

再 評 価 に 係 る 資 料

【道路関係】

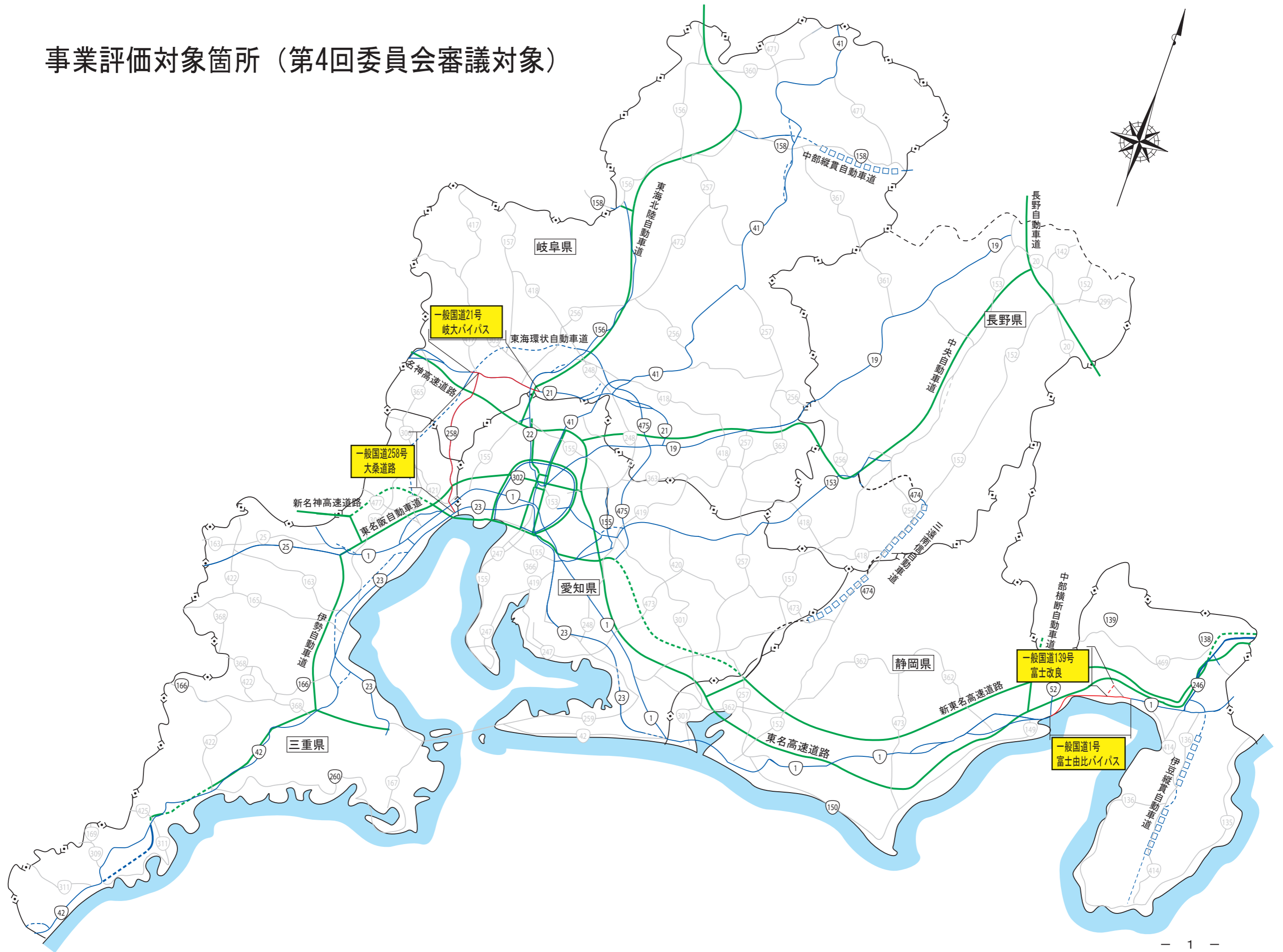
平成 2 5 年 9 月 3 0 日

道路部

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価対象事業一覧表	2
3. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B/Cバックデータ	
○一般国道1号 富士由比バイパス	3
○一般国道21号 岐大バイパス	26
○一般国道258号 大桑道路	50
○一般国道139号 富士改良	72

事業評価対象箇所（第4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	二次	④	静岡	1	富士由比バイパス	一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路です。平成24年度末迄に全線4車線にて供用済みであり、富士市・静岡市の交通渋滞の緩和に寄与してきました。現在の平面区間には、主要渋滞箇所(1区間(4箇所)及び単独1箇所)や、事故危険区間(2箇所)などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、約6～9分の時間短縮(朝夕ピーク時)等の効果を見込んでいます。	21.4	S37	S45(H4変更)	S38	S38	16.3	445	43	・寺尾交差点は、地域の主要渋滞箇所となっており、最大約7分の信号待ちが発生。 ・富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所(区間)となっており、朝夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。 ・富士由比バイパスの死傷事故件数は、寺尾交差点及び富士市内の平面区間で多くなっており、富士市内の平面区間においては静岡県事故ゼロプラン(平成23年度)で指定された事故危険区間が2箇所存在。	・寺尾交差点立体化区間は、平成25年度の供用を予定しています。 ・富士立体化区間は、概ね10年程度の供用を目指します。	事業全体 1.6 残事業 2.3	事業継続	
2	二次	④	岐阜	21	岐大バイパス	一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。平成24年度末迄に岐阜各務原ICに接続する岐南インター以東や、長良川渡河部の計4.2kmについて完成済みであり、岐阜市周辺の東西交通の渋滞緩和に寄与してきました。岐大バイパスには、主要渋滞箇所(3区間(13箇所)及び単独3箇所)や事故多発箇所(ワースト10位内4箇所)の存在などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、旅行速度が約1割向上する等の効果を見込んでいます。	23.9	S35	S36、S46(S49、S56、S59、H1変更)	S36	S39	4.2	1,100	46	・岐阜市と大垣市の間は、揖斐川と長良川の2つの大きな河川があり渡河部が限られること、岐阜市と大垣市を接続する多車線道路は岐大バイパスのみであることから、岐大バイパスに交通が集中し混雑している。 ・岐大バイパスの主な交差点は大半が主要渋滞箇所となっている〔3区間(13箇所)及び単独3箇所〕。 ・岐阜市～大垣市間は、ピーク時旅行速度が20km/h前後まで低下している。 ・岐大バイパスには、県内の事故多発箇所ワースト10が4箇所存在するほか、全区間にわたり事故多発箇所や事故危険区間が存在している。	・瑞穂市穂積～大垣市長松町(L=13.4km)、羽島郡岐南町徳田～岐阜市茜部本郷(L=2.8km)は、概ね10年程度の供用を目指します。	事業全体 1.3 残事業 2.0	事業継続	
3	二次	④	岐阜三重	258	大桑道路	一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う唯一の主要幹線道路であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。平成24年度末迄に起終点両側から26.6kmが4車線化供用済みであり、大垣市・桑名市内における交通混雑の緩和に寄与してきました。残る15.0kmの暫定2車線区間には、主要渋滞箇所(1箇所)の存在、産業物流における定時性の欠如や高次医療施設へのアクセスなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、暫定2車線区間の渋滞損失時間を約1割減する等の効果を見込んでいます。	41.6	S40	S40、S43、S53(H8変更)	S40	S40	26.6	310	85	・国道258号暫定2車線区間の渋滞損失時間は三重県国道平均の最大5倍と高い状態。 ・香取南交差点～柚井交差点区間では約26万人時間/年の渋滞損失時間が発生。 ・国道258号暫定2車線区間の内、主要な交差点を含む区間では速度低下による交通混雑が発生し、産業物流における効率性が低下。	・桑名市多度町香取～桑名市多度町下野代(L=1.3km)は、平成26年度の完成供用を予定しています。 ・桑名市多度町柚井～桑名市多度町香取(L=1.9km)は、平成27年度の完成供用を予定しています。 ・養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井間(L=11.8km)は、概ね10年程度の供用を目指します。	事業全体 2.3 残事業 4.9	事業継続	
4	二次	④	静岡	139	富士改良	一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。平成24年度末迄に国道1号～(都)前田宮下線間(L=0.1km)について供用済みであり、田子の浦港へのアクセス向上に寄与してきました。残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所(2区間(2箇所)及び単独1箇所)や、死傷事故の多発(死傷事故件数:473件/4年)などの多くの課題があり、本事業は、東海道新幹線と東海道本線を立体で交差するバイパスを整備することにより、並行する(都)田子浦伝法線の渋滞損失時間を約3割削減する等の効果を見込んでいます。	1.6	H5	H4	H7	H18	0.1	125	43	・富士改良区間と並行する国道139号現道は、国道1号富士東ICで接続されているが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道踏切が存在。富士市街地から国道1号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況。 ・富士改良区間と並行する(都)田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、朝夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。 ・富士改良区間と並行する(都)田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で473件もの死傷事故が発生。 ・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。 ・田子の浦港の発集ODのうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。	・(都)津田蓼原線～(県)富士由比線間(L=0.7km)は、平成27年度の供用を予定しています。 ・(都)前田宮下線～(都)津田蓼原線間(L=0.8km)は、概ね10年程度の供用を目指します。	事業全体 1.5 残事業 2.4	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)を経過している事業
 ④再評価実施後5年間(※3年間又は経過措置)を経過している事業
 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26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1号富士由比バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県富士市今井 至：静岡県静岡市清水区興津東町	延長	21.4 km		
事業概要					
<p>一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21.4 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>平成24年度末迄に全線4車線にて供用済みであり、富士市・静岡市の交通渋滞の緩和に寄与してきました。</p> <p>現在の平面区間には、主要渋滞箇所（1区間（4箇所）及び単独1箇所）や、事故危険区間（2箇所）などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、約6～9分の時間短縮（朝夕ピーク時）等の効果を見込んでいます。</p>					
S37年度事業化		S45年度都市計画決定 (H4年度一部変更)		S38年度用地着手	
S38年度工事着手					
全体事業費		445億円		事業進捗率	43%
計画交通量		51,500台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
(事業全体)	1.6	200/878億円	452/1,364億円	平成25年	
(残事業)	2.3	事業費：168/801億円 維持管理費：32/77億円	走行時間短縮便益：345/1,243億円 走行経費減少便益：54/67億円 交通事故減少便益：53/54億円		
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.4～1.7(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.0～2.5(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.5～1.6(事業費±10%) 事業費：B/C=2.1～2.5(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.4～1.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.1～2.4(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・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。 <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元期成同盟会より、早期整備の要望を受けている。 ・富士市より、早期整備の要望を受けている。 					

知事の意見：

本事業は、主要渋滞箇所や事故危険区間などの課題がある寺尾交差点と富士市内平面区間の立体化整備により、朝夕ピーク時を中心とした慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、突出している交通死傷事故の発生件数についても、隣接する立体区間と同程度までの削減が期待されるなど、当該地域の発展と安全・安心に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。

市長の意見：

本事業は、本市の東西方向を結ぶ主要幹線道路であり、渋滞を解消し、物流の効率化や安全確保が図られるばかりでなく、南海トラフ巨大地震発生時における支援活動にも寄与する重要な事業です。

今後も、事業効果の早期発現のため、さらなる整備促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

- ・ 寺尾交差点は、地域の主要渋滞箇所となっており、最大約7分の信号待ちが発生。
- ・ 富士市内の平面区間は、地域の主要渋滞箇所（区間）となっており、朝夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。
- ・ 富士由比バイパスの死傷事故件数は、寺尾交差点及び富士市内の平面区間で多くなっており、富士市内の平面区間においては静岡県事故ゼロプラン（平成23年度）で指定された事故危険区間が2箇所存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は43%、用地取得率は91%。（平成24年度末）
- ・ 富士由比バイパスは、現在、一部の平面区間を含め全線4車線供用済み。
- ・ 寺尾交差点は、平成25年度立体化供用予定。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 富士立体化区間は、概ね10年程度の供用を目指します。

