

再 評 価 に 係 る 資 料
【道路事業】

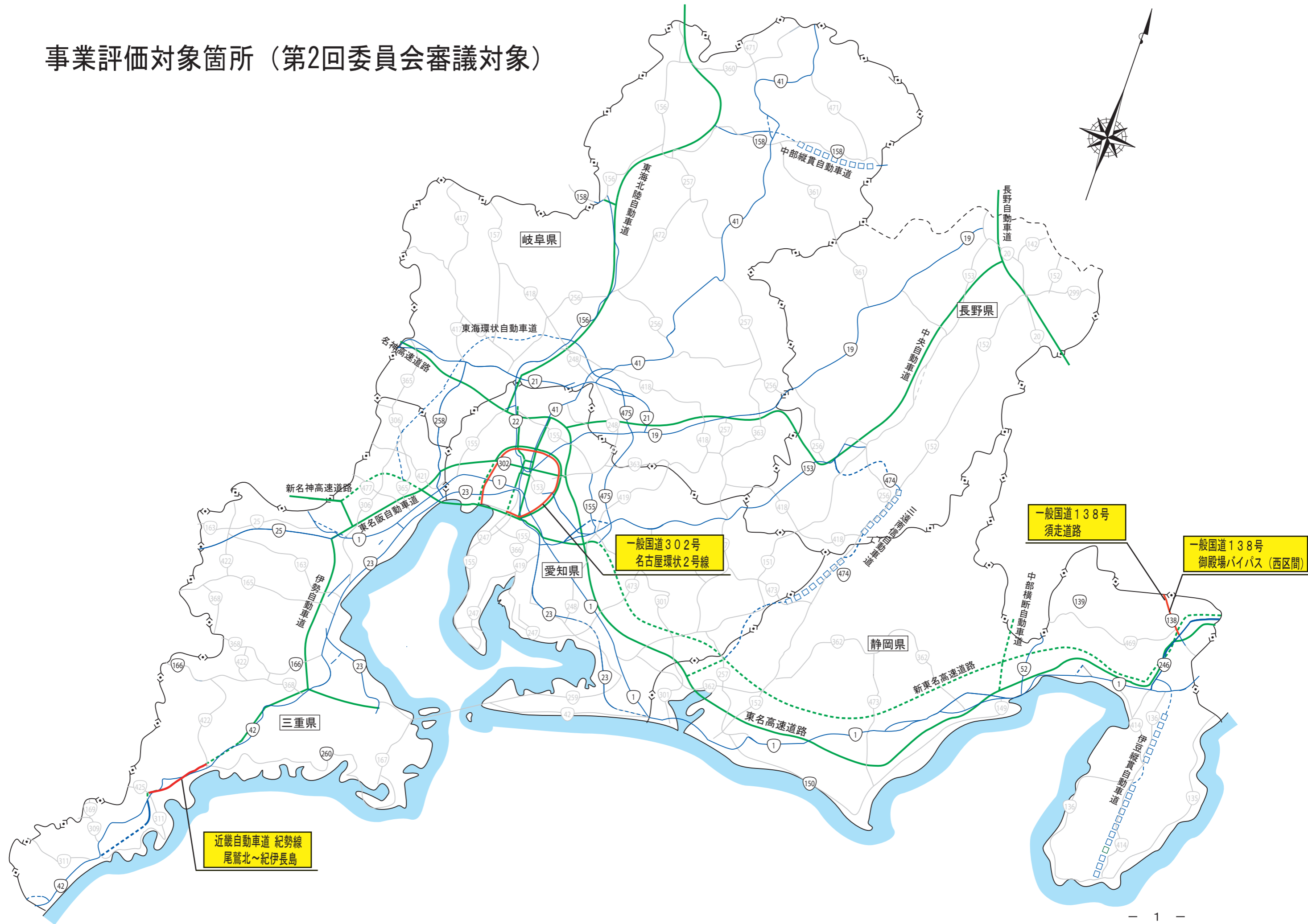
平成 2 3 年 8 月 2 6 日

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	
○近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	3
○一般国道138号 須走道路	23
○一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)	41
○一般国道302号 名古屋環状2号線	59

事業評価対象箇所（第2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	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通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	高	④	三重	-	近畿自動車道紀勢線尾鷲北～紀伊長島	・広域ネットワークの構築 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域活性化の支援 ・救急医療活動の支援	21.2	H11	H8	H17	H18	-	1,100	70	・三重県東紀州地域は高速道路ネットワークが未形成な地域。 ・降雨・災害時等の通行止めによる地域の孤立化。 ・高速道路整備に伴う観光客増加の期待。 ・三重県東紀州地域には第3次医療施設がなく、遠隔地への長時間搬送が必要な地域。	・尾鷲北IC(仮称)～海山IC(仮称)(L=6.1km)は、平成23年度の2車線供用を予定。 ・海山IC(仮称)～紀伊長島IC(仮称)(L=15.1km)は、平成25年度の2車線供用を予定。	全体事業 1.3 残事業 4.7	事業継続	
2	2次	①	静岡	138	須走道路	・交通渋滞の緩和 ・交通事故の削減 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域活性化の支援	3.8	H20	H6	-	-	-	157	1	・地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生。 ・死傷事故率が県平均を上回る区間が多く存在し、事故は追突および正面衝突が多い。 ・中央自動車道および東名高速道路での通行止め発生時における代替路線へのアクセスルートの機能強化。 ・御殿場・小山地域は観光拠点であるとともに、各観光地への要所であり、一般国道138号は交通が集中し、観光交流を阻害。	・須走南IC(仮称)～水士野IC(仮称)区間(L=2.7km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。	全体事業 2.4 残事業 2.5	事業継続	
3	2次	④	静岡	138	御殿場バイパス(西区間)	・交通渋滞の緩和 ・交通事故の削減 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域活性化の支援	4.3	H11	H6	H14	-	-	190	5	・地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生。 ・死傷事故率が県平均を上回る区間が多く存在し、事故は追突および正面衝突が多い。 ・中央自動車道および東名高速道路での通行止め発生時における代替路線へのアクセスルートの機能強化。 ・御殿場・小山地域は観光拠点であるとともに、各観光地への要所であり、一般国道138号は交通が集中し、観光交流を阻害。	・水士野IC(仮称)～ぐみ沢IC(仮称)区間(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。	全体事業 3.2 残事業 3.5	事業継続	
4	新設	④	愛知県 名古屋	302	名古屋環状2号線	・交通渋滞の緩和 ・物流効率化の支援 ・新たな市街地の形成の支援	58.6	S46	S57	S46	H48	34.1	5,550	95	・交通機関分担における自家用乗用車の利用が約7割と自動車依存の傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。 ・全国1位の名古屋港取扱貨物において、陸上輸送のルートが限られるISO規格コンテナの利用が進展。 ・沿線地域において土地区画整理事業等が一体的に進展し、新たな市街地が形成。	・東南部区間(L=10.1km)は、平成23年度の完成4車線供用を予定。 ・東北部区間(L=5.0km)、西北部区間(L=5.2km)、西南部区間(L=4.2km)は、平成28年度以降の完成4車線供用を予定。	全体事業 2.4 残事業 1.6	事業継続	

※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事業採択後5年間(※3年間又は経過措置)を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後10年間(※5年間又は経過措置)を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で5年間(※3年間又は経過措置)が経過している事業
 ④再評価実施後5年間(※3年間又は経過措置)が経過している事業
 ⑤その他
 ※印は国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の改定による期間

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名 <small>きん き どうしやどう きせいせん おわせきた きい ながしま</small> 近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	事業区分 高規格 （新直轄）	事業主体 国土交通省 中部地方整備局	
起終点 自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島	延長 21.2 km		
事業概要 近畿自動車道紀勢線は大阪府松原市を起点とし、紀伊半島沿岸を通り三重県多気郡多気町で近畿自動車道伊勢線につながる延長約336kmの国土開発幹線自動車道です。 本事業の近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は三重県尾鷲市坂場西町から三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島に至る延長21.2kmの高規格幹線道路（新直轄方式区間）であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援、救急医療活動の支援を主な目的として事業を推進しています。			
H11年度事業化	H8年度都市計画決定	H17年度用地着手	H18年度工事着手
全体事業費	1,100億円	事業進捗率	70%
計画交通量	9,000～10,100台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (残事業/事業全体) 314/1171億円 事業費：240/1097億円 維持管理費：73/73億円
	(残事業)	4.7	
総便益 (残事業/事業全体)		1480/1480億円	
基準年		平成23年	
(走行時間短縮便益：1331/1331億円) (走行経費減少便益：143/143億円) (交通事故減少便益：6.2/6.2億円)			
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=6.5（交通量+10%） B/C=3.6（交通量-10%） 事業費：B/C=4.4（事業費+10%） B/C=5.1（事業費-10%） 事業期間：B/C=4.6（事業期間+20%） B/C=4.8（事業期間-20%）			
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・紀勢線供用済み区間を利用し、熊野市、尾鷲市から津市へ直行するバスが運行。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・尾鷲市から都市部への所要時間が短縮 尾鷲市から名古屋市への所要時間が2時間50分から2時間5分に45分短縮（内尾鷲北～紀伊長島間15分短縮） 尾鷲市から松阪市への所要時間が2時間00分から1時間15分に45分短縮（内尾鷲北～紀伊長島間15分短縮） ③個性ある地域の形成 ・平成25年に第62回伊勢神宮式年遷宮（伊勢市）が予定 ・熊野古道をはじめとした地域の観光スポットへのアクセス向上 ④安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設までの所要時間が45分短縮（内尾鷲北～紀伊長島間15分短縮）（尾鷲総合病院（尾鷲市）～山田赤十字病院（伊勢市）） ⑤災害への備え ・国道42号が通行止めとなった場合でも、利用可能な新たな救援・物資ルートの確保 ⑥他のプロジェクトとの関係 ・近畿自動車道紀勢線全区間（勢和多気～尾鷲北：L=55.3km）のうち、平成20年度までに約23.8km（勢和多気～紀勢大内山）供用			
関係する地方公共団体の意見			
県知事の意見 本事業は、地域住民の安全・安心の確保や平成25年神宮式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、紀伊半島のミッシングリンクを解消するためにも重要な事業です。			

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。
また、平成25年神宮式年遷宮までの供用に向けた事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・紀勢線延伸にともなう、熊野古道への観光客の増加

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は70%、用地取得率は93%（平成22年度末）
- ・尾鷲北IC（仮称）～紀伊長島（仮称）（21.2km）区間は、全面的に工事を展開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・尾鷲北IC（仮称）～海山IC（仮称）（L=6.1km）は平成23年度の供用を予定。
- ・海山IC（仮称）～紀伊長島IC（仮称）（L=15.1km）は平成25年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁の構造を見直すことにより、コスト縮減を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

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、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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	近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島
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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 309億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 5.3%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 4.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,166億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 25.1%)

●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	<input type="radio"/> 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/日以上以上の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 <input 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 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 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	現在、紀勢線供用済み区間を利用し、熊野市、尾鷲市から津市へ直行するバスが運行
物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは150kg積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 <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	
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/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する <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 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 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时间内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 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ポル的な道路整備等、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/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合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"/> 交通バ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る	<p>尾鷲市から都市部への所要時間が短縮 (尾鷲市から名古屋市への所要時間が2時間50分から2時間15分に45分短縮(内尾鷲北～紀伊長島間15分短縮))</p> <p>尾鷲市から都市部への所要時間が短縮 (尾鷲市から松阪市への所要時間が2時間0分から1時間15分に45分短縮(内尾鷲北～紀伊長島間15分短縮))</p> <p>平成25年に第62回伊勢神宮式年遷宮(伊勢市)が予定 (参拝客の来訪見込み)</p> <p>熊野古道をはじめとした地域の観光スポットへのアクセス向上</p>
国土・地域ネットワークの構築		
個性ある地域の形成		
2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保	<p>3次医療施設までの所要時間が45分短縮(内尾鷲北～紀伊長島間15分短縮) (尾鷲総合病院(尾鷲市)～山田赤十字病院(伊勢市))</p>
3. 安全	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が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学童、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	

4. 環境	災害への備え	<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><input 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</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><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）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道の防災点検又は震災点検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><input type="checkbox"/> 現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><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</p> <p><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</p> <p><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> <p><input 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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</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> <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>■ 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>	<p>国道42号が通行止めとなった場合でも、利用可能な新たな救援、輸送ルートの確保</p> <p>国道42号が通行止めとなった場合でも、利用可能な新たな救援、輸送ルートの確保</p> <p>紀勢線全区間（勢和多気IC・JCT～尾鷲北IC：L=55.3km）のうち、平成20年度までに約23.8km供用（勢和多気IC～紀勢大内山IC（NEXCO中日本管轄））</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係		

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
近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀伊長島	L = 21.2 km	高規格 (新直轄)	

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,000～10,100	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23年度		
単純合計	1,054億円	184億円	1,238億円
うち残事業分	254億円	184億円	439億円
基準年における 現在価値 (C)	1,097億円	73億円	1,171億円
うち残事業分	240億円	73億円	314億円

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23年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	69億円	7.3億円	0.33億円	77億円
基準年における 現在価値 (B)	1,331億円	143億円	6.2億円	1,480億円
うち残事業分	1,331億円	143億円	6.2億円	1,480億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	309億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	4.7
経済的純現在価値（残事業）	1,166億円
経済的内部収益率（残事業）	25.1%

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。

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	9,000～10,100	±10%	3.6 ～ 6.5
事業費	254億円	±10%	4.4 ～ 5.1
事業期間	2年	±20%	4.6 ～ 4.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島（事業全体・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	近畿自動車道	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	9,300
	紀勢線	走行時間 ^{※2}	[分]	-	19
	: 21.2km	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	32.35
②主な周 辺道路 ^{※4}	国道42号	交通量	[台/日]	14,200	6,200
		走行時間	[分]	48	39
	: 25.3km	走行時間費用	[億円/年]	125.64	44.30
③その他の道路合計 643.1km		走行時間費用	[億円/年]	431.55	412.02

			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 : 689.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	557.19	488.67	68.52

※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：近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(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23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) 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"/>
		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 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				

事業名:近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(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"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(事業全体)

