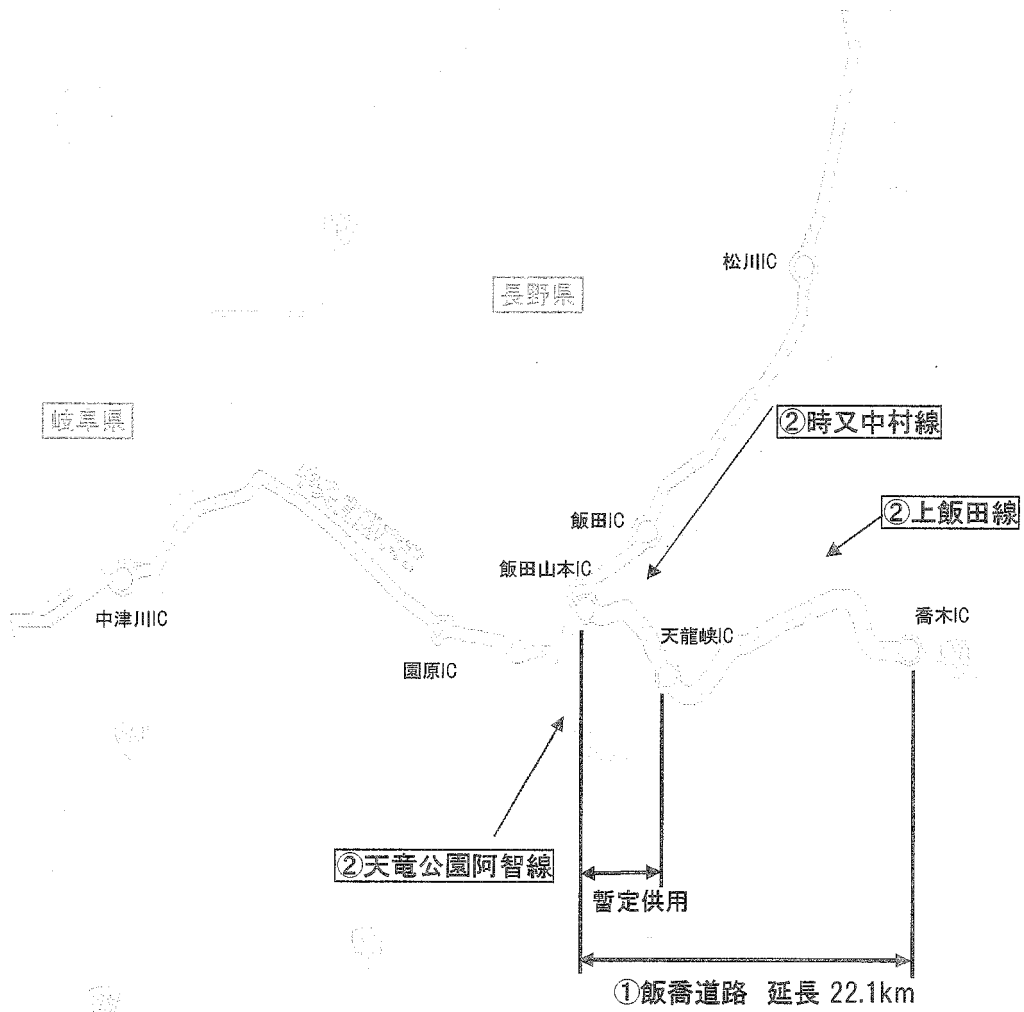
（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 ：22.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	7,600	16,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6	21	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	7.89	28.54	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県)上飯田線： 26.3km	交通量	[台/日]	2,900	1,100
		走行時間	[分]	39	29
		走行時間費用	[億円/年]	20.87	5.57
	(県)時又中村線： 14.8km	交通量	[台/日]	3,300	3,300
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	12.42	12.42
	(主)天竜公園阿智線： 6.1km	交通量	[台/日]	100	100
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	0.20	0.20
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計： 18,204.8km	走行時間費用	[億円/年]	64,895.00	64,848.93	

			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：18,274.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	64,936.38	64,895.66	40.72

- ※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。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(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: 三遠南信自動車道 飯橋道路

(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21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 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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
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 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	<input type="checkbox"/> ()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"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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

(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	
		中部地方整備局管内直轄路線の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"/>	
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出 (消費税相当額含む)			
箇所名: 三遠南信自動車道 飯橋道路 (事業全体)				単価 (億円)	延長 (km)	単純単価 (億円)	
				0.195	22.1	4.3095	
年次	年度	割引率	GDP デフレク	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
-28年目	H 4	1.9479	103.1	19.52	33.83	0.00	0.00
-27年目	H 5	1.8730	103.5	5.22	8.66	0.00	0.00
-26年目	H 6	1.8009	103.4	7.77	12.40	0.00	0.00
-25年目	H 7	1.7317	102.8	12.15	18.77	0.00	0.00
-24年目	H 8	1.6651	102.3	13.04	19.46	0.00	0.00
-23年目	H 9	1.6010	103.3	19.19	27.27	0.00	0.00
-22年目	H 10	1.5395	102.8	36.67	50.36	0.00	0.00
-21年目	H 11	1.4802	101.3	37.75	50.58	0.00	0.00
-20年目	H 12	1.4233	99.7	40.88	53.52	0.00	0.00
-19年目	H 13	1.3686	98.4	44.49	56.75	0.00	0.00
-18年目	H 14	1.3159	96.6	53.49	66.81	0.00	0.00
-17年目	H 15	1.2653	95.4	44.65	54.31	0.00	0.00
-16年目	H 16	1.2167	94.4	57.77	68.28	0.00	0.00
-15年目	H 17	1.1699	93.2	60.32	69.44	0.00	0.00
-14年目	H 18	1.1249	92.5	78.59	87.64	0.00	0.00
-13年目	H 19	1.0816	91.7	97.07	104.99	0.00	0.00
-12年目	H 20	1.0400	91.7	51.13	53.18	0.00	0.00
-11年目	H 21	1.0000	91.7	33.56	33.56	0.00	0.00
-10年目	H 22	0.9615	91.7	60.28	57.96	0.00	0.00
-9年目	H 23	0.9246	91.7	60.28	55.73	0.00	0.00
-8年目	H 24	0.8890	91.7	60.28	53.59	0.00	0.00
-7年目	H 25	0.8548	91.7	60.28	51.53	0.00	0.00
-6年目	H 26	0.8219	91.7	60.28	49.55	0.00	0.00
-5年目	H 27	0.7903	91.7	60.28	47.64	0.00	0.00
-4年目	H 28	0.7599	91.7	60.28	45.81	0.00	0.00
-3年目	H 29	0.7307	91.7	60.28	44.05	0.00	0.00
-2年目	H 30	0.7026	91.7	60.28	42.35	0.00	0.00
-1年目	H 31	0.6756	91.7	60.28	40.72	0.00	0.00
供用開始年次	H 32	0.6496	91.7	0.00	0.00	4.10	2.67
1年目	H 33	0.6246	91.7	0.00	0.00	4.10	2.56
2年目	H 34	0.6006	91.7	0.00	0.00	4.10	2.46
3年目	H 35	0.5775	91.7	0.00	0.00	4.10	2.37
4年目	H 36	0.5553	91.7	0.00	0.00	4.10	2.28
5年目	H 37	0.5339	91.7	0.00	0.00	4.10	2.19
6年目	H 38	0.5134	91.7	0.00	0.00	4.10	2.11
7年目	H 39	0.4936	91.7	0.00	0.00	4.10	2.03
8年目	H 40	0.4746	91.7	0.00	0.00	4.10	1.95
9年目	H 41	0.4564	91.7	0.00	0.00	4.10	1.87
10年目	H 42	0.4388	91.7	0.00	0.00	4.10	1.80
11年目	H 43	0.4220	91.7	0.00	0.00	4.10	1.73
12年目	H 44	0.4057	91.7	0.00	0.00	4.10	1.67
13年目	H 45	0.3901	91.7	0.00	0.00	4.10	1.60
14年目	H 46	0.3751	91.7	0.00	0.00	4.10	1.54
15年目	H 47	0.3607	91.7	0.00	0.00	4.10	1.48
16年目	H 48	0.3468	91.7	0.00	0.00	4.10	1.42
17年目	H 49	0.3335	91.7	0.00	0.00	4.10	1.37
18年目	H 50	0.3207	91.7	0.00	0.00	4.10	1.32
19年目	H 51	0.3083	91.7	0.00	0.00	4.10	1.27
20年目	H 52	0.2965	91.7	0.00	0.00	4.10	1.22
21年目	H 53	0.2851	91.7	0.00	0.00	4.10	1.17
22年目	H 54	0.2741	91.7	0.00	0.00	4.10	1.12
23年目	H 55	0.2636	91.7	0.00	0.00	4.10	1.08
24年目	H 56	0.2534	91.7	0.00	0.00	4.10	1.04
25年目	H 57	0.2437	91.7	0.00	0.00	4.10	1.00
26年目	H 58	0.2343	91.7	0.00	0.00	4.10	0.96
27年目	H 59	0.2253	91.7	0.00	0.00	4.10	0.92
28年目	H 60	0.2166	91.7	0.00	0.00	4.10	0.89
29年目	H 61	0.2083	91.7	0.00	0.00	4.10	0.85
30年目	H 62	0.2003	91.7	0.00	0.00	4.10	0.82
31年目	H 63	0.1926	91.7	0.00	0.00	4.10	0.79
32年目	H 64	0.1852	91.7	0.00	0.00	4.10	0.76
33年目	H 65	0.1780	91.7	0.00	0.00	4.10	0.73
34年目	H 66	0.1712	91.7	0.00	0.00	4.10	0.70
35年目	H 67	0.1646	91.7	0.00	0.00	4.10	0.68
36年目	H 68	0.1583	91.7	0.00	0.00	4.10	0.65
37年目	H 69	0.1522	91.7	0.00	0.00	4.10	0.62
38年目	H 70	0.1463	91.7	0.00	0.00	4.10	0.60
39年目	H 71	0.1407	91.7	0.00	0.00	4.10	0.58
40年目	H 72	0.1353	91.7	0.00	0.00	4.10	0.56
41年目	H 73	0.1301	91.7	0.00	0.00	4.10	0.53
42年目	H 74	0.1251	91.7	0.00	0.00	4.10	0.51
43年目	H 75	0.1203	91.7	0.00	0.00	4.10	0.49
44年目	H 76	0.1157	91.7	0.00	0.00	4.10	0.47
45年目	H 77	0.1112	91.7	0.00	0.00	4.10	0.46
46年目	H 78	0.1069	91.7	0.00	0.00	4.10	0.44
47年目	H 79	0.1028	91.7	0.00	0.00	4.10	0.42
48年目	H 80	0.0989	91.7	0.00	0.00	4.10	0.41
49年目	H 81	0.0951	91.7	-126.16	-11.99	4.10	0.39
合計				1189.90	1346.73	205.21	59.56
単純事業費計				1316.06		205.21	

