

事後評価に係る資料

【道路関係】

平成 24 年 11 月 12 日

道路部

## 目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後再評価対象事業一覧表	2
3. 事後評価対象事業事後評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）	3
○一般国道361号 宮川細入道路（I・II）	17



事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業効果の発現状況	B/C	対応方針(原案)	備考
1	2次	①	静岡	1	浜松バイパス(新天拡幅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>交通事故の削減</li> <li>物流効率化の支援</li> </ul>	3.0	H7	H8	H10	H11	3.0	468	100	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、浜松市・磐田市ともにほぼ横ばいに推移。</li> <li>製造品出荷額等はH21で大幅に減少しましたが、H22では回復傾向。</li> <li>事故発生件数は、浜松市・磐田市ともにH21まで減少傾向にあったが、H22年以降若干増加。</li> <li>新天竜川橋の交通量は新天拡幅供用により増加し、横ばいに推移。天竜川橋は新天拡幅供用により減少し、以降横ばいに推移。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新天拡幅により、国道1号新天竜川橋の交通容量が490百台/日増加し、渡河部の容量超過を解消。</li> <li>新天拡幅周辺の主要渋滞ポイントが解消、緩和するとともに、新天拡幅区間の旅行速度がピーク時において、上りで22km/h、下りで20km/h向上し、慢性的な渋滞が緩和。</li> <li>死傷事故件数が50%削減し、効果も継続している。特に供用前は渋滞中の追突事故が多く発生していましたが、渋滞が解消したため、追突事故が61%削減。</li> <li>自転車歩行者道が整備されたことで、新天竜川橋の自転車歩行者交通量が10.4倍増加するとともに、歩道が無く危険な状態が解消され、安全性・快適性が向上。</li> <li>新天拡幅供用前は当該区間の渋滞が円滑な東西の往来を阻害していたが、新天拡幅供用により渋滞が解消し、新天拡幅利用時の所要時間が上り線で5分、下り線で10分短縮。</li> <li>新天拡幅区間を利用する企業からも効果を実感する声が挙がっており、物流効率の向上も確認されている。</li> </ul>	1.3	対応なし	
2	1次	①	岐阜 富山	360	宮川細入道路(I・II)	<ul style="list-style-type: none"> <li>冬期通行不能区間の解消</li> <li>救急医療活動の支援</li> <li>住民生活の支援</li> </ul>	5.0	H元 H9	—	H2 H12	H3 H12	5.0	197	100	<ul style="list-style-type: none"> <li>飛騨市の人口は減少傾向にあり、旧宮川村の減少率は最も大きくなっています。</li> <li>飛騨市の高齢化率は約33%になっており、岐阜県平均に比べ1割程度高くなっています。</li> <li>岐阜県全体、高山市、下呂市の一世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向ですが、飛騨市はほぼ横ばいです。</li> <li>一年を通して、富山市内の医療施設への救急搬送に宮川細入道路(I・II)が活用されています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県と富山県を結ぶ国道360号の冬期通行不能区間が解消し、年間を通じて安全で円滑な交通が可能になりました。</li> <li>宮川細入道路(I・II)は、災害に強い道路機能を確保しているため第三次緊急輸送路に指定されており、災害時には復旧・復興を支援します。</li> <li>宮川細入道路(I・II)開通により、これまで通行不能だった冬期でも宮川町杉原地区より富山市民病院(第二次医療施設)への救急搬送ルートが一年を通して通行可能となり、地域の救急医療に貢献しています。</li> <li>冬期閉鎖が解消し、八尾総合病院(富山市)の送迎バスサービスが開始されました。</li> <li>冬期通行不能(12月～4月の約5ヶ月間)の解消により、旧宮川村の生活の主要都市であった富山への通年通行が可能となり、下宿の解消、車での通年通勤等、住民生活を支援しています。</li> <li>宮川細入道路(I・II)開通により、旧宮川村～富山市間の所要時間が短縮され、住民生活の利便性が向上しています。</li> </ul>	1.1	対応なし	

※1. (事業種別) 高規格:高規格 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次  
 ※2. (事後評価該当項目)  
 ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業  
 ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業  
 ③その他



	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善</li> <li>・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</li> <li>・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上</li> </ul> <p>③歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</li> <li>・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価は実施していない。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、浜松市・磐田市ともにほぼ横ばいに推移。</li> <li>・製造品出荷額等はH21で大幅に減少したが、H22では回復傾向。</li> <li>・事故発生件数は、浜松市・磐田市ともにH21まで減少傾向にあったが、H22年以降若干増加。</li> <li>・新天竜川橋の交通量は新天竜川橋供用により増加し、横ばいに推移。天竜川橋は新天竜川橋供用により減少し、以降横ばいに推移。</li> </ul>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新天竜川橋により、国道1号新天竜川橋の交通容量が870百台/日増加（約2.6倍）し、渡河部の容量超過を解消。</li> <li>・新天竜川橋周辺の主要渋滞ポイントが解消、緩和するとともに、新天竜川橋区間の旅行速度がピーク時において、上りで22km/h、下りで20km/h向上し、慢性的な渋滞が緩和。</li> <li>・死傷事故件数が50%削減し、効果も継続している。特に供用前は渋滞中の追突事故が多く発生していたが、渋滞が解消したため、追突事故が61%削減。</li> <li>・自転車歩行者道が整備されたことで、新天竜川橋の自転車歩行者交通量が10.4倍増加するとともに、歩道が無く危険な状態が解消され、安全性・快適性が向上。</li> <li>・新天竜川橋供用前は当該区間の渋滞が円滑な東西の往来を阻害していたが、新天竜川橋供用により渋滞が解消し、新天竜川橋利用時の所要時間が上り線で5分、下り線で10分短縮。</li> <li>・新天竜川橋区間を利用する企業からも効果を実感する声が挙がっており、物流効率の向上も確認されている。</li> </ul> <p>以上のことから、浜松バイパス（新天竜川橋）は、当初の整備目標に対し、効果を発揮していることから、今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>本事業の効果は十分に発揮しており、同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性はない。</p>	
<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>	

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

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

事業名	一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）
事業主体	中部地方整備局

●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	<p>■ 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <p>■ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況</p> <p>■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <p>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</p> <p>□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況</p> <p>□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <p>□ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</p> <p>□ 現道等における総重量25tの車両もしくは180t積荷高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援に関する効果</p> <p>□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成（又は一部形成）されたことによる効果</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果</p> <p>□ 中心市街地内で行われたことによる効果</p> <p>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</p>	<p>指標チェックの根拠</p> <p>区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：7,367万人・時間/年 渋滞損失削減時間：159万人・時間/年（7,525万人・時間/年⇒7,367万人・時間/年）</p> <p>区間b（当該区間/並行区間）について：（該当区間名） 当該区間の渋滞損失時間：304千人・時間/年（区間名） 国道1号浜松バイパス（新天拡幅区間） 当該区間の渋滞損失削減率：約6割削減（区間名） 国道1号浜松バイパス（新天拡幅区間） 並行区間の渋滞損失時間：141千人・時間/年（区間名） 県道磐田細江線（天竜川橋） 並行区間の渋滞損失削減率：約2割削減（区間名） 県道磐田細江線（天竜川橋）</p> <p>対象区間（新天拡幅区間）、改善状況（旅行速度14km/h⇒36km/h）</p> <p>労働組合：瀬線・中ノ町線田線（遠鉄バス株式会社）</p> <p>対象駅：J R浜松駅 対象自治体名：磐田市、改善（磐田市内～J R浜松駅、45分⇒34分）</p>
物流効率化の支援		
1. 活力 都市の再生		