単価 (億円)	延長 (km)	単価単価(億円)
0.18	21.2	3.87

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-11年目	H 15	1.3686	95.4	4.94	6.38		
-10年目	H 16	1.3159	94.4	10.51	13.19		
-9年目	H 17	1.2653	93.2	8.00	9.77		
-8年目	H 18	1.2167	92.5	36.09	42.73		
-7年目	H 19	1.1699	91.7	93.53	107.39		
-6年目	H 20	1.1249	91.2	131.85	146.37		
-5年目	H 21	1.0816	90.0	163.17	176.49		
-4年目	H 22	1.0400	90.0	188.77	196.32		
基準年	H 23	1.0000	90.0	162.49	162.49		
-2年目	H 24	0.9615	90.0	143.10	137.60		
-1年目	H 25	0.9246	90.0	111.14	102.75		
供用開始年次	H 26	0.8890	90.0			3.69	3.28
1年目	H 27	0.8548	90.0			3.69	3.15
2年目	H 28	0.8219	90.0			3.69	3.03
3年目	H 29	0.7903	90.0			3.69	2.91
4年目	H 30	0.7599	90.0			3.69	2.80
5年目	H 31	0.7307	90.0			3.69	2.69
6年目	H 32	0.7026	90.0			3.69	2.59
7年目	H 33	0.6756	90.0			3.69	2.49
8年目	H 34	0.6496	90.0			3.69	2.39
9年目	H 35	0.6246	90.0			3.69	2.30
10年目	H 36	0.6006	90.0			3.69	2.21
11年目	H 37	0.5775	90.0			3.69	2.13
12年目	H 38	0.5553	90.0			3.69	2.05
13年目	H 39	0.5339	90.0			3.69	1.97
14年目	H 40	0.5134	90.0			3.69	1.89
15年目	H 41	0.4936	90.0			3.69	1.82
16年目	H 42	0.4746	90.0			3.69	1.75
17年目	H 43	0.4564	90.0			3.69	1.68
18年目	H 44	0.4388	90.0			3.69	1.62
19年目	H 45	0.4220	90.0			3.69	1.56
20年目	H 46	0.4057	90.0			3.69	1.50
21年目	H 47	0.3901	90.0			3.69	1.44
22年目	H 48	0.3751	90.0			3.69	1.38
23年目	H 49	0.3607	90.0			3.69	1.33
24年目	H 50	0.3468	90.0			3.69	1.28
25年目	H 51	0.3335	90.0			3.69	1.23
26年目	H 52	0.3207	90.0			3.69	1.18
27年目	H 53	0.3083	90.0			3.69	1.14
28年目	H 54	0.2965	90.0			3.69	1.09
29年目	H 55	0.2851	90.0			3.69	1.05
30年目	H 56	0.2741	90.0			3.69	1.01
31年目	H 57	0.2636	90.0			3.69	0.97
32年目	H 58	0.2534	90.0			3.69	0.93
33年目	H 59	0.2437	90.0			3.69	0.90
34年目	H 60	0.2343	90.0			3.69	0.86
35年目	H 61	0.2253	90.0			3.69	0.83

36年目	H 62	0.2166	90.0			3.69	0.80
37年目	H 63	0.2083	90.0			3.69	0.77
38年目	H 64	0.2003	90.0			3.69	0.74
39年目	H 65	0.1926	90.0			3.69	0.71
40年目	H 66	0.1852	90.0			3.69	0.68
41年目	H 67	0.1780	90.0			3.69	0.66
42年目	H 68	0.1712	90.0			3.69	0.63
43年目	H 69	0.1646	90.0			3.69	0.61
44年目	H 70	0.1583	90.0			3.69	0.58
45年目	H 71	0.1522	90.0			3.69	0.56
46年目	H 72	0.1463	90.0			3.69	0.54
47年目	H 73	0.1407	90.0			3.69	0.52
48年目	H 74	0.1353	90.0			3.69	0.50
49年目	H 75	0.1301	90.0	-31.23	-4.06	3.69	0.48
合 計				1022.38	1097.42	184.29	73.21
単純事業費計				1053.61		184.29	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

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：近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島

(残事業)

				単価 (億円)	延長 (km)	単純単価(億円)	
				0.18	21.2	3.87	
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
-11年目	H 15	1.3686	95.4				
-10年目	H 16	1.3159	94.4				
-9年目	H 17	1.2653	93.2				
-8年目	H 18	1.2167	92.5				
-7年目	H 19	1.1699	91.7				
-6年目	H 20	1.1249	91.2				
-5年目	H 21	1.0816	90.0				
-4年目	H 22	1.0400	90.0				
基準年	H 23	1.0000	90.0				
-2年目	H 24	0.9615	90.0	143.10	137.60		
-1年目	H 25	0.9246	90.0	111.14	102.75		
供用開始年次	H 26	0.8890	90.0			3.69	3.28
1年目	H 27	0.8548	90.0			3.69	3.15
2年目	H 28	0.8219	90.0			3.69	3.03
3年目	H 29	0.7903	90.0			3.69	2.91
4年目	H 30	0.7599	90.0			3.69	2.80
5年目	H 31	0.7307	90.0			3.69	2.69
6年目	H 32	0.7026	90.0			3.69	2.59
7年目	H 33	0.6756	90.0			3.69	2.49
8年目	H 34	0.6496	90.0			3.69	2.39
9年目	H 35	0.6246	90.0			3.69	2.30
10年目	H 36	0.6006	90.0			3.69	2.21
11年目	H 37	0.5775	90.0			3.69	2.13
12年目	H 38	0.5553	90.0			3.69	2.05
13年目	H 39	0.5339	90.0			3.69	1.97
14年目	H 40	0.5134	90.0			3.69	1.89
15年目	H 41	0.4936	90.0			3.69	1.82
16年目	H 42	0.4746	90.0			3.69	1.75
17年目	H 43	0.4564	90.0			3.69	1.68
18年目	H 44	0.4388	90.0			3.69	1.62
19年目	H 45	0.4220	90.0			3.69	1.56
20年目	H 46	0.4057	90.0			3.69	1.50
21年目	H 47	0.3901	90.0			3.69	1.44
22年目	H 48	0.3751	90.0			3.69	1.38
23年目	H 49	0.3607	90.0			3.69	1.33
24年目	H 50	0.3468	90.0			3.69	1.28
25年目	H 51	0.3335	90.0			3.69	1.23
26年目	H 52	0.3207	90.0			3.69	1.18
27年目	H 53	0.3083	90.0			3.69	1.14
28年目	H 54	0.2965	90.0			3.69	1.09
29年目	H 55	0.2851	90.0			3.69	1.05
30年目	H 56	0.2741	90.0			3.69	1.01
31年目	H 57	0.2636	90.0			3.69	0.97
32年目	H 58	0.2534	90.0			3.69	0.93
33年目	H 59	0.2437	90.0			3.69	0.90
34年目	H 60	0.2343	90.0			3.69	0.86
35年目	H 61	0.2253	90.0			3.69	0.83

36年目	H 62	0. 2166	90. 0			3. 69	0. 80
37年目	H 63	0. 2083	90. 0			3. 69	0. 77
38年目	H 64	0. 2003	90. 0			3. 69	0. 74
39年目	H 65	0. 1926	90. 0			3. 69	0. 71
40年目	H 66	0. 1852	90. 0			3. 69	0. 68
41年目	H 67	0. 1780	90. 0			3. 69	0. 66
42年目	H 68	0. 1712	90. 0			3. 69	0. 63
43年目	H 69	0. 1646	90. 0			3. 69	0. 61
44年目	H 70	0. 1583	90. 0			3. 69	0. 58
45年目	H 71	0. 1522	90. 0			3. 69	0. 56
46年目	H 72	0. 1463	90. 0			3. 69	0. 54
47年目	H 73	0. 1407	90. 0			3. 69	0. 52
48年目	H 74	0. 1353	90. 0			3. 69	0. 50
49年目	H 75	0. 1301	90. 0			3. 69	0. 48
合 計				254. 24	240. 35	184. 29	73. 21
単純事業費計				254. 24		184. 29	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	尾鷲北 ~ 紀伊長島	2	21.2 km

■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工費費			式	1	93,268		
	改良費		式	1	18,874		
		土工	m ³	2,850,000	4,840		
		軟弱地盤改良工	式	42,000	899		
		法面工	m ²	244,000	1,846	切土法面、盛土法面、種子散布など	
		擁壁工	式	1	2,062	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁など	
		管渠工	m	1,300	108		
		函渠工	m	12,000	1,281		
		排水工	m	23,000	434		
		中央分離帯工	m	0	0		
		雑工	式	1	7,404		
	橋梁費		式			21,997	
		100m以上	m	2,753	20,527		
		100m未満	m	147	1,470		
	トンネル費		式	1	36,771		
		NATM	m	12,954	36,771		
		シールド	m	0	0		
	IC・JCT費		式	1	13,377		
		IC	箇所	3	13,377		
		JCT	箇所	0	0		
	舗装費		式	1	991		
		車道舗装	m ²	68,000	991		
		歩道舗装	m ²	0	0		
	付帯施設費		式	1	1,258		
		交通管理施設費	式	1	1,258	標識、防護柵など	
		遮音壁	m	0	0		
	②用地及び補償費			式	1	7,276	
用地費			m ²	710,126	3,123		
		宅地	m ²	30,887	1,769		
		田畑	m ²	237,722	864		
		山林・原野	m ²	441,517	490		
		その他	m ²	0	0		
補償費		式	1	4,153			
③間接経費			式	1	9,456	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費			式		110,000		

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近隣事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費にあたっては、近隣事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	尾鷲北 ~ 紀伊長島	2	21.2 km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工費費			式	1	26,696	
	改良費		式	1	8,424	
		土工	m ³	786,000	2,230	
		軟弱地盤改良工	式	0	0	
		法面工	m ²	66,000	1,092	切土法面、盛土法面、種子散布など
		擁壁工	式	1	661	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁など
		管渠工	m	330	48	
		函渠工	m	3,200	572	
		排水工	m	6,100	194	
		中央分離帯工	m	0	0	
	雑工	式	1	3,626		
	橋梁費		式		7,370	
		100m以上	m	2,870	6,519	
		100m未満	m	120	851	
	トンネル費		式	1	6,568	
		NATM	m	559	6,568	
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費		式	1	3,050	
		IC	箇所	3	3,050	
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費		式	1	566	
		車道舗装	m ²	39,000	566	
		歩道舗装	m ²	0	0	
	付帯施設費		式	1	718	
		交通管理施設費	式	1	718	標識、防護柵など
		遮音壁	m	0	0	
	②用地及び補償費			式	0	0
用地費			m ²	0	0	
		宅地	m ²	0	0	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	0	0	
		その他	m ²	0	0	
補償費		式	0	0		
③間接経費			式	0	0	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費			式		26,696	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近隣事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費にあたっては、近隣事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	尾鷲北～紀伊長島	2	21.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	21.2	105	
修繕費	式	1	282	
その他				
維持管理費合計			387	

【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

再評価結果（平成24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138号 須走道路		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：静岡県駿東郡小山町須走 至：静岡県御殿場市水土野			延長	3.8 km	
事業概要 一般国道138号は、山梨県富士吉田市を起点とし神奈川県小田原市に至る南北交通を担う延長約70 kmの主要幹線道路です。 本事業の須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。						
H20年度事業化		H6年度都市計画決定		用地未着手		工事未着手
全体事業費	157億円		事業進捗率	1%	供用済延長	0.0 km (4車線区間)
計画交通量	11,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 133/138億円 事業費：114/119億円 維持管理費：19/19億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 337/337億円 走行時間短縮便益：323/323億円 走行経費減少便益：11/11億円 交通事故減少便益：2.5/2.5億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C=2.8 (交通量+10%) B/C=2.3 (交通量-10%) 事業費：B/C=2.3 (事業費+10%) B/C=2.8 (事業費-10%) 事業期間：B/C=2.4 (事業期間+20%) B/C=2.6 (事業期間-20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率【現況31.1万人時間/年、削減量20.9万人時間/年、削減率約7割】 ・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が改善が期待できる【リサーチパーク入口交差点～水土野交差点区間 19.2km/⇒31.1km/h】 ・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【東富士シティバス】 ②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する【御殿場市、小山町】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【御殿場市、小山町須走15分⇒12分】 ③個性ある地域の形成 ・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【東富士リサーチパーク】 ・主要な観光地へのアクセス向上【観光交流客数1,591万人/年の御殿場市・小山町へのアクセス支援】 ④災害への備え ・須走道路と並行する国道138号は、第一次緊急輸送道路 ・東名高速道路、中央自動車道の代替路線を形成 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出削減【0.2万t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出削減率【並行区間：排出削減量3.5t/年（約6割削減）】 ・SPM排出削減率【並行区間：排出削減量0.2t/年（約6割削減）】						
関係する地方公共団体等の意見 須走道路は、交通混雑の緩和、地域間交流の促進、物流・観光交通の支援に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」（平成22年11月）及び「環富士山火山防災連絡会」（平成23年5月）より道路の早期整備の要望を受けている。						
県知事の意見 本事業は、国道138号の渋滞を緩和し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、富士山麓の観光拠点と						

なる御殿場・小山地域と富士五湖や箱根地域へのアクセス性を高め、観光産業の活性化にも寄与する重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・現道の国道138号では、地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生。
- ・国道138号では、追突や重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・中央自動車道、東名高速道路では年平均14件の通行止めが発生。
- ・御殿場・小山地域は、年間1,600万人の観光客が来訪する観光拠点であるとともに、富士五湖や箱根の両観光圏に挟まれた交通の要所。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は1%、用地取得率は0%（平成22年度末）
- ・須走IC～水土野IC(仮称)区間(L=2.7km)は、用地調査等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・須走IC～水土野IC(仮称)区間(L=2.7km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