費用の現在価値算定表

箇所名：三遠南信自動車道 飯橋道路 (残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割戻率	GDP デフレ率	維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				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
				0.195	22.1	4.3095	
-11年目	H 21	1.0000	91.7	0.00	0.00	0.00	0.00
-10年目	H 22	0.9615	91.7	60.28	57.96	0.00	0.00
-9年目	H 23	0.9246	91.7	60.28	55.73	0.00	0.00
-8年目	H 24	0.8890	91.7	60.28	53.59	0.00	0.00
-7年目	H 25	0.8548	91.7	60.28	51.53	0.00	0.00
-6年目	H 26	0.8219	91.7	60.28	49.55	0.00	0.00
-5年目	H 27	0.7903	91.7	60.28	47.64	0.00	0.00
-4年目	H 28	0.7599	91.7	60.28	45.81	0.00	0.00
-3年目	H 29	0.7307	91.7	60.28	44.05	0.00	0.00
-2年目	H 30	0.7026	91.7	60.28	42.35	0.00	0.00
-1年目	H 31	0.6756	91.7	60.28	40.72	0.00	0.00
供用開始年次	H 32	0.6496	91.7	0.00	0.00	4.10	2.67
1年目	H 33	0.6246	91.7	0.00	0.00	4.10	2.56
2年目	H 34	0.6006	91.7	0.00	0.00	4.10	2.46
3年目	H 35	0.5775	91.7	0.00	0.00	4.10	2.37
4年目	H 36	0.5553	91.7	0.00	0.00	4.10	2.28
5年目	H 37	0.5339	91.7	0.00	0.00	4.10	2.19
6年目	H 38	0.5134	91.7	0.00	0.00	4.10	2.11
7年目	H 39	0.4936	91.7	0.00	0.00	4.10	2.03
8年目	H 40	0.4746	91.7	0.00	0.00	4.10	1.95
9年目	H 41	0.4564	91.7	0.00	0.00	4.10	1.87
10年目	H 42	0.4388	91.7	0.00	0.00	4.10	1.80
11年目	H 43	0.4220	91.7	0.00	0.00	4.10	1.73
12年目	H 44	0.4057	91.7	0.00	0.00	4.10	1.67
13年目	H 45	0.3901	91.7	0.00	0.00	4.10	1.60
14年目	H 46	0.3751	91.7	0.00	0.00	4.10	1.54
15年目	H 47	0.3607	91.7	0.00	0.00	4.10	1.48
16年目	H 48	0.3468	91.7	0.00	0.00	4.10	1.42
17年目	H 49	0.3335	91.7	0.00	0.00	4.10	1.37
18年目	H 50	0.3207	91.7	0.00	0.00	4.10	1.32
19年目	H 51	0.3083	91.7	0.00	0.00	4.10	1.27
20年目	H 52	0.2965	91.7	0.00	0.00	4.10	1.22
21年目	H 53	0.2851	91.7	0.00	0.00	4.10	1.17
22年目	H 54	0.2741	91.7	0.00	0.00	4.10	1.12
23年目	H 55	0.2636	91.7	0.00	0.00	4.10	1.08
24年目	H 56	0.2534	91.7	0.00	0.00	4.10	1.04
25年目	H 57	0.2437	91.7	0.00	0.00	4.10	1.00
26年目	H 58	0.2343	91.7	0.00	0.00	4.10	0.96
27年目	H 59	0.2253	91.7	0.00	0.00	4.10	0.92
28年目	H 60	0.2166	91.7	0.00	0.00	4.10	0.89
29年目	H 61	0.2083	91.7	0.00	0.00	4.10	0.85
30年目	H 62	0.2003	91.7	0.00	0.00	4.10	0.82
31年目	H 63	0.1926	91.7	0.00	0.00	4.10	0.79
32年目	H 64	0.1852	91.7	0.00	0.00	4.10	0.76
33年目	H 65	0.1780	91.7	0.00	0.00	4.10	0.73
34年目	H 66	0.1712	91.7	0.00	0.00	4.10	0.70
35年目	H 67	0.1646	91.7	0.00	0.00	4.10	0.68
36年目	H 68	0.1583	91.7	0.00	0.00	4.10	0.65
37年目	H 69	0.1522	91.7	0.00	0.00	4.10	0.62
38年目	H 70	0.1463	91.7	0.00	0.00	4.10	0.60
39年目	H 71	0.1407	91.7	0.00	0.00	4.10	0.58
40年目	H 72	0.1353	91.7	0.00	0.00	4.10	0.56
41年目	H 73	0.1301	91.7	0.00	0.00	4.10	0.53
42年目	H 74	0.1251	91.7	0.00	0.00	4.10	0.51
43年目	H 75	0.1203	91.7	0.00	0.00	4.10	0.49
44年目	H 76	0.1157	91.7	0.00	0.00	4.10	0.47
45年目	H 77	0.1112	91.7	0.00	0.00	4.10	0.46
46年目	H 78	0.1069	91.7	0.00	0.00	4.10	0.44
47年目	H 79	0.1028	91.7	0.00	0.00	4.10	0.42
48年目	H 80	0.0989	91.7	0.00	0.00	4.10	0.41
49年目	H 81	0.0951	91.7	-15.66	-1.49	4.10	0.39
合計				0	0	0	0
合計				587.14	487.44	205.21	59.56
単純事業費計				602.80		205.21	

便益の現在価値算定表 箇所名：三遠南信自動車道 飯高道路 (事業全体)

Table with columns for Year, H21, Vehicle Type, Total Benefit, Benefit Rate, GDP Deflator, Short-term Benefit, Value, Small Vehicle, General Freight, Vehicle Type, Value, Benefit Rate, Total Benefit, Value, Accident Reduction Benefit, Benefit Rate, Total Benefit, and Ratio. Rows represent years from 1 to 81, with a final total row.

便益の現在価値算定表

箇所名：三遠南信自動車道 飯橋道路 (残事業)

Table with columns for year (年度), total annual benefit rate (総走行台中の年次別伸び率), benefit rate (割引率), GDP, walking time savings (走行時間短縮便益), walking cost savings (走行経費減少便益), and total (合計). Rows include years from H21 to H81 and a total row.

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路		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：長野県飯田市南信濃和田 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家			延長	約13.1km	
事業概要	三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する青崩峠道路は、一般国道152号の通行不能区間の解消とともに、長野県南信地域及び静岡県北遠地域への高速交通サービスの提供、並びに当該地域の活性化等を目的に計画された長野県飯田市南信濃和田から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの一般国道の自動車専用道路です。					
S58年度事業化	H-年度都市計画決定	S60年度用地着手	S61年度工事着手			
全体事業費	約930億円	事業進捗率	26%	供用済延長	0km	
計画交通量	4,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 586/965億円 (事業費：548/927億円) 維持管理費：38/38億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,048/1,048億円 (走行時間短縮便益：801/801億円) (走行経費減少便益：215/215億円) (交通事故減少便益：32/32億円)	基準年： 平成21年		
感度分析の結果	残事業（事業全体）について感度分析を実施					
(残事業) 交通量変動	：B/C=1.8 (交通量+10%)		B/C=1.6 (交通量-10%)			
(残事業) 事業費変動	：B/C=1.6 (事業費+10%)		B/C=2.0 (事業費-10%)			
(残事業) 事業期間変動	：B/C=1.7 (事業期間+10%)		B/C=1.8 (事業期間-10%)			
事業の効果等	<p>①広域交流促進、三遠南信地域の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 三遠南信地域では、高規格幹線道路IC60分以内未到達地域が解消。 長野県と静岡県を結ぶ主要路線である国道152号の通行不能区間が解消され、三遠南信地域の生活の利便性が向上。 <p>②救急医療サービスの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 青崩峠道路沿線の長野県内旧上村・旧南信濃村、静岡県内旧水窪町・旧佐久間町では、三遠南信自動車道の整備により、第3次救急医療施設へ60分での搬送が可能になる。 <p>③災害に強い地域間ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 青崩峠道路の整備により、狭隘で脆弱な旧兵越林道を回避することができ、安心・安全な災害に強いネットワークが形成。 三遠南信地域では、市町村間で災害時に相互応援を行う協定が結ばれており、青崩峠道路が県境を結ぶことで、災害時の地域の安全性、信頼性の強化となる。 <p>④地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 遠山郷(旧上村・旧南信濃村)へのアクセス性が向上。 遠山郷までの集客エリアが拡大し、三河・遠州地域との観光交流の促進が期待される。 浜松市から遠山郷までの所要時間が90分短縮。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>青崩峠道路は、通行不能区間を解消し地域交流の促進等に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成17年6月16日）を受けている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>高齢者人口割合が天龍村、大鹿村で50%を超え高齢化が進展</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>環境アセスメント評価書の縦覧が完了</p> <p>小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕について、測量、道路設計を推進</p>					