	<input 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道（A'路線）としての位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 当該路線が降格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が解消 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 対象自治体名：磐田市、日常活動圏中心都市：浜松市、改善（47分⇒37分等）	
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支園に関する効果 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公衆施設へ直結されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	
2. 暮らし 旅行者・自転車 のための生活空間の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された <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"/> 市街地又は歴史的景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成 <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	<p>【新文冠川橋】 ・自転車・歩行者交通量：39人・台/12h（H17年、供用前）⇒406台・人/12h（H24年度実地調査結果）に増加</p>
3. 安全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	<p>新文冠川橋区間に並行する（県）磐田細江線・（県）中野子安線において、死傷事故率500件/億和以上の箇所が2箇所から1箇所へ減少</p>

	<p>■ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消</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>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p>	<p>新天竜川橋に自転車歩行者専用整備 ・自転車・歩行者交通量：39人・台/12h (H17年)・供用前) ⇒406台・人/12h (H24年度実証調査結果) が増加</p> <p>第一次緊急輸送道路に位置づけ</p> <p>並行する東名、新東名に加え、国道1号（新天竜川）整備を行うことにより、災害時の片一方通行効果を発揮する。特に、東西方向の第1次緊急輸送道路である上記3路線は天竜川を横断するものであり、河川断面における通行止め発生時に効果が大きい。</p> <p>代替する緊急輸送道路路線名：県）磐田新江線 代替する区間（天竜川橋）等</p>
<p>4. 環境</p> <p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A 路線としての位置づけがある場合）</p> <p>□ 現道等の防災点検又は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</p> <p>□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能</p> <p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>CO2排出削減量：2,366t/年 (54,294t/年⇒51,928t/年)</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（現道・並行区間等）：(区間名) 国道1号新天竜川区間、県）磐田新江線・県）中野子安線（天竜川橋区間）、県）浜松森井線（かささぎ大橋区間） 排出削減量：11.8t/年、排出削減率：約1割削減</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 (推計結果) 評価対象区間（現道・並行区間等）：(区間名) 国道1号新天竜川区間、県）磐田新江線・県）中野子安線（天竜川橋区間）、県）浜松森井線（かささぎ大橋区間） 排出削減量：0.80t/年、排出削減率：約1割削減</p>
<p>5. その他</p> <p>他のソフトと の関係</p>	<p>□ 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果</p> <p>□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに関する効果</p> <p>□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果</p>	

事業名：一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	浜松バイパス （新天拡幅）	L = 3. 0km	二次改築	現拡

計画交通量 （台/日）	車線数	事業主体
87,800	8	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24年度		
単純合計	451億円	47億円	498億円
基準年における 現在価値（C）	579億円	24億円	603億円

## 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24年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 （初年便益）	28億円	2億円	0.3億円	30億円
基準年における 現在価値（B）	721億円	41億円	7億円	770億円

## ③ 結果

費用便益比（B/C）	1.3
経済的純現在価値（B-C）	167億円
経済的内部収益率（EIRR）	4.8%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅） : 3.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	72,800	87,800	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	7	6	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	103.34	101.05	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(-) 磐田細江線 : 1.6km	交通量	[台/日]	33,700	23,400
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	44.04	30.48
	(-) 中野市野線 : 1.1km	交通量	[台/日]	17,900	14,200
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	24.70	17.22
	(-) 中野子安線 : 1.2km	交通量	[台/日]	21,000	19,700
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	13.42	12.72
③その他の道路合計 2061.4km	走行時間費用	[億円/年]	17587.39	17583.85	

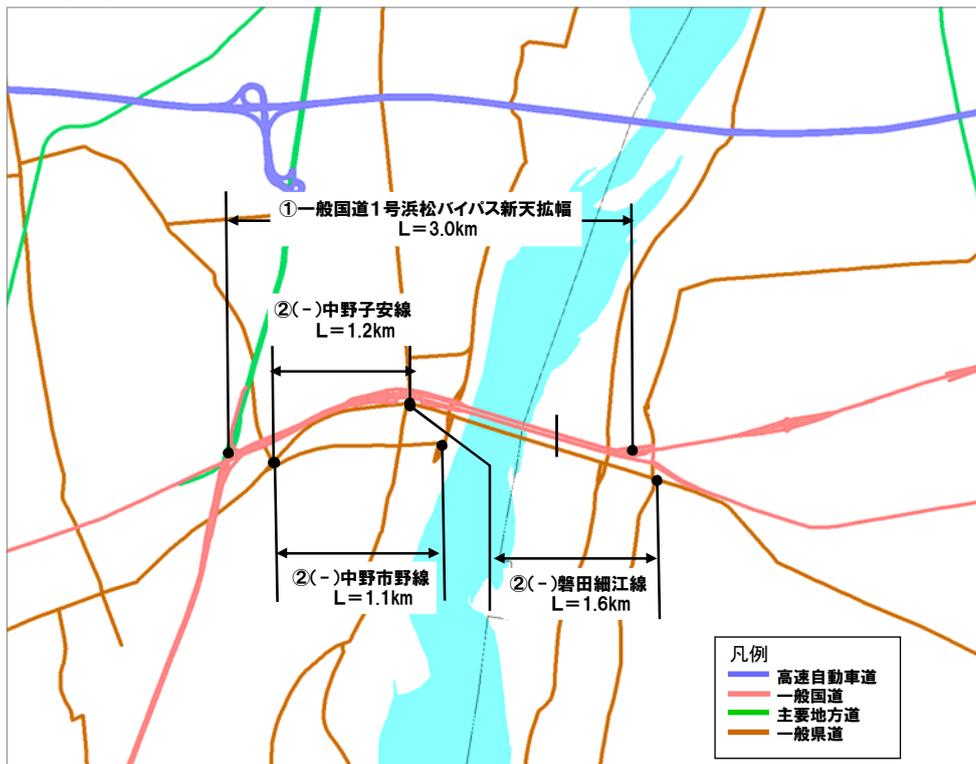
  

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 2068.3km	走行時間短縮便益 [億円/年]	17,772.89	17,745.32	27.57

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

事業名：一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）

【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



## 費用便益分析の条件

事業名：一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）

(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24年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
		有	<input type="checkbox"/>	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
			山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	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			
	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	( ) 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名:一般国道1号 浜松バイパス(新天拡幅)

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用 )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		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