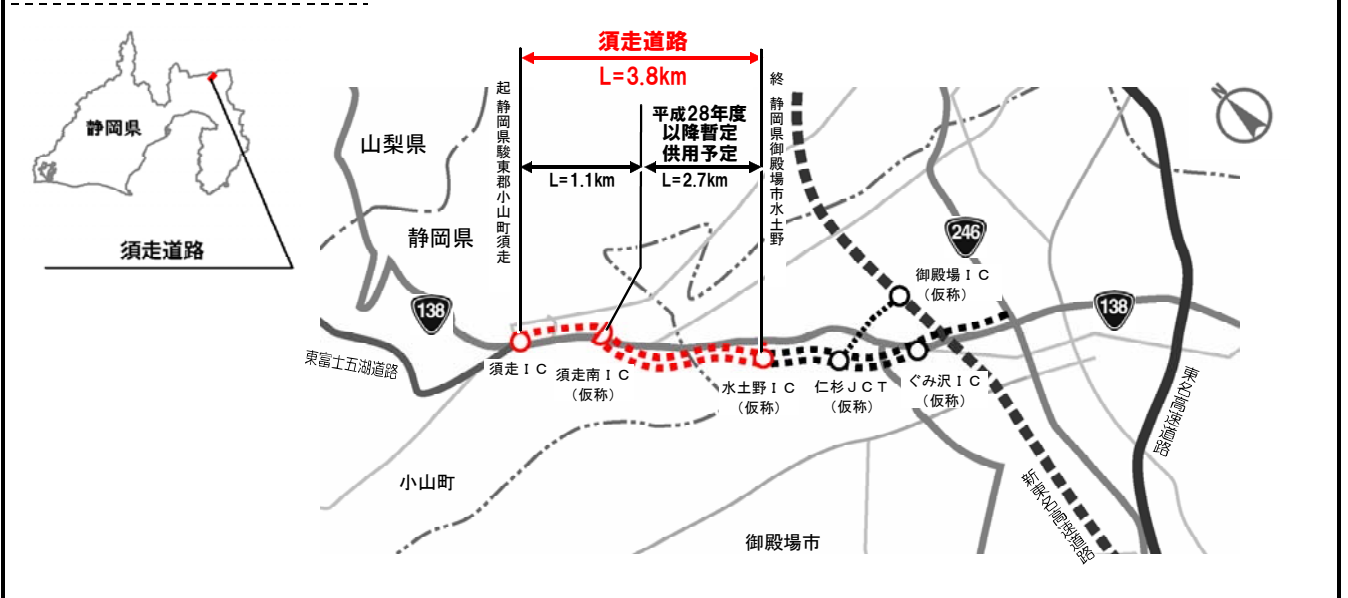
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勧案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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138号 須走道路
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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C) = 2.4 経済的純現在価値(B-C) = 199億円 経済的內部収益率(EIRR) = 10.3% 残事業:費用便益比(B/C) = 2.5 経済的純現在価値(B-C) = 204億円 経済的內部収益率(EIRR) = 10.8%

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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/日以上の上の踏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 <input 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 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 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180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 <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 	区間a (専用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 3,580万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 139万人・時間/年 (3,580万人・時間/年⇒3,441万人・時間/年) 区間b (並行区間) について: 一般国道138号 並行区間の渋滞損失時間 (現況) : 31.1万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間 : 20.9万人・時間/年 (31.1万人・時間/年⇒10.2万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 約7割削減 対象区間 国道138号 (リサーチパーク入出入口交差点~水士野交差点)、改善見込み (旅行速度19.2km/h⇒31.1km/h) 等 ※H21プロポーザタの休日旅行速度 (上り) を使用
物流効率化の支援		富士急シティバス
都市の再生		

1. 活力	国土・地球ネットワークの構築	<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する			
		<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 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 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	御殿場市、小山町		
		<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	対象自治体 御殿場市、小山町須走、改善見込み(15分⇒12分)		
		<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	東富士リサーチパーク		
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	御殿場市・小山町、観光交流客数1591万人(H21)		
2. 暮らし	個性ある地域の形成	<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ポル的な道路整備等、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/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"/> 交通バ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(歴史の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 type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			
		<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が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学童、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			
		3. 安全	無電柱化による美しい町並みの形成	安全で安心して暮らすの確保	
				安全な生活環境の確保	

災害への備え	<p><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</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）として位置づけあり</p> <p><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</p> <p>東名高速道路、中央自動車道</p> <p><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）</p> <p><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される</p> <p><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を解消する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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> <p><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</p> <p>CO2排出削減量：0.2万t/年</p> <p>（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績（推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道138号（須走IC～水士野交差点間） 排出削減量：3.5t/年、排出削減率：約6割削減） （現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績（推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道138号（須走IC～水士野交差点間） 排出削減量：0.2t/年、排出削減率：約6割削減）</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><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>他のアジェンダとの関係</p> <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あり</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138号	須走道路	L = 3.8 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,500	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23年度		
単純合計	152億円	63億円	215億円
うち残事業分	147億円	63億円	210億円
基準年における 現在価値 (C)	119億円	19億円	138億円
うち残事業分	114億円	19億円	133億円

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23年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	19億円	1.3億円	0.24億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	323億円	11億円	2.5億円	337億円
うち残事業分	323億円	11億円	2.5億円	337億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	199億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.3%
費用便益比（残事業）	2.5
経済的純現在価値（残事業）	204億円
経済的内部収益率（残事業）	10.8%

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	11,500台/日	±10%	2.3~2.8
事業費	147億円	±10%	2.3~2.8
事業期間	13年	±20%	2.4~2.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：須走道路（事業全体・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 改築区間：3.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	11,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	3.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	7.98	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道138号 (現道)： 2.7km	交通量	[台/日]	14,700	6,600
		走行時間	[分]	6.1	5.1
		走行時間費用	[億円/年]	16.86	6.58
	(一) 足柄停車場 富士公園 線：7.3km	交通量	[台/日]	4,100	2,000
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	11.01	5.16
	(一) 山中湖小山 線： 17.0km	交通量	[台/日]	600	100
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	3.72	0.59
③その他道路合計 ：592.3km	走行時間費用	[億円/年]	1,931.08	1,919.98	

			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：623.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,962.67	1,940.30	22.37

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

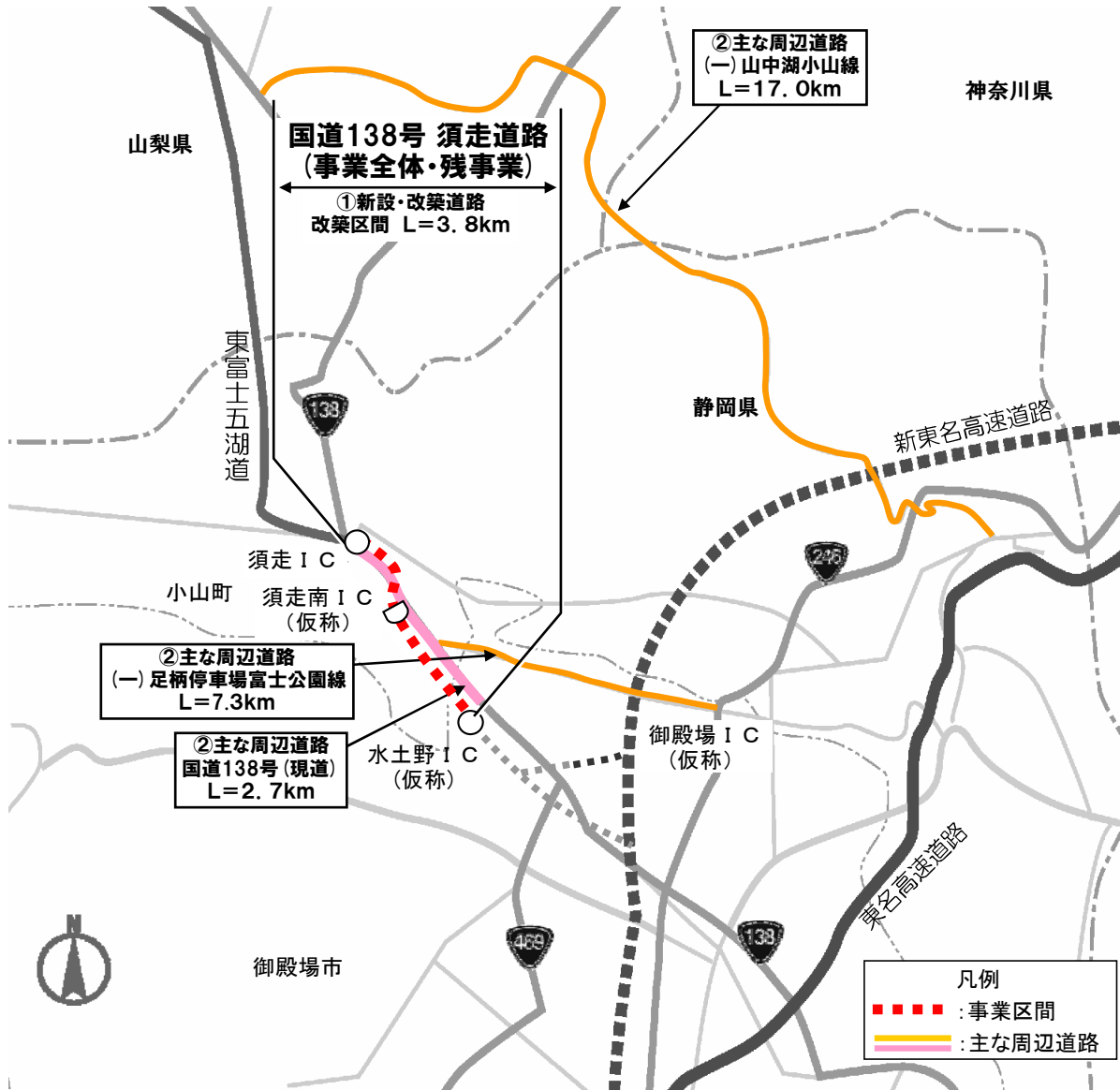
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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: 須走道路

(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23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:須走道路

(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	
		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"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名：須走道路 (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)	単純価値 (億円)	
				0.36	3.8	1.38	
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
-12年目	H 20	1.1249	91.2	0.55	0.61		
-11年目	H 21	1.0816	90.0	0.66	0.71		
-10年目	H 22	1.0400	90.0	0.75	0.78		
基準年	H 23	1.0000	90.0	2.90	2.90		
-8年目	H 24	0.9615	90.0	3.29	3.16		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	13.48	12.47		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	20.23	17.99		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	26.70	22.82		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	11.33	9.31		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	12.77	10.09		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	15.99	12.15		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	6.37	4.65		
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	6.18	4.34	0.82	0.57
1年目	H 33	0.6756	90.0	11.08	7.49	0.82	0.55
2年目	H 34	0.6496	90.0	12.90	8.38	0.82	0.53
3年目	H 35	0.6246	90.0	4.53	2.83	0.82	0.51
4年目	H 36	0.6006	90.0	2.10	1.26	0.82	0.49
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.31	0.76
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.31	0.73
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.31	0.70
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.31	0.67
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.31	0.65
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.31	0.62
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.31	0.60
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.31	0.58
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.31	0.55
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.31	0.53
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.31	0.51
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.31	0.49
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.31	0.47
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.31	0.46
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.31	0.44
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.31	0.42
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.31	0.41
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.31	0.39
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.31	0.37
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.31	0.36
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.31	0.35
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.31	0.33
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.31	0.32
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.31	0.31
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.31	0.30
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.31	0.28
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.31	0.27
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.31	0.26
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.31	0.25
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.31	0.24
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.31	0.23
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.31	0.22
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.31	0.22
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.31	0.21
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.31	0.20
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.31	0.19
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.31	0.18
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.31	0.18
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.31	0.17
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.31	0.16
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.31	0.16
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.31	0.15
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.31	0.15
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.31	0.14
49年目	H 81	0.1028	90.0	-26.00	-2.67	1.31	0.14
合計				125.81	119.27	63.21	18.97
単純事業費計				151.81		63.21	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

費用の現在価値算定表

箇所名：須走道路 (残事業)				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)	単純価値 (億円)	
				0.36	3.8	1.38	
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
-12年目	H 20	1.1249	91.2				
-11年目	H 21	1.0816	90.0				
-10年目	H 22	1.0400	90.0				
基準年	H 23	1.0000	90.0				
-8年目	H 24	0.9615	90.0	3.29	3.16		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	13.48	12.47		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	20.23	17.99		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	26.70	22.82		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	11.33	9.31		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	12.77	10.09		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	15.99	12.15		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	6.37	4.65		
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	6.18	4.34	0.82	0.57
1年目	H 33	0.6756	90.0	11.08	7.49	0.82	0.55
2年目	H 34	0.6496	90.0	12.90	8.38	0.82	0.53
3年目	H 35	0.6246	90.0	4.53	2.83	0.82	0.51
4年目	H 36	0.6006	90.0	2.10	1.26	0.82	0.49
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.31	0.76
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.31	0.73
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.31	0.70
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.31	0.67
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.31	0.65
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.31	0.62
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.31	0.60
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.31	0.58
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.31	0.55
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.31	0.53
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.31	0.51
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.31	0.49
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.31	0.47
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.31	0.46
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.31	0.44
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.31	0.42
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.31	0.41
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.31	0.39
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.31	0.37
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.31	0.36
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.31	0.35
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.31	0.33
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.31	0.32
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.31	0.31
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.31	0.30
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.31	0.28
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.31	0.27
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.31	0.26
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.31	0.25
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.31	0.24
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.31	0.23
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.31	0.22
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.31	0.22
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.31	0.21
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.31	0.20
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.31	0.19
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.31	0.18
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.31	0.18
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.31	0.17
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.31	0.16
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.31	0.16
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.31	0.15
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.31	0.15
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.31	0.14
49年目	H 81	0.1028	90.0	-26.00	-2.67	1.31	0.14
合計				120.95	114.27	63.21	18.97
単純事業費計				146.95		63.21	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道138号	須走道路	4	3.8km