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

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

事業名	一般国道1号 富士由比ハイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	<p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体・費用便益比(B/C) = 1.6 経済的純現在価値(B-C) = 486億円 経済的內部収益率(EIRR) = 4.9% 残事業・費用便益比(B/C) = 2.3 経済的純現在価値(B-C) = 252億円 経済的內部収益率(EIRR) = 9.1%</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間(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未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>□ 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>□ 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>費用便益分析対象区間(静岡市・富士市・富士宮市・沼津市)について 渋滞損失時間(現況): 6,631万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 3,655万人・時間/年 (6,631万人・時間/年⇒6,266万人・時間/年) 並行路線・富士由比ハイパス現道(富士市内平面部)について 渋滞損失時間: 45.5万人・時間/年 渋滞損失削減率: 約3割削減(45.5万人・時間/年⇒34.1万人・時間/年)</p> <p>富士市内平面区間では、混雑時旅行速度が20km/h未満となっているが、富士立体化により富士由比ハイパスにおける他の立体区間と同程度の旅行速度まで改善される。(16km/hから76km/hに改善)</p>
物流効率化の支援	<p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 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向上が見込まれる</p>	<p>富士立体化区間の整備により、静岡市方面から田子の浦港への所要時間が約2分短縮される。</p> <p>富士立体化区間の整備により、由比漁港から富士市地方卸売市場までの所要時間が約2分短縮される。</p>
都市の再生	<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を解消する</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> <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"/> 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 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(A'路線としての位置づけがある場合) <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input 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"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <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/2h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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input 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/2h以上(当該区間が通学路である場合は500台/2h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなかった、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>静岡県および富士市へのアクセス向上が見込まれる。(静岡市役所⇒富士市役所間:59分から58分へ短縮)</p> <p>富士山、およびその構成資産へのアクセス向上が期待される。</p> <p>第一次緊急輸送路に位置づけ</p>
国土・地域ネットワークの構築		
2.暮らし	<p>個性ある地域の形成</p> <p>歩行者・自転車間隔の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心できるくらしの確保</p>	
3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	

	<p>■ 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"/> 現道等の防災点検又は震災点検必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>第一次緊急輸送路に指定されている東名高速道路および新東名高速道路の代替路線として機能する。</p>
4. 環境	<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><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"/> 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>CO2排出削減量：47千t/年（3,201千t/年⇒3,154千t/年）</p> <p>評価対象区間：富士由比バイパス現道、国道139号、（県）富士由比線、東名（富士～清水）、新東名（新富士～新清水） 排出削減量：109.7t/年、排出削減率：1割削減（1,420.7t/年⇒1,311.0t/年） 富士由比バイパス立体部におけるNOx排出増加量：53.9t/年</p> <p>評価対象区間：富士由比バイパス現道、国道139号、（県）富士由比線、東名（富士～清水）、新東名（新富士～新清水） 排出削減量：6.6t/年、排出削減率：1割削減（64.8t/年⇒58.2t/年） 富士由比バイパス立体部におけるSPM排出増加量：2.9t/年</p>
5. その他	<p>他のアログと関係</p>	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	富士由比バイパス	L=21.4km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
51,500	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25年度		
単純合計	429億円	297億円	726億円
うち残事業分	237億円	126億円	362億円
基準年における 現在価値(C)	801億円	77億円	878億円
うち残事業分	168億円	32億円	200億円

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25年度			
供用年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	96億円	5.3億円	4.6億円	106億円
基準年における 現在価値(B)	1,243億円	67億円	54億円	1,364億円
うち残事業分	345億円	54億円	53億円	452億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.6
経済的純現在価値(B-C)	486億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.9%
費用便益比(残事業)	2.3
経済的純現在価値(残事業)	252億円
経済的内部収益率(残事業)	9.1%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	51,500台/日	±10%	1.4 ~ 1.7
事業費	429億円	±10%	1.5 ~ 1.6
事業期間	63年	±20%	1.4 ~ 1.7

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	51,500台/日	±10%	2.0 ~ 2.5
事業費	237億円	±10%	2.1 ~ 2.5
事業期間	13年	±20%	2.1 ~ 2.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 富士由比バイパス (事業全体)

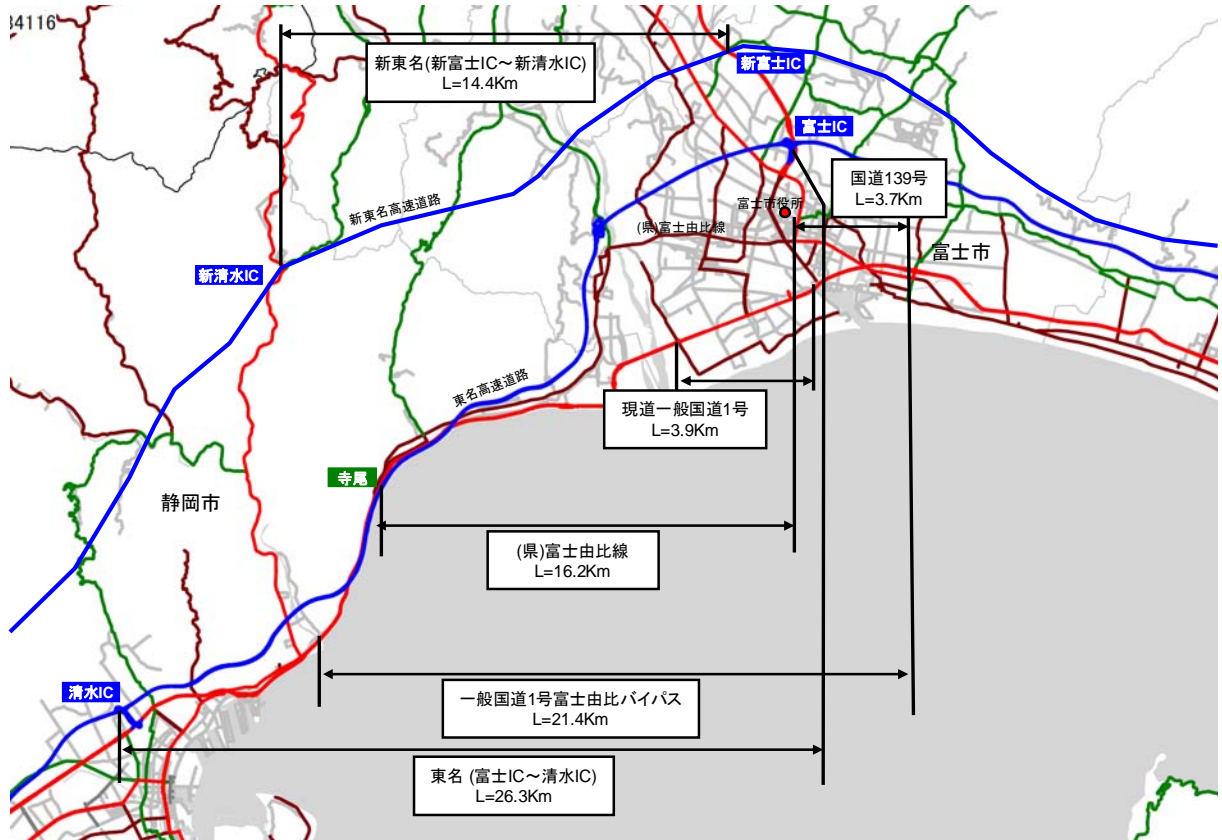
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道1号 富士由比バイパス : 21.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	29,100	51,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	50	31	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	312.53	331.78	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 (現道) : 3.9km	交通量	[台/日]	20,900	20,400
		走行時間	[分]	7.9	6.2
		走行時間費用	[億円/年]	34.61	23.89
	東名 (富士～清水) : 26.3km	交通量	[台/日]	58,900	53,700
		走行時間	[分]	20	19
		走行時間費用	[億円/年]	238.09	207.02
	国道139号 : 3.7km	交通量	[台/日]	23,100	19,600
		走行時間	[分]	9.6	8.7
		走行時間費用	[億円/年]	41.29	31.79
	(県) 富士由比線 : 16.2km	交通量	[台/日]	16,600	14,700
		走行時間	[分]	50	47
		走行時間費用	[億円/年]	177.25	146.37
	新東名 (新富士～新清水) : 14.4km	交通量	[台/日]	58,000	54,200
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	125.58	116.31
③その他の道路合計 2290.8km	走行時間費用	[億円/年]	12,339.00	12,315.45	
			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 : 2376.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	13,268.35	13,172.61	95.74

- ※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 富士由比バイパス (事業全体)

【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-3①

事業名：一般国道1号 富士由比バイパス (残事業)

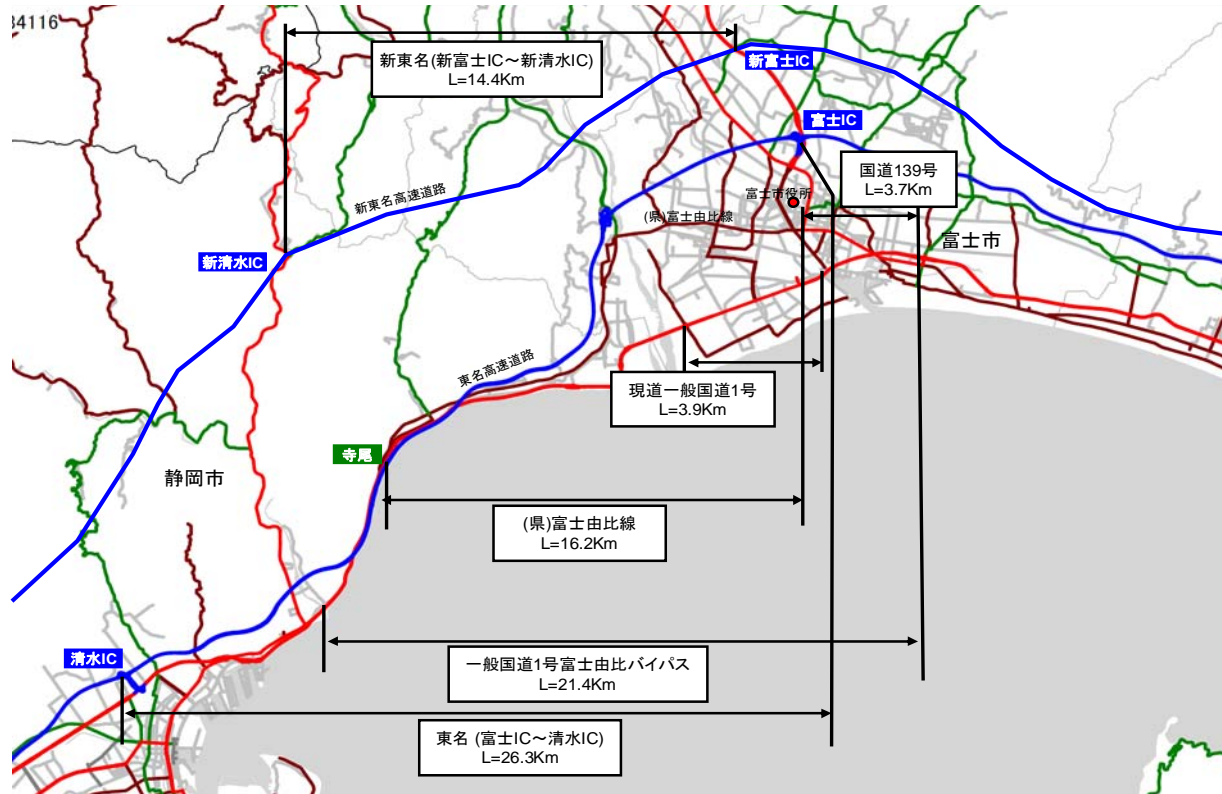
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道1号 富士由比バイパス : 21.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	48,600	51,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	33	31	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	326.03	331.78	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 (現道) : 3.9km	交通量	[台/日]	41,400	20,400
		走行時間	[分]	6.8	6.2
		走行時間費用	[億円/年]	57.41	23.89
	東名 (富士～清水) : 26.3km	交通量	[台/日]	53,700	53,700
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	207.16	207.02
	国道139号 : 3.7km	交通量	[台/日]	19,200	19,600
		走行時間	[分]	8.7	8.7
		走行時間費用	[億円/年]	30.78	31.79
	(県) 富士由比線 : 16.2km	交通量	[台/日]	14,700	14,700
		走行時間	[分]	47	47
		走行時間費用	[億円/年]	150.35	146.37
新東名 (新富士～新清水) : 14.4km	交通量	[台/日]	55,400	54,200	
	走行時間	[分]	10	10	
	走行時間費用	[億円/年]	117.40	116.31	
③その他の道路合計 2290.8km	走行時間費用	[億円/年]	12,311.07	12,315.45	
			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 : 2376.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	13,200.20	13,172.61	27.59