				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
事業名：一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.33	3.0	0.98	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 6	2.0258	110.8				
-13年目	H 7	1.9479	109.9	2.85	4.75		
-12年目	H 8	1.8730	109.5	4.41	7.07		
-11年目	H 9	1.8009	110.4	19.43	29.73		
-10年目	H 10	1.7317	109.9	6.53	9.65		
-9年目	H 11	1.6651	108.4	23.32	33.60		
-8年目	H 12	1.6010	107.2	48.43	67.84		
-7年目	H 13	1.5395	105.7	59.77	81.65		
-6年目	H 14	1.4802	103.8	74.96	100.27		
-5年目	H 15	1.4233	102.3	44.01	57.44		
-4年目	H 16	1.3686	101.0	49.93	63.46		
-3年目	H 17	1.3159	99.6	52.82	65.46		
-2年目	H 18	1.2653	98.7	25.09	30.17		
-1年目	H 19	1.2167	97.6	39.83	46.57		
供用開始年次	H 20	1.1699	96.8			0.93	1.06
1年目	H 21	1.1249	95.6			0.93	1.03
2年目	H 22	1.0816	93.8			0.93	1.01
3年目	H 23	1.0400	93.8			0.93	0.97
4年目	H 24	1.0000	93.8			0.93	0.93
5年目	H 25	0.9615	93.8			0.93	0.90
6年目	H 26	0.9246	93.8			0.93	0.86
7年目	H 27	0.8890	93.8			0.93	0.83
8年目	H 28	0.8548	93.8			0.93	0.80
9年目	H 29	0.8219	93.8			0.93	0.77
10年目	H 30	0.7903	93.8			0.93	0.74
11年目	H 31	0.7599	93.8			0.93	0.71
12年目	H 32	0.7307	93.8			0.93	0.68
13年目	H 33	0.7026	93.8			0.93	0.66
14年目	H 34	0.6756	93.8			0.93	0.63
15年目	H 35	0.6496	93.8			0.93	0.61
16年目	H 36	0.6246	93.8			0.93	0.58
17年目	H 37	0.6006	93.8			0.93	0.56
18年目	H 38	0.5775	93.8			0.93	0.54
19年目	H 39	0.5553	93.8			0.93	0.52
20年目	H 40	0.5339	93.8			0.93	0.50
21年目	H 41	0.5134	93.8			0.93	0.48
22年目	H 42	0.4936	93.8			0.93	0.46
23年目	H 43	0.4746	93.8			0.93	0.44
24年目	H 44	0.4564	93.8			0.93	0.43
25年目	H 45	0.4388	93.8			0.93	0.41
26年目	H 46	0.4220	93.8			0.93	0.39
27年目	H 47	0.4057	93.8			0.93	0.38
28年目	H 48	0.3901	93.8			0.93	0.36
29年目	H 49	0.3751	93.8			0.93	0.35
30年目	H 50	0.3607	93.8			0.93	0.34
31年目	H 51	0.3468	93.8			0.93	0.32
32年目	H 52	0.3335	93.8			0.93	0.31
33年目	H 53	0.3207	93.8			0.93	0.30
34年目	H 54	0.3083	93.8			0.93	0.29
35年目	H 55	0.2965	93.8			0.93	0.28
36年目	H 56	0.2851	93.8			0.93	0.27
37年目	H 57	0.2741	93.8			0.93	0.26
38年目	H 58	0.2636	93.8			0.93	0.25
39年目	H 59	0.2534	93.8			0.93	0.24
40年目	H 60	0.2437	93.8			0.93	0.23
41年目	H 61	0.2343	93.8			0.93	0.22
42年目	H 62	0.2253	93.8			0.93	0.21
43年目	H 63	0.2166	93.8			0.93	0.20
44年目	H 64	0.2083	93.8			0.93	0.19
45年目	H 65	0.2003	93.8			0.93	0.19
46年目	H 66	0.1926	93.8			0.93	0.18
47年目	H 67	0.1852	93.8			0.93	0.17
48年目	H 68	0.1780	93.8			0.93	0.17
49年目	H 69	0.1712	93.8	-110.05	-18.84	0.93	0.16
合計				341.32	578.81	46.67	24.37
単純事業費計				451.37		46.67	