■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				9,503	
	改良費				1,879	
		土工	m ³	289,777	1,104	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	32,261	8	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	543	補強土壁
		管渠工	m			
		函渠工	m	112	140	
		排水工	m	2,739	66	
		中央分離帯工	m	1,805	18	
		雑工	式			
	橋梁費				4,961	
		100m以上	m	854	4,660	
		100m未満	m	48	301	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,319	
		IC	箇所	2	1,319	
		JCT	箇所			
	舗装費				697	
		車道舗装	m ²	97,170	697	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				647	
		交通管理施設工	式	1	647	通信管路工、標識工、防護柵工、道路照明
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,000	
	用地費		m ²		2,600	
		宅地	m ²	23,762	2,444	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²	134,000	156	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,400	
③	間接経費		式		2,197	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				15,700	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道138号	須走道路	4	3.8km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				9,503	
	改良費				1,879	
		土工	m ³	289,777	1,104	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	32,261	8	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	543	補強土壁
		管渠工	m			
		函渠工	m	112	140	
		排水工	m	2,739	66	
		中央分離帯工	m	1,805	18	
		雑工	式			
	橋梁費				4,961	
		100m以上	m	854	4,660	
		100m未満	m	48	301	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,319	
		IC	箇所	2	1,319	
		JCT	箇所			
	舗装費				697	
		車道舗装	m ²	97,170	697	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				647	
		交通管理施設工	式	1	647	通信管路工、標識工、防護柵工、道路照明
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,000	
	用地費		m ²		2,600	
		宅地	m ²	23,762	2,444	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²	134,000	156	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,400	
③	間接経費		式		1,711	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				15,214	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道138号	須走道路	4	3.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	3.8	18	
修繕費	式	1	120	
その他				
維持管理費合計	式		138	

【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

再評価結果（平成24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138号 御殿場バイパス（西区間）	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：静岡県御殿場市 ^{みとの} 水土野 至：静岡県御殿場市 ^{はぎわら} 萩原	延長	4.3 km		
事業概要					
<p>一般国道138号は、山梨県富士吉田市を起点とし神奈川県小田原市に至る南北交通を担う延長約70 kmの主要幹線道路です。</p> <p>本事業の御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p>					
H11年度事業化		H6年度都市計画決定		H14年度用地着手	
全体事業費		190億円		事業進捗率	
				5%	
				供用済延長	
				0.0 km (4車線区間)	
計画交通量		20,200台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 3.2	(残事業)/(事業全体) 156/170億円		(残事業)/(事業全体) 542/542億円	
	(残事業) 3.5	事業費：134/148億円 維持管理費：22/22億円		走行時間短縮便益：516/516億円 走行経費減少便益：19/19億円 交通事故減少便益：7.7/7.7億円	
基準年 ：平成23年					
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施					
交通量：B/C=3.8（交通量+10%） B/C=3.1（交通量-10%）					
事業費：B/C=3.2（事業費+10%） B/C=3.8（事業費-10%）					
事業期間：B/C=3.3（事業期間+20%） B/C=3.6（事業期間-20%）					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率【現況51.4万人時間/年、削減量42.4万人時間/年、削減率約8割】 ・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が改善が期待できる【仁杉交差点～ぐみ沢上交差点区間 17.1km/⇒27.4km/h】 ・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【富士急シティバス】 					
②都市の再生					
<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あり【神場南土地区画整備事業】 					
③国土・地域ネットワークの構築					
<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する【御殿場市、小山町】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【御殿場市、小山町須走15分⇒9分】 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・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【富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク】 ・主要な観光地へのアクセス向上【観光交流客数1,591万人/年の御殿場市・小山町へのアクセス支援】 					
⑤災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・御殿場バイパス（西区間）と並行する国道138号は、第一次緊急輸送道路 ・東名高速道路、中央自動車道の代替路線を形成 					
⑥地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減【0.7万t/年】 					
⑦生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出削減率【並行区間：排出削減量3.4t/年（5割削減）】 ・SPM排出削減率【並行区間：排出削減量0.2t/年（5割削減）】 					
⑧他のプロジェクトとの関係					
<ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路と仁杉JCT（仮称）で連結 					
関係する地方公共団体等の意見					

御殿場バイパス（西区間）は、交通混雑の緩和、地域間交流の促進、物流・観光交通の支援に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」（平成22年11月）及び「環富士山火山防災連絡会」（平成23年5月）よりバイパスの早期整備の要望を受けている。

県知事の意見

本事業は、国道138号の渋滞を緩和し、安心・安全な生活環境の確保を図るとともに、富士山麓の観光拠点となる御殿場・小山地域と富士五湖や箱根地域へのアクセス性を高め、観光産業の活性化にも寄与する重要な事業です。

今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が十分に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 現道の国道138号では、地域の生活交通と観光交通が混在し、著しい渋滞が発生。
- ・ 国道138号では、追突や重大事故の危険性が高い正面衝突事故が多い。
- ・ 中央自動車道、東名高速道路では年平均14件の通行止めが発生。
- ・ 御殿場・小山地域は、年間1,600万人の観光客が来訪する観光拠点であるとともに、富士五湖や箱根の両観光圏に挟まれた交通の要所。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は5%、用地取得率は3%（平成22年度末）
- ・ 水土野IC(仮称)～ぐみ沢IC(仮称)区間(L=2.9km)は、用地買収等を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 水土野IC(仮称)～ぐみ沢IC(仮称)区間(L=2.9km)は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。

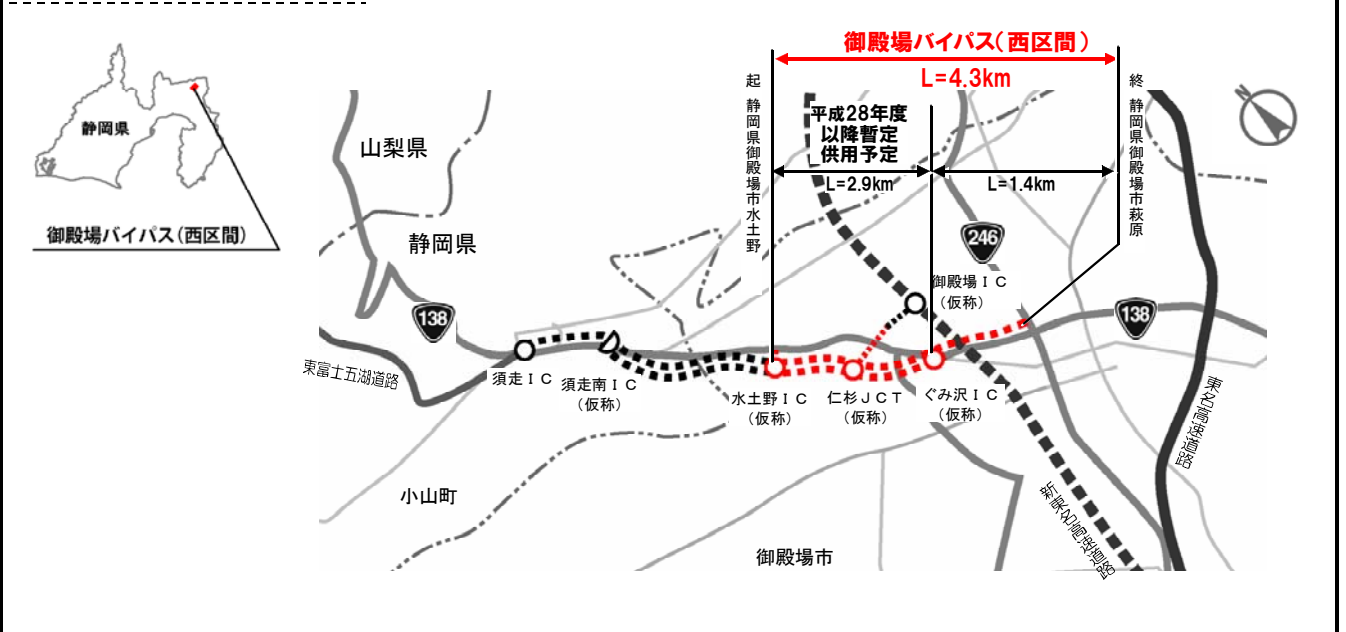
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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138号 御殿場バイパス（西区間）
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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体：費用便益比(B/C) = 3.2 経済的純現在価値(B-C) = 372億円 経済的内部収益率(EIRR) = 11.8% 残事業：費用便益比(B/C) = 3.5 経済的純現在価値(B-C) = 386億円 経済的内部収益率(EIRR) = 13.8%

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏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 □ 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 □ 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180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 □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 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 ■ 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 □ 中心市街地内で行う事業である 	区間B（専用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：3,580万人・時間/年 渋滞損失削減時間：156万人・時間/年（3580万人・時間/年⇒3,424万人・時間/年） 区間B（並行区間）について：一般国道138号 並行区間の渋滞損失時間（現況）：51.4万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間：42.4万人・時間/年（51.4万人・時間/年⇒9.1万人・時間/年） 並行区間の渋滞損失削減率：8割削減 対象区間 国道138号（仁杉交差点～ぐみ沢上交差点）、改善見込み（旅行速度17.1km/h⇒27.4km/h）等 ※H21プロポーザタの休日旅行速度（上り）を使用
物流効率化の支援		富士急シティバス
都市の再生		神場南土地区画整備事業

1. 活力	国土・地球ネットワークの構築	<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する	
		<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 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 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	御殿場市、小山町
		<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	対象自治体 御殿場市、小山町須走、改善見込み(15分⇒9分)
2. 暮らし	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	富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	御殿場市・小山町、観光交流客数1591万人(H21)
		<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ポル的な道路整備等、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/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"/> 交通バ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(歴史の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	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億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学童、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	

災害への備え	<p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 東名高速道路、中央自動車道</p> <p><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）</p> <p><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される</p> <p><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を解消する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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> <p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</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> <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 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あり</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>	<p>静岡県地域防災計画において、第一次緊急輸送道路に定められている</p> <p>東名高速道路、中央自動車道</p> <p>CO2排出削減量：0.7万t/年</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績(推計結果) 評価対象区間(並行区間)：(国道138号(水土野～萩原北交差点間)) 排出削減量：3.4t/年、排出削減率：5割削減</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績(推計結果) 評価対象区間(並行区間)：(国道138号(水土野～萩原北交差点間)) 排出削減量：0.2t/年、排出削減率：5割削減</p> <p>新東名高速道路と仁杉JCT(仮称)で連結</p>
4. 環境	地球環境の保全	
	生活環境の改善・保全	
5. その他	他のアジェンダとの関係	

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138号	御殿場バイパス (西区間)	L = 4. 3 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,200	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23年度		
単純合計	183億円	74億円	257億円
うち残事業分	171億円	74億円	245億円
基準年における 現在価値 (C)	148億円	22億円	170億円
うち残事業分	134億円	22億円	156億円

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23年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	26億円	1.5億円	0.35億円	28億円
基準年における 現在価値 (B)	516億円	19億円	7.7億円	542億円
うち残事業分	516億円	19億円	7.7億円	542億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	3.2
経済的純現在価値（事業全体）	372億円
経済的内部収益率（事業全体）	11.8%
費用便益比（残事業）	3.5
経済的純現在価値（残事業）	386億円
経済的内部収益率（残事業）	13.8%

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	20,200台/日	±10%	3.1~3.8
事業費	171億円	±10%	3.2~3.8
事業期間	13年	±20%	3.3~3.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道138号 御殿場バイパス 西区間（事業全体・残事業）

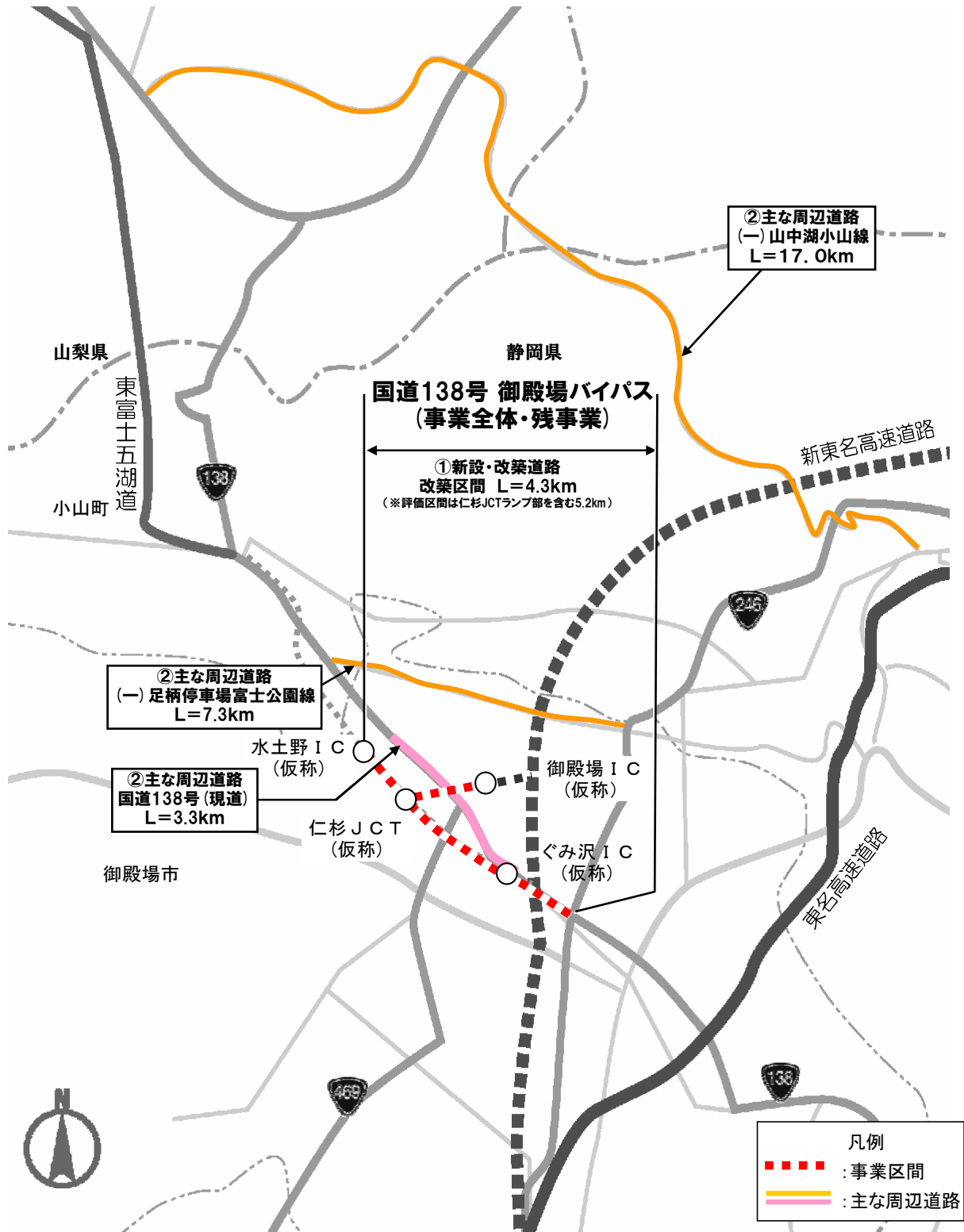
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：4.3km (※評価区間は仁杉JCT ランプ部を含む5.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	20,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	6.1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	19.19	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道138号 (現道)： 3.3km	交通量	[台/日]	14,700	1,000
		走行時間	[分]	7.5	5.0
		走行時間費用	[億円/年]	19.41	0.94
	(一) 足柄停車場 富士公園線： 7.3km	交通量	[台/日]	5,000	2,000
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	14.22	5.16
	(一) 山中湖小山線： 17.0km	交通量	[台/日]	400	100
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	2.56	0.59
③その他道路合計 ：590.3km	走行時間費用	[億円/年]	1,940.94	1,914.41	