- ※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 富士由比バイパス (残事業)

【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 富士由比バイパス

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他	<input type="checkbox"/>		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成25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)				
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 (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 富士由比バイパス

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input 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 checked="" 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：一般国道1号 富士由比バイパス（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（億円）	
				0.29	21.4	6.24	
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
-63年目	S 39	6.8333	31.4	2.12	42.59		
-62年目	S 40	6.5705	32.8	0.08	1.43		
-61年目	S 41	6.3178	34.7	3.91	65.51		
-60年目	S 42	6.0748	36.6	4.13	63.19		
-59年目	S 43	5.8412	38.5	1.52	21.25		
-58年目	S 44	5.6165	40.8	1.16	14.70		
-57年目	S 45	5.4005	43.5	1.20	13.77		
-56年目	S 46	5.1928	45.6	1.02	10.68		
-55年目	S 47	4.9931	48.7	4.25	40.14		
-54年目	S 48	4.8010	56.1	0.33	2.57		
-53年目	S 49	4.6164	66.9	5.21	33.15		
-52年目	S 50	4.4388	70.7	0.45	2.60		
-51年目	S 51	4.2681	76.7	0.05	0.26		
-50年目	S 52	4.1039	81.3	0.10	0.47		
-49年目	S 53	3.9461	84.7	5.00	21.46		
-48年目	S 54	3.7943	86.9	5.40	21.72		
-47年目	S 55	3.6484	92.4	9.20	33.45		
-46年目	S 56	3.5081	94.8	5.80	19.78		
-45年目	S 57	3.3731	95.8	7.50	24.31		
-44年目	S 58	3.2434	96.8	0.10	0.31		
-43年目	S 59	3.1187	98.7				
-42年目	S 60	2.9987	99.5	1.70	4.72		
-41年目	S 61	2.8834	101.2	2.40	6.30		
-40年目	S 62	2.7725	101.0	2.90	7.33		
-39年目	S 63	2.6658	101.5	3.70	8.95		
-38年目	H 1	2.5633	104.2	4.07	9.22		
-37年目	H 2	2.4647	106.5	2.09	4.45		
-36年目	H 3	2.3699	109.1	1.85	3.71		
-35年目	H 4	2.2788	110.6	1.75	3.32		
-34年目	H 5	2.1911	110.9	3.47	6.31		
-33年目	H 6	2.1068	110.8	1.94	3.40		
-32年目	H 7	2.0258	109.9	1.50	2.55		
-31年目	H 8	1.9479	109.5	2.62	4.29		
-30年目	H 9	1.8730	110.4	2.95	4.61		
-29年目	H 10	1.8009	109.9	14.10	21.27		
-28年目	H 11	1.7317	108.4	8.62	12.68		
-27年目	H 12	1.6651	107.2	17.94	25.67		
-26年目	H 13	1.6010	105.7	18.03	25.15		
-25年目	H 14	1.5395	103.8	8.10	11.06		
-24年目	H 15	1.4802	102.3	0.48	0.63		
-23年目	H 16	1.4233	101.0	0.48	0.62		
-22年目	H 17	1.3686	99.6	0.48	0.60		
-21年目	H 18	1.3159	98.7	0.42	0.51		
-20年目	H 19	1.2653	97.6	2.31	2.76		
-19年目	H 20	1.2167	96.8	2.52	2.92		
-18年目	H 21	1.1699	95.6	3.32	3.74		
-17年目	H 22	1.1249	93.7	5.45	6.03		
-16年目	H 23	1.0816	92.1	2.12	2.29		
-15年目	H 24	1.0400	92.1	8.93	9.29		
基準年	H 25	1.0000	92.1	7.69	7.69		
-13年目	H 26	0.9615	92.1	1.02	0.98		
-12年目	H 27	0.9246	92.1	2.64	2.44		
-11年目	H 28	0.8890	92.1	3.36	2.99		
-10年目	H 29	0.8548	92.1	9.92	8.48		
-9年目	H 30	0.8219	92.1	9.35	7.68		
-8年目	H 31	0.7903	92.1	20.20	15.97		
-7年目	H 32	0.7599	92.1	28.88	21.95		
-6年目	H 33	0.7307	92.1	33.18	24.25		
-5年目	H 34	0.7026	92.1	39.94	28.06		
-4年目	H 35	0.6756	92.1	37.56	25.38		
-3年目	H 36	0.6496	92.1	25.71	16.70		
-2年目	H 37	0.6246	92.1	16.99	10.61		
-1年目	H 38	0.6006	92.1	7.99	4.80		
供用開始年次	H 39	0.5775	92.1			5.94	3.43
1年目	H 40	0.5553	92.1			5.94	3.30
2年目	H 41	0.5339	92.1			5.94	3.17
3年目	H 42	0.5134	92.1			5.94	3.05
4年目	H 43	0.4936	92.1			5.94	2.93
5年目	H 44	0.4746	92.1			5.94	2.82
6年目	H 45	0.4564	92.1			5.94	2.71
7年目	H 46	0.4388	92.1			5.94	2.61
8年目	H 47	0.4220	92.1			5.94	2.51
9年目	H 48	0.4057	92.1			5.94	2.41
10年目	H 49	0.3901	92.1			5.94	2.32
11年目	H 50	0.3751	92.1			5.94	2.23
12年目	H 51	0.3607	92.1			5.94	2.14
13年目	H 52	0.3468	92.1			5.94	2.06
14年目	H 53	0.3335	92.1			5.94	1.98
15年目	H 54	0.3207	92.1			5.94	1.91
16年目	H 55	0.3083	92.1			5.94	1.83
17年目	H 56	0.2965	92.1			5.94	1.76
18年目	H 57	0.2851	92.1			5.94	1.69
19年目	H 58	0.2741	92.1			5.94	1.63
20年目	H 59	0.2636	92.1			5.94	1.57
21年目	H 60	0.2534	92.1			5.94	1.51
22年目	H 61	0.2437	92.1			5.94	1.45
23年目	H 62	0.2343	92.1			5.94	1.39
24年目	H 63	0.2253	92.1			5.94	1.34
25年目	H 64	0.2166	92.1			5.94	1.29
26年目	H 65	0.2083	92.1			5.94	1.24
27年目	H 66	0.2003	92.1			5.94	1.19
28年目	H 67	0.1926	92.1			5.94	1.14
29年目	H 68	0.1852	92.1			5.94	1.10

30年目	H 69	0.1780	92.1			5.94	1.06
31年目	H 70	0.1712	92.1			5.94	1.02
32年目	H 71	0.1646	92.1			5.94	0.98
33年目	H 72	0.1583	92.1			5.94	0.94
34年目	H 73	0.1522	92.1			5.94	0.90
35年目	H 74	0.1463	92.1			5.94	0.87
36年目	H 75	0.1407	92.1			5.94	0.84
37年目	H 76	0.1353	92.1			5.94	0.80
38年目	H 77	0.1301	92.1			5.94	0.77
39年目	H 78	0.1251	92.1			5.94	0.74
40年目	H 79	0.1203	92.1			5.94	0.71
41年目	H 80	0.1157	92.1			5.94	0.69
42年目	H 81	0.1112	92.1			5.94	0.66
43年目	H 82	0.1069	92.1			5.94	0.64
44年目	H 83	0.1028	92.1			5.94	0.61
45年目	H 84	0.0989	92.1			5.94	0.59
46年目	H 85	0.0951	92.1			5.94	0.56
47年目	H 86	0.0914	92.1			5.94	0.54
48年目	H 87	0.0879	92.1			5.94	0.52
49年目	H 88	0.0845	92.1	-51.85	-4.38	5.94	0.50
合計				377.33	801.30	297.14	76.65
単純事業費計				429.18		297.14	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 富士由比バイパス（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（億円）	
				0.68		3.9		2.64	
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		
-16年目	H 23	1.0816	92.1						
-15年目	H 24	1.0400	92.1						
基準年	H 25	1.0000	92.1						
-13年目	H 26	0.9615	92.1	1.02	0.98				
-12年目	H 27	0.9246	92.1	2.64	2.44				
-11年目	H 28	0.8890	92.1	3.36	2.99				
-10年目	H 29	0.8548	92.1	9.92	8.48				
-9年目	H 30	0.8219	92.1	9.35	7.68				
-8年目	H 31	0.7903	92.1	20.20	15.97				
-7年目	H 32	0.7599	92.1	28.88	21.95				
-6年目	H 33	0.7307	92.1	33.18	24.25				
-5年目	H 34	0.7026	92.1	39.94	28.06				
-4年目	H 35	0.6756	92.1	37.56	25.38				
-3年目	H 36	0.6496	92.1	25.71	16.70				
-2年目	H 37	0.6246	92.1	16.99	10.61				
-1年目	H 38	0.6006	92.1	7.99	4.80				
供用開始年次	H 39	0.5775	92.1			2.51	1.45		
1年目	H 40	0.5553	92.1			2.51	1.40		
2年目	H 41	0.5339	92.1			2.51	1.34		
3年目	H 42	0.5134	92.1			2.51	1.29		
4年目	H 43	0.4936	92.1			2.51	1.24		
5年目	H 44	0.4746	92.1			2.51	1.19		
6年目	H 45	0.4564	92.1			2.51	1.15		
7年目	H 46	0.4388	92.1			2.51	1.10		
8年目	H 47	0.4220	92.1			2.51	1.06		
9年目	H 48	0.4057	92.1			2.51	1.02		
10年目	H 49	0.3901	92.1			2.51	0.98		
11年目	H 50	0.3751	92.1			2.51	0.94		
12年目	H 51	0.3607	92.1			2.51	0.91		
13年目	H 52	0.3468	92.1			2.51	0.87		
14年目	H 53	0.3335	92.1			2.51	0.84		
15年目	H 54	0.3207	92.1			2.51	0.81		
16年目	H 55	0.3083	92.1			2.51	0.78		
17年目	H 56	0.2965	92.1			2.51	0.75		
18年目	H 57	0.2851	92.1			2.51	0.72		
19年目	H 58	0.2741	92.1			2.51	0.69		
20年目	H 59	0.2636	92.1			2.51	0.66		
21年目	H 60	0.2534	92.1			2.51	0.64		
22年目	H 61	0.2437	92.1			2.51	0.61		
23年目	H 62	0.2343	92.1			2.51	0.59		
24年目	H 63	0.2253	92.1			2.51	0.57		
25年目	H 64	0.2166	92.1			2.51	0.54		
26年目	H 65	0.2083	92.1			2.51	0.52		
27年目	H 66	0.2003	92.1			2.51	0.50		
28年目	H 67	0.1926	92.1			2.51	0.48		
29年目	H 68	0.1852	92.1			2.51	0.47		
30年目	H 69	0.1780	92.1			2.51	0.45		
31年目	H 70	0.1712	92.1			2.51	0.43		
32年目	H 71	0.1646	92.1			2.51	0.41		
33年目	H 72	0.1583	92.1			2.51	0.40		
34年目	H 73	0.1522	92.1			2.51	0.38		
35年目	H 74	0.1463	92.1			2.51	0.37		
36年目	H 75	0.1407	92.1			2.51	0.35		
37年目	H 76	0.1353	92.1			2.51	0.34		
38年目	H 77	0.1301	92.1			2.51	0.33		
39年目	H 78	0.1251	92.1			2.51	0.31		
40年目	H 79	0.1203	92.1			2.51	0.30		
41年目	H 80	0.1157	92.1			2.51	0.29		
42年目	H 81	0.1112	92.1			2.51	0.28		
43年目	H 82	0.1069	92.1			2.51	0.27		
44年目	H 83	0.1028	92.1			2.51	0.26		
45年目	H 84	0.0989	92.1			2.51	0.25		
46年目	H 85	0.0951	92.1			2.51	0.24		
47年目	H 86	0.0914	92.1			2.51	0.23		
48年目	H 87	0.0879	92.1			2.51	0.22		
49年目	H 88	0.0845	92.1	-32.10	-2.71	2.51	0.21		
合計				204.64	167.56	125.71	32.43		
単純事業費計				236.74		125.71			