・事業進捗率は26%、用地取得は未着手。(平成21年度末 見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕、L=6.0kmについて、早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・必要最小限の構造規格を採用(第1種第4級設計速度60km/h)

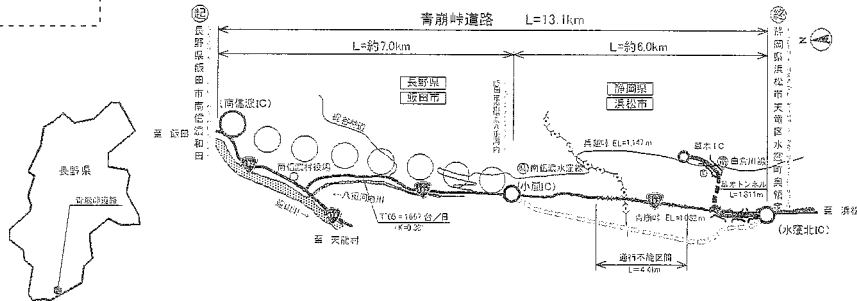
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



※ (○○ IC) は仮称である

※ 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。

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474号 三遠南信自動車道 新前時道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チャエックの指標
前提条件	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	費用便益比 (事業全体) (B/C)=1.1 (経済的純現在価値 (B-C) =83億円、経済的純内部収益率 (FIRR) =4.2%) 費用便益比 (採事業) (B/C)=1.8 (経済的純現在価値 (B-C) =462億円、経済的純内部収益率 (FIRR) =7.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チャエックの指標
1. 活力	<input checked="" type="checkbox"/> 円滑なモビリティの確保 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	区間a (新用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 62,091万人・時間/年 渋滞損失削減率 : 42% 区間b (当該区間/並行区間) について (該当区間名) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 43.293人・時間/年 (国道152号) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 1割削減 (国道152号)
物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 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が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格普通高床コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	豊橋駅、南信地域、改善見込み (南信地域~豊橋駅、160分⇒100分 等) 浜松駅、南信地域、改善見込み (南信地域~浜松駅、150分⇒120分 等) 中部国際空港、南信地域、改善見込み (南信地域~中部国際空港、160分⇒140分 等) 富士山静岡空港、南信地域、改善見込み (南信地域~富士山静岡空港、160分⇒130分 等) 三河港、南信地域、改善見込み (南信地域~三河港、160分⇒110分)

1. 活力	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <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する <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あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <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の事業である <input type="checkbox"/> D10区域の都市計画道路整備あり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区域が現在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)への道路道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(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 checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに親高市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が既存した日常活動圏中心部市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input checked="" type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした遊歩道整備や中心商店街のシンボル的な遊歩道整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が50台/月以上、自動車交通量が1,000台/月以上、歩行者交通量が50人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車交通量の向上が期待される <input type="checkbox"/> 交通ハリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアフリー法に基づく重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアフリー化される <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画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する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
2. 暮らし	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 国土・地域ネットワークの構築 <input type="checkbox"/> 個性ある地域の形成 <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車・公共交通機関のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保
		<p>北遠地域から飯田市の飯田市立病院へのアクセスが向上 (浜松市天竜区本郷地区(旧水窪町)～飯田市立病院 現況110分 ⇒ 整備後60分)</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 現道等に死者事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合には、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/24h以上（当該区間が通学路である場合は500台/24h以上）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は50人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>■ 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する</p> <p>□ 対象区間が、都道府県防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震防災緊急整備事業計画に位置づけられる、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけられる路線（以下「緊急輸送道路」といふ）として位置づけあり</p> <p>■ 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する</p> <p>□ 1箇所以上の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する</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道等の防災拠点又は防災拠点後必要対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p>■ 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を解消する</p> <p>□ 遊離路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 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する</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p> <p>● 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> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 現道等で騒音レベルが条例要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 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</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある</p> <p>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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が見込まれる</p>	<p>阪田市と浜松市を結ぶ路線は国道152号 国道151号が守野された場合、孤立化する地域：浜松市天竜区水窪地区、浜田市内信濃地区</p> <p>緊急輸送道路としての位置づけあり</p> <p>代替する緊急輸送道路路線名：国道41.8号、代替する区間（天龍村平岡～阿南町新野） 国道151号、代替する区間（阿南町新野～新野町時）</p> <p>浜松市道水窪白倉川線、（浜田市道南信濃156号線は寒真冬季通行不能）</p> <p>CO2排出削減量：41.028t/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM2.5対策地域指定の別：対象外 NO2削減率について：削減率を達成している測定局数の実績：1箇所（うち自排高1） （推計結果） 現道/平行区間等：（国道152号） 排出削減量：3.0t/年、排出削減率：2.0%削減</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM2.5対策地域指定の別：対象外 SPMについて：削減率を達成している測定局数の実績：1箇所（うち自排高1） （推計結果） 現道/平行区間等：（国道152号） 排出削減量：0.2t/年、排出削減率：2.0%削減</p> <p>三遠南信交流圏構想</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>		
5. その他	<p>他のアワードとの関係</p>		

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474号	三遠南信自動車道 青崩峠道路	L=13.1km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,100	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21年度		
単純合計	892億円	122億円	1,014億円
うち残事業分	654億円	122億円	776億円
基準年における 現在価値 (C)	927億円	38億円	965億円
うち残事業分	548億円	38億円	586億円

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21年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	50億円	13億円	2億円	65億円
基準年における 現在価値 (B)	801億円	215億円	32億円	1,048億円
うち残事業分	801億円	215億円	32億円	1,048億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	83億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	462億円
経済的内部収益率（残事業）	7.4%

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。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	4,100	±10%	1.6~1.8
事業費	654億円	±10%	1.6~2.0
事業期間	8年	±10%	1.7~1.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：三遠南信自動車道 青崩峠道路

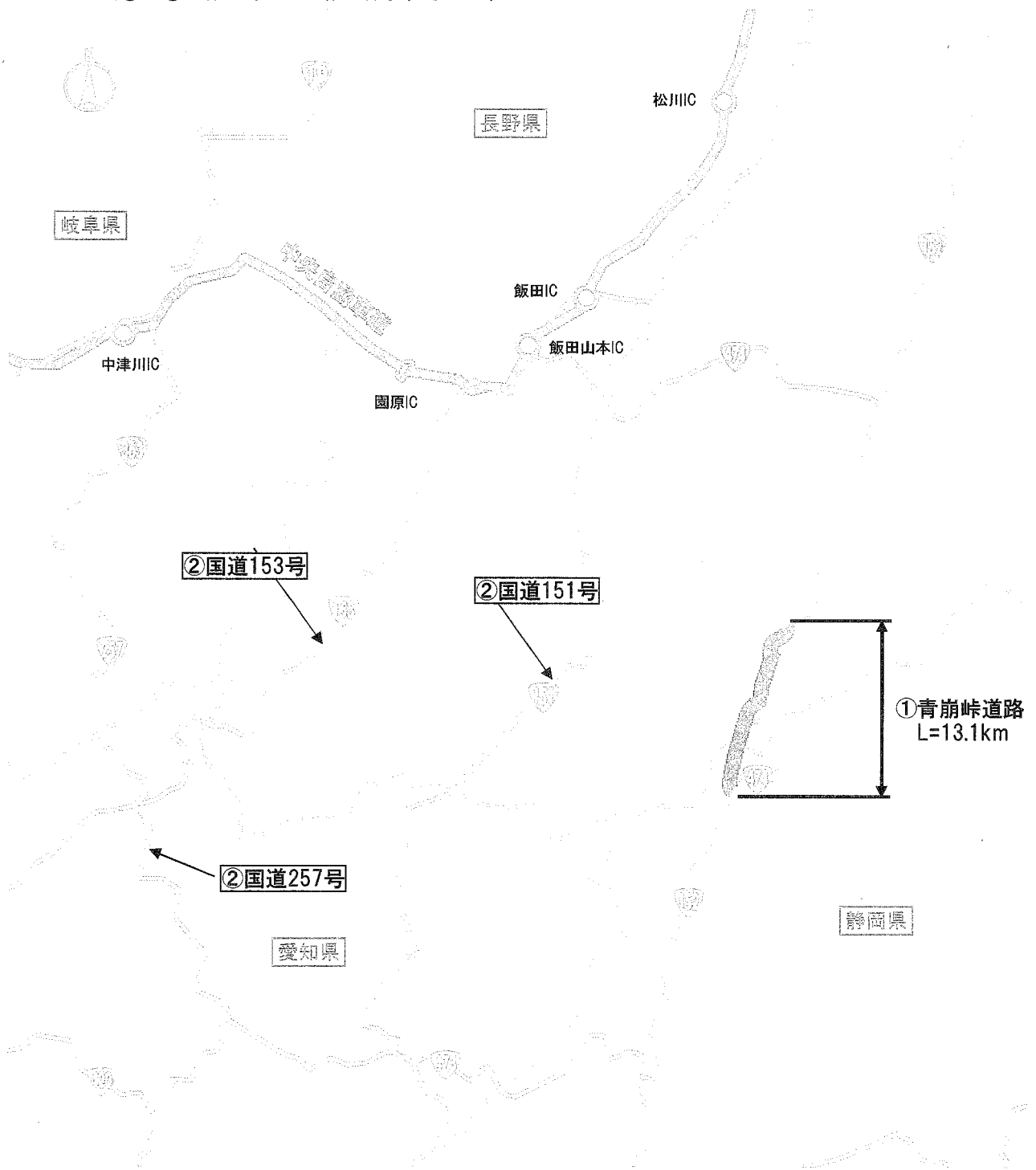
(推計時点 H42年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 : 13.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	4,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	11.43	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道152号: 5.9km	交通量	[台/日]	800	500
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	1.32	0.82
	国道151号: 60.4km	交通量	[台/日]	3,600	3,100
		走行時間	[分]	115	114
		走行時間費用	[億円/年]	76.80	67.89
	国道153号: 44.4km	交通量	[台/日]	3,400	3,100
		走行時間	[分]	72	72
		走行時間費用	[億円/年]	48.75	45.73
	国道257号: 46.0km	交通量	[台/日]	1,100	1,000
		走行時間	[分]	79	79
		走行時間費用	[億円/年]	17.14	15.21
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計: 11,230.2km	走行時間費用	[億円/年]	33,329.74	33,281.46	