			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：623.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,977.11	1,940.30	36.82

- ※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:御殿場バイパス(西区間)

(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23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)				
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:御殿場バイパス(西区間)

(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"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名:御殿場バイパス(西区間) (事業全体)				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)	
				0.31	4.3	1.61	
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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-21年目	H 11	1.6010	101.3	1.70	2.42		
-20年目	H 12	1.5395	99.7	0.50	0.69		
-19年目	H 13	1.4802	98.4	0.50	0.68		
-18年目	H 14	1.4233	96.6	0.70	0.93		
-17年目	H 15	1.3686	95.4	0.40	0.52		
-16年目	H 16	1.3159	94.4	0.50	0.63		
-15年目	H 17	1.2653	93.2	0.50	0.61		
-14年目	H 18	1.2167	92.5	0.54	0.64		
-13年目	H 19	1.1699	91.7	1.40	1.61		
-12年目	H 20	1.1249	91.2	0.55	0.61		
-11年目	H 21	1.0816	90.0	0.74	0.80		
-10年目	H 22	1.0400	90.0	0.75	0.78		
基準年	H 23	1.0000	90.0	2.90	2.90		
-8年目	H 24	0.9615	90.0	3.29	3.16		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	11.13	10.29		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	17.15	15.25		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	23.21	19.84		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	25.08	20.62		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	22.11	17.47		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	20.78	15.79		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	7.45	5.44		
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	12.58	8.84	0.99	0.70
1年目	H 33	0.6756	90.0	10.06	6.80	0.99	0.67
2年目	H 34	0.6496	90.0	8.75	5.68	0.99	0.64
3年目	H 35	0.6246	90.0	8.12	5.07	0.99	0.62
4年目	H 36	0.6006	90.0	1.62	0.97	0.99	0.59
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.54	0.89
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.54	0.85
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.54	0.82
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.54	0.79
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.54	0.76
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.54	0.73
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.54	0.70
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.54	0.67
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.54	0.65
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.54	0.62
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.54	0.60
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.54	0.58
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.54	0.55
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.54	0.53
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.54	0.51
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.54	0.49
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.54	0.47
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.54	0.46
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.54	0.44
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.54	0.42
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.54	0.40
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.54	0.39
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.54	0.37
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.54	0.36
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.54	0.35
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.54	0.33
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.54	0.32
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.54	0.31
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.54	0.30
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.54	0.28
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.54	0.27
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.54	0.26
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.54	0.25
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.54	0.24
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.54	0.23
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.54	0.22
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.54	0.22
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.54	0.21
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.54	0.20
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.54	0.19
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.54	0.18
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.54	0.18
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.54	0.17
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.54	0.16
49年目	H 81	0.1028	90.0	-13.16	-1.35	1.54	0.16
合計				169.85	147.68	74.04	22.30
単純事業費計				183.01		74.04	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

費用の現在価値算定表

箇所名:御殿場バイパス(西区間) (残事業)				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)	
				0.31	4.3	1.61	
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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-21年目	H 11	1.6010	101.3				
-20年目	H 12	1.5395	99.7				
-19年目	H 13	1.4802	98.4				
-18年目	H 14	1.4233	96.6				
-17年目	H 15	1.3686	95.4				
-16年目	H 16	1.3159	94.4				
-15年目	H 17	1.2653	93.2				
-14年目	H 18	1.2167	92.5				
-13年目	H 19	1.1699	91.7				
-12年目	H 20	1.1249	91.2				
-11年目	H 21	1.0816	90.0				
-10年目	H 22	1.0400	90.0				
基準年	H 23	1.0000	90.0				
-8年目	H 24	0.9615	90.0	3.29	3.16		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	11.13	10.29		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	17.15	15.25		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	23.21	19.84		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	25.08	20.62		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	22.11	17.47		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	20.78	15.79		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	7.45	5.44		
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	12.58	8.84	0.99	0.70
1年目	H 33	0.6756	90.0	10.06	6.80	0.99	0.67
2年目	H 34	0.6496	90.0	8.75	5.68	0.99	0.64
3年目	H 35	0.6246	90.0	8.12	5.07	0.99	0.62
4年目	H 36	0.6006	90.0	1.62	0.97	0.99	0.59
5年目	H 37	0.5775	90.0			1.54	0.89
6年目	H 38	0.5553	90.0			1.54	0.85
7年目	H 39	0.5339	90.0			1.54	0.82
8年目	H 40	0.5134	90.0			1.54	0.79
9年目	H 41	0.4936	90.0			1.54	0.76
10年目	H 42	0.4746	90.0			1.54	0.73
11年目	H 43	0.4564	90.0			1.54	0.70
12年目	H 44	0.4388	90.0			1.54	0.67
13年目	H 45	0.4220	90.0			1.54	0.65
14年目	H 46	0.4057	90.0			1.54	0.62
15年目	H 47	0.3901	90.0			1.54	0.60
16年目	H 48	0.3751	90.0			1.54	0.58
17年目	H 49	0.3607	90.0			1.54	0.55
18年目	H 50	0.3468	90.0			1.54	0.53
19年目	H 51	0.3335	90.0			1.54	0.51
20年目	H 52	0.3207	90.0			1.54	0.49
21年目	H 53	0.3083	90.0			1.54	0.47
22年目	H 54	0.2965	90.0			1.54	0.46
23年目	H 55	0.2851	90.0			1.54	0.44
24年目	H 56	0.2741	90.0			1.54	0.42
25年目	H 57	0.2636	90.0			1.54	0.40
26年目	H 58	0.2534	90.0			1.54	0.39
27年目	H 59	0.2437	90.0			1.54	0.37
28年目	H 60	0.2343	90.0			1.54	0.36
29年目	H 61	0.2253	90.0			1.54	0.35
30年目	H 62	0.2166	90.0			1.54	0.33
31年目	H 63	0.2083	90.0			1.54	0.32
32年目	H 64	0.2003	90.0			1.54	0.31
33年目	H 65	0.1926	90.0			1.54	0.30
34年目	H 66	0.1852	90.0			1.54	0.28
35年目	H 67	0.1780	90.0			1.54	0.27
36年目	H 68	0.1712	90.0			1.54	0.26
37年目	H 69	0.1646	90.0			1.54	0.25
38年目	H 70	0.1583	90.0			1.54	0.24
39年目	H 71	0.1522	90.0			1.54	0.23
40年目	H 72	0.1463	90.0			1.54	0.22
41年目	H 73	0.1407	90.0			1.54	0.22
42年目	H 74	0.1353	90.0			1.54	0.21
43年目	H 75	0.1301	90.0			1.54	0.20
44年目	H 76	0.1251	90.0			1.54	0.19
45年目	H 77	0.1203	90.0			1.54	0.18
46年目	H 78	0.1157	90.0			1.54	0.18
47年目	H 79	0.1112	90.0			1.54	0.17
48年目	H 80	0.1069	90.0			1.54	0.16
49年目	H 81	0.1028	90.0	-12.30	-1.26	1.54	0.16
合計				159.03	133.96	74.04	22.30
単純事業費計				171.33		74.04	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道138号	御殿場バイパス(西区間)	4	4.3km

■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				14,259	
	改良費				1,713	
		土工	m ³	248,229	938	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	21,587	22	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	497	補強土壁
		管渠工	m			
		函渠工	m	134	172	
		排水工	m	2,413	60	
		中央分離帯工	m	2,413	24	
		雑工	式			
	橋梁費				7,437	
		100m以上	m	1,223	6,839	
		100m未満	m	94	598	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,608	
		IC	箇所	2	2,203	
		JCT	箇所	1	1,405	
	舗装費				769	
		車道舗装	m ²	107,184	769	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				732	
		交通管理施設工	式	1	732	通信管路工、標識工、防護柵工、道路照明
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,736	
	用地費		m ²		1,316	
		宅地	m ²	3,613	510	
		田畑	m ²	30,138	443	
		山林・原野	m ²	73,999	363	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	420	
③	間接経費		式		3,005	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				19,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道138号	御殿場バイパス(西区間)	4	4.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				14,259	
	改良費				1,713	
		土工	m ³	248,229	938	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	21,587	22	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	497	補強土壁
		管渠工	m			
		函渠工	m	134	172	
		排水工	m	2,413	60	
		中央分離帯工	m	2,413	24	
		雑工	式			
	橋梁費				7,437	
		100m以上	m	1,223	6,839	
		100m未満	m	94	598	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,608	
		IC	箇所	2	2,203	
		JCT	箇所	1	1,405	
	舗装費				769	
		車道舗装	m ²	107,184	769	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				732	
		交通管理施設工	式	1	732	通信管路工、標識工、防護柵工、道路照明
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,650	
	用地費		m ²		1,230	
		宅地	m ²	3,613	510	
		田畑	m ²	30,138	443	
		山林・原野	m ²	56,499	277	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	420	
③	間接経費		式		1,923	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				17,832	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道138号	御殿場バイパス(西区間)	4	4.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.3	25	管理延長は仁杉JCTランプ部を含む5.2km
修繕費	式	1	136	
その他				
維持管理費合計	式		161	

【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

再評価結果（平成24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302号 <small>なごやかんじょう ごうせん</small> 名古屋環状2号線	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：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町	延長	58.6km		
事業概要					
一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区を起点とし、愛知県春日井市、東海市等の主要都市を経て、名古屋市中川区に至る、名古屋市の外周部において環状道路を形成する延長58.6kmの主要幹線道路であり、「交通渋滞の緩和」「物流効率化の支援」「新たな市街地の形成の支援」の3点を主な目的として事業を推進しています。					
S46年度事業化		S57年度都市計画決定		S46年度用地着手	
S48年度工事着手					
全体事業費	5,550億円	事業進捗率	95%	供用済延長	34.1km (4車線区間)
計画交通量	32,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 443/11,687億円 事業費：385/11,193億円 維持管理費：57/495億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 730/27,939億円 走行時間短縮便益：579/24,143億円 走行経費減少便益：117/3,290億円 交通事故減少便益：34/505億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
交通量：B/C=1.8(交通量+10%)		B/C=1.5(交通量-10%)			
事業費：B/C=1.5(事業費+10%)		B/C=1.8(事業費-10%)			
事業期間：B/C=1.6(事業期間+20%)		B/C=1.7(事業期間-20%)			
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道の年間渋滞損失時間の削減【144万人時間/年⇒135万人時間/年、削減率約1割】					
・現道の踏切の除却による交通改善【踏切自動車交通遮断量5万台時/日以上踏切3箇所の除却】					
・現道の路線バスの利便性向上【名古屋市営バス6系統】					
②物流効率化の支援					
・名古屋港へのアクセス向上【国道1号かの里交差点⇄名古屋港 35分→25分】					
③都市の再生					
・都市再生プロジェクトを支援					
【都市再生プロジェクト 第2次決定 平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備】					
・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					
・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携【茶屋新田土地区画整理事業等】					
・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【1.40km/km ² →1.42km/km ² 】					
・連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる【大高南土地区画整理事業】					
④個性ある地域の形成					
・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【有松地区、大高地区】					
・拠点開発プロジェクトを支援【名古屋市 地区総合整備(鳴海、有松、大高)】					
⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成					
・歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上【自歩道整備による快適・安全性の向上】					
⑥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【藤田保健衛生大学病院⇄名東区役所 50分→38分】					
⑦災害への備え					
・地域防災計画の位置付け【愛知県地域防災計画、計画における位置付け：第1次緊急輸送道路】					
・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					
【(主)名古屋第2環状線 名古屋市緑区大高町丸ノ内～名古屋市天白区植田南二丁目】					
⑧地球環境の保全					
・CO2排出量削減【沿道地域 14,546t/年削減】					

⑨生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量削減【並行区間 22t/年削減】
- ・SPM排出量削減【並行区間 2.1t/年削減】

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・都市計画道路整備プログラムの位置付け
【都市計画道路整備プログラム（名古屋市）、計画における位置付け：関連事業】
- ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
【高速自動車国道 近畿自動車道名古屋亀山線、近畿自動車道伊勢線との一体整備】

関係する地方公共団体等の意見

一般国道302号名古屋環状2号線は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、愛知県のほか、名古屋市をはじめとする関係5市3町1村の首長で構成される名古屋環状2号線整備促進期成同盟委員会より早期整備の要望（平成20年7月・11月）を受けている。

県知事、市長の意見

愛知県知事からの意見：

- 1 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
- 2 名古屋環状2号線は、名古屋港や中部国際空港への重要なアクセス道路であるため、西南部・南部区間について、専用部の一日も早い着工と、一般部の4車線化の早期完了をお願いしたい。
- 3 事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

名古屋市長からの意見：

一般国道302号名古屋環状2号線は、名古屋圏の環状道路を形成し、名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入する重要な道路です。

このたび開通した東部・東南部に引き続き、西南部・南部の4車線化を推進し、早期全線完成供用に向けて事業の継続をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・交通機関分担における自家用自動車の利用が約7割と依存傾向が高く、名古屋市都心部で渋滞が発生。
- ・取扱量が全国3位である名古屋港の外貿コンテナ貨物において、陸上輸送のルートが限られるISO規格コンテナの利用が進展。
- ・沿線地域において土地区画整理事業等が一体的に進展し、新たな市街地が形成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は95%、用地取得率は99%（平成22年度末）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東南部区間（10.1km）は、平成23年度の完成供用を予定。
- ・東北部区間（5.0km）、西北部区間（5.2km）、西南部区間（4.2km）は、平成28年度以降の完成供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・上部工構造形式の見直しによりコスト縮減を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