注1) 事業費の投資パターンは、概略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1号 富士由比バイパス (事業全体)

年次 (基準年)	総走行台車の年次別伸び率 (東海ブロック)			GDP ↑	割引率 (A)	現在価値 ① × (A)	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				乗用車	小型貨物	普通貨物	乗用車	小型貨物	普通貨物	② × (A)	③		現在価値 ③ × (A)
H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5775	92.1	10.31	8.38	77.11	95.80	55.32	3.09	4.58	2.65	105.73	61.06
H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5553	92.1	10.32	8.31	77.16	95.78	53.18	5.34	2.97	4.58	105.70	58.69
H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5339	92.1	10.32	8.23	77.20	95.76	51.13	5.34	2.85	4.58	105.68	56.42
H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5134	92.1	10.33	8.16	77.25	95.74	49.15	5.34	2.74	4.57	105.65	54.24
H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4936	92.1	10.25	8.11	77.42	95.78	47.28	5.33	2.63	4.54	105.65	52.15
H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4746	92.1	10.17	8.06	77.59	95.82	45.48	5.32	2.52	4.52	105.66	50.15
H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4564	92.1	10.09	8.01	77.76	95.86	43.75	5.31	2.42	4.49	105.66	48.22
H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4388	92.1	10.01	7.96	77.93	95.90	42.08	5.30	2.33	4.46	105.66	46.37
H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4220	92.1	9.93	7.91	78.11	95.94	40.48	5.29	2.23	4.44	105.67	44.59
H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4057	92.1	9.85	7.86	78.28	95.98	38.94	5.28	2.14	4.41	105.67	42.87
H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3901	92.1	9.77	7.81	78.45	96.02	37.46	5.28	2.06	4.38	105.67	41.23
H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3751	92.1	9.68	7.75	78.62	96.06	36.03	5.27	1.98	4.36	105.68	39.64
H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3607	92.1	9.60	7.70	78.79	96.10	34.66	5.26	1.90	4.33	105.68	38.12
H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3468	92.1	9.52	7.65	78.96	96.14	33.34	5.25	1.82	4.30	105.69	36.65
H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3335	92.1	9.44	7.60	79.13	96.18	32.07	5.24	1.75	4.27	105.69	35.25
H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3207	92.1	9.36	7.55	79.30	96.22	30.85	5.23	1.68	4.25	105.69	33.89
H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3083	92.1	9.28	7.50	79.47	96.26	29.68	5.22	1.61	4.22	105.70	32.59
H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2965	92.1	9.20	7.45	79.64	96.30	28.55	5.21	1.55	4.19	105.70	31.34
H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2851	92.1	9.12	7.40	79.81	96.34	27.46	5.21	1.48	4.17	105.71	30.13
H 58	0.99113	0.99308	1.00214	0.99346	0.2741	92.1	9.04	7.35	79.99	96.37	26.42	5.20	1.42	4.14	105.71	28.97
H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2636	92.1	8.96	7.30	80.16	96.41	25.41	5.19	1.37	4.11	105.71	27.86
H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2534	92.1	8.88	7.25	80.33	96.45	24.44	5.18	1.31	4.08	105.72	26.79
H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2437	92.1	8.80	7.20	80.50	96.49	23.51	5.17	1.26	4.06	105.72	25.76
H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2343	92.1	8.72	7.14	80.67	96.53	22.62	5.16	1.21	4.03	105.73	24.77
H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2253	92.1	8.64	7.09	80.84	96.57	21.76	5.15	1.16	4.00	105.73	23.82
H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2166	92.1	8.56	7.04	81.01	96.61	20.93	5.15	1.11	3.98	105.74	22.90
H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2083	92.1	8.48	6.99	81.18	96.65	20.13	5.14	1.07	3.95	105.74	22.02
H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2003	92.1	8.40	6.94	81.35	96.69	19.37	5.13	1.03	3.92	105.74	21.18
H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.1926	92.1	8.32	6.89	81.52	96.74	18.63	5.12	0.99	3.90	105.75	20.36
H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.1852	92.1	8.24	6.84	81.69	96.78	17.92	5.11	0.95	3.87	105.76	19.58
H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.1780	92.1	8.16	6.79	81.86	96.82	17.24	5.10	0.91	3.84	105.76	18.83
H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1712	92.1	8.08	6.74	82.04	96.86	16.58	5.09	0.87	3.81	105.77	18.11
H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1646	92.1	8.00	6.69	82.21	96.90	15.95	5.09	0.84	3.79	105.78	17.41
H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1583	92.1	7.93	6.64	82.38	96.94	15.34	5.08	0.80	3.76	105.78	16.74
H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1522	92.1	7.85	6.59	82.55	96.99	14.76	5.07	0.77	3.73	105.79	16.10
H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1463	92.1	7.77	6.54	82.72	97.03	14.20	5.06	0.74	3.71	105.80	15.48
H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1407	92.1	7.69	6.49	82.89	97.07	13.66	5.05	0.71	3.68	105.81	14.89
H 76	0.98984	0.99231	1.00206	0.99278	0.1353	92.1	7.61	6.44	83.06	97.12	13.14	5.05	0.68	3.66	105.82	14.32
H 77	0.98977	0.99227	1.00206	0.99274	0.1301	92.1	7.54	6.39	83.23	97.16	12.64	5.04	0.66	3.63	105.83	13.77
H 78	0.98970	0.99223	1.00205	0.99270	0.1251	92.1	7.46	6.34	83.40	97.21	12.16	5.03	0.63	3.60	105.84	13.24
H 79	0.98963	0.99218	1.00205	0.99266	0.1203	92.1	7.38	6.29	83.57	97.25	11.70	5.02	0.60	3.58	105.85	12.73
H 80	0.98956	0.99214	1.00204	0.99263	0.1157	92.1	7.31	6.24	83.75	97.30	11.25	5.01	0.58	3.55	105.86	12.24
H 81	0.98949	0.99210	1.00204	0.99259	0.1112	92.1	7.23	6.19	83.92	97.34	10.83	5.00	0.56	3.52	105.87	11.77
H 82	0.98942	0.99206	1.00204	0.99255	0.1069	92.1	7.15	6.15	84.09	97.39	10.41	5.00	0.53	3.50	105.88	11.32
H 83	0.98935	0.99202	1.00203	0.99252	0.1028	92.1	7.08	6.10	84.26	97.43	10.02	4.99	0.51	3.47	105.90	10.89
H 84	0.98928	0.99197	1.00203	0.99248	0.0989	92.1	7.00	6.05	84.43	97.48	9.64	4.98	0.49	3.45	105.91	10.47
H 85	0.98921	0.99193	1.00202	0.99244	0.0951	92.1	6.93	6.00	84.60	97.53	9.27	4.97	0.47	3.42	105.92	10.07
H 86	0.98915	0.99189	1.00202	0.99241	0.0914	92.1	6.85	5.95	84.77	97.58	8.92	4.97	0.45	3.39	105.94	9.68
H 87	0.98908	0.99185	1.00202	0.99237	0.0879	92.1	6.78	5.90	84.94	97.63	8.58	4.96	0.44	3.37	105.95	9.31
H 88	0.98901	0.99181	1.00201	0.99233	0.0845	92.1	6.70	5.86	85.12	97.68	8.25	4.95	0.42	3.34	105.97	8.96
合 計							430.10	353.82	4,047.02	4,830.95	1,242.58	67.30	199.48	54.09	5,288.00	1,363.97

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 富士比バイパス (残事業)

様式-5

年次 (基準年)	総走行台車の年次別伸び率 (東海ブロック)			GDP ↑	割引率 (A)	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)				
	H 25 年度	乗用車類	小型貨物			普通貨物	全車	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	②×(A)	③	便益合計 (①~③)	割引率4%
1年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5775	9.34	3.44	14.82	27.64	15.96	0.68	0.67	2.90	4.25	2.45	2.57	36.33	20.98	
2年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5553	9.35	3.47	14.83	27.62	15.34	0.68	0.67	2.90	4.24	2.36	4.45	36.31	20.16	
3年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5339	9.35	3.41	14.84	27.60	14.74	0.68	0.66	2.90	4.24	2.26	4.44	36.29	19.37	
4年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5134	9.36	3.38	14.85	27.59	14.16	0.68	0.65	2.90	4.24	2.17	4.44	36.26	18.62	
5年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	0.4936	9.28	3.36	14.88	27.53	13.59	0.68	0.65	2.91	4.23	2.09	4.41	36.17	17.86	
6年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4746	9.21	3.34	14.91	27.47	13.04	0.67	0.65	2.91	4.23	2.01	4.39	36.08	17.13	
7年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4564	9.14	3.32	14.95	27.41	12.51	0.66	0.64	2.92	4.23	1.93	4.36	35.99	16.43	
8年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4388	9.07	3.30	14.98	27.34	12.00	0.66	0.64	2.93	4.22	1.85	4.33	35.90	15.75	
9年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4220	8.99	3.28	15.01	27.28	11.51	0.65	0.63	2.93	4.22	1.78	4.31	35.81	15.11	
10年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4057	8.92	3.26	15.05	27.22	11.04	0.65	0.63	2.94	4.22	1.71	4.28	35.72	14.49	
11年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3901	8.85	3.24	15.08	27.16	10.60	0.64	0.63	2.95	4.21	1.64	4.25	35.63	13.90	
12年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3751	8.77	3.21	15.11	27.10	10.17	0.64	0.62	2.95	4.21	1.58	4.23	35.54	13.33	
13年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3607	8.70	3.19	15.14	27.04	9.75	0.63	0.62	2.96	4.21	1.52	4.20	35.45	12.79	
14年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3468	8.63	3.17	15.18	26.98	9.36	0.63	0.61	2.96	4.21	1.46	4.18	35.36	12.26	
15年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3335	8.56	3.15	15.21	26.92	8.98	0.62	0.61	2.97	4.20	1.40	4.15	35.27	11.76	
16年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3207	8.48	3.13	15.24	26.86	8.61	0.62	0.60	2.98	4.20	1.35	4.12	35.18	11.28	
17年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3083	8.41	3.11	15.27	26.79	8.26	0.61	0.60	2.99	4.20	1.29	4.10	35.09	10.82	
18年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2965	8.34	3.09	15.31	26.73	7.93	0.61	0.60	2.99	4.19	1.24	4.07	35.00	10.38	
19年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2851	8.26	3.07	15.34	26.67	7.60	0.60	0.59	3.00	4.19	1.19	4.04	34.91	9.95	
20年目	H 58	0.99113	0.99308	1.00214	0.99346	0.2741	8.19	3.05	15.37	26.61	7.29	0.60	0.59	3.00	4.19	1.15	4.02	34.82	9.55	
21年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	0.2636	8.12	3.03	15.41	26.55	7.00	0.59	0.58	3.01	4.18	1.10	3.99	34.73	9.15	
22年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2534	8.05	3.00	15.44	26.49	6.71	0.59	0.58	3.02	4.18	1.06	3.97	34.64	8.78	
23年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2437	7.97	2.98	15.47	26.43	6.44	0.58	0.58	3.02	4.18	1.02	3.94	34.55	8.42	
24年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2343	7.90	2.96	15.50	26.37	6.18	0.57	0.57	3.03	4.18	0.98	3.91	34.46	8.07	
25年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2253	7.83	2.94	15.54	26.31	5.93	0.57	0.57	3.04	4.17	0.94	3.89	34.37	7.74	
26年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2166	7.76	2.92	15.57	26.25	5.69	0.56	0.56	3.04	4.17	0.90	3.86	34.28	7.42	
27年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2083	7.68	2.90	15.60	26.19	5.45	0.56	0.56	3.05	4.17	0.87	3.83	34.19	7.12	
28年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2003	7.61	2.88	15.64	26.13	5.23	0.55	0.56	3.05	4.16	0.83	3.81	34.10	6.83	
29年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.1926	7.54	2.86	15.67	26.06	5.02	0.55	0.55	3.06	4.16	0.80	3.78	34.01	6.55	
30年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.1852	7.47	2.84	15.70	26.00	4.82	0.54	0.55	3.07	4.16	0.77	3.76	33.92	6.28	
31年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.1780	7.40	2.82	15.73	25.95	4.62	0.54	0.54	3.07	4.16	0.74	3.73	33.83	6.02	
32年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1712	7.32	2.79	15.77	25.89	4.43	0.53	0.54	3.08	4.15	0.71	3.70	33.74	5.78	
33年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1646	7.25	2.77	15.80	25.83	4.25	0.53	0.54	3.09	4.15	0.68	3.68	33.65	5.54	
34年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1583	7.18	2.75	15.83	25.77	4.08	0.52	0.53	3.09	4.15	0.66	3.65	33.57	5.31	
35年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1522	7.11	2.73	15.87	25.71	3.91	0.52	0.53	3.10	4.14	0.63	3.63	33.48	5.10	
36年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1463	7.04	2.71	15.90	25.65	3.75	0.51	0.52	3.11	4.14	0.61	3.60	33.39	4.89	
37年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1407	6.97	2.69	15.93	25.59	3.60	0.51	0.52	3.11	4.14	0.58	3.57	33.31	4.69	
38年目	H 76	0.98984	0.99231	1.00206	0.99278	0.1353	6.90	2.67	15.96	25.53	3.45	0.50	0.52	3.12	4.14	0.56	3.55	33.22	4.49	
39年目	H 77	0.98977	0.99227	1.00206	0.99274	0.1301	6.83	2.65	16.00	25.48	3.31	0.50	0.51	3.13	4.13	0.54	3.52	33.13	4.31	
40年目	H 78	0.98970	0.99223	1.00205	0.99270	0.1251	6.76	2.63	16.03	25.42	3.18	0.49	0.51	3.13	4.13	0.52	3.50	33.05	4.13	
41年目	H 79	0.98963	0.99218	1.00205	0.99266	0.1203	6.69	2.61	16.06	25.36	3.05	0.49	0.50	3.14	4.13	0.50	3.47	32.96	3.96	
42年目	H 80	0.98956	0.99214	1.00204	0.99263	0.1157	6.62	2.59	16.10	25.30	2.93	0.48	0.50	3.14	4.13	0.48	3.45	32.88	3.80	
43年目	H 81	0.98949	0.99210	1.00204	0.99259	0.1112	6.55	2.57	16.13	25.25	2.81	0.48	0.50	3.15	4.12	0.46	3.42	32.79	3.65	
44年目	H 82	0.98942	0.99206	1.00204	0.99255	0.1069	6.48	2.55	16.16	25.19	2.69	0.47	0.49	3.16	4.12	0.44	3.40	32.71	3.50	
45年目	H 83	0.98935	0.99202	1.00203	0.99252	0.1028	6.41	2.53	16.20	25.14	2.58	0.47	0.49	3.16	4.12	0.42	3.37	32.62	3.35	
46年目	H 84	0.98928	0.99197	1.00203	0.99248	0.0989	6.34	2.51	16.23	25.08	2.48	0.46	0.48	3.17	4.12	0.41	3.35	32.54	3.22	
47年目	H 85	0.98921	0.99193	1.00202	0.99244	0.0951	6.28	2.49	16.26	25.02	2.38	0.46	0.48	3.18	4.11	0.39	3.32	32.46	3.09	
48年目	H 86	0.98915	0.99189	1.00202	0.99241	0.0914	6.21	2.47	16.29	24.97	2.28	0.45	0.48	3.18	4.11	0.38	3.30	32.38	2.96	
49年目	H 87	0.98908	0.99185	1.00202	0.99237	0.0879	6.14	2.45	16.36	24.92	2.19	0.44	0.47	3.19	4.11	0.36	3.27	32.29	2.84	
合計		0.98901	0.99181	1.00201	0.99233	0.0845	389.68	146.69	777.85	1,314.23	344.98	28.35	28.34	151.95	208.66	54.12	193.67	52.52	1,716.54	451.62