			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: 11,400.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	33,473.75	33,422.54	51.20

- ※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。
- ※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(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: 三遠南信自動車道 青崩峠道路

(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21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 いずれかのみ推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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 有の場合のみ	<input type="checkbox"/> ()台トリップ/日 考慮した開発交通量(トリップ数) 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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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:三遠南信自動車道 青崩峠道路

(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	中部地方整備局管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用 積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名：三遠南信自動車道 青崩峠道路 (事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフラク	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-29年目	H 1	2.1911	96.7	16.84	34.99	0.00	0.00
-28年目	H 2	2.1068	99.1	28.27	55.13	0.00	0.00
-27年目	H 3	2.0258	101.8	23.75	43.37	0.00	0.00
-26年目	H 4	1.9479	103.1	22.02	38.15	0.00	0.00
-25年目	H 5	1.8730	103.5	19.18	31.83	0.00	0.00
-24年目	H 6	1.8009	103.4	20.49	32.72	0.00	0.00
-23年目	H 7	1.7317	102.8	11.60	17.92	0.00	0.00
-22年目	H 8	1.6651	102.3	17.42	26.00	0.00	0.00
-21年目	H 9	1.6010	103.3	17.48	24.85	0.00	0.00
-20年目	H 10	1.5395	102.8	7.36	10.11	0.00	0.00
-19年目	H 11	1.4802	101.3	7.31	9.80	0.00	0.00
-18年目	H 12	1.4233	99.7	6.86	8.98	0.00	0.00
-17年目	H 13	1.3686	98.4	6.76	8.62	0.00	0.00
-16年目	H 14	1.3159	96.6	3.10	3.87	0.00	0.00
-15年目	H 15	1.2653	95.4	4.50	5.47	0.00	0.00
-14年目	H 16	1.2167	94.4	3.20	3.78	0.00	0.00
-13年目	H 17	1.1699	93.2	4.10	4.72	0.00	0.00
-12年目	H 18	1.1249	92.5	5.00	5.58	0.00	0.00
-11年目	H 19	1.0816	91.7	5.00	5.41	0.00	0.00
-10年目	H 20	1.0400	91.7	1.86	1.93	0.00	0.00
-9年目	H 21	1.0000	91.7	6.00	6.00	0.00	0.00
-8年目	H 22	0.9615	91.7	81.71	78.57	0.00	0.00
-7年目	H 23	0.9246	91.7	81.71	75.55	0.00	0.00
-6年目	H 24	0.8890	91.7	81.71	72.64	0.00	0.00
-5年目	H 25	0.8548	91.7	81.71	69.85	0.00	0.00
-4年目	H 26	0.8219	91.7	81.71	67.16	0.00	0.00
-3年目	H 27	0.7903	91.7	81.71	64.58	0.00	0.00
-2年目	H 28	0.7599	91.7	81.71	62.09	0.00	0.00
-1年目	H 29	0.7307	91.7	81.71	59.71	0.00	0.00
供用開始年次	H 30	0.7026	91.7	0.00	0.00	2.43	1.71
1年目	H 31	0.6756	91.7	0.00	0.00	2.43	1.64
2年目	H 32	0.6496	91.7	0.00	0.00	2.43	1.58
3年目	H 33	0.6246	91.7	0.00	0.00	2.43	1.52
4年目	H 34	0.6006	91.7	0.00	0.00	2.43	1.46
5年目	H 35	0.5775	91.7	0.00	0.00	2.43	1.40
6年目	H 36	0.5553	91.7	0.00	0.00	2.43	1.35
7年目	H 37	0.5339	91.7	0.00	0.00	2.43	1.30
8年目	H 38	0.5134	91.7	0.00	0.00	2.43	1.25
9年目	H 39	0.4936	91.7	0.00	0.00	2.43	1.20
10年目	H 40	0.4746	91.7	0.00	0.00	2.43	1.15
11年目	H 41	0.4564	91.7	0.00	0.00	2.43	1.11
12年目	H 42	0.4388	91.7	0.00	0.00	2.43	1.07
13年目	H 43	0.4220	91.7	0.00	0.00	2.43	1.03
14年目	H 44	0.4057	91.7	0.00	0.00	2.43	0.99
15年目	H 45	0.3901	91.7	0.00	0.00	2.43	0.95
16年目	H 46	0.3751	91.7	0.00	0.00	2.43	0.91
17年目	H 47	0.3607	91.7	0.00	0.00	2.43	0.88
18年目	H 48	0.3468	91.7	0.00	0.00	2.43	0.84
19年目	H 49	0.3335	91.7	0.00	0.00	2.43	0.81
20年目	H 50	0.3207	91.7	0.00	0.00	2.43	0.78
21年目	H 51	0.3083	91.7	0.00	0.00	2.43	0.75
22年目	H 52	0.2965	91.7	0.00	0.00	2.43	0.72
23年目	H 53	0.2851	91.7	0.00	0.00	2.43	0.69
24年目	H 54	0.2741	91.7	0.00	0.00	2.43	0.67
25年目	H 55	0.2636	91.7	0.00	0.00	2.43	0.64
26年目	H 56	0.2534	91.7	0.00	0.00	2.43	0.62
27年目	H 57	0.2437	91.7	0.00	0.00	2.43	0.59
28年目	H 58	0.2343	91.7	0.00	0.00	2.43	0.57
29年目	H 59	0.2253	91.7	0.00	0.00	2.43	0.55
30年目	H 60	0.2166	91.7	0.00	0.00	2.43	0.53
31年目	H 61	0.2083	91.7	0.00	0.00	2.43	0.51
32年目	H 62	0.2003	91.7	0.00	0.00	2.43	0.49
33年目	H 63	0.1926	91.7	0.00	0.00	2.43	0.47
34年目	H 64	0.1852	91.7	0.00	0.00	2.43	0.45
35年目	H 65	0.1780	91.7	0.00	0.00	2.43	0.43
36年目	H 66	0.1712	91.7	0.00	0.00	2.43	0.42
37年目	H 67	0.1646	91.7	0.00	0.00	2.43	0.40
38年目	H 68	0.1583	91.7	0.00	0.00	2.43	0.39
39年目	H 69	0.1522	91.7	0.00	0.00	2.43	0.37
40年目	H 70	0.1463	91.7	0.00	0.00	2.43	0.36
41年目	H 71	0.1407	91.7	0.00	0.00	2.43	0.34
42年目	H 72	0.1353	91.7	0.00	0.00	2.43	0.33
43年目	H 73	0.1301	91.7	0.00	0.00	2.43	0.32
44年目	H 74	0.1251	91.7	0.00	0.00	2.43	0.30
45年目	H 75	0.1203	91.7	0.00	0.00	2.43	0.29
46年目	H 76	0.1157	91.7	0.00	0.00	2.43	0.28
47年目	H 77	0.1112	91.7	0.00	0.00	2.43	0.27
48年目	H 78	0.1069	91.7	0.00	0.00	2.43	0.26
49年目	H 79	0.1028	91.7	-22.21	-2.28	2.43	0.25
合計				869.59	927.09	121.64	38.19
単純事業費計				891.80		121.64	

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：三遠南信自動車道 青崩峠道路 (残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.195	13.1	2.5545