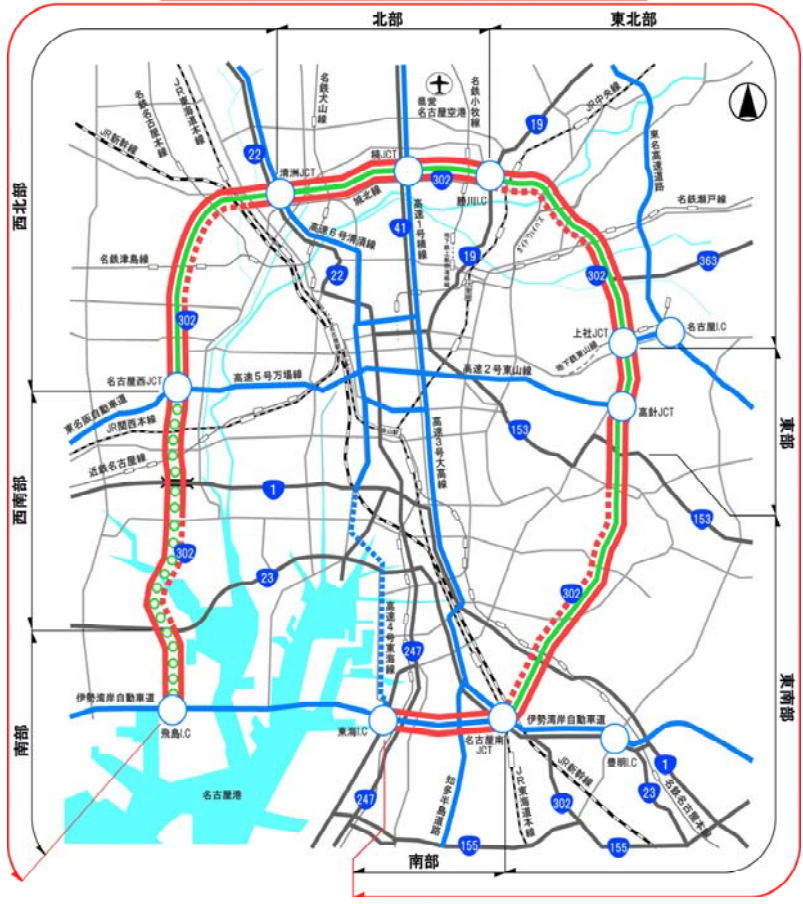
対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



一般国道302号名古屋環状2号線 L=58.6km



凡例	
	一般国道302号 (完成4車線)
	名古屋環状2号線 (完成4車線)
	" (暫定2車線)
	名古屋第二環状自動車道
	近畿自動車道伊勢線
	有料道路
	一般国道
	主要地方道

※ 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302号 名古屋環状2号線
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

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 2.4 (経済的現存価値 (B-C) = 16,251億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的現存価値 (B-C) = 288億円、経済的内部収益率 (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口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 田清なモビリティの確保	<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) : 25,937万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 59万人・時間/年 (25,937万人・時間/年 ⇒ 25,878万人・時間/年)</p> <p>区間b (当該区間) について 海部郡飛島村梅之郷～名古屋市港区春田野 : (一般国道302号 あま市基目寺～清須市一掃) : (一般国道302号 春日井市藤川町～名古屋守山区喜多山) : 当該区間の渋滞損失時間 (現況) : 144万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率 : 約1割削減 (144万人・時間/年 ⇒ 135万人・時間/年)</p> <p>区間c (当該区間) について 現況等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>区間d (当該区間) について 現況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>区間e (当該区間) について 現況又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>区間f (当該区間) について 現況等に、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g (当該区間) について 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>区間h (当該区間) について 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>区間i (当該区間) について 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>区間j (当該区間) について 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>区間k (当該区間) について 現況等における、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を解消する</p> <p>区間l (当該区間) について 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>区間m (当該区間) について 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>踏切自動車交通遮断量5万台時/日以上の踏切箇所除却 (基目寺6号、新清洲7号、喜多山2号 ⇒ 踏切除却により0台時/日)</p> <p>名古屋市営バス6系統 : 上社12、藤丘11、高畑14、東海11、春田11、南陽巡回</p> <p>名古屋港 ⇄ 国道1号かの里交差点 (35分 → 25分 10分短縮見込み)</p> <p>都市再生プロジェクト (第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備)</p> <p>計画名 : 広域道路整備基本計画、計画策定主体 : 愛知県、計画における位置づけ等 : 広域道路</p>
物流効率化の支援		
1. 活力		

	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" 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での事業である <input checked="" type="checkbox"/> D10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 checked="" 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)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速度自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <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 <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 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 checked="" 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 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"/> 特別立法に基づき事業である <input type="checkbox"/> 新種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 checked="" 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・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バ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、交通バリアフリー法に基づき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(歴史の風土・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 	<p>連携のある市街地再開発、区画整理等：茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業等</p> <p>都市計画道路網密度(1.40km/km2⇒1.42km/km2)</p> <p>大高南土地区画整理事業(122ha)</p>
国土・地域ネットワークの構築		
個性ある地域の形成		<p>有松地区(名古屋鉄道名古屋本線)、大高地区(JR東海道本線、東海道新幹線)</p> <p>名古屋市 地区総合整備(鳴海、有松、大高)</p>
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<p>新幹線道路であり、自歩道をあわせて整備することにより、歩行者、自転車の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>並行区間：(主)名古屋第2環状線(名古屋緑区鳴海町字中汐田～名古屋緑区鳴海町字山下)</p> <p>並行区間の自転車交通量：1,399台/12h、自動車交通量：16,011/12h、歩行者交通量：619人/12h</p>
無電柱化による美しい町並みの形成		
安全で安心できる暮らしの確保		<p>藤田保健衛生大学病院⇄名東区役所(50分→38分、12分短縮)</p>

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が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	現道等に死傷事故率が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
		<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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の区間において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の区間において、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	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られている、又は地震対策緊急事業5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	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られている、又は地震対策緊急事業5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
		<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	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"/> 並行する高速度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）	並行する高速度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される	現道等の防災点検又は震災点検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される
		<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を解消する	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
		<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	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	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
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	CO2排出削減量：約 14,546 t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定NO2について環境基準を達成している測定局数：2/2局（平成21年度 平中、高針観測局） (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(主)名古屋第二環状線（清須市阿原向北野～清須市西堀江奥野） 排出削減量：22 t/年、排出削減率：約4割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定SPMについて環境基準を達成している測定局数：2局/2局（平成21年度 平中、高針観測局） (推計結果) 評価対象区間（並行区間）：(主)名古屋第二環状線（清須市阿原向北野～清須市西堀江奥野） 排出削減量：2.1 t/年、排出削減率：約4割削減
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<input checked="" 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	計画名：都市計画道路整備プログラム（名古屋市）、計画における位置付け：関連事業
		<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あり	高速度自動車国道 近畿自動車道名古屋亀山線、近畿自動車道伊勢線との一体整備が必要
		<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	
<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			

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３０２号	名古屋環状２号線	L＝５８．６km	新設	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,000	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２３年度		
単純合計	5,445億円	1,136億円	6,581億円
うち残事業分	468億円	213億円	681億円
基準年における 現在価値（C）	11,193億円	495億円	11,687億円
うち残事業分	385億円	57億円	443億円

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２３年度			
供用年	平成２３年度			
単年便益 (初年便益)	1,097億円	147億円	22億円	1,266億円
基準年における 現在価値（B）	24,143億円	3,290億円	505億円	27,939億円
うち残事業分	579億円	117億円	34億円	730億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	16,251億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	288億円
経済的内部収益率（残事業）	6.6%

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	32,000	±10%	1.5 ~ 1.8
事業費	468億円	±10%	1.5 ~ 1.8
事業期間	12年	±20%	1.6 ~ 1.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 名古屋環状2号線（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 改築区間：58.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	32,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	123	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	725.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)名古屋第2環状線 50.6km	交通量	[台/日]	22,400	20,400
		走行時間	[分]	136	122
		走行時間費用	[億円/年]	547.40	437.74
	(一)田柄名古屋線 9.6km	交通量	[台/日]	32,700	28,600
		走行時間	[分]	31	28
		走行時間費用	[億円/年]	188.16	141.42
	(主)名古屋環状線 29.1km	交通量	[台/日]	31,900	29,400
		走行時間	[分]	66	65
		走行時間費用	[億円/年]	378.13	336.42
	(一)名古屋犬山線 4.7km	交通量	[台/日]	25,500	15,800
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	70.74	40.01
	(主)関田名古屋線 11.8km	交通量	[台/日]	25,800	22,300
		走行時間	[分]	33	31
		走行時間費用	[億円/年]	152.03	124.93
	(主)山王線 7.4km	交通量	[台/日]	31,200	24,000
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	101.67	77.04
	国道22号 8.8km	交通量	[台/日]	69,600	64,800
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	225.89	201.67
(一)鳥ヶ池新田名古屋線 11.4km	交通量	[台/日]	9,100	5,500	
	走行時間	[分]	31	30	
	走行時間費用	[億円/年]	50.30	27.67	
国道247号 10.2km	交通量	[台/日]	58,400	54,000	
	走行時間	[分]	22	21	
	走行時間費用	[億円/年]	219.59	198.29	
(主)東海橋線 13.1km	交通量	[台/日]	32,800	29,800	
	走行時間	[分]	30	29	
	走行時間費用	[億円/年]	178.12	157.84	
③その他道路合計 5444.2km	走行時間費用	[億円/年]	36,022.14	34,539.39	
			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：5659.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	38,134.17	37,007.62	1,126.55

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

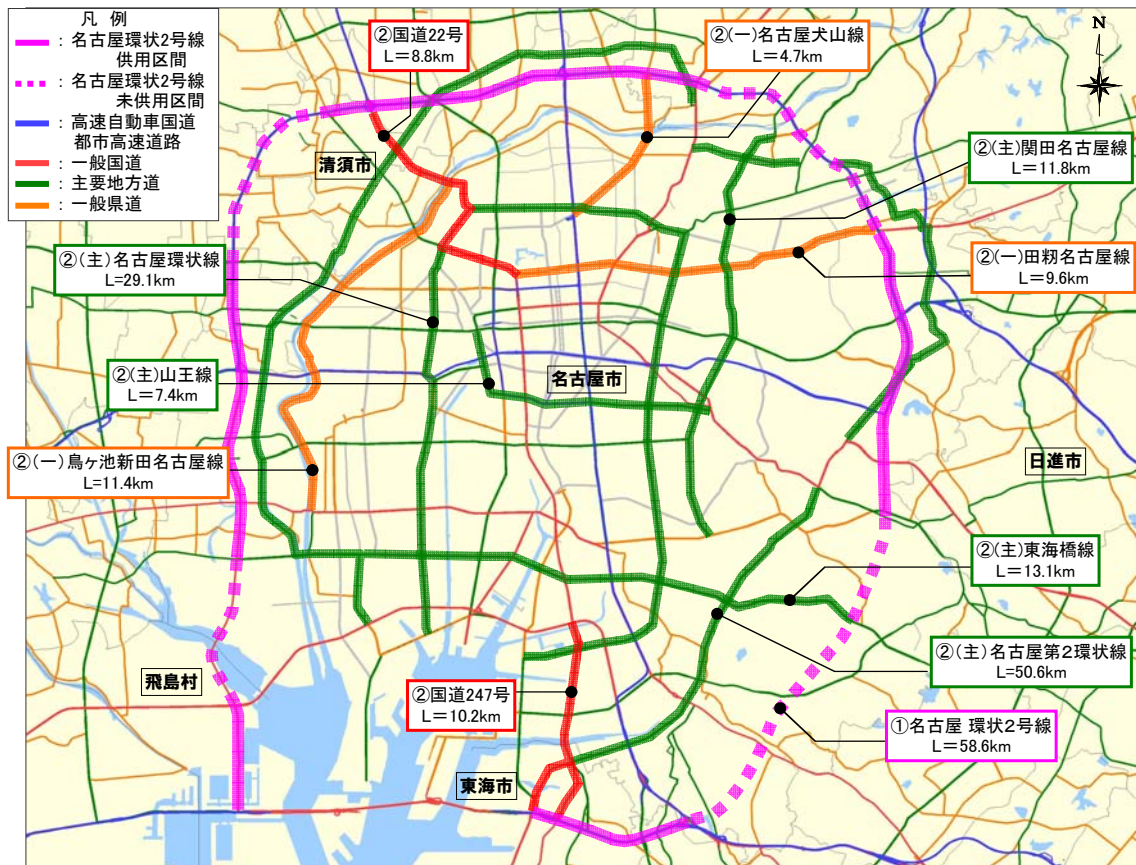
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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： 名古屋環状2号線（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 改築区間：58.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	27,400	32,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	128	123	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	641.60	725.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)名古屋第2環状線 50.6km	交通量	[台/日]	20,600	20,400
		走行時間	[分]	124	122
		走行時間費用	[億円/年]	440.07	437.74
	(一)田羽名古屋線 9.6km	交通量	[台/日]	29,500	28,600
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	146.41	141.42
	(主)名古屋環状線 29.1km	交通量	[台/日]	29,500	29,400
		走行時間	[分]	65	65
		走行時間費用	[億円/年]	338.33	336.42
	(一)名古屋犬山線 4.7km	交通量	[台/日]	17,000	15,800
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	45.28	40.01
	(主)関田名古屋線 11.8km	交通量	[台/日]	22,500	22,300
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	125.41	124.93
	(主)山王線 7.4km	交通量	[台/日]	25,200	24,000
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	81.05	77.04
	国道22号 8.8km	交通量	[台/日]	65,400	64,800
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	204.41	201.67
	(一)烏ヶ池新田名古屋線 11.4km	交通量	[台/日]	6,200	5,500
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	32.50	27.67
国道247号 10.2km	交通量	[台/日]	57,500	54,000	
	走行時間	[分]	21	21	
	走行時間費用	[億円/年]	214.59	198.29	
(主)東海橋線 13.1km	交通量	[台/日]	30,800	29,800	
	走行時間	[分]	29	29	
	走行時間費用	[億円/年]	162.10	157.84	
③その他道路合計 5444.2km	走行時間費用	[億円/年]	34,620.07	34,539.39	
			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：5659.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	37,051.82	37,007.62	44.20