路線名	箇所名	車線数	延長
国道1号	富士由比バイパス	4	21.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				31,533	
	改良費				6,132	
		土工	m ³	151,721	500	
		軟弱地盤改良工	m ³	2,640	53	
		法面工	m ²	6,694	16	
		擁壁工	式	1	1,464	
		管渠工	m	221	14	
		函渠工	m	696	957	
		排水工	m	10,120	1,415	
		中央分離帯工	m	6,815	248	
		雑工	式	1	1,465	
	橋梁費				22,000	
		100m以上	m	9,070	21,243	田子ノ浦高架橋、蒲原高架橋、富士立体 他
		100m未満	m	28	757	寺尾立体
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				3,081	
		車道舗装(本線)	m ²	167,360	1,728	
		車道舗装(ランプ)	m ²	4,463	40	
		車道舗装(平面街路)	m ²	74,100	1,000	
		歩道舗装	m ²	59,750	313	
	付帯施設費				320	
		交通管理施設工	式	1	320	標識工、区画線工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				7,685	
	用地費		m ²	447,528	5,186	
		宅地	m ²	22,686	1,020	
		田畑	m ²	414,642	4,104	
		山林・原野	m ²	10,200	62	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,499	
③	間接経費		式	1	5,282	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				44,500	

【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1号	富士由比バイパス	4	21.4km

■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	86	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	538	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			624	

【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
国道1号	富士由比バイパス	4	21.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				17,336	
	改良費				3,296	
		土工	m ³	91,590	410	掘削(36,310m ³)、盛土(55,280m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式	1	594	
		管渠工	m			
		函渠工	m	385	530	
		排水工	m	3,900	852	
		中央分離帯工	m	3,900	147	
		雑工	式	1	763	
	橋梁費				12,126	
		100m以上	m	2,864	12,126	富士立体 本線橋
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,797	
		車道舗装(本線)	m ²	68,250	614	
		車道舗装(ランプ)	m ²	4,463	40	
		車道舗装(平面街路)	m ²	74,100	1,000	
		歩道舗装	m ²	27,300	143	
	付帯施設費				117	
		交通管理施設工	式	1	117	標識工、区画線工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,756	
	用地費		m ²	206,234	3,210	
		宅地	m ²	10,454	631	
		田畑	m ²	191,080	2,541	
		山林・原野	m ²	4,700	38	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,546	
③	間接経費		式		2,606	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	残事業費(H26以降)				24,698	

【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1号	富士由比バイパス	4	21.4km

■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	3.9	16	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	248	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			264	

【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26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21号 岐大バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県岐阜市東中島 至：岐阜県大垣市長松町			延長	23.9km	
事業概要	<p>一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>平成24年度末迄に岐阜各務原ICに接続する岐南インター以東や、長良川渡河部の計4.2kmについて完成済であり、岐阜市周辺の東西交通の渋滞緩和に寄与してきました。</p> <p>岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所）及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト10位内4箇所）の存在などの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、旅行速度が約1割向上する等の効果を見込んでいます。</p>					
S35年度事業化	S36年度、S46年度 都市計画決定（S49年度、S56年度、S59年度、H元年度変更）		S36年度用地着手	S39年度工事着手		
全体事業費	1,100億円	事業進捗率	46%	供用済延長	4.2km	
計画交通量	54,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 450/1,293億円 (事業費：400/1,229億円) 維持管理費：50/64億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 905/1,717億円 (走行時間短縮便益：721/1,410億円) 走行経費減少便益：125/218億円 交通事故減少便益：59/90億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6~2.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.8~2.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.8~2.3(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（ソフトピアジャパン）へのアクセスを支援する。 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>岐大バイパスは、各務原市・大垣市等の沿線地域の産業集積圏を結ぶ地域連携軸として、十分な機能を</p>					

発揮することが期待されており、岐阜市をはじめとした関係市町の首長で構成される国道21号・22号および岐阜南部横断ハイウェイ整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成24年8月）を受けている。

知事の意見：

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

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

- ・岐阜市と大垣市の間は、揖斐川と長良川の2つの大きな河川があり渡河部が限られること、岐阜市と大垣市を接続する多車線道路は岐大バイパスのみであることから、岐大バイパスに交通が集中し混雑している。
- ・岐大バイパスの主な交差点は大半が主要渋滞箇所となっている〔3区間（13箇所）及び単独3箇所〕。
- ・岐阜市～大垣市間は、ピーク時旅行速度が20km/h前後まで低下している。
- ・岐大バイパスには、県内の事故多発箇所ワースト10が4箇所存在するほか、全区間にわたり事故多発箇所や事故危険区間が存在している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は46%、用地取得率は100%。（平成24年度末）
- ・瑞穂市穂積～大垣市長松町（L=13.4km）の供用に向けた調査及び工事を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・瑞穂市穂積～大垣市長松町（L=13.4km）、羽島郡岐南町徳田～岐阜市茜部本郷（L=2.8km）は、概ね10年程度の供用を目指します。

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していく。

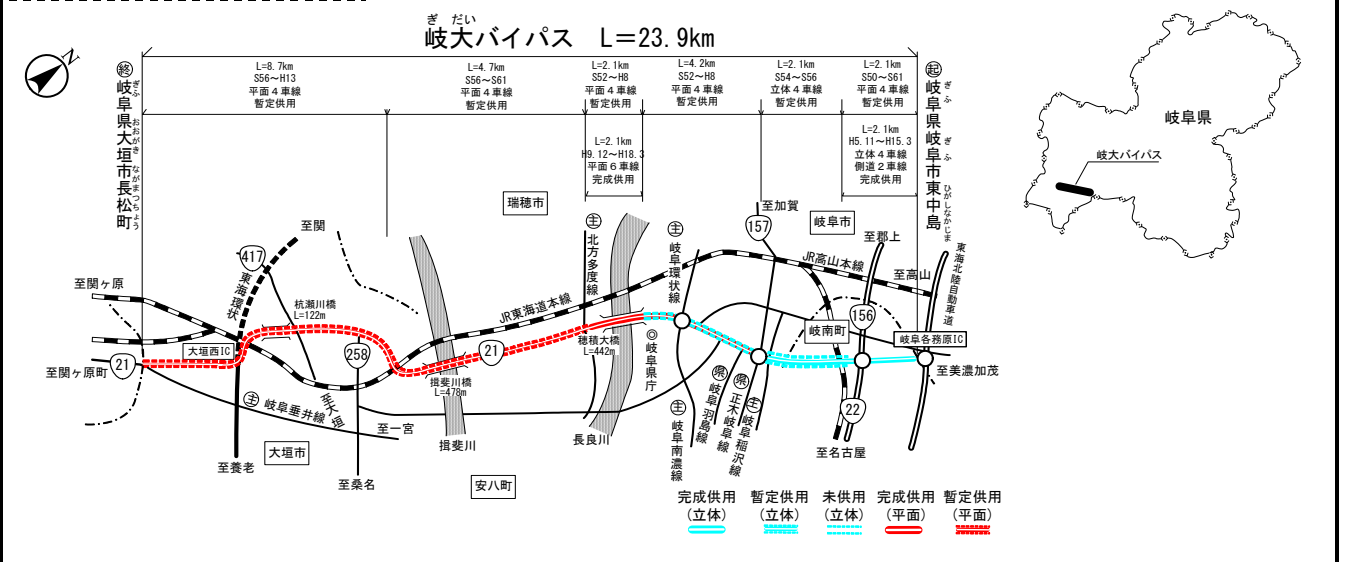
対応方針

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。

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

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

事業名	一般国道21号 岐大バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比(B/C) = 1.3 経済的純現在価値(B-C) = 424億円 経済的内部収益率(EIRR) = 4.7%</p> <p>残事業：費用便益比(B/C) = 2.0 経済的純現在価値(B-C) = 456億円 経済的内部収益率(EIRR) = 7.8%</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なまどり アイの確保	<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未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上記踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>□ 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>□ 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>□ 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>□ 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向上が見込まれる</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150積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</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</p>	<p>区間b (現道区間・並行区間) について：(現道区間：岐大BP 岐南インター～荒尾町、並行区間：国道21号旧道 上印食～荒崎小南)</p> <p>現道区間・並行区間の渋滞損失時間 (現況)：809万人・時間/年</p> <p>(現道区間：岐大BP 岐南インター～荒尾町、並行区間：国道21号旧道 上印食～荒崎小南)</p> <p>現道区間・並行区間の渋滞損失削減率：約1割削減</p> <p>(現道区間：岐大BP 岐南インター～荒尾町、並行区間：国道21号旧道 上印食～荒崎小南)</p> <p>H22センサス21300210430 国道21号上り (西部本郷～西部中島交差点間)：15.4km/h⇒21.8km/h</p>
物流効率化の支援		
1. 活力		