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

便益の現在価値算定表

事業名：一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）

年次	年度 (基準年) H 24	総走行台数の年次別伸び率 (東海7ローカ)			割引率 (A)	GDP 7-フロー	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A)×②	事故減少便益(億円) ③×(A)	合計 便益合計 (①~③) 割引率%				
		乗用車	小型貨物	普通貨物			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	現在価値				② 計	③		
供用開始年次																			
1年目	H 20	0.99967	0.99259	1.00138	0.99874	1.1699	6.12	5.86	16.17	28.15	31.91	0.18	1.58	1.79	0.28	30.01	34.02		
2年目	H 21	0.99967	0.99253	1.00138	0.99874	1.1249	6.12	5.82	16.19	28.13	31.05	0.18	1.58	1.74	0.28	0.31	29.99	33.10	
3年目	H 22	0.99967	0.99248	1.00137	0.99874	1.0816	6.12	5.77	16.22	28.11	30.40	0.18	1.58	1.71	0.28	0.30	29.97	32.41	
4年目	H 23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.0400	6.12	5.73	16.24	28.08	29.21	0.18	1.58	1.64	0.28	0.29	29.94	31.14	
5年目	H 24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.0000	6.11	5.68	16.26	28.06	28.06	0.18	1.58	1.58	0.28	0.28	29.92	29.92	
6年目	H 25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	0.9615	6.11	5.64	16.28	28.04	26.96	0.18	1.58	1.52	0.28	0.27	29.90	28.75	
7年目	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	0.9246	6.11	5.60	16.31	28.01	25.90	0.18	1.58	1.46	0.28	0.26	29.87	27.62	
8年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	0.8890	6.11	5.55	16.33	27.99	24.88	0.18	1.58	1.40	0.28	0.25	29.85	26.94	
9年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.8548	6.11	5.51	16.35	27.97	23.91	0.18	1.58	1.35	0.28	0.24	29.83	25.50	
10年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.8219	6.10	5.47	16.37	27.94	22.97	0.18	1.58	1.30	0.28	0.23	29.81	24.50	
11年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.7903	6.10	5.42	16.39	27.92	22.07	0.18	1.58	1.25	0.28	0.22	29.78	23.54	
12年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.7599	6.10	5.38	16.42	27.90	21.20	0.18	1.58	1.20	0.28	0.21	29.76	22.62	
13年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.7307	6.10	5.34	16.44	27.88	20.37	0.18	1.58	1.16	0.28	0.20	29.74	21.73	
14年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.7026	6.10	5.29	16.45	27.84	19.56	0.18	1.58	1.11	0.28	0.20	29.71	20.87	
15年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.6756	6.10	5.25	16.46	27.81	18.79	0.18	1.58	1.07	0.28	0.19	29.68	20.05	
16年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.6496	6.11	5.21	16.47	27.78	18.05	0.18	1.58	1.03	0.28	0.18	29.65	19.26	
17年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.6246	6.11	5.16	16.48	27.75	17.33	0.18	1.58	0.99	0.28	0.17	29.61	18.50	
18年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6006	6.11	5.12	16.49	27.72	16.65	0.18	1.58	0.95	0.28	0.17	29.58	17.77	
19年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.5775	6.12	5.08	16.50	27.69	15.99	0.18	1.58	0.91	0.28	0.16	29.55	17.07	
20年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5553	6.12	5.03	16.51	27.66	15.36	0.18	1.58	0.88	0.28	0.15	29.52	16.39	
21年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5339	6.12	4.99	16.52	27.63	14.75	0.18	1.58	0.85	0.28	0.15	29.49	15.75	
22年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5134	6.13	4.95	16.53	27.60	14.17	0.18	1.58	0.81	0.28	0.14	29.46	15.12	
23年目	H 42	0.99216	0.99377	1.00221	0.99408	0.4936	6.13	4.90	16.54	27.57	13.61	0.18	1.58	0.78	0.28	0.14	29.43	14.53	
24年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4746	6.08	4.87	16.58	27.53	13.07	0.18	1.58	0.75	0.27	0.13	29.39	13.95	
25年目	H 44	0.99203	0.99369	1.00220	0.99401	0.4564	6.03	4.84	16.61	27.49	12.54	0.18	1.58	0.72	0.27	0.12	29.35	13.39	
26年目	H 45	0.99197	0.99365	1.00220	0.99397	0.4388	5.99	4.81	16.65	27.45	12.04	0.18	1.58	0.70	0.27	0.12	29.30	12.86	
27年目	H 46	0.99191	0.99361	1.00219	0.99393	0.4220	5.94	4.78	16.69	27.40	11.56	0.17	1.58	0.67	0.27	0.11	29.26	12.35	
28年目	H 47	0.99184	0.99357	1.00219	0.99390	0.4057	5.89	4.75	16.72	27.36	11.10	0.17	1.58	0.64	0.27	0.11	29.22	11.85	
29年目	H 48	0.99177	0.99353	1.00218	0.99386	0.3901	5.84	4.72	16.76	27.32	10.66	0.17	1.58	0.62	0.27	0.10	29.18	11.38	
30年目	H 49	0.99170	0.99349	1.00217	0.99382	0.3751	5.79	4.69	16.79	27.28	10.23	0.17	1.58	0.60	0.26	0.10	29.13	10.93	
31年目	H 50	0.99163	0.99345	1.00217	0.99378	0.3607	5.75	4.66	16.83	27.24	9.82	0.17	1.58	0.57	0.26	0.09	29.09	10.49	
32年目	H 51	0.99156	0.99340	1.00217	0.99374	0.3468	5.70	4.63	16.87	27.20	9.43	0.17	1.58	0.55	0.26	0.09	29.05	10.07	
33年目	H 52	0.99149	0.99336	1.00216	0.99370	0.3335	5.65	4.60	16.90	27.15	9.06	0.17	1.58	0.53	0.26	0.09	29.01	9.67	
34年目	H 53	0.99142	0.99332	1.00216	0.99366	0.3207	5.60	4.57	16.94	27.11	8.69	0.16	1.58	0.51	0.26	0.08	28.96	9.29	
35年目	H 54	0.99134	0.99328	1.00216	0.99362	0.3083	5.56	4.54	16.98	27.07	8.35	0.16	1.58	0.49	0.26	0.08	28.92	8.92	
36年目	H 55	0.99127	0.99323	1.00215	0.99358	0.2965	5.51	4.51	17.01	27.03	8.01	0.16	1.58	0.47	0.25	0.08	28.88	8.56	
37年目	H 56	0.99120	0.99318	1.00215	0.99354	0.2851	5.46	4.48	17.05	26.99	7.69	0.16	1.58	0.45	0.25	0.07	28.84	8.22	
38年目	H 57	0.99113	0.99313	1.00214	0.99350	0.2741	5.41	4.45	17.09	26.95	7.39	0.16	1.58	0.44	0.25	0.07	28.79	7.89	
39年目	H 58	0.99106	0.99308	1.00214	0.99346	0.2636	5.37	4.42	17.12	26.90	7.09	0.16	1.58	0.42	0.25	0.07	28.75	7.58	
40年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2534	5.32	4.38	17.16	26.86	6.81	0.16	1.58	0.40	0.25	0.06	28.71	7.28	
41年目	H 60	0.99099	0.99299	1.00213	0.99337	0.2437	5.27	4.35	17.20	26.82	6.54	0.15	1.58	0.39	0.25	0.06	28.67	6.98	
42年目	H 61	0.99097	0.99294	1.00212	0.99333	0.2343	5.22	4.32	17.23	26.78	6.27	0.15	1.58	0.37	0.24	0.06	28.62	6.71	
43年目	H 62	0.99090	0.99290	1.00212	0.99329	0.2253	5.17	4.29	17.27	26.74	6.02	0.15	1.58	0.36	0.24	0.05	28.58	6.44	
44年目	H 63	0.99083	0.99286	1.00211	0.99326	0.2166	5.13	4.26	17.31	26.70	5.78	0.15	1.58	0.35	0.24	0.05	28.54	6.18	
45年目	H 64	0.99076	0.99281	1.00211	0.99322	0.2083	5.08	4.23	17.34	26.66	5.55	0.15	1.58	0.33	0.24	0.05	28.50	5.94	
46年目	H 65	0.99069	0.99277	1.00210	0.99318	0.2003	5.03	4.20	17.38	26.61	5.33	0.15	1.58	0.32	0.24	0.05	28.45	5.70	
47年目	H 66	0.99063	0.99273	1.00210	0.99315	0.1926	4.98	4.17	17.42	26.57	5.12	0.15	1.58	0.31	0.24	0.05	28.41	5.47	
48年目	H 67	0.99056	0.99269	1.00210	0.99311	0.1852	4.94	4.14	17.45	26.53	4.91	0.14	1.58	0.30	0.24	0.04	28.37	5.25	
49年目	H 68	0.99049	0.99265	1.00209	0.99307	0.1780	4.89	4.11	17.49	26.49	4.72	0.14	1.58	0.29	0.23	0.04	28.33	5.04	
合計							288.03	244.62	837.29	1,369.94	721.48	8.43	65.69	79.43	41.32	13.25	7.10	1,462.62	769.90

# 参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	浜松バイパス(新天拡幅)	8	3.0km

## ■事業費内訳(全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①工事費						22,715
改良費						9,954
		土工	m <sup>3</sup>	268,381	924	掘削(48,541m <sup>3</sup> )、盛土(188,220m <sup>3</sup> )、残土処理(31,620m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	20,690	1,170	
		法面工	m <sup>2</sup>	16,250	1,095	掘削法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,260	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		軽量盛土工	m <sup>3</sup>	1,688	315	
		函渠工	m	247	2,320	
		排水工	m	6,506	375	
		縁石工	m	5,591	168	
		雑工	式	1	2,327	機能補償道路、工事用道路、仮設工、撤去取壊工、借地料、現場技術、その他等
橋梁費						8,665
		100m以上	m	1,833	8,343	2橋
		100m未満	m	48	322	2橋
トンネル費						
		NATM	m	-	-	
		シールド	m	-	-	
IC・JCT費						2,032
		IC	箇所	2	2,032	ダイヤモンド型(2箇所)
		JCT	箇所	-	-	
舗装費						771
		車道舗装	m <sup>2</sup>	91,500	694	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	5,250	77	
付帯施設費						1,293
		交通管理施設工	式	1	1,293	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②用地及補償費						19,521
用地費						212,586.08
		宅地	m <sup>2</sup>	65,029.00	11,005	
		田畑	m <sup>2</sup>	-	-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	-	-	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
		補償費	式	1	8,516	
③間接経費						4,593
			式	1	4,593	地質調査、測量、設計にかかる費用
全体事業費						46,829

参考様式-2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道1号	浜松バイパス(新天拡幅)	8	3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	3.0	13	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	85	路面補修、構造物の点検・補修等
料金徴収経費	-	-	-	
その他	-	-	-	
維持管理費合計			98	