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

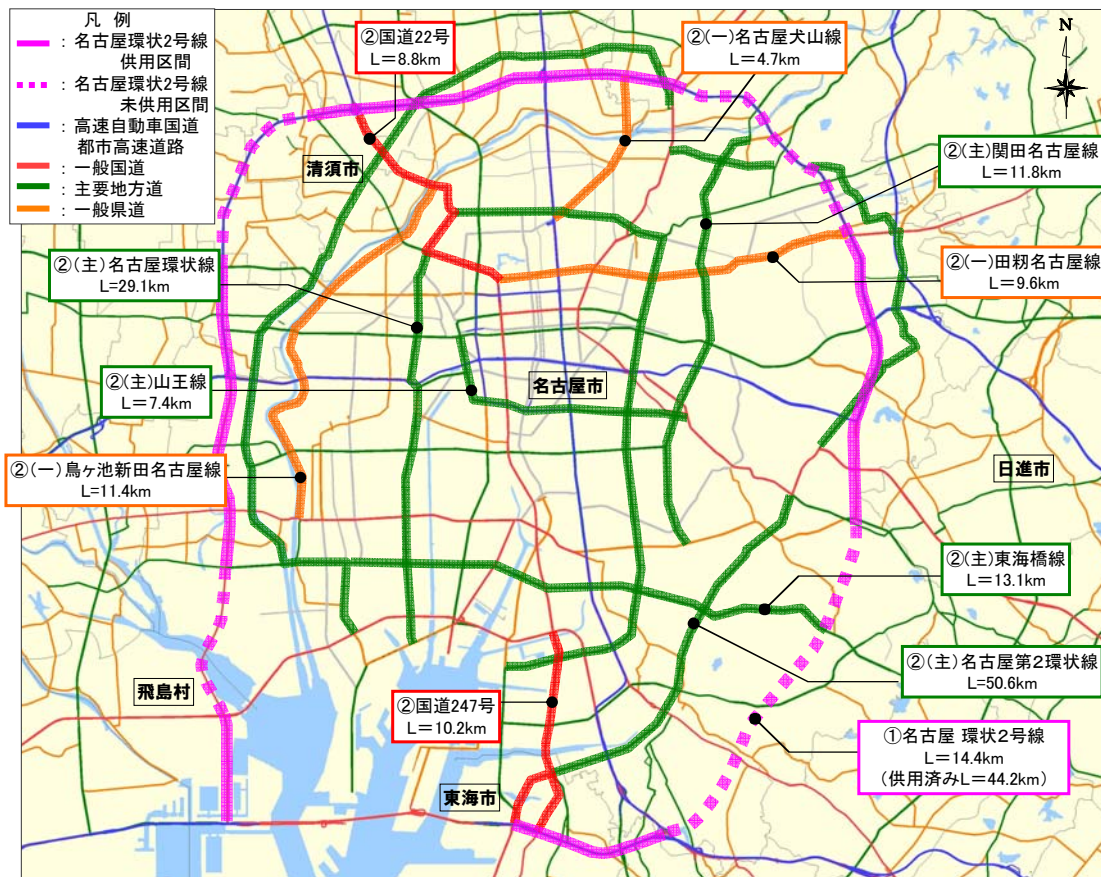
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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： 名古屋環状2号線

(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23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)				
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"/>			

事業名： 名古屋環状2号線

(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: 名古屋環状2号線

(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"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名：名古屋環状2号線
(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)

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
				0.42		58.6	
-40年目	S 46	4.8010	42.6	3.70	37.50		
-39年目	S 47	4.6164	45.5	11.00	100.41		
-38年目	S 48	4.4388	52.4	20.00	152.43		
-37年目	S 49	4.2681	62.5	17.30	106.31		
-36年目	S 50	4.1039	66.1	40.20	224.58		
-35年目	S 51	3.9461	71.7	70.70	350.32		
-34年目	S 52	3.7943	76.0	90.70	407.54		
-33年目	S 53	3.6484	79.2	118.80	492.59		
-32年目	S 54	3.5081	81.3	155.40	603.86		
-31年目	S 55	3.3731	86.4	142.85	501.92		
-30年目	S 56	3.2434	88.6	131.20	432.26		
-29年目	S 57	3.1187	89.6	120.58	377.73		
-28年目	S 58	2.9987	90.5	92.18	274.89		
-27年目	S 59	2.8834	92.3	145.00	407.67		
-26年目	S 60	2.7725	93.0	162.70	436.53		
-25年目	S 61	2.6658	94.6	166.70	422.78		
-24年目	S 62	2.5633	94.4	197.70	483.14		
-23年目	S 63	2.4647	94.9	193.10	451.36		
-22年目	H 1	2.3699	97.4	186.57	408.56		
-21年目	H 2	2.2788	99.6	223.43	460.08		
-20年目	H 3	2.1911	102.0	179.73	347.48		
-19年目	H 4	2.1068	103.4	211.62	388.06		
-18年目	H 5	2.0258	103.7	223.52	392.99		
-17年目	H 6	1.9479	103.6	189.83	321.23		
-16年目	H 7	1.8730	103.0	258.74	423.45		
-15年目	H 8	1.8009	102.4	186.58	295.33		
-14年目	H 9	1.7317	103.4	193.31	291.38		
-13年目	H 10	1.6651	102.8	117.90	171.86		
-12年目	H 11	1.6010	101.3	49.76	70.78		
-11年目	H 12	1.5395	99.7	37.92	52.70		
-10年目	H 13	1.4802	98.4	53.45	72.36		
-9年目	H 14	1.4233	96.6	46.64	61.85		
-8年目	H 15	1.3686	95.4	20.73	26.76		
-7年目	H 16	1.3159	94.4	71.70	89.95		
-6年目	H 17	1.2653	93.2	105.66	129.10		
-5年目	H 18	1.2167	92.5	157.92	186.95		
-4年目	H 19	1.1699	91.7	131.14	150.57		
-3年目	H 20	1.1249	91.2	130.68	145.06		
-2年目	H 21	1.0816	90.0	151.16	163.49		
-1年目	H 22	1.0400	90.0	127.69	132.79		
基準年・供用開始年次	H 23	1.0000	90.0	40.98	40.98	20.65	20.65
1年目	H 24	0.9615	90.0	57.52	55.31	20.65	19.85
2年目	H 25	0.9246	90.0	57.52	53.19	20.65	19.09
3年目	H 26	0.8890	90.0	57.62	51.22	20.65	18.36
4年目	H 27	0.8548	90.0	57.62	49.25	20.65	17.65
5年目	H 28	0.8219	90.0	57.62	47.36	20.65	16.97
6年目	H 29	0.7903	90.0	33.57	26.53	20.65	16.32
7年目	H 30	0.7599	90.0	33.57	25.51	20.65	15.69
8年目	H 31	0.7307	90.0	24.05	17.57	20.65	15.09
9年目	H 32	0.7026	90.0	24.05	16.90	20.65	14.51
10年目	H 33	0.6756	90.0	24.05	16.25	20.65	13.95
11年目	H 34	0.6496	90.0	24.05	15.62	20.65	13.41
12年目	H 35	0.6246	90.0	17.21	10.75	20.65	12.90
13年目	H 36	0.6006	90.0			23.44	14.08
14年目	H 37	0.5775	90.0			23.44	13.54
15年目	H 38	0.5553	90.0			23.44	13.02
16年目	H 39	0.5339	90.0			23.44	12.51
17年目	H 40	0.5134	90.0			23.44	12.03
18年目	H 41	0.4936	90.0			23.44	11.57
19年目	H 42	0.4746	90.0			23.44	11.12
20年目	H 43	0.4564	90.0			23.44	10.70
21年目	H 44	0.4388	90.0			23.44	10.29
22年目	H 45	0.4220	90.0			23.44	9.89
23年目	H 46	0.4057	90.0			23.44	9.51
24年目	H 47	0.3901	90.0			23.44	9.14
25年目	H 48	0.3751	90.0			23.44	8.79
26年目	H 49	0.3607	90.0			23.44	8.45
27年目	H 50	0.3468	90.0			23.44	8.13

28年目	H 51	0.3335	90.0			23.44	7.82
29年目	H 52	0.3207	90.0			23.44	7.52
30年目	H 53	0.3083	90.0			23.44	7.23
31年目	H 54	0.2965	90.0			23.44	6.95
32年目	H 55	0.2851	90.0			23.44	6.68
33年目	H 56	0.2741	90.0			23.44	6.42
34年目	H 57	0.2636	90.0			23.44	6.18
35年目	H 58	0.2534	90.0			23.44	5.94
36年目	H 59	0.2437	90.0			23.44	5.71
37年目	H 60	0.2343	90.0			23.44	5.49
38年目	H 61	0.2253	90.0			23.44	5.28
39年目	H 62	0.2166	90.0			23.44	5.08
40年目	H 63	0.2083	90.0			23.44	4.88
41年目	H 64	0.2003	90.0			23.44	4.70
42年目	H 65	0.1926	90.0			23.44	4.51
43年目	H 66	0.1852	90.0			23.44	4.34
44年目	H 67	0.1780	90.0			23.44	4.17
45年目	H 68	0.1712	90.0			23.44	4.01
46年目	H 69	0.1646	90.0			23.44	3.86
47年目	H 70	0.1583	90.0			23.44	3.71
48年目	H 71	0.1522	90.0			23.44	3.57
49年目	H 72	0.1463	90.0	-1916.18	-280.34	23.44	3.43
合計				3528.73	11192.74	1135.72	494.71
単純事業費計				5444.91		1135.72	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

費用の現在価値算定表

 箇所名： 名古屋環状2号線
 (残事業)

維持修繕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 デフレーター	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)
				0.31	14.4	4.46	
				事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-53年目	S 46	4.8010	42.6				
-52年目	S 47	4.6164	45.5				
-51年目	S 48	4.4388	52.4				
-50年目	S 49	4.2681	62.5				
-49年目	S 50	4.1039	66.1				
-48年目	S 51	3.9461	71.7				
-47年目	S 52	3.7943	76.0				
-46年目	S 53	3.6484	79.2				
-45年目	S 54	3.5081	81.3				
-44年目	S 55	3.3731	86.4				
-43年目	S 56	3.2434	88.6				
-42年目	S 57	3.1187	89.6				
-41年目	S 58	2.9987	90.5				
-40年目	S 59	2.8834	92.3				
-39年目	S 60	2.7725	93.0				
-38年目	S 61	2.6658	94.6				
-37年目	S 62	2.5633	94.4				
-36年目	S 63	2.4647	94.9				
-35年目	H 1	2.3699	97.4				
-34年目	H 2	2.2788	99.6				
-33年目	H 3	2.1911	102.0				
-32年目	H 4	2.1068	103.4				
-31年目	H 5	2.0258	103.7				
-30年目	H 6	1.9479	103.6				
-29年目	H 7	1.8730	103.0				
-28年目	H 8	1.8009	102.4				
-27年目	H 9	1.7317	103.4				
-26年目	H 10	1.6651	102.8				
-25年目	H 11	1.6010	101.3				
-24年目	H 12	1.5395	99.7				
-23年目	H 13	1.4802	98.4				
-22年目	H 14	1.4233	96.6				
-21年目	H 15	1.3686	95.4				
-20年目	H 16	1.3159	94.4				
-19年目	H 17	1.2653	93.2				
-18年目	H 18	1.2167	92.5				
-17年目	H 19	1.1699	91.7				
-16年目	H 20	1.1249	91.2				
-15年目	H 21	1.0816	90.0				
-14年目	H 22	1.0400	90.0				
基準年	H 23	1.0000	90.0				
-12年目	H 24	0.9615	90.0	57.52	55.31		
-11年目	H 25	0.9246	90.0	57.52	53.19		
-10年目	H 26	0.8890	90.0	57.62	51.22		
-9年目	H 27	0.8548	90.0	57.62	49.25		
-8年目	H 28	0.8219	90.0	57.62	47.36		
-7年目	H 29	0.7903	90.0	33.57	26.53		
-6年目	H 30	0.7599	90.0	33.57	25.51		
-5年目	H 31	0.7307	90.0	24.05	17.57		
-4年目	H 32	0.7026	90.0	24.05	16.90		
-3年目	H 33	0.6756	90.0	24.05	16.25		
-2年目	H 34	0.6496	90.0	24.05	15.62		
-1年目	H 35	0.6246	90.0	17.21	10.75		
供用開始年次	H 36	0.6006	90.0			4.25	2.55
1年目	H 37	0.5775	90.0			4.25	2.46
2年目	H 38	0.5553	90.0			4.25	2.36
3年目	H 39	0.5339	90.0			4.25	2.27
4年目	H 40	0.5134	90.0			4.25	2.18
5年目	H 41	0.4936	90.0			4.25	2.10
6年目	H 42	0.4746	90.0			4.25	2.02
7年目	H 43	0.4564	90.0			4.25	1.94
8年目	H 44	0.4388	90.0			4.25	1.87
9年目	H 45	0.4220	90.0			4.25	1.79
10年目	H 46	0.4057	90.0			4.25	1.72
11年目	H 47	0.3901	90.0			4.25	1.66
12年目	H 48	0.3751	90.0			4.25	1.59
13年目	H 49	0.3607	90.0			4.25	1.53
14年目	H 50	0.3468	90.0			4.25	1.47