	<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10ha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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A路線としての位置づけがある場合) <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間で最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現運等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現運等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input 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"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 自乗車交通量が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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 現運等に死傷事故率が500件/億台キロ/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半量、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある。又は地震防災緊急事業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	
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・自転車間の形骸 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形骸 <input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保 <input type="checkbox"/> 安全な生活環境の確保	<p>岐阜市から大垣市への時間短縮【現況38分→整備あり35分 3分短縮】</p> <p>『ソフトラピッドジャパン』へのアクセス支援</p>
3.安全		<p>蒲郡本郷交差点(663件/億台キロ)、蒲郡中島交差点(555件/億台キロ)、藪田交差点(632件/億台キロ)、薬田町交差点(620件/億台キロ)(H20-23.ITARDA区間別データ)</p>
		<p>国道21号は、岐阜県地域防災計画に一次緊急輸送路としての位置づけあり</p>

	<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する (A 路線としての位置づけがある場合) <input type="checkbox"/> 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 <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	
4. 環境	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 	002排出削減量：5.023 t-CO2/年 (2,538,446 t-CO2/年→2,533,423 t-CO2/年)
地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	区間 a (費用便益分析対象区間) 排出削減量：15.1 t/年 (5,245.4 t/年→5,230.3 t/年) 排出削減率：0.3%
	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	区間 a (費用便益分析対象区間) 排出削減量：1.15 t/年 (286.39 t/年→285.25 t/年) 排出削減率：0.4%
5. その他	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要調限度を超過している区間について、新たに要調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 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 <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21号	岐大バイパス	L = 23.9 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
54,000	6	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25年度		
単純合計	1,054億円	280億円	1,335億円
うち残事業分	570億円	217億円	787億円
基準年における 現在価値 (C)	1,229億円	64億円	1,293億円
うち残事業分	400億円	50億円	450億円

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25年度			
供用年	平成42年度			
単年便益 (初年便益)	137億円	21億円	8.7億円	167億円
基準年における 現在価値 (B)	1,410億円	218億円	90億円	1,717億円
うち残事業分	721億円	125億円	59億円	905億円

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）	424億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.7%
費用便益比（残事業）	2.0
経済的純現在価値（残事業）	456億円
経済的内部収益率（残事業）	7.8%

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）

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	54,000台/日	±10%	1.0~1.6
事業費	1,054億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	42年	±20%	1.2~1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	54,000台/日	±10%	1.6~2.4
事業費	570億円	±10%	1.8~2.2
事業期間	16年	±20%	1.8~2.3

交通状況の変化

事業名：一般国道21号岐大バイパス（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 [岐大バイパス] : 23.9km	交通量	[台/日]	38,600	54,000	
	走行時間	[分]	50	40	
	走行時間費用	[億円/年]	339.92	383.54	
②主な周辺道路※4	国道21号 旧道: 25.1km	交通量	[台/日]	19,100	15,700
		走行時間	[分]	66	60
		走行時間費用	[億円/年]	232.55	169.17
	主)岐阜 関ヶ原線 : 17.8km	交通量	[台/日]	24,300	22,700
		走行時間	[分]	38	36
		走行時間費用	[億円/年]	162.10	144.27
	主)岐阜 巢南大野 線: 8.9km	交通量	[台/日]	22,200	20,500
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	98.15	87.29
	名神高速 : 18.8km	交通量	[台/日]	55,800	53,100
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	162.29	152.91
	東海環状 自動車道 : 38.1km	交通量	[台/日]	24,900	23,500
		走行時間	[分]	25	25
		走行時間費用	[億円/年]	113.41	106.45
	一)柳瀬 赤坂線 : 3.4km	交通量	[台/日]	7,200	4,300
		走行時間	[分]	8.9	8.4
		走行時間費用	[億円/年]	12.22	6.65
国道 156・248 号: 6.0km	交通量	[台/日]	34,900	33,600	
	走行時間	[分]	12	12	
	走行時間費用	[億円/年]	70.07	64.78	
③その他道路合計 : 1,960.3km	走行時間費用	[億円/年]	8,271.29	8,209.83	
			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: 2,102.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,462.00	9,324.92	137.08

※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。

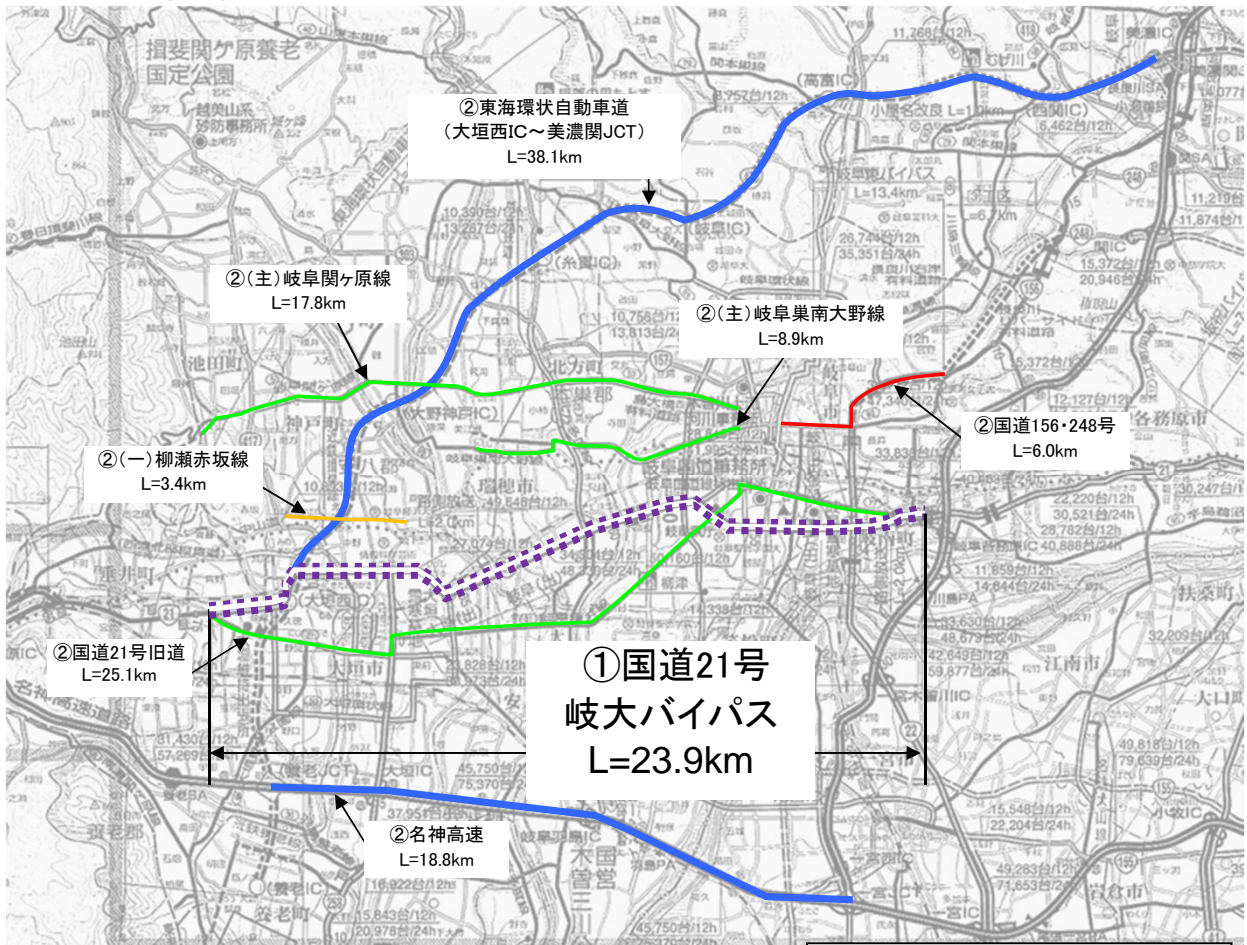
※3：費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※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21号岐大バイパス（事業全体）

【位置図（①、②に該当する道路を示す。）】



凡 例	
	: 対象事業（供用済）
	: 対象事業（事業中）
	: 高速自動車国道
	: 一般国道
	: 主要地方道
	: 一般県道等

交通状況の変化

事業名：一般国道21号岐大バイパス（残事業）

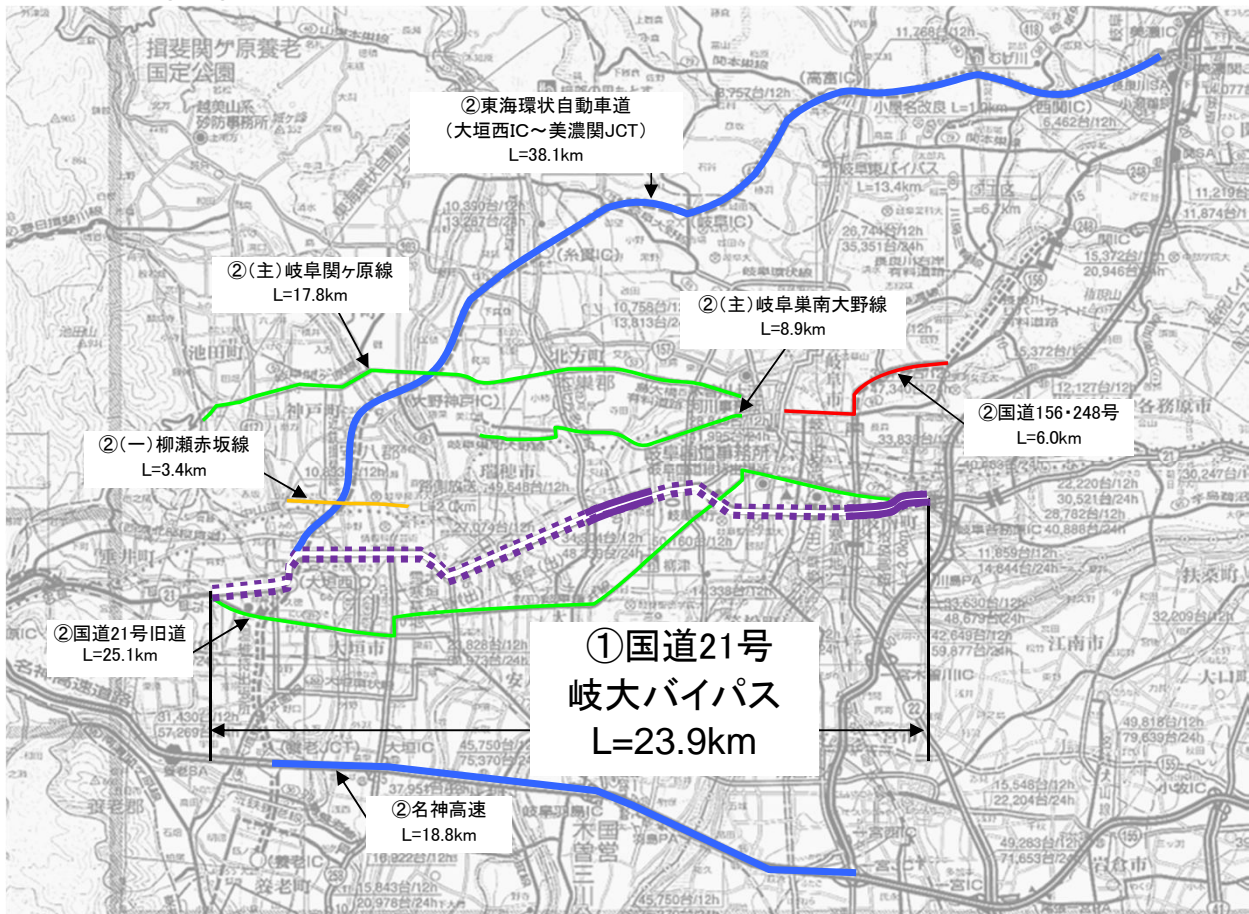
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [岐大バイパス] : 23.9km	交通量	[台/日]	45,700	54,000	
	走行時間	[分]	45	40	
	走行時間費用	[億円/年]	366.10	383.54	
②主な周辺道路※4	国道21号 旧道: 25.1km	交通量	[台/日]	16,500	15,700
		走行時間	[分]	62	60
		走行時間費用	[億円/年]	184.72	169.17
	主)岐阜 関ヶ原線 : 17.8km	交通量	[台/日]	23,700	22,700
		走行時間	[分]	37	36
		走行時間費用	[億円/年]	155.26	144.27
	主)岐阜 巢南大野 線: 8.9km	交通量	[台/日]	22,800	20,500
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	100.36	87.29
	名神高速 : 18.8km	交通量	[台/日]	54,700	53,100
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	158.52	152.91
	東海環状 自動車道 : 38.1km	交通量	[台/日]	23,600	23,500
		走行時間	[分]	25	25
		走行時間費用	[億円/年]	107.16	106.45
	一)柳瀬 赤坂線 : 3.4km	交通量	[台/日]	7,400	4,300
		走行時間	[分]	9.0	8.4
		走行時間費用	[億円/年]	12.64	6.65
	国道 156・248 号: 6.0km	交通量	[台/日]	36,800	33,600
		走行時間	[分]	13	12
走行時間費用		[億円/年]	80.09	64.78	
③その他道路合計 : 1,960.3km	走行時間費用	[億円/年]	8,230.03	8,209.83	
			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: 2,102.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,394.87	9,324.92	69.96