年次	年度	割戻率	GDP デフクタ	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
-9年目	H 21	1.0000	91.7	0.00	0.00	0.00	0.00
-8年目	H 22	0.9615	91.7	81.71	78.57	0.00	0.00
-7年目	H 23	0.9246	91.7	81.71	75.55	0.00	0.00
-6年目	H 24	0.8890	91.7	81.71	72.64	0.00	0.00
-5年目	H 25	0.8548	91.7	81.71	69.85	0.00	0.00
-4年目	H 26	0.8219	91.7	81.71	67.16	0.00	0.00
-3年目	H 27	0.7903	91.7	81.71	64.58	0.00	0.00
-2年目	H 28	0.7599	91.7	81.71	62.09	0.00	0.00
-1年目	H 29	0.7307	91.7	81.71	59.71	0.00	0.00
供用開始年次	H 30	0.7026	91.7	0.00	0.00	2.43	1.71
1年目	H 31	0.6756	91.7	0.00	0.00	2.43	1.64
2年目	H 32	0.6496	91.7	0.00	0.00	2.43	1.58
3年目	H 33	0.6246	91.7	0.00	0.00	2.43	1.52
4年目	H 34	0.6006	91.7	0.00	0.00	2.43	1.46
5年目	H 35	0.5775	91.7	0.00	0.00	2.43	1.40
6年目	H 36	0.5553	91.7	0.00	0.00	2.43	1.35
7年目	H 37	0.5339	91.7	0.00	0.00	2.43	1.30
8年目	H 38	0.5134	91.7	0.00	0.00	2.43	1.25
9年目	H 39	0.4936	91.7	0.00	0.00	2.43	1.20
10年目	H 40	0.4746	91.7	0.00	0.00	2.43	1.15
11年目	H 41	0.4564	91.7	0.00	0.00	2.43	1.11
12年目	H 42	0.4388	91.7	0.00	0.00	2.43	1.07
13年目	H 43	0.4220	91.7	0.00	0.00	2.43	1.03
14年目	H 44	0.4057	91.7	0.00	0.00	2.43	0.99
15年目	H 45	0.3901	91.7	0.00	0.00	2.43	0.95
16年目	H 46	0.3751	91.7	0.00	0.00	2.43	0.91
17年目	H 47	0.3607	91.7	0.00	0.00	2.43	0.88
18年目	H 48	0.3468	91.7	0.00	0.00	2.43	0.84
19年目	H 49	0.3335	91.7	0.00	0.00	2.43	0.81
20年目	H 50	0.3207	91.7	0.00	0.00	2.43	0.78
21年目	H 51	0.3083	91.7	0.00	0.00	2.43	0.75
22年目	H 52	0.2965	91.7	0.00	0.00	2.43	0.72
23年目	H 53	0.2851	91.7	0.00	0.00	2.43	0.69
24年目	H 54	0.2741	91.7	0.00	0.00	2.43	0.67
25年目	H 55	0.2636	91.7	0.00	0.00	2.43	0.64
26年目	H 56	0.2534	91.7	0.00	0.00	2.43	0.62
27年目	H 57	0.2437	91.7	0.00	0.00	2.43	0.59
28年目	H 58	0.2343	91.7	0.00	0.00	2.43	0.57
29年目	H 59	0.2253	91.7	0.00	0.00	2.43	0.55
30年目	H 60	0.2166	91.7	0.00	0.00	2.43	0.53
31年目	H 61	0.2083	91.7	0.00	0.00	2.43	0.51
32年目	H 62	0.2003	91.7	0.00	0.00	2.43	0.49
33年目	H 63	0.1926	91.7	0.00	0.00	2.43	0.47
34年目	H 64	0.1852	91.7	0.00	0.00	2.43	0.45
35年目	H 65	0.1780	91.7	0.00	0.00	2.43	0.43
36年目	H 66	0.1712	91.7	0.00	0.00	2.43	0.42
37年目	H 67	0.1646	91.7	0.00	0.00	2.43	0.40
38年目	H 68	0.1583	91.7	0.00	0.00	2.43	0.39
39年目	H 69	0.1522	91.7	0.00	0.00	2.43	0.37
40年目	H 70	0.1463	91.7	0.00	0.00	2.43	0.36
41年目	H 71	0.1407	91.7	0.00	0.00	2.43	0.34
42年目	H 72	0.1353	91.7	0.00	0.00	2.43	0.33
43年目	H 73	0.1301	91.7	0.00	0.00	2.43	0.32
44年目	H 74	0.1251	91.7	0.00	0.00	2.43	0.30
45年目	H 75	0.1203	91.7	0.00	0.00	2.43	0.29
46年目	H 76	0.1157	91.7	0.00	0.00	2.43	0.28
47年目	H 77	0.1112	91.7	0.00	0.00	2.43	0.27
48年目	H 78	0.1069	91.7	0.00	0.00	2.43	0.26
49年目	H 79	0.1028	91.7	-22.21	-2.28	2.43	0.25
合計				631.48	547.85	121.64	38.19

単純事業費計	653.69	121.64
--------	--------	--------

便益の現在価値算定表

箇所名：三遠南信自動車道 青森峠道路

年次 (暦年)	GDP デフレ率		割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)				現在価値 (A)×(B)		事故減少便益(億円) (C)×(A)	合計 (億円)	
	乗用車種類	貨物車種類		全車 (東海7Dpp)	乗用車種類	小型貨物	普通貨物	計	①	②	計			③
1年目	1.00104	1.00216	1.00141	3.68	24.67	50.01	36.17	2.52	0.51	10.11	13.14	2.06	65.21	
2年目	1.00104	1.00215	1.00141	3.69	24.72	50.09	34.84	2.52	0.52	10.13	13.17	2.06	65.32	
3年目	1.00063	1.00313	1.00145	3.70	24.78	50.18	33.55	2.53	0.52	10.15	13.19	2.07	65.43	
4年目	1.00063	1.00312	1.00145	3.71	24.85	50.28	32.33	2.53	0.52	10.18	13.23	2.07	65.58	
5年目	1.00063	1.00311	1.00145	3.72	24.93	50.38	31.15	2.53	0.52	10.21	13.26	2.07	65.72	
6年目	1.00062	1.00309	1.00145	3.75	25.09	50.59	30.01	2.53	0.52	10.24	13.30	2.07	65.86	
7年目	1.00062	1.00308	1.00144	3.76	25.16	50.69	28.82	2.53	0.52	10.31	13.37	2.08	66.14	
8年目	1.00062	1.00306	1.00144	3.77	25.24	50.79	27.64	2.54	0.53	10.34	13.40	2.08	66.28	
9年目	1.00062	1.00305	1.00144	3.79	25.40	51.00	26.42	2.54	0.53	10.40	13.47	2.09	66.56	
10年目	1.00062	1.00304	1.00144	3.80	25.47	51.10	24.01	2.54	0.53	10.43	13.51	2.09	66.70	
11年目	1.00090	1.00390	0.99427	3.82	25.55	51.20	22.13	2.54	0.53	10.47	13.54	2.10	66.84	
12年目	1.00090	1.00390	0.99423	3.82	25.57	51.03	20.77	2.52	0.53	10.48	13.53	2.08	66.70	
13年目	1.00074	1.00390	0.99420	3.82	25.60	50.86	21.24	2.50	0.53	10.49	13.51	2.07	66.45	
14年目	1.00065	1.00390	0.99417	3.83	25.62	50.69	20.36	2.47	0.53	10.49	13.50	2.06	66.25	
15年目	1.00065	1.00389	0.99413	3.83	25.64	50.51	19.51	2.45	0.53	10.50	13.49	2.05	66.05	
16年目	1.00067	1.00389	0.99410	3.83	25.67	50.34	18.69	2.43	0.53	10.51	13.48	2.04	65.85	
17年目	1.00067	1.00388	0.99406	3.84	25.69	50.17	17.91	2.40	0.54	10.52	13.46	2.02	65.66	
18年目	1.00069	1.00388	0.99403	3.84	25.71	49.83	16.45	2.36	0.54	10.54	13.44	2.00	65.46	
19年目	1.00069	1.00387	0.99399	3.85	25.74	49.65	15.76	2.33	0.54	10.55	13.42	1.99	65.26	
20年目	1.00069	1.00387	0.99395	3.85	25.76	49.48	15.10	2.31	0.54	10.56	13.41	1.98	65.06	
21年目	1.00069	1.00386	0.99392	3.85	25.78	49.31	14.47	2.29	0.54	10.57	13.40	1.96	64.87	
22年目	1.00069	1.00386	0.99388	3.86	25.80	49.14	13.86	2.26	0.54	10.58	13.38	1.95	64.67	
23年目	1.00069	1.00385	0.99384	3.86	25.83	48.96	13.28	2.24	0.54	10.59	13.37	1.94	64.47	
24年目	1.00069	1.00385	0.99380	3.86	25.85	48.79	12.73	2.22	0.54	10.60	13.36	1.93	64.27	
25年目	1.00069	1.00384	0.99377	3.87	25.87	48.62	12.20	2.20	0.54	10.61	13.34	1.92	64.08	
26年目	1.00069	1.00384	0.99373	3.87	25.90	48.45	11.69	2.17	0.54	10.62	13.32	1.90	63.88	
27年目	1.00069	1.00383	0.99369	3.87	25.92	48.28	11.20	2.15	0.54	10.63	13.32	1.89	63.68	
28年目	1.00069	1.00383	0.99365	3.87	25.94	48.10	10.73	2.13	0.54	10.64	13.30	1.88	63.48	
29年目	1.00069	1.00382	0.99361	3.88	25.97	47.93	10.28	2.10	0.54	10.65	13.29	1.87	63.29	
30年目	1.00069	1.00382	0.99357	3.88	26.00	47.76	9.85	2.08	0.54	10.65	13.28	1.86	63.09	
31年目	1.00069	1.00381	0.99354	3.89	26.03	47.59	9.43	2.06	0.54	10.66	13.26	1.84	62.89	
32年目	1.00069	1.00381	0.99350	3.89	26.06	47.41	9.04	2.03	0.54	10.67	13.25	1.83	62.69	
33年目	1.00069	1.00380	0.99347	3.89	26.08	47.24	8.66	2.01	0.54	10.68	13.24	1.82	62.50	
34年目	1.00069	1.00380	0.99343	3.89	26.10	47.07	8.30	1.99	0.54	10.69	13.22	1.81	62.30	
35年目	1.00069	1.00379	0.99340	3.90	26.13	46.90	7.95	1.97	0.54	10.70	13.21	1.80	62.10	
36年目	1.00069	1.00379	0.99336	3.90	26.15	46.73	7.61	1.94	0.54	10.71	13.20	1.78	61.92	
37年目	1.00069	1.00378	0.99333	3.91	26.17	46.57	7.27	1.92	0.54	10.72	13.18	1.77	61.72	
38年目	1.00069	1.00378	0.99329	3.91	26.19	46.40	6.99	1.90	0.55	10.73	13.17	1.76	61.52	
39年目	1.00069	1.00377	0.99326	3.91	26.22	46.23	6.71	1.87	0.55	10.74	13.16	1.75	61.33	
40年目	1.00069	1.00377	0.99322	3.92	26.24	46.06	6.42	1.85	0.55	10.75	13.15	1.74	61.14	
41年目	1.00069	1.00376	0.99319	3.92	26.26	45.90	6.15	1.83	0.55	10.76	13.13	1.72	60.95	
42年目	1.00069	1.00376	0.99315	3.92	26.28	45.73	5.89	1.81	0.55	10.77	13.12	1.71	60.76	
43年目	1.00069	1.00375	0.99312	3.93	26.31	45.57	5.64	1.79	0.55	10.78	13.11	1.70	60.57	
44年目	1.00069	1.00375	0.99308	3.93	26.33	45.40	5.41	1.76	0.55	10.79	13.10	1.69	60.38	
45年目	1.00069	1.00374	0.99305	3.93	26.35	45.24	5.18	1.74	0.55	10.79	13.08	1.68	60.19	
46年目	1.00069	1.00374	0.99301	3.94	26.38	45.08	4.96	1.72	0.55	10.80	13.07	1.67	60.00	
47年目	1.00069	1.00373	0.99298	3.94	26.40	44.92	4.75	1.70	0.55	10.81	13.06	1.65	59.82	
48年目	1.00069	1.00373	0.99294	3.94	26.42	44.75	4.55	1.68	0.55	10.81	13.05	1.64	59.63	
49年目	1.00069	1.00372	0.99290	3.94	26.44	44.58	4.38	1.66	0.55	10.82	13.04	1.63	59.44	
合計				192.28	1,287.74	2,431.65	800.59	110.80	26.83	527.48	665.11	215.44	96.12	3,192.88