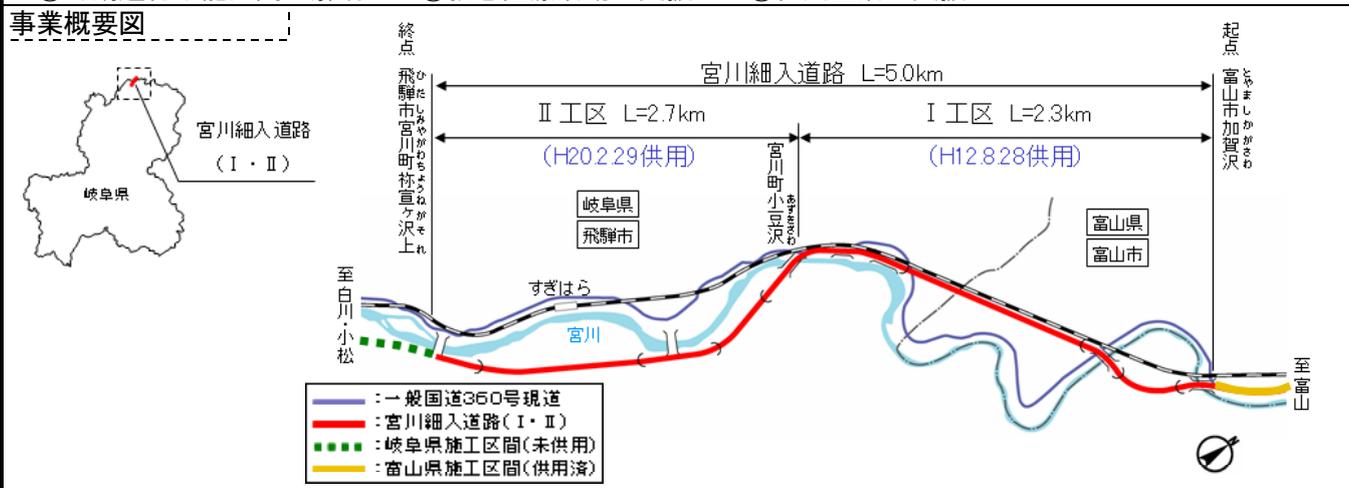
## 事後評価結果（平成24年度）

担当課：  
担当課長名：

事業名	一般国道360号 宮川細入道路(I・II)	事業区分	一般国道
起終点	自：富山県富山市加賀沢 至：岐阜県飛騨市宮川町祢宜ヶ沢上	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
延長	5.0 km		

**事業概要**  
一般国道360号は、富山県富山市を起点とし、岐阜県飛騨市、白川村を経て石川県小松市に至る延長約140kmの主要幹線道路です。一般国道360号宮川細入道路(I・II)は、富山県富山市加賀沢から岐阜県飛騨市宮川町祢宜ヶ沢上に至る延長5.0kmのバイパスです。

**事業の目的・必要性**  
一般国道360号宮川細入道路(I・II)は、以下の3点を主な目的としています。  
①冬期通行不能区間の解消 ②救急医療活動の支援 ③住民生活の支援



事業の効果等	事業期間	事業化年度	平成元年度	用地着手	平成2年度	供用年	当初 / H19	変動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	平成3年度	(暫定/完成)	(実績) / H19		
	事業費	計画時	(名目値) — / 200億円	実績	(名目値) — / 197億円			変動	0.99倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 197億円	(暫定/完成)	(実質値) — / 196億円				
	交通量	計画時	— / 2,900台/日	実績	— / 899台/日			変動	0.47倍
		(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	17.5km/h → 55.5km/h			交通事故減少			0.25件/年 → 0.0件/年	
		(供用前現道→当該路線) (供用直前年次) H15年度 (供用後年次) H22年度			(供用前現道→供用後現道)			(供用直前年次) H16-19年度(年平均) (供用後年次) H20-22年度(年平均)	
	費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	1.2	総費用	223億円	総便益	259億円	基準年	平成15年
				(事業費: 217億円 維持管理費: 6.0億円)		(走行時間短縮便益: 228億円 走行経費減少便益: 31億円 交通事故減少便益: 0.2億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用	306億円	総便益	321億円	基準年	平成24年
				(事業費: 273億円 維持管理費: 33億円)		(走行時間短縮便益: 238億円 走行経費減少便益: 71億円 交通事故減少便益: 11億円)			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額			便益減少額			— 億円	
		— 億円			— 億円				

**事業遅延の理由**  
特になし

**客観的評価指標に対応する事後評価項目**  
①円滑なモビリティの確保  
・現道等の年間渋滞損失時間の削減ができた。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・第三種空港へのアクセス向上ができた。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定重要港湾へのアクセス向上ができた。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における冬期通行不能区間を解消した。</li> <li>・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消した。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上ができた。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立する集落が解消した。</li> <li>・第三次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・現道等の防災点検箇所における通行規制等が解消した。</li> <li>・現道等の冬期交通障害区間が解消した。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減ができた。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出量の削減ができた。</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出量の削減ができた。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>
事業	環境影響評価に対応する項目
変	特になし
化	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業	<p>を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飛騨市の人口は減少傾向にあり、旧宮川村の減少率は最も大きくなっています。</li> <li>・飛騨市の高齢化率は約33%になっており、岐阜県平均に比べ1割程度高くなっています。</li> <li>・岐阜県全体、高山市、下呂市の一世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向ですが、飛騨市はほぼ横ばいです。</li> <li>・一年を通して、富山市内の医療施設への救急搬送に宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）が活用されています。</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岐阜県と富山県を結ぶ国道360号の冬期通行不能区間が解消し、年間を通じて安全で円滑な交通が可能になりました。</li> <li>・また、宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）は、災害に強い道路機能を確保しているため第三次緊急輸送路に指定されており、災害時には復旧・復興を支援します。</li> <li>・飛騨市民病院（第二次医療施設）への救急搬送時間が大幅に短縮（約12分短縮）され、救急搬送ルートの選択肢が増えました。</li> <li>・冬期閉鎖が解消し、八尾総合病院（富山市）の送迎バスサービスが開始されました。</li> <li>・冬期通行不能（12月～4月の約5ヶ月間）の解消により、旧宮川村の生活の主要都市であった富山への通年通行が可能となり、下宿の解消、車での通年通勤等、住民生活を支援しています。</li> <li>・宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）開通により、旧宮川村～富山市間の所要時間が短縮され、住民生活の利便性が向上しています。</li> </ul> <p>以上のことから、宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）は、当初の整備目的に対し効果を発揮していることから、今後の事業評価の必要性および改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>本事業の効果は十分に発揮しており、同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性はない。</p>
特記事項	

※ 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360号 宮川細入道路(Ⅰ・Ⅱ)
事業主体	中部地方整備局

●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 田舎なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率</p> <p>□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況</p> <p>■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <p>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</p> <p>■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況</p> <p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <p>□ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</p> <p>□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消</p>	<p>並行区間について: 並行区間等の渋滞損失時間:1.8万人・時間/年(宮川細入道路(Ⅰ・Ⅱ)) 並行区間等の渋滞損失削減率:100%削減(宮川細入道路(Ⅰ・Ⅱ))</p> <p>飛騨市巡回バス</p> <p>富山空港(第三種空港)へのアクセス向上(飛騨市宮川町～富山空港:75分→54分)</p> <p>伏木富山港(国際拠点港湾(旧特定重要港湾))へのアクセス向上(飛騨市宮川町～伏木富山港:138分→112分)</p>
1.活力 都市の再生	<p>□ 都市再生プロジェクトを支援に関する効果</p> <p>□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成(又は一部形成)されたことによる効果</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりの連携に関する効果</p> <p>□ 中心市街地内で行われたことによる効果</p> <p>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</p> <p>□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上</p> <p>□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった</p>	