- ※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21号岐大バイパス（残事業）

【位置図（①、②に該当する道路を示す。）】



凡例	
	: 対象事業（供用済）
	: 対象事業（事業中）
	: 高速自動車国道
	: 一般国道
	: 主要地方道
	: 一般県道等

費用便益分析の条件

事業名：一般国道21号岐大バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25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"/> (平成42年)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載		()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input checked="" type="checkbox"/>	
	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 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：一般国道21号岐大バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input 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 checked="" 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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道21号岐大バイパス（事業全体）				単価（億円）	延長（km）	単純価値（億円）	
				0.25	23.9	5.89	
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）	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-42年目	S63	2.6658	101.5	15.70	37.98	-	0.00
-41年目	H1	2.5633	104.2	24.92	56.47	-	0.00
-40年目	H2	2.4647	106.5	34.98	74.54	-	0.00
-39年目	H3	2.3699	109.1	41.38	82.79	-	0.00
-38年目	H4	2.2788	110.6	47.51	90.17	-	0.00
-37年目	H5	2.1911	110.9	34.89	63.48	-	0.00
-36年目	H6	2.1068	110.8	19.77	34.62	-	0.00
-35年目	H7	2.0258	109.9	19.40	32.94	-	0.00
-34年目	H8	1.9479	109.5	25.20	41.29	-	0.00
-33年目	H9	1.8730	110.4	23.56	36.81	-	0.00
-32年目	H10	1.8009	109.9	48.48	73.16	-	0.00
-31年目	H11	1.7317	108.4	46.89	68.99	-	0.00
-30年目	H12	1.6651	107.2	45.57	65.20	-	0.00
-29年目	H13	1.6010	105.7	25.93	36.17	-	0.00
-28年目	H14	1.5395	103.8	10.00	13.66	-	0.00
-27年目	H15	1.4802	102.3	1.81	2.41	-	0.00
-26年目	H16	1.4233	101.0	2.19	2.84	-	0.00
-25年目	H17	1.3686	99.6	4.83	6.11	-	0.00
-24年目	H18	1.3159	98.7	0.92	1.13	-	0.00
-23年目	H19	1.2653	97.6	0.44	0.52	-	0.00
-22年目	H20	1.2167	96.8	0.43	0.50	-	0.00
-21年目	H21	1.1699	95.6	0.70	0.79	-	0.00
-20年目	H22	1.1249	93.7	0.38	0.42	-	0.00
-19年目	H23	1.0816	92.1	0.38	0.41	-	0.00
-18年目	H24	1.0400	92.1	7.62	7.92	-	0.00
基準年	H25	1.0000	92.1	0.19	0.19	-	0.00
-16年目	H26	0.9615	92.1	3.29	3.16	-	0.00
-15年目	H27	0.9246	92.1	11.71	10.83	-	0.00
-14年目	H28	0.8890	92.1	6.02	5.35	-	0.00
-13年目	H29	0.8548	92.1	5.37	4.59	-	0.00
-12年目	H30	0.8219	92.1	28.32	23.28	-	0.00
-11年目	H31	0.7903	92.1	31.11	24.59	-	0.00
-10年目	H32	0.7599	92.1	28.55	21.70	-	0.00
-9年目	H33	0.7307	92.1	57.00	41.65	-	0.00
-8年目	H34	0.7026	92.1	80.67	56.68	-	0.00
-7年目	H35	0.6756	92.1	131.81	89.05	-	0.00
-6年目	H36	0.6496	92.1	141.99	92.24	-	0.00
-5年目	H37	0.6246	92.1	21.11	13.19	-	0.00
-4年目	H38	0.6006	92.1	17.50	10.51	-	0.00
-3年目	H39	0.5775	92.1	1.87	1.08	-	0.00
-2年目	H40	0.5553	92.1	1.87	1.04	-	0.00
-1年目	H41	0.5339	92.1	1.87	1.00	-	0.00
供用開始年次	H42	0.5134	92.1	-	0.00	5.61	2.88
1年目	H43	0.4936	92.1	-	0.00	5.61	2.77
2年目	H44	0.4746	92.1	-	0.00	5.61	2.66
3年目	H45	0.4564	92.1	-	0.00	5.61	2.56
4年目	H46	0.4388	92.1	-	0.00	5.61	2.46
5年目	H47	0.4220	92.1	-	0.00	5.61	2.37
6年目	H48	0.4057	92.1	-	0.00	5.61	2.28
7年目	H49	0.3901	92.1	-	0.00	5.61	2.19
8年目	H50	0.3751	92.1	-	0.00	5.61	2.10
9年目	H51	0.3607	92.1	-	0.00	5.61	2.02
10年目	H52	0.3468	92.1	-	0.00	5.61	1.95
11年目	H53	0.3335	92.1	-	0.00	5.61	1.87

12年目	H54	0.3207	92.1	-	0.00	5.61	1.80
13年目	H55	0.3083	92.1	-	0.00	5.61	1.73
14年目	H56	0.2965	92.1	-	0.00	5.61	1.66
15年目	H57	0.2851	92.1	-	0.00	5.61	1.60
16年目	H58	0.2741	92.1	-	0.00	5.61	1.54
17年目	H59	0.2636	92.1	-	0.00	5.61	1.48
18年目	H60	0.2534	92.1	-	0.00	5.61	1.42
19年目	H61	0.2437	92.1	-	0.00	5.61	1.37
20年目	H62	0.2343	92.1	-	0.00	5.61	1.31
21年目	H63	0.2253	92.1	-	0.00	5.61	1.26
22年目	H64	0.2166	92.1	-	0.00	5.61	1.22
23年目	H65	0.2083	92.1	-	0.00	5.61	1.17
24年目	H66	0.2003	92.1	-	0.00	5.61	1.12
25年目	H67	0.1926	92.1	-	0.00	5.61	1.08
26年目	H68	0.1852	92.1	-	0.00	5.61	1.04
27年目	H69	0.1780	92.1	-	0.00	5.61	1.00
28年目	H70	0.1712	92.1	-	0.00	5.61	0.96
29年目	H71	0.1646	92.1	-	0.00	5.61	0.92
30年目	H72	0.1583	92.1	-	0.00	5.61	0.89
31年目	H73	0.1522	92.1	-	0.00	5.61	0.85
32年目	H74	0.1463	92.1	-	0.00	5.61	0.82
33年目	H75	0.1407	92.1	-	0.00	5.61	0.79
34年目	H76	0.1353	92.1	-	0.00	5.61	0.76
35年目	H77	0.1301	92.1	-	0.00	5.61	0.73
36年目	H78	0.1251	92.1	-	0.00	5.61	0.70
37年目	H79	0.1203	92.1	-	0.00	5.61	0.67
38年目	H80	0.1157	92.1	-	0.00	5.61	0.65
39年目	H81	0.1112	92.1	-	0.00	5.61	0.62
40年目	H82	0.1069	92.1	-	0.00	5.61	0.60
41年目	H83	0.1028	92.1	-	0.00	5.61	0.58
42年目	H84	0.0989	92.1	-	0.00	5.61	0.55
43年目	H85	0.0951	92.1	-	0.00	5.61	0.53
44年目	H86	0.0914	92.1	-	0.00	5.61	0.51
45年目	H87	0.0879	92.1	-	0.00	5.61	0.49
46年目	H88	0.0845	92.1	-	0.00	5.61	0.47
47年目	H89	0.0813	92.1	-	0.00	5.61	0.46
48年目	H90	0.0781	92.1	-	0.00	5.61	0.44
49年目	H91	0.0751	92.1	-36.77	-2.76	5.61	0.42
合計				1017.36	1228.69	280.48	64.32

単純事業費計				1054.13		280.48	
--------	--	--	--	---------	--	--------	--

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道21号岐大バイパス（残事業）				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.23	19.7	4.55	
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
-42年目	S63	2.6658	101.5	-	0.00	-	0.00
-41年目	H1	2.5633	104.2	-	0.00	-	0.00
-40年目	H2	2.4647	106.5	-	0.00	-	0.00
-39年目	H3	2.3699	109.1	-	0.00	-	0.00
-38年目	H4	2.2788	110.6	-	0.00	-	0.00
-37年目	H5	2.1911	110.9	-	0.00	-	0.00
-36年目	H6	2.1068	110.8	-	0.00	-	0.00
-35年目	H7	2.0258	109.9	-	0.00	-	0.00
-34年目	H8	1.9479	109.5	-	0.00	-	0.00
-33年目	H9	1.8730	110.4	-	0.00	-	0.00
-32年目	H10	1.8009	109.9	-	0.00	-	0.00
-31年目	H11	1.7317	108.4	-	0.00	-	0.00
-30年目	H12	1.6651	107.2	-	0.00	-	0.00
-29年目	H13	1.6010	105.7	-	0.00	-	0.00
-28年目	H14	1.5395	103.8	-	0.00	-	0.00
-27年目	H15	1.4802	102.3	-	0.00	-	0.00
-26年目	H16	1.4233	101.0	-	0.00	-	0.00
-25年目	H17	1.3686	99.6	-	0.00	-	0.00
-24年目	H18	1.3159	98.7	-	0.00	-	0.00
-23年目	H19	1.2653	97.6	-	0.00	-	0.00
-22年目	H20	1.2167	96.8	-	0.00	-	0.00
-21年目	H21	1.1699	95.6	-	0.00	-	0.00
-20年目	H22	1.1249	93.7	-	0.00	-	0.00
-19年目	H23	1.0816	92.1	-	0.00	-	0.00
-18年目	H24	1.0400	92.1	-	0.00	-	0.00
基準年	H25	1.0000	92.1	-	0.00	-	0.00
-16年目	H26	0.9615	92.1	3.29	3.16	-	0.00
-15年目	H27	0.9246	92.1	11.71	10.83	-	0.00
-14年目	H28	0.8890	92.1	6.02	5.35	-	0.00
-13年目	H29	0.8548	92.1	5.37	4.59	-	0.00
-12年目	H30	0.8219	92.1	28.32	23.28	-	0.00
-11年目	H31	0.7903	92.1	31.11	24.59	-	0.00
-10年目	H32	0.7599	92.1	28.55	21.70	-	0.00
-9年目	H33	0.7307	92.1	57.00	41.65	-	0.00
-8年目	H34	0.7026	92.1	80.67	56.68	-	0.00
-7年目	H35	0.6756	92.1	131.81	89.05	-	0.00
-6年目	H36	0.6496	92.1	141.99	92.24	-	0.00
-5年目	H37	0.6246	92.1	21.11	13.19	-	0.00
-4年目	H38	0.6006	92.1	17.50	10.51	-	0.00
-3年目	H39	0.5775	92.1	1.87	1.08	-	0.00
-2年目	H40	0.5553	92.1	1.87	1.04	-	0.00
-1年目	H41	0.5339	92.1	1.87	1.00	-	0.00
供用開始年次	H42	0.5134	92.1	-	0.00	4.33	2.22
1年目	H43	0.4936	92.1	-	0.00	4.33	2.14
2年目	H44	0.4746	92.1	-	0.00	4.33	2.06
3年目	H45	0.4564	92.1	-	0.00	4.33	1.98
4年目	H46	0.4388	92.1	-	0.00	4.33	1.90
5年目	H47	0.4220	92.1	-	0.00	4.33	1.83
6年目	H48	0.4057	92.1	-	0.00	4.33	1.76
7年目	H49	0.3901	92.1	-	0.00	4.33	1.69
8年目	H50	0.3751	92.1	-	0.00	4.33	1.63
9年目	H51	0.3607	92.1	-	0.00	4.33	1.56
10年目	H52	0.3468	92.1	-	0.00	4.33	1.50
11年目	H53	0.3335	92.1	-	0.00	4.33	1.45