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名 一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	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：静岡県浜松市天竜区佐久間町河合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田			延長	27.9 km
事業概要 三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する佐久間道路・三遠道路は、奥三河、北遠地域の高速サービス提供、災害に強い地域間ネットワークの構築、沿線地域開発及び地域交流支援の連携強化に資する延長27.9kmの道路である。				
H5年度事業化		H 都市計画決定 (H 度変更)		H13年度用地着手
全体事業費		約 1,400 億円		事業進捗率
計画交通量		4,000～10,200台/日		50%
費用対効果 分析結果		総費用 (残事業)/事業全体 642/1,366億円 事業費：567/1,291億円 維持管理費：75/75億円		総便益 (残事業)/事業全体 1,586/1,586億円 (走行時間短縮便益：1306/1306億円) (走行経費減少便益：221/221億円) (交通事故減少便益：58/58億円)
B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5		基準年 平成21年		
感度分析の結果 【残事業】				
残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.1 (交通量 +10%) B/C=4.2 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.3 (事業費 +10%) B/C=2.7 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.4 (事業期間 +10%) B/C=2.6 (事業期間 -10%)				
事業の効果等 地域連携の強化（広域交流の促進） 災害に強い地域間ネットワークの構築（事前通行規制区間の回避、災害時に孤立化を回避） 三次医療施設へのアクセス向上（聖隷三方原病院の人口カバー率の拡大） 沿線地域の観光地へのアクセス向上（鳳来寺山90分圏の拡大、観光地と都市部との所要時間の短縮）				
関係する地方公共団体等の意見 2008年11月に静岡、愛知、長野3県の県境地域32市町による「三遠南信地域連携ビジョン推進会議」(SENA)が発足し、三遠南信自動車道建設による地域間交流拡大が期待されている。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 過疎化、高齢化の進行、新たな高規格幹線道路の供用（東海環状、伊勢湾岸等） 市町村合併により、浜松市が政令指定都市に移行したことで当該地域の連携強化が重要				
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率は約90%（平成21年度末見込み） 平成20年度より佐久間IC～東栄IC間の工事に着手				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 佐久間IC～引佐JCT（L=27.9km）の早期供用を目指す				
施設の構造や工法の変更等 IC構造の見直し、道路線形の見直し、鋼橋における少数主桁の採用などによりコスト縮減を図る。				
対応方針 事業継続				
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初の事業の必要性・重要性は変わらないと考えられる。				
事業概要図				

※ 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。

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474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<p>● 便益が費用を上回っている</p>	<p>費用便益比 (事業全体) (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 220億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.5%) 費用便益比 (残事業) (B/C) = 2.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 943億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 9.5%)</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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□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>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p>	<p>区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 35,123万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 5,660万人・時間/年 (35,123万人・時間/年 ⇒ 29,716万人・時間/年) 区間b (並行区間) について : 国道151号、152号、473号等 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (現況) : 340,801人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減 : ほぼ10割削減 (340,801人・時間/年 ⇒ 1,649人・時間/年)</p>
	<p>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>JR浜松駅 (新幹線停車駅) へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ JR浜松駅 (現況100分 ⇒ 整備後60分) 設楽郡東栄町 ~ JR浜松駅 (現況120分 ⇒ 整備後70分)</p>	
	<p>■ 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が見込まれる</p> <p>中部国際空港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ 中部国際空港 現況170分 ⇒ 整備後100分 設楽郡東栄町 ~ 中部国際空港 現況145分 ⇒ 整備後100分 富士山静岡空港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区 (旧佐久間町) ~ 富士山静岡空港 現況130分 ⇒ 整備後90分 設楽郡東栄町 ~ 富士山静岡空港 現況150分 ⇒ 整備後 90分</p>	

1. 活力	<p>物流効率化の支援</p> <p>重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>御前崎港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区(旧佐久間町)～御前崎港 現況150分 ⇒ 整備後110分 設楽郡東栄町～御前崎港 現況170分 ⇒ 整備後110分 三河港へのアクセス向上 浜松市天竜区佐久間地区(旧佐久間町)～三河港 現況140分 ⇒ 整備後70分 設楽郡東栄町～三河港 現況110分 ⇒ 整備後70分</p>
都市の再生	<p>農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上</p> <p>現道等における、総重量25tの車両もしくは130規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p> <p>都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>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する</p> <p>市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</p> <p>中心市街地内で行う事業である</p> <p>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</p> <p>DID区域内の都市計画道路総延長であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</p> <p>対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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)への連絡道路となる</p> <p>高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り</p> <p>地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>現道等における大型車のすれ違い困難区間： 師道4号 浜松市天竜区佐久間町川台～浜松市天竜区佐久間町蒲川 県道1号 浜松市天竜区佐久間町蒲川地内 上記すれ違い困難区間を解消する</p> <p>北遠地域から西部地方生活圏の中心都市 浜松市中心部へのアクセスが向上 浜松市天竜区佐久間地区(旧佐久間町)から浜松市中心部 現況：100分 整備後：60分</p>
個性ある地域の形成	<p>鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</p> <p>拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>三遠南信地域連携ビジョン (地域住民、大学、経済界、行政の代表が参加) 鳳来寺山へのアクセスが向上 飯田市～鳳来寺山 現況125分 ⇒ 整備後110分</p>