4.環境		<p>■ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能</p> <p>● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>CO2 排出削減量： 4.7t/年 (29.8t/年 ⇒ 25.1t/年)</p>	1工区の供用によって冬期通行不能区間が解消
地球環境の保全 生活環境の改善・保全		<p>● 現道等における自動車からのNOx排出削減率</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(現道)：(国道360号) 排出削減量：約0.9t/年、排出削減率：100%削減 宮川細入道路(I・II)区間 Nox排出増加量：3.4t/年</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：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(現道)：(国道360号) 排出削減量：約0.05t/年、排出削減率：100%削減 宮川細入道路(I・II)区間 SPM排出増加量：0.2t/年</p>	
5.その他	他のアジェンダとの関係	<p>□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果</p> <p>□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要性または一体的整備による効果</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに関する効果</p> <p>□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果</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360号	宮川細入道路 (I・II)	L=5.0km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,900	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24年度		
単純合計	189億円	62億円	251億円
基準年における 現在価値(C)	273億円	33億円	306億円

## 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24年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 (初年便益)	9.2億円	2.7億円	0.45億円	12億円
基準年における 現在価値(B)	238億円	71億円	11億円	321億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.1
経済的純現在価値(事業全体)	16億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.2%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道360号 宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 宮川細入道路 (Ⅰ・Ⅱ) : 5.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	1,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	3.08	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道360号 現道 : 5.0km	交通量	[台/日]	900	0
		走行時間	[分]	9	0
		走行時間費用	[億円/年]	1.40	0.00
	国道41号 : 19.5km	交通量	[台/日]	6,900	5,900
		走行時間	[分]	30	30
		走行時間費用	[億円/年]	39.09	32.07
③その他道路合計 :41.9km	走行時間費用	[億円/年]	37.89	33.99	

			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 : 71.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	78.38	69.14	9.23

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

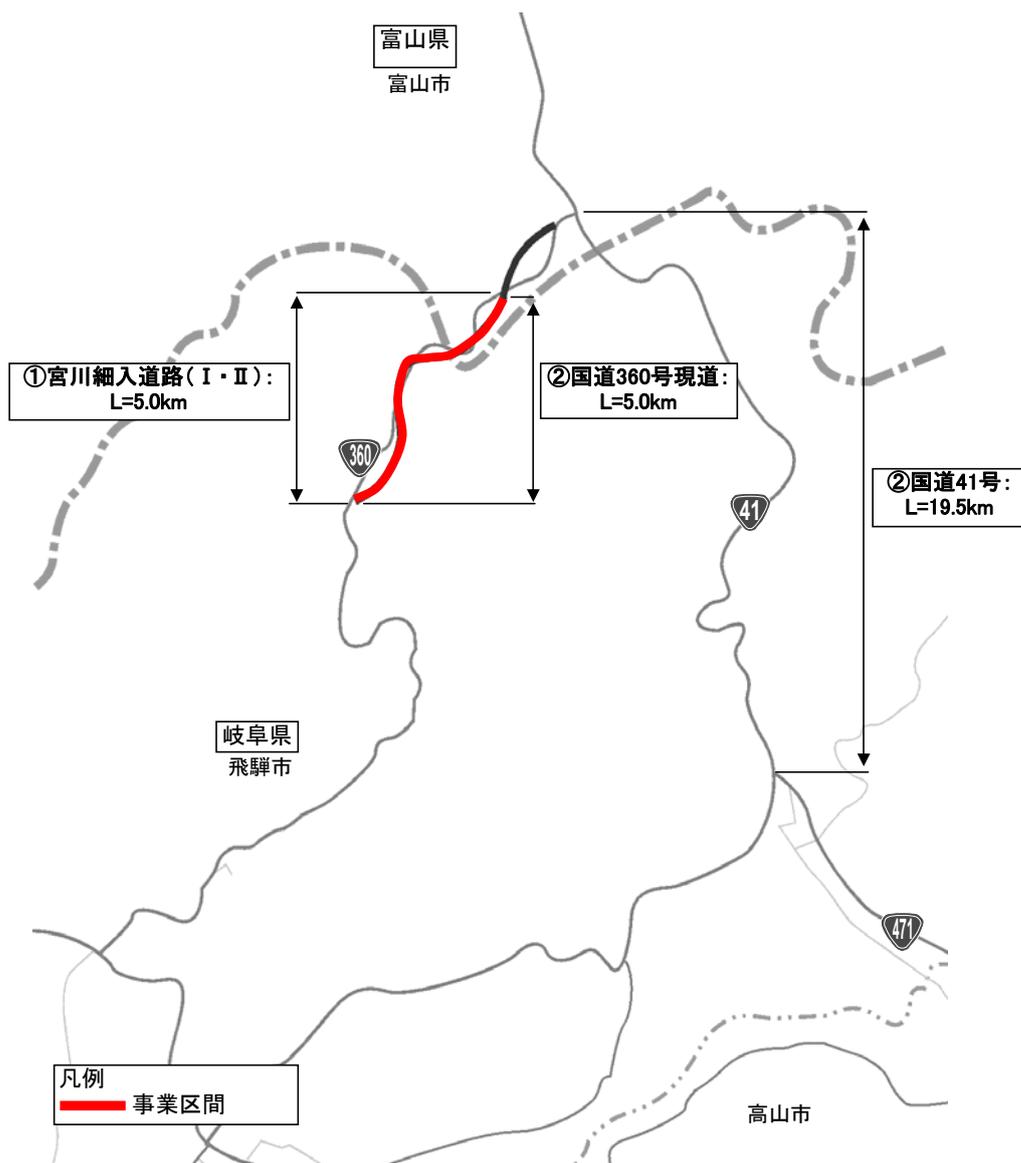
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:一般国道360号 宮川細入道路(I・II)

(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24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) 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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	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			
	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	( ) 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名:一般国道360号 宮川細入道路(Ⅰ・Ⅱ)

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用 )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
	雪寒費	事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用	
	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			