15年目	H 51	0.3335	90.0			4.25	1.42
16年目	H 52	0.3207	90.0			4.25	1.36
17年目	H 53	0.3083	90.0			4.25	1.31
18年目	H 54	0.2965	90.0			4.25	1.26
19年目	H 55	0.2851	90.0			4.25	1.21
20年目	H 56	0.2741	90.0			4.25	1.17
21年目	H 57	0.2636	90.0			4.25	1.12
22年目	H 58	0.2534	90.0			4.25	1.08
23年目	H 59	0.2437	90.0			4.25	1.04
24年目	H 60	0.2343	90.0			4.25	1.00
25年目	H 61	0.2253	90.0			4.25	0.96
26年目	H 62	0.2166	90.0			4.25	0.92
27年目	H 63	0.2083	90.0			4.25	0.89
28年目	H 64	0.2003	90.0			4.25	0.85
29年目	H 65	0.1926	90.0			4.25	0.82
30年目	H 66	0.1852	90.0			4.25	0.79
31年目	H 67	0.1780	90.0			4.25	0.76
32年目	H 68	0.1712	90.0			4.25	0.73
33年目	H 69	0.1646	90.0			4.25	0.70
34年目	H 70	0.1583	90.0			4.25	0.67
35年目	H 71	0.1522	90.0			4.25	0.65
36年目	H 72	0.1463	90.0			4.25	0.62
37年目	H 73	0.1407	90.0			4.25	0.60
38年目	H 74	0.1353	90.0			4.25	0.58
39年目	H 75	0.1301	90.0			4.25	0.55
40年目	H 76	0.1251	90.0			4.25	0.53
41年目	H 77	0.1203	90.0			4.25	0.51
42年目	H 78	0.1157	90.0			4.25	0.49
43年目	H 79	0.1112	90.0			4.25	0.47
44年目	H 80	0.1069	90.0			4.25	0.45
45年目	H 81	0.1028	90.0			4.25	0.44
46年目	H 82	0.0989	90.0			4.25	0.42
47年目	H 83	0.0951	90.0			4.25	0.40
48年目	H 84	0.0914	90.0			4.25	0.39
49年目	H 85	0.0879	90.0			4.25	0.37
合計				468.45	385.45	212.57	57.05
単純事業費計				468.45		212.57	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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：名古屋環状2号線（事業全体）

年次 (基準年)	年度 H 23	総走行台社の年次別伸び率 (東海7 ロック)		GDP ↑ フロア	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)							
		乗用車種	小型貨物		普通貨物	全車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	(A)×②	③	③×(A)	現在価値 (1)~(3)	割引率4%	
供用開始年次	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.00000	90.0	742.85	165.84	188.38	1,097.08	1,097.08	94.16	16.90	36.10	147.16	147.16	21.78	21.78	1,266.02	1.266.02
1年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	0.9615	90.0	742.61	164.59	188.64	1,095.83	1,053.69	94.13	16.77	36.15	147.05	141.40	21.75	20.92	1,264.04	1,216.00
2年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	0.9246	90.0	742.36	163.33	188.90	1,094.59	1,012.01	94.10	16.65	36.20	146.94	135.86	21.72	20.09	1,263.25	1,167.95
3年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	0.8890	90.0	742.12	162.07	189.16	1,093.35	971.88	94.07	16.52	36.25	146.83	130.53	21.70	19.29	1,261.87	1,121.80
4年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	0.8548	90.0	741.87	160.81	189.42	1,092.10	933.53	94.03	16.39	36.30	146.72	125.42	21.67	18.52	1,260.49	1,077.48
5年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.8219	90.0	741.63	159.56	189.68	1,090.86	896.61	94.00	16.26	36.35	146.61	120.51	21.64	17.79	1,259.11	1,034.90
6年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.7903	90.0	741.38	158.30	189.93	1,089.61	861.14	93.97	16.13	36.40	146.50	115.78	21.61	17.08	1,257.73	994.00
7年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.7599	90.0	741.14	157.04	190.19	1,088.37	827.07	93.94	16.00	36.45	146.39	111.25	21.59	16.40	1,256.35	954.72
8年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.7307	90.0	740.89	155.78	190.45	1,087.13	794.35	93.91	15.88	36.50	146.28	106.89	21.56	15.75	1,254.97	917.00
9年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.7026	90.0	740.65	154.53	190.71	1,085.89	762.93	93.88	15.75	36.55	146.17	102.70	21.53	15.13	1,253.59	880.76
10年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.6756	90.0	741.01	153.27	190.83	1,085.11	733.06	93.92	15.62	36.57	146.11	98.71	21.51	14.53	1,252.74	846.31
11年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.6496	90.0	741.38	152.02	190.94	1,084.34	704.36	93.97	15.49	36.59	146.06	94.87	21.50	13.96	1,251.89	813.20
12年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.6246	90.0	741.74	150.76	191.06	1,083.56	676.79	94.02	15.36	36.61	146.00	91.19	21.48	13.41	1,251.03	781.39
13年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.6006	90.0	761.63	153.90	215.76	1,131.29	679.42	95.34	15.26	43.93	154.52	92.80	24.83	14.91	1,310.64	787.13
14年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.5775	90.0	762.00	152.61	215.89	1,130.50	652.83	95.38	15.13	43.96	154.47	89.20	24.81	14.33	1,309.77	756.36
15年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.5553	90.0	762.37	151.31	216.02	1,129.71	627.29	95.43	15.00	43.98	154.41	85.74	24.79	13.76	1,308.90	726.79
16年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5339	90.0	762.75	150.02	216.15	1,128.92	602.74	95.48	14.87	44.01	154.36	82.41	24.77	13.22	1,308.04	698.37
17年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5134	90.0	763.12	148.73	216.28	1,128.13	579.15	95.52	14.74	44.04	154.30	79.21	24.75	12.70	1,307.18	671.07
18年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.4936	90.0	763.49	147.44	216.41	1,127.34	556.49	95.57	14.62	44.06	154.25	76.14	24.72	12.20	1,306.31	644.83
19年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.4746	90.0	763.87	146.14	216.54	1,126.55	534.71	95.62	14.49	44.09	154.19	73.04	24.70	11.73	1,305.45	619.62
20年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4564	90.0	757.92	145.23	217.02	1,120.18	511.23	94.87	14.40	44.19	153.46	70.04	24.56	11.21	1,298.19	592.48
21年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4388	90.0	751.98	144.32	217.50	1,113.80	488.77	94.13	14.31	44.28	152.72	67.02	24.41	10.71	1,290.93	566.50
22年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4220	90.0	746.04	143.41	217.98	1,107.43	467.29	93.39	14.22	44.38	151.98	64.13	24.26	10.24	1,283.68	541.65
23年目	H 46	0.99197	0.99357	1.00219	0.99393	0.4057	90.0	740.10	142.50	218.46	1,101.05	446.73	92.64	14.13	44.48	151.25	61.36	24.12	9.79	1,276.42	517.88
24年目	H 47	0.99191	0.99351	1.00219	0.99386	0.3901	90.0	734.15	141.59	218.93	1,094.68	427.06	91.90	14.04	44.58	150.51	58.72	23.97	9.35	1,269.16	495.13
25年目	H 48	0.99184	0.99345	1.00218	0.99386	0.3751	90.0	728.21	140.68	219.41	1,088.31	408.24	91.15	13.95	44.67	149.77	56.18	23.83	8.94	1,261.91	473.36
26年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3607	90.0	722.27	139.77	219.89	1,081.93	390.24	90.41	13.86	44.77	149.04	53.76	23.68	8.54	1,254.65	452.54
27年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3468	90.0	716.33	138.86	220.37	1,075.56	373.02	89.67	13.76	44.87	148.30	51.43	23.53	8.16	1,247.39	432.62
28年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3335	90.0	710.38	137.95	220.85	1,069.18	356.55	88.92	13.67	44.97	147.56	49.21	23.39	7.80	1,240.13	413.56
29年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3207	90.0	704.44	137.04	221.33	1,062.80	340.79	88.18	13.58	45.06	146.83	47.08	23.24	7.45	1,232.87	395.32
30年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3083	90.0	698.49	136.13	221.81	1,056.43	325.72	87.43	13.49	45.16	146.09	45.04	23.09	7.12	1,225.61	377.88
31年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.2965	90.0	692.55	135.22	222.29	1,050.05	311.30	86.69	13.40	45.26	145.35	43.09	22.95	6.80	1,218.35	361.19
32年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.2851	90.0	686.60	134.31	222.77	1,043.68	297.51	85.95	13.31	45.36	144.62	41.22	22.80	6.50	1,211.10	345.23
33年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2741	90.0	680.66	133.40	223.24	1,037.30	284.32	85.20	13.22	45.45	143.88	39.44	22.65	6.21	1,203.84	329.97
34年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2636	90.0	674.72	132.49	223.72	1,030.93	271.70	84.46	13.13	45.55	143.14	37.73	22.51	5.93	1,196.58	315.36
35年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2534	90.0	668.77	131.58	224.20	1,024.56	259.64	83.71	13.04	45.65	142.41	36.09	22.36	5.67	1,189.32	301.39
36年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2437	90.0	662.83	130.67	224.68	1,018.18	248.10	82.97	12.95	45.75	141.67	34.52	22.22	5.41	1,182.07	288.03
37年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2343	90.0	656.88	129.76	225.16	1,011.80	237.06	82.23	12.86	45.84	140.93	33.02	22.07	5.17	1,174.81	275.25
38年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2253	90.0	650.94	128.85	225.64	1,005.43	226.51	81.48	12.77	45.94	140.20	31.58	21.92	4.94	1,167.55	263.03
39年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2166	90.0	644.99	127.94	226.12	1,000.05	216.42	80.74	12.68	46.04	139.46	30.21	21.78	4.72	1,160.29	251.34
40年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2083	90.0	639.06	127.03	226.60	992.69	206.77	79.99	12.59	46.14	138.72	28.89	21.63	4.51	1,153.05	240.17
41年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2003	90.0	633.14	126.13	227.08	986.34	197.54	79.25	12.50	46.23	137.99	27.64	21.49	4.30	1,145.81	229.48
42年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.1926	90.0	627.23	125.22	227.56	980.00	188.72	78.51	12.41	46.33	137.26	26.43	21.34	4.11	1,138.60	219.27
43年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.1852	90.0	621.33	124.31	228.03	973.67	180.29	77.77	12.32	46.43	136.53	25.28	21.19	3.92	1,131.39	209.50
44年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.1780	90.0	615.44	123.41	228.51	967.36	172.24	77.04	12.23	46.53	135.80	24.18	21.05	3.75	1,124.21	200.16
45年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.1712	90.0	609.56	122.51	228.99	961.07	164.53	76.30	12.14	46.62	135.07	23.12	20.90	3.58	1,117.04	191.24
46年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00208	0.99303	0.1646	90.0	603.70	121.61	229.47	954.78	157.17	75.57	12.05	46.72	134.34	22.12	20.76	3.42	1,109.89	182.70
47年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1583	90.0	597.86	120.71	229.95	948.52	150.13	74.84	11.97	46.82	133.62	21.15	20.61	3.26	1,102.75	174.55
48年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1522	90.0	592.03	119.81	230.43	942.27	143.41	74.11	11.88	46.92	132.90	20.23	20.47	3.12	1,095.64	166.75
49年目	H 72	0.99011	0.99248																		

便益の現在価値算定表

箇所名：名古屋環状2号線(残事業)

Table with columns: 年次 (基礎年), 総走行台別の年次別伸び率 (東海7ローカル), 乗用車, 小型貨物, 普通貨物, 全車, GDP プラットフォーム, 乗用車, 小型貨物, 普通貨物, 現在価値 (1x(A)), 乗用車, 小型貨物, 普通貨物, 現在価値 (A)x(2), 事故減少便益(億円) (3), 現在価値 (3)x(A), 合 計 (億円) (1~3), 現在価値 (1~3)x(A), 割引率%.

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■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				289,269	
	改良費				175,533	
		土工	式	1	154,732	
		軟弱地盤改良工	m ³	967,239	4,025	安定処理
		法面工	m ²	93,939	30	植生工
		擁壁工	式	1	3,051	L型擁壁、U型擁壁、重力式擁壁、逆T式擁壁等
		管渠工	m	65,880	3,585	
		函渠工	m	2,102	5,173	
		排水工	m	246,030	4,379	
		中央分離帯工	m	58,560	286	
		雑工	式	1	272	
	橋梁費				56,108	
		100m以上	m	15,009	46,587	連続高架橋36橋
		100m未満	m	4,940	9,521	橋梁48橋、歩道橋69橋
	トンネル費				-	
		NATM	m		-	
		シールド	m		-	
	IC・JCT費				9,255	
		IC	箇所	22	9,255	
		JCT	箇所			
	舗装費				29,492	
		車道舗装	m ²	1,907,074	27,596	
		歩道舗装	m ²	451,236	1,896	
	附帯施設費				18,881	
		交通管理施設工	式	1	1,413	防護柵工等
		遮音壁	m	18,674	17,468	
②	用地及補償費				201,788	
	用地費		m ²	2,533,032	191,618	
		宅地	m ²	486,864	48,184	
		田畑	m ²	308,101	24,374	
		山林・原野	m ²	1,094,803	72,321	
		その他	m ²	643,264	46,739	
	補償費		式	1	10,171	
③	間接経費		式	1	63,943	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				555,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■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	58.6	398	
修繕費	式	1	2,063	
その他				
維持管理費合計			2,461	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				40,720	
	改良費				18,458	
		土工	式	1	15,033	
		軟弱地盤改良工	m3	83,335	169	安定処理
		法面工	m ²	17,373	3	植生工
		擁壁工	式	1	915	L型擁壁、U型擁壁、重力式擁壁、逆T式擁壁等
		管渠工	m		-	
		函渠工	m	77	1,647	
		排水工	m	41,179	591	
		中央分離帯工	m		-	
		雑工	式	1	100	
	橋梁費				17,728	
		100m以上	m	1,888	16,824	連続高架橋5橋
		100m未満	m	371	904	橋梁2橋、歩道橋4橋
	トンネル費				-	
		NATM	m		-	
		シールド	m		-	
	IC・JCT費				-	
		IC	箇所		-	
		JCT	箇所		-	
	舗装費				2,187	
		車道舗装	m ²	408,303	2,146	
		歩道舗装	m ²	23,224	41	
	附帯施設費				2,347	
		交通管理施設工	式	1	187	防護柵工等
		遮音壁	m	7,200	2,160	西南部
②	用地及補償費				400	
	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		1	400	東南部
③	間接経費	式			7,683	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				48,803	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道302号	名古屋環状2号線	4	58.6km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.4	98	
修繕費	式	1	348	
その他				
維持管理費合計			446	

【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