	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <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である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアリー化される <input type="checkbox"/> 対象区間が電線緑地中化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する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/橋台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される <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する <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）として位置づけ有り <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する <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"/> 環道の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは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される <input checked="" type="checkbox"/> 環道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を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <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する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	<p>○ 特別立法に基づく事業である</p> <p>○ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>○ 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である</p> <p>○ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアリー化される</p> <p>○ 対象区間が電線緑地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 現道等に死傷事故率が500件/橋台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 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）として位置づけ有り</p> <p>■ 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する</p> <p>○ 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）</p> <p>○ 環道の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは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される</p> <p>■ 環道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を解消する</p> <p>○ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>○ 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する</p> <p>○ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	<p>○ 特別立法に基づく事業である</p> <p>○ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>○ 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である</p> <p>○ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアリー化される</p> <p>○ 対象区間が電線緑地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 現道等に死傷事故率が500件/橋台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 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）として位置づけ有り</p> <p>■ 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する</p> <p>○ 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）</p> <p>○ 環道の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは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される</p> <p>■ 環道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を解消する</p> <p>○ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>○ 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する</p> <p>○ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>		
3. 安全	<p>安全で安心して暮らすための確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p>	<p>○ 特別立法に基づく事業である</p> <p>○ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>○ 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である</p> <p>○ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアリー化される</p> <p>○ 対象区間が電線緑地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 現道等に死傷事故率が500件/橋台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 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）として位置づけ有り</p> <p>■ 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する</p> <p>○ 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）</p> <p>○ 環道の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは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される</p> <p>■ 環道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を解消する</p> <p>○ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>○ 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する</p> <p>○ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	<p>○ 特別立法に基づく事業である</p> <p>○ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>○ 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である</p> <p>○ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリアリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにハリアリー化される</p> <p>○ 対象区間が電線緑地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 現道等に死傷事故率が500件/橋台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>○ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>○ 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する</p> <p>■ 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）として位置づけ有り</p> <p>■ 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する</p> <p>○ 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）</p> <p>○ 環道の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは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される</p> <p>■ 環道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を解消する</p> <p>○ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>○ 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する</p> <p>○ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>

4. 環境	地球環境の保全	<p>● 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> <p><佐久間道路・三遠道路全体> 評価対象区間（費用便益分析対象区間）について CO2排出削減量：26,900t/年（29,044,000t/年⇒29,017,100t/年） 評価対象区間（現道；並行路線 国道151号、152号、257号、473号等）について CO2排出削減量：13,200t/年（34,000t/年⇒20,800t/年）</p>
生活環境の改善・保全	<p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外</p> <p>（推計結果） <佐久間道路・三遠道路全体> 評価対象区間（費用便益分析対象区間）について NOx排出削減量：145t/年（130,070t/年⇒129,926t/年） 排出削減率：0.1% 評価対象区間（現道；並行路線 国道151号、152号、257号、473号等）について NOx排出削減量：51t/年（135t/年⇒84t/年） 排出削減率：38%</p>
	<p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外</p> <p>（推計結果） <佐久間道路・三遠道路全体> 評価対象区間（費用便益分析対象区間）について SPM排出削減量：14t/年（11,138t/年 ⇒ 11,123t/年） 排出削減率：0.1% 評価対象区間（現道；並行路線 国道151号、152号、257号、473号等）について SPM排出削減量：5t/年（13t/年⇒8t/年） 排出削減率：38%</p>
	<p><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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	
5. その他	<p><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</p> <p><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がある</p> <p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p><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が見込まれる</p>	

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474号	三遠南信自動車道 佐久間道路 ・三遠道路	L = 27.9 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,000~10,200	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21年度		
単純合計	1,331億円	259億円	1,590億円
うち残事業分	679億円	259億円	938億円
基準年における 現在価値 (C)	1,291億円	75億円	1,366億円
うち残事業分	567億円	75億円	642億円

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21年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	91億円	15億円	4億円	111億円
基準年における 現在価値 (B)	1,306億円	221億円	58億円	1,586億円
うち残事業分	1,306億円	221億円	58億円	1,586億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	220億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	2.5
経済的純現在価値（残事業）	943億円
経済的内部収益率（残事業）	9.5%

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。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比
交通量	10,200	±10%	2.1~4.2
事業費	679億円	±10%	2.3~2.7
事業期間	10年	±10%	2.4~2.6

交通状況の変化

事業名：三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

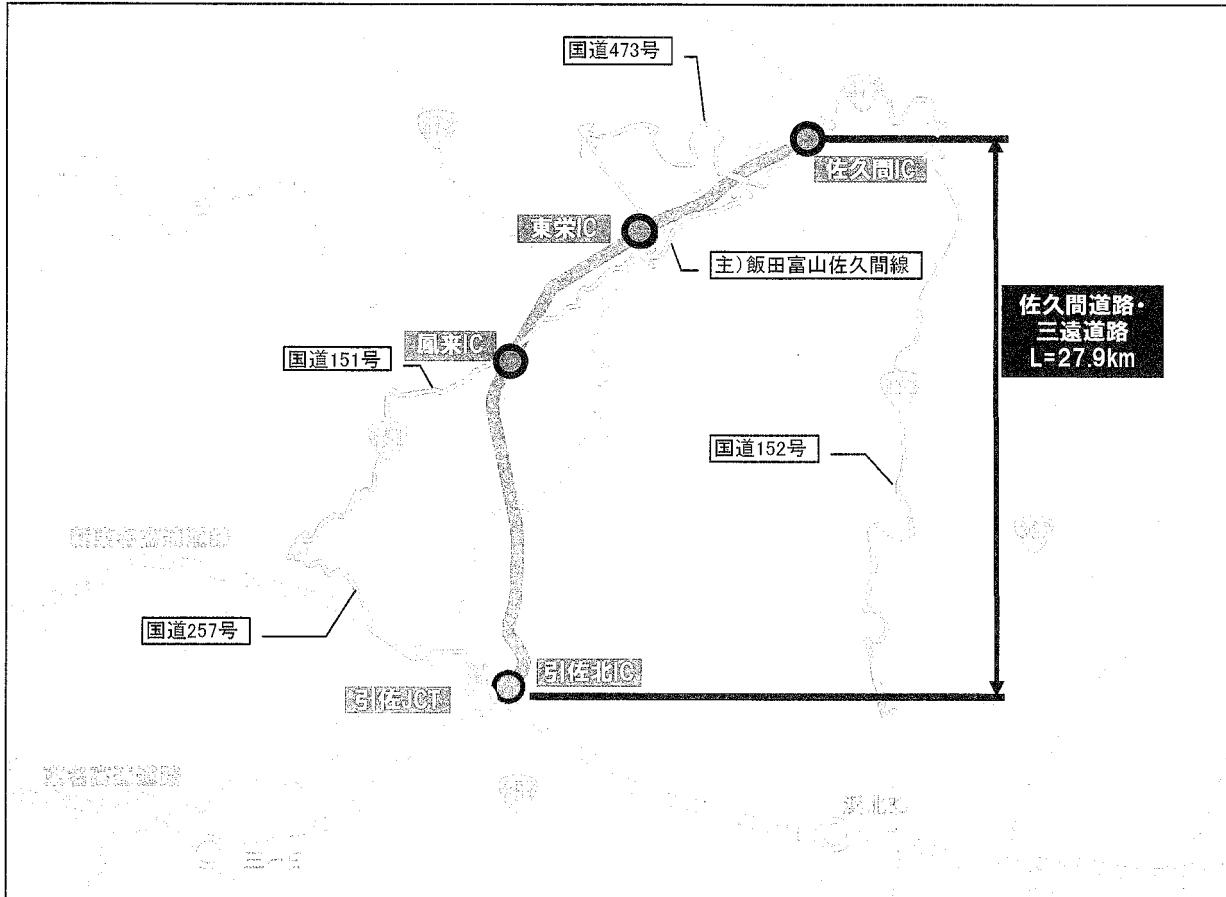
			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [バイパス] : 27.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	8,344	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	27	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	42.02	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道151号 : 27.1km	交通量	[台/日]	1,924	1,669
		走行時間	[分]	54	36
		走行時間費用	[億円/年]	19.13	14.86
	国道152号 : 28.6km	交通量	[台/日]	2,333	808
		走行時間	[分]	92	85
		走行時間費用	[億円/年]	38.95	12.15
	国道257号 : 12.7km	交通量	[台/日]	3,914	2,227
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	16.93	9.90
	国道473号 : 22.5km	交通量	[台/日]	2,142	1,574
		走行時間	[分]	60	60
		走行時間費用	[億円/年]	24.69	19.34
	主) 飯田 富山佐久 間線 : 6.8km	交通量	[台/日]	2,892	1,948
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	10.91	6.93
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	67,678.98	67,591.24	
			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 : 18605.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	67,789.59	67,696.44	93.16

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- ※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。
 ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する

事業名：三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路（事業全体）

(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：三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路

(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21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 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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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"/>	
		算出根拠を添付すること		
	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"/>	
算出根拠を添付すること				
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：三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路

(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 中部地方整備局管内直轄路線の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"/>
	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：佐久間道路・三遠道路
(事業全体)