## 費用の現在価値算定表

簡所名：一般国道360号 宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ） （事業全体）				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.26	5.0	1.31	
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
-19年目	H 1	2.4647	104.2	0.49	1.08		
-18年目	H 2	2.3699	106.5	1.17	2.44		
-17年目	H 3	2.2788	109.1	2.33	4.57		
-16年目	H 4	2.1911	110.6	4.08	7.58		
-15年目	H 5	2.1068	110.9	8.79	15.66		
-14年目	H 6	2.0258	110.8	4.47	7.66		
-13年目	H 7	1.9479	109.9	8.54	14.20		
-12年目	H 8	1.8730	109.5	10.15	16.28		
-11年目	H 9	1.8009	110.4	23.72	36.29		
-10年目	H 10	1.7317	109.9	22.86	33.78		
-9年目	H 11	1.6651	108.4	22.67	32.66		
-8年目	H 12	1.6010	107.2	10.59	14.84		
-7年目	H 13	1.5395	105.7	6.24	8.53		
-6年目	H 14	1.4802	103.8	7.71	10.32		
-5年目	H 15	1.4233	102.3	5.10	6.65		
-4年目	H 16	1.3686	101.0	7.33	9.32		
-3年目	H 17	1.3159	99.6	14.57	18.06		
-2年目	H 18	1.2653	98.7	14.57	17.52		
-1年目	H 19	1.2167	97.6	13.33	15.59		
供用開始年次	H 20	1.1699	96.8	0.12	0.13	1.25	1.41
1年目	H 21	1.1249	95.6			1.25	1.38
2年目	H 22	1.0816	93.8			1.25	1.35
3年目	H 23	1.0400	93.8			1.25	1.30
基準年	H 24	1.0000	93.8			1.25	1.25
5年目	H 25	0.9615	93.8			1.25	1.20
6年目	H 26	0.9246	93.8			1.25	1.15
7年目	H 27	0.8890	93.8			1.25	1.11
8年目	H 28	0.8548	93.8			1.25	1.07
9年目	H 29	0.8219	93.8			1.25	1.03
10年目	H 30	0.7903	93.8			1.25	0.99
11年目	H 31	0.7599	93.8			1.25	0.95
12年目	H 32	0.7307	93.8			1.25	0.91
13年目	H 33	0.7026	93.8			1.25	0.88
14年目	H 34	0.6756	93.8			1.25	0.84
15年目	H 35	0.6496	93.8			1.25	0.81
16年目	H 36	0.6246	93.8			1.25	0.78
17年目	H 37	0.6006	93.8			1.25	0.75
18年目	H 38	0.5775	93.8			1.25	0.72
19年目	H 39	0.5553	93.8			1.25	0.69
20年目	H 40	0.5339	93.8			1.25	0.67
21年目	H 41	0.5134	93.8			1.25	0.64
22年目	H 42	0.4936	93.8			1.25	0.62
23年目	H 43	0.4746	93.8			1.25	0.59
24年目	H 44	0.4564	93.8			1.25	0.57
25年目	H 45	0.4388	93.8			1.25	0.55
26年目	H 46	0.4220	93.8			1.25	0.53
27年目	H 47	0.4057	93.8			1.25	0.51
28年目	H 48	0.3901	93.8			1.25	0.49
29年目	H 49	0.3751	93.8			1.25	0.47
30年目	H 50	0.3607	93.8			1.25	0.45
31年目	H 51	0.3468	93.8			1.25	0.43
32年目	H 52	0.3335	93.8			1.25	0.42
33年目	H 53	0.3207	93.8			1.25	0.40
34年目	H 54	0.3083	93.8			1.25	0.38
35年目	H 55	0.2965	93.8			1.25	0.37
36年目	H 56	0.2851	93.8			1.25	0.36
37年目	H 57	0.2741	93.8			1.25	0.34
38年目	H 58	0.2636	93.8			1.25	0.33
39年目	H 59	0.2534	93.8			1.25	0.32
40年目	H 60	0.2437	93.8			1.25	0.30
41年目	H 61	0.2343	93.8			1.25	0.29
42年目	H 62	0.2253	93.8			1.25	0.28
43年目	H 63	0.2166	93.8			1.25	0.27
44年目	H 64	0.2083	93.8			1.25	0.26
45年目	H 65	0.2003	93.8			1.25	0.25
46年目	H 66	0.1926	93.8			1.25	0.24
47年目	H 67	0.1852	93.8			1.25	0.23
48年目	H 68	0.1780	93.8			1.25	0.22
49年目	H 69	0.1712	93.8	-1.07	-0.18	1.25	0.21
合計				187.75	272.97	62.38	32.56
単純事業費計				188.82		62.38	

注1)事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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。