(全線供用時)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.195	27.9	5.44

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	改築費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-27年目	H 5	1.8730	103.5	1.30	2.16		0.00
-26年目	H 6	1.8009	103.4	2.18	3.48		0.00
-25年目	H 7	1.7317	102.8	4.79	7.40		0.00
-24年目	H 8	1.6651	102.3	2.69	4.02		0.00
-23年目	H 9	1.6010	103.3	5.00	7.11		0.00
-22年目	H 10	1.5395	102.8	7.85	10.78		0.00
-21年目	H 11	1.4802	101.3	4.40	5.90		0.00
-20年目	H 12	1.4233	99.7	3.50	4.58		0.00
-19年目	H 13	1.3686	98.4	5.25	6.70		0.00
-18年目	H 14	1.3159	96.6	13.60	16.99		0.00
-17年目	H 15	1.2653	95.4	17.87	21.73		0.00
-16年目	H 16	1.2167	94.4	47.96	56.68		0.00
-15年目	H 17	1.1699	93.2	106.36	122.43		0.00
-14年目	H 18	1.1249	92.5	113.81	126.92		0.00
-13年目	H 19	1.0816	91.7	108.12	116.94		0.00
-12年目	H 20	1.0400	91.7	113.05	117.57		0.00
-11年目	H 21	1.0000	91.7	94.45	94.45		0.00
-10年目	H 22	0.9615	91.7	93.88	90.27		0.00
-9年目	H 23	0.9246	91.7	70.28	64.98		0.00
-8年目	H 24	0.8890	91.7	71.86	63.88		0.00
-7年目	H 25	0.8548	91.7	77.90	66.59		0.00
-6年目	H 26	0.8219	91.7	91.33	75.06		0.00
-5年目	H 27	0.7903	91.7	82.72	65.37		0.00
-4年目	H 28	0.7599	91.7	113.60	86.32		0.00
-3年目	H 29	0.7307	91.7	33.58	24.54		0.00
-2年目	H 30	0.7026	91.7	28.79	20.23		0.00
-1年目	H 31	0.6756	91.7	14.90	10.07		0.00
供用開始年次	H 32	0.6496			0.00	5.18	3.37
1年目	H 33	0.6246			0.00	5.18	3.24
2年目	H 34	0.6006			0.00	5.18	3.11
3年目	H 35	0.5775			0.00	5.18	2.99
4年目	H 36	0.5553			0.00	5.18	2.88
5年目	H 37	0.5339			0.00	5.18	2.77
6年目	H 38	0.5134			0.00	5.18	2.66
7年目	H 39	0.4936			0.00	5.18	2.56
8年目	H 40	0.4746			0.00	5.18	2.46
9年目	H 41	0.4564			0.00	5.18	2.36
10年目	H 42	0.4388			0.00	5.18	2.27
11年目	H 43	0.4220			0.00	5.18	2.19
12年目	H 44	0.4057			0.00	5.18	2.10
13年目	H 45	0.3901			0.00	5.18	2.02
14年目	H 46	0.3751			0.00	5.18	1.94
15年目	H 47	0.3607			0.00	5.18	1.87
16年目	H 48	0.3468			0.00	5.18	1.80
17年目	H 49	0.3335			0.00	5.18	1.73
18年目	H 50	0.3207			0.00	5.18	1.66
19年目	H 51	0.3083			0.00	5.18	1.60
20年目	H 52	0.2965			0.00	5.18	1.54
21年目	H 53	0.2851			0.00	5.18	1.48
22年目	H 54	0.2741			0.00	5.18	1.42
23年目	H 55	0.2636			0.00	5.18	1.37
24年目	H 56	0.2534			0.00	5.18	1.31
25年目	H 57	0.2437			0.00	5.18	1.26
26年目	H 58	0.2343			0.00	5.18	1.21
27年目	H 59	0.2253			0.00	5.18	1.17
28年目	H 60	0.2166			0.00	5.18	1.12
29年目	H 61	0.2083			0.00	5.18	1.08
30年目	H 62	0.2003			0.00	5.18	1.04
31年目	H 63	0.1926			0.00	5.18	1.00
32年目	H 64	0.1852			0.00	5.18	0.96
33年目	H 65	0.1780			0.00	5.18	0.92
34年目	H 66	0.1712			0.00	5.18	0.89
35年目	H 67	0.1646			0.00	5.18	0.85
36年目	H 68	0.1583			0.00	5.18	0.82
37年目	H 69	0.1522			0.00	5.18	0.79
38年目	H 70	0.1463			0.00	5.18	0.76
39年目	H 71	0.1407			0.00	5.18	0.73
40年目	H 72	0.1353			0.00	5.18	0.70
41年目	H 73	0.1301			0.00	5.18	0.67
42年目	H 74	0.1251			0.00	5.18	0.65
43年目	H 75	0.1203			0.00	5.18	0.62
44年目	H 76	0.1157			0.00	5.18	0.60
45年目	H 77	0.1112			0.00	5.18	0.58
46年目	H 78	0.1069			0.00	5.18	0.55
47年目	H 79	0.1028			0.00	5.18	0.53
48年目	H 80	0.0989			0.00	5.18	0.51
49年目	H 81	0.0951			-2.49	5.18	0.49
合計				1331.02	1290.65	259.07	75.20
単純事業費計				1331.02		259.07	

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: 佐久間道路・三遠道路
(残事業)

(全線供用時)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.195	27.9	5.44

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	改 築 費 (億円)		維持修繕費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-27年目	H 5	1.8730	103.5		0.00		0.00
-26年目	H 6	1.8009	103.4		0.00		0.00
-25年目	H 7	1.7317	102.8		0.00		0.00
-24年目	H 8	1.6651	102.3		0.00		0.00
-23年目	H 9	1.6010	103.3		0.00		0.00
-22年目	H 10	1.5395	102.8		0.00		0.00
-21年目	H 11	1.4802	101.3		0.00		0.00
-20年目	H 12	1.4233	99.7		0.00		0.00
-19年目	H 13	1.3686	98.4		0.00		0.00
-18年目	H 14	1.3159	96.6		0.00		0.00
-17年目	H 15	1.2653	95.4		0.00		0.00
-16年目	H 16	1.2167	94.4		0.00		0.00
-15年目	H 17	1.1699	93.2		0.00		0.00
-14年目	H 18	1.1249	92.5		0.00		0.00
-13年目	H 19	1.0816	91.7		0.00		0.00
-12年目	H 20	1.0400	91.7		0.00		0.00
-11年目	H 21	1.0000	91.7		0.00		0.00
-10年目	H 22	0.9615	91.7	93.88	90.27		0.00
-9年目	H 23	0.9246	91.7	70.28	64.98		0.00
-8年目	H 24	0.8890	91.7	71.86	63.88		0.00
-7年目	H 25	0.8548	91.7	77.90	66.59		0.00
-6年目	H 26	0.8219	91.7	91.33	75.06		0.00
-5年目	H 27	0.7903	91.7	82.72	65.37		0.00
-4年目	H 28	0.7599	91.7	113.60	86.32		0.00
-3年目	H 29	0.7307	91.7	33.58	24.54		0.00
-2年目	H 30	0.7026	91.7	28.79	20.23		0.00
-1年目	H 31	0.6756	91.7	14.90	10.07		0.00
供用開始年次	H 32	0.6496				5.18	3.37
1年目	H 33	0.6246			0.00	5.18	3.24
2年目	H 34	0.6006			0.00	5.18	3.11
3年目	H 35	0.5775			0.00	5.18	2.99
4年目	H 36	0.5553			0.00	5.18	2.88
5年目	H 37	0.5339			0.00	5.18	2.77
6年目	H 38	0.5134			0.00	5.18	2.66
7年目	H 39	0.4936			0.00	5.18	2.56
8年目	H 40	0.4746			0.00	5.18	2.46
9年目	H 41	0.4564			0.00	5.18	2.36
10年目	H 42	0.4388			0.00	5.18	2.27
11年目	H 43	0.4220			0.00	5.18	2.19
12年目	H 44	0.4057			0.00	5.18	2.10
13年目	H 45	0.3901			0.00	5.18	2.02
14年目	H 46	0.3751			0.00	5.18	1.94
15年目	H 47	0.3607			0.00	5.18	1.87
16年目	H 48	0.3468			0.00	5.18	1.80
17年目	H 49	0.3335			0.00	5.18	1.73
18年目	H 50	0.3207			0.00	5.18	1.66
19年目	H 51	0.3083			0.00	5.18	1.60
20年目	H 52	0.2965			0.00	5.18	1.54
21年目	H 53	0.2851			0.00	5.18	1.48
22年目	H 54	0.2741			0.00	5.18	1.42
23年目	H 55	0.2636			0.00	5.18	1.37
24年目	H 56	0.2534			0.00	5.18	1.31
25年目	H 57	0.2437			0.00	5.18	1.26
26年目	H 58	0.2343			0.00	5.18	1.21
27年目	H 59	0.2253			0.00	5.18	1.17
28年目	H 60	0.2166			0.00	5.18	1.12
29年目	H 61	0.2083			0.00	5.18	1.08
30年目	H 62	0.2003			0.00	5.18	1.04
31年目	H 63	0.1926			0.00	5.18	1.00
32年目	H 64	0.1852			0.00	5.18	0.96
33年目	H 65	0.1780			0.00	5.18	0.92
34年目	H 66	0.1712			0.00	5.18	0.89
35年目	H 67	0.1646			0.00	5.18	0.85
36年目	H 68	0.1583			0.00	5.18	0.82
37年目	H 69	0.1522			0.00	5.18	0.79
38年目	H 70	0.1463			0.00	5.18	0.76
39年目	H 71	0.1407			0.00	5.18	0.73
40年目	H 72	0.1353			0.00	5.18	0.70
41年目	H 73	0.1301			0.00	5.18	0.67
42年目	H 74	0.1251			0.00	5.18	0.65
43年目	H 75	0.1203			0.00	5.18	0.62
44年目	H 76	0.1157			0.00	5.18	0.60
45年目	H 77	0.1112			0.00	5.18	0.58
46年目	H 78	0.1069			0.00	5.18	0.55
47年目	H 79	0.1028			0.00	5.18	0.53
48年目	H 80	0.0989			0.00	5.18	0.51
49年目	H 81	0.0951			-0.29	5.18	0.49
合 計				678.84	567.03	259.07	75.20
単純事業費計				678.84		259.07	