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

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道360号 宮川細入道路（I・II）

年次 (基準年)	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海7ブロック)			割合率 (A)	GDP 7ブロック	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	小型貨物	普通貨物			全 車	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	計		現在価値 (A)×(2)	現在価値 (3)×(A)	
供用開始年次	H20	0.99967	0.99259	1.00138	0.99874	96.8	3.76	0.44	4.98	9.19	10.42	0.84	0.10	1.80	2.74	3.10	0.45	0.51	12.37	14.03
1年目	H21	0.99967	0.99253	1.00138	0.99874	95.6	3.76	0.44	4.99	9.19	10.15	0.84	0.10	1.80	2.74	3.02	0.45	0.49	12.37	13.66
2年目	H22	0.99967	0.99248	1.00137	0.99874	93.8	3.76	0.44	5.00	9.19	9.95	0.84	0.10	1.80	2.74	2.96	0.45	0.48	12.38	13.39
3年目	H23	0.99967	0.99242	1.00137	0.99873	1.0000	3.76	0.43	5.00	9.20	9.57	0.84	0.09	1.81	2.74	2.85	0.44	0.46	12.38	12.88
4年目	H24	0.99967	0.99236	1.00137	0.99873	1.0000	3.76	0.43	5.01	9.20	9.20	0.84	0.09	1.81	2.74	2.74	0.44	0.44	12.38	12.38
5年目	H25	0.99967	0.99230	1.00137	0.99873	93.8	3.76	0.43	5.02	9.20	8.85	0.84	0.09	1.81	2.74	2.64	0.44	0.43	12.39	11.91
6年目	H26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	93.8	3.76	0.42	5.03	9.20	8.51	0.84	0.09	1.81	2.74	2.54	0.44	0.41	12.39	11.46
7年目	H27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	93.8	3.75	0.42	5.03	9.21	8.18	0.84	0.09	1.81	2.75	2.44	0.44	0.39	12.39	11.02
8年目	H28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	93.8	3.75	0.42	5.04	9.21	7.87	0.84	0.09	1.82	2.75	2.35	0.44	0.38	12.40	10.60
9年目	H29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	93.8	3.75	0.41	5.05	9.21	7.57	0.84	0.09	1.82	2.75	2.26	0.44	0.36	12.40	10.19
10年目	H30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	93.8	3.75	0.41	5.05	9.21	7.28	0.84	0.09	1.82	2.75	2.17	0.44	0.35	12.40	9.80
11年目	H31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	93.8	3.75	0.41	5.06	9.22	7.00	0.84	0.09	1.82	2.75	2.09	0.44	0.33	12.41	9.43
12年目	H32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	93.8	3.75	0.40	5.07	9.22	6.74	0.84	0.09	1.82	2.75	2.01	0.44	0.32	12.41	9.07
13年目	H33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	93.8	3.75	0.40	5.07	9.22	6.48	0.84	0.09	1.83	2.75	1.93	0.44	0.31	12.41	8.72
14年目	H34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	93.8	3.75	0.40	5.07	9.22	6.23	0.84	0.09	1.83	2.75	1.86	0.44	0.30	12.42	8.39
15年目	H35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	93.8	3.75	0.39	5.08	9.22	5.99	0.84	0.09	1.83	2.76	1.79	0.44	0.28	12.42	8.07
16年目	H36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	93.8	3.76	0.39	5.08	9.22	5.76	0.84	0.09	1.83	2.76	1.72	0.44	0.27	12.42	7.76
17年目	H37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	93.8	3.76	0.39	5.08	9.23	5.54	0.84	0.08	1.83	2.76	1.66	0.44	0.26	12.42	7.46
18年目	H38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	93.8	3.76	0.38	5.09	9.23	5.33	0.84	0.08	1.83	2.76	1.59	0.44	0.25	12.42	7.17
19年目	H39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	93.8	3.76	0.38	5.09	9.23	5.13	0.84	0.08	1.83	2.76	1.53	0.44	0.24	12.43	6.90
20年目	H40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	93.8	3.76	0.38	5.09	9.23	4.93	0.84	0.08	1.83	2.76	1.47	0.44	0.23	12.43	6.63
21年目	H41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	93.8	3.76	0.37	5.09	9.23	4.74	0.84	0.08	1.83	2.76	1.42	0.44	0.22	12.43	6.38
22年目	H42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99403	93.8	3.77	0.37	5.10	9.23	4.56	0.84	0.08	1.84	2.76	1.36	0.44	0.22	12.43	6.14
23年目	H43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	93.8	3.74	0.37	5.11	9.21	4.37	0.84	0.08	1.84	2.76	1.31	0.43	0.21	12.41	5.89
24年目	H44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	93.8	3.71	0.37	5.12	9.19	4.20	0.83	0.08	1.84	2.75	1.26	0.43	0.20	12.38	5.65
25年目	H45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	93.8	3.68	0.36	5.13	9.17	4.03	0.82	0.08	1.85	2.75	1.21	0.43	0.19	12.35	5.42
26年目	H46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	93.8	3.65	0.36	5.14	9.15	3.86	0.82	0.08	1.85	2.75	1.16	0.43	0.18	12.33	5.20
27年目	H47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	93.8	3.62	0.36	5.15	9.13	3.71	0.81	0.08	1.86	2.75	1.11	0.42	0.17	12.30	4.99
28年目	H48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	93.8	3.59	0.36	5.16	9.11	3.55	0.80	0.08	1.86	2.74	1.07	0.42	0.16	12.28	4.79
29年目	H49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	93.8	3.56	0.35	5.18	9.09	3.41	0.80	0.08	1.86	2.74	1.03	0.42	0.16	12.25	4.59
30年目	H50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	93.8	3.53	0.35	5.19	9.07	3.27	0.79	0.08	1.87	2.74	0.99	0.42	0.15	12.22	4.41
31年目	H51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	93.8	3.50	0.35	5.20	9.05	3.14	0.78	0.08	1.87	2.73	0.95	0.41	0.14	12.20	4.23
32年目	H52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	93.8	3.47	0.35	5.21	9.03	3.03	0.78	0.08	1.88	2.73	0.91	0.41	0.14	12.17	4.06
33年目	H53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	93.8	3.44	0.35	5.22	9.01	2.89	0.77	0.08	1.88	2.73	0.87	0.41	0.13	12.15	3.90
34年目	H54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	93.8	3.41	0.34	5.23	8.99	2.77	0.76	0.08	1.88	2.72	0.84	0.40	0.12	12.12	3.74
35年目	H55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	93.8	3.39	0.34	5.24	8.97	2.66	0.76	0.07	1.89	2.72	0.81	0.40	0.12	12.09	3.59
36年目	H56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	93.8	3.36	0.34	5.26	8.95	2.55	0.75	0.07	1.89	2.72	0.78	0.40	0.11	12.07	3.44
37年目	H57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	93.8	3.33	0.34	5.27	8.93	2.45	0.75	0.07	1.90	2.72	0.74	0.40	0.11	12.04	3.30
38年目	H58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	93.8	3.30	0.33	5.28	8.91	2.35	0.74	0.07	1.90	2.71	0.72	0.39	0.10	12.02	3.17
39年目	H59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	93.8	3.27	0.33	5.29	8.89	2.25	0.73	0.07	1.91	2.71	0.69	0.39	0.10	11.99	3.04
40年目	H60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	93.8	3.24	0.33	5.30	8.87	2.16	0.73	0.07	1.91	2.71	0.66	0.39	0.09	11.96	2.92
41年目	H61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	93.8	3.21	0.33	5.31	8.85	2.07	0.72	0.07	1.91	2.70	0.63	0.39	0.09	11.94	2.80
42年目	H62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	93.8	3.18	0.32	5.32	8.83	1.99	0.71	0.07	1.92	2.70	0.61	0.38	0.09	11.91	2.68
43年目	H63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	93.8	3.15	0.32	5.33	8.81	1.91	0.71	0.07	1.92	2.70	0.58	0.38	0.08	11.89	2.57
44年目	H64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	93.8	3.12	0.32	5.35	8.79	1.83	0.70	0.07	1.93	2.69	0.56	0.38	0.08	11.86	2.47
45年目	H65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	93.8	3.09	0.32	5.36	8.77	1.76	0.69	0.07	1.93	2.69	0.54	0.38	0.08	11.84	2.37
46年目	H66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	93.8	3.06	0.32	5.37	8.75	1.68	0.69	0.07	1.93	2.69	0.52	0.37	0.07	11.81	2.27
47年目	H67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	93.8	3.03	0.31	5.38	8.73	1.62	0.68	0.07	1.94	2.68	0.50	0.37	0.07	11.78	2.18
48年目	H68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	93.8	3.01	0.31	5.39	8.71	1.55	0.67	0.07	1.94	2.68	0.48	0.37	0.07	11.76	2.09
49年目	H69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	93.8	2.98	0.31	5.40	8.69	1.49	0.67	0.07	1.95	2.68	0.46	0.37	0.06	11.73	2.01
合 計							177.01	18.51	258.05	453.58	238.49	39.65	4.05	92.95	136.65	71.48	20.92	11.22	611.16	321.20

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道360号	宮川細入道路(Ⅰ・Ⅱ)	2	5.0km

## ■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					17,100	
	改良費				1,714	
		土工	m <sup>3</sup>	140,000	370	切土(80,000m <sup>3</sup> )、盛土(25,000m <sup>3</sup> )、捨土(35,000m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	13,000	11	切土法面、盛土法面、吹付工
		擁壁工	式	1	1,210	逆T式擁壁、控え式擁壁、もたれ式擁壁など
		管渠工	m			
		函渠工	m	61	18	
		排水工	m	2,500	72	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	33	護岸工、雪崩防止柵など
	橋梁費				4,467	
		100m以上	m	635	4,296	PC箱桁ラーメン橋1橋、鋼方柱ラーメン橋1橋、鋼連続板桁橋1橋、鋼連続箱桁橋1橋
		100m未満	m	22	171	PC橋:1橋
	トンネル費				10,294	
		NATM	m	2,661	10,294	4本
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				548	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	16,000	450	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	7,000	98	
	付帯施設費				77	
		交通管理施設工	式	1	77	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②用地及補償費					272	
	用地費		m <sup>2</sup>	73,093	107	
		宅地	m <sup>2</sup>	2,960	8	
		田畑	m <sup>2</sup>	29,618	54	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	33,980	43	
		その他	m <sup>2</sup>	6,535	2	
	補償費		式		165	
③間接経費			式		2,369	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					19,741	

## 【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

○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360号	宮川細入道路(Ⅰ・Ⅱ)	2	5.0km

■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	5	25	
修繕費	式	1	106	
その他	式			
維持管理費合計			131	

【単価等について】

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