12年目	H54	0.3207	92.1	-	0.00	4.33	1.39
13年目	H55	0.3083	92.1	-	0.00	4.33	1.34
14年目	H56	0.2965	92.1	-	0.00	4.33	1.28
15年目	H57	0.2851	92.1	-	0.00	4.33	1.24
16年目	H58	0.2741	92.1	-	0.00	4.33	1.19
17年目	H59	0.2636	92.1	-	0.00	4.33	1.14
18年目	H60	0.2534	92.1	-	0.00	4.33	1.10
19年目	H61	0.2437	92.1	-	0.00	4.33	1.06
20年目	H62	0.2343	92.1	-	0.00	4.33	1.02
21年目	H63	0.2253	92.1	-	0.00	4.33	0.98
22年目	H64	0.2166	92.1	-	0.00	4.33	0.94
23年目	H65	0.2083	92.1	-	0.00	4.33	0.90
24年目	H66	0.2003	92.1	-	0.00	4.33	0.87
25年目	H67	0.1926	92.1	-	0.00	4.33	0.83
26年目	H68	0.1852	92.1	-	0.00	4.33	0.80
27年目	H69	0.1780	92.1	-	0.00	4.33	0.77
28年目	H70	0.1712	92.1	-	0.00	4.33	0.74
29年目	H71	0.1646	92.1	-	0.00	4.33	0.71
30年目	H72	0.1583	92.1	-	0.00	4.33	0.69
31年目	H73	0.1522	92.1	-	0.00	4.33	0.66
32年目	H74	0.1463	92.1	-	0.00	4.33	0.63
33年目	H75	0.1407	92.1	-	0.00	4.33	0.61
34年目	H76	0.1353	92.1	-	0.00	4.33	0.59
35年目	H77	0.1301	92.1	-	0.00	4.33	0.56
36年目	H78	0.1251	92.1	-	0.00	4.33	0.54
37年目	H79	0.1203	92.1	-	0.00	4.33	0.52
38年目	H80	0.1157	92.1	-	0.00	4.33	0.50
39年目	H81	0.1112	92.1	-	0.00	4.33	0.48
40年目	H82	0.1069	92.1	-	0.00	4.33	0.46
41年目	H83	0.1028	92.1	-	0.00	4.33	0.45
42年目	H84	0.0989	92.1	-	0.00	4.33	0.43
43年目	H85	0.0951	92.1	-	0.00	4.33	0.41
44年目	H86	0.0914	92.1	-	0.00	4.33	0.40
45年目	H87	0.0879	92.1	-	0.00	4.33	0.38
46年目	H88	0.0845	92.1	-	0.00	4.33	0.37
47年目	H89	0.0813	92.1	-	0.00	4.33	0.35
48年目	H90	0.0781	92.1	-	0.00	4.33	0.34
49年目	H91	0.0751	92.1	-	0.00	4.33	0.33
合計				570.07	399.94	216.67	49.72

単純事業費計				570.07	399.94	216.67	
--------	--	--	--	--------	--------	--------	--

注1) 事業費の投資パターンは、概略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21号岐大バイパス(事業全体)

Table with columns for Year (年度), Annual Benefit (年次別便益), GDP, Short-term Benefit (短期便益), Long-term Benefit (長期便益), and Total Benefit (合計). Rows include years from H25 to H91 and a total row.

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道2-1号岐大バイパス(残事業)

年次	年度 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (東海)			GDP データ	走行時間短縮便益(億円)			現在価値 ①×(A)	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(億円) 便益合計 (①~③)割引率4%			
		乗用車類	小型貨物	普通貨物		乗用車類	小型貨物	普通貨物		計	③								
												割合率 (A)							
供用開始年次	H25	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	92.1	49.32	10.02	10.62	69.96	35.91	9.82	1.61	0.89	6.33	5.71	2.93	87.98	45.17
1年目	H42	0.99216	0.99373	1.00221	0.99404	92.1	48.94	9.95	10.64	69.53	34.32	9.75	1.60	0.89	6.04	5.67	2.80	87.44	43.16
2年目	H43	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	92.1	48.56	9.89	10.66	69.11	32.80	9.67	1.59	0.90	5.77	5.64	2.68	86.90	41.25
3年目	H45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	92.1	48.17	9.83	10.69	68.69	31.35	9.59	1.57	0.90	5.51	5.61	2.56	86.36	39.42
4年目	H46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	92.1	47.79	9.77	10.71	68.26	29.95	9.52	1.56	0.90	5.26	5.57	2.44	85.82	37.65
5年目	H47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	92.1	47.41	9.70	10.73	67.84	28.63	9.44	1.55	0.90	5.02	5.50	2.34	85.28	35.99
6年目	H48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	92.1	47.02	9.64	10.76	67.42	27.35	9.36	1.54	0.90	4.79	5.54	2.23	84.74	34.37
7年目	H49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	92.1	46.64	9.58	10.78	67.00	26.14	9.29	1.54	0.91	4.58	5.47	2.13	84.20	32.85
8年目	H50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	92.1	46.25	9.52	10.80	66.57	24.97	9.21	1.53	0.91	4.37	5.44	2.04	83.66	31.38
9年目	H51	0.99163	0.99340	1.00216	0.99374	92.1	45.87	9.45	10.83	66.15	23.86	9.14	1.52	0.91	4.17	5.40	1.95	83.11	29.98
10年目	H52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	92.1	45.49	9.39	10.85	65.73	22.79	9.06	1.51	0.91	4.01	5.37	1.86	82.57	28.63
11年目	H53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	92.1	45.10	9.33	10.87	65.31	21.78	8.98	1.50	0.91	3.80	5.34	1.78	82.03	27.36
12年目	H54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	92.1	44.72	9.27	10.90	64.88	20.81	8.91	1.49	0.92	3.63	5.30	1.70	81.49	26.14
13年目	H55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	92.1	44.33	9.20	10.92	64.46	19.87	8.83	1.48	0.92	3.46	5.27	1.62	80.95	24.95
14年目	H56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	92.1	43.95	9.14	10.94	64.04	18.99	8.75	1.47	0.92	3.30	5.23	1.55	80.41	23.84
15年目	H57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	92.1	43.57	9.08	10.97	63.62	18.14	8.68	1.46	0.92	3.15	5.20	1.48	79.87	22.77
16年目	H58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	92.1	43.18	9.02	10.99	63.19	17.32	8.60	1.45	0.92	3.01	5.17	1.42	79.33	21.75
17年目	H59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99341	92.1	42.80	8.95	11.02	62.77	16.55	8.52	1.44	0.93	2.87	5.13	1.35	78.79	20.77
18年目	H60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	92.1	42.42	8.89	11.04	62.35	15.80	8.45	1.43	0.93	2.74	5.10	1.29	78.25	19.83
19年目	H61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	92.1	42.03	8.83	11.06	61.92	15.09	8.37	1.42	0.93	2.61	5.06	1.23	77.70	18.93
20年目	H62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	92.1	41.65	8.77	11.09	61.50	14.41	8.29	1.41	0.93	2.49	5.03	1.18	77.16	18.08
21年目	H63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	92.1	41.26	8.71	11.11	61.08	13.76	8.22	1.40	0.93	2.38	5.00	1.13	76.62	17.27
22年目	H64	0.99066	0.99282	1.00211	0.99322	92.1	40.88	8.64	11.13	60.66	13.14	8.14	1.39	0.94	2.27	4.96	1.08	76.08	16.49
23年目	H65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	92.1	40.50	8.58	11.16	60.24	12.55	8.07	1.38	0.94	2.16	4.93	1.03	75.55	15.74
24年目	H66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	92.1	40.12	8.52	11.18	59.82	11.98	7.99	1.37	0.94	2.06	4.90	0.98	75.01	15.02
25年目	H67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	92.1	39.74	8.46	11.20	59.40	11.44	7.91	1.36	0.94	1.97	4.86	0.94	74.47	14.35
26年目	H68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	92.1	39.36	8.40	11.23	58.98	10.92	7.84	1.35	0.94	1.88	4.83	0.89	73.94	13.69
27年目	H69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	92.1	38.98	8.33	11.25	58.57	10.42	7.76	1.34	0.95	1.79	4.80	0.85	73.41	13.06
28年目	H70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	92.1	38.60	8.27	11.27	58.15	9.96	7.69	1.33	0.95	1.71	4.76	0.82	72.87	12.49
29年目	H71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	92.1	38.23	8.21	11.30	57.74	9.50	7.61	1.32	0.95	1.63	4.73	0.78	72.34	11.91
30年目	H72	0.99011	0.99248	1.00206	0.99292	92.1	37.85	8.15	11.32	57.32	9.07	7.54	1.31	0.95	1.55	4.70	0.74	71.81	11.36
31年目	H73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	92.1	37.48	8.09	11.34	56.91	8.66	7.46	1.30	0.95	1.48	4.66	0.71	71.29	10.85
32年目	H74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	92.1	37.11	8.03	11.37	56.50	8.27	7.39	1.29	0.96	1.41	4.63	0.68	70.76	10.36
33年目	H75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	92.1	36.73	7.97	11.39	56.09	7.89	7.32	1.28	0.96	1.34	4.60	0.65	70.23	9.88
34年目	H76	0.98984	0.99231	1.00206	0.99278	92.1	36.36	7.90	11.41	55.68	7.53	7.24	1.27	0.96	1.28	4.56	0.62	69.71	9.43
35年目	H77	0.98977	0.99227	1.00206	0.99274	92.1	35.99	7.84	11.44	55.27	7.19	7.17	1.26	0.96	1.22	4.53	0.59	69.19	9.00
36年目	H78	0.98970	0.99223	1.00205	0.99270	92.1	35.62	7.78	11.46	54.87	6.86	7.09	1.25	0.96	1.16	4.50	0.56	68.67	8.58
37年目	H79	0.98963	0.99218	1.00205	0.99266	92.1	35.26	7.72	11.49	54.47	6.55	7.02	1.24	0.97	1.11	4.46	0.54	68.15	8.20
38年目	H80	0.98956	0.99214	1.00204	0.99263	92.1	34.89	7.66	11.51	54.06	6.26	6.95	1.23	0.97	1.06	4.43	0.51	67.64	7.83
39年目	H81	0.98949	0.99210	1.00204	0.99259	92.1	34.53	7.60	11.53	53.66	5.97	6.88	1.22	0.97	1.01	4.40	0.49	67.12	7.47
40年目	H82	0.98942	0.99206	1.00204	0.99255	92.1	34.16	7.54	11.56	53.26	5.69	6.80	1.21	0.97	0.96	4.37	0.47	66.61	7.12
41年目	H83	0.98935	0.99202	1.00203	0.99252	92.1	33.80	7.48	11.58	52.86	5.43	6.73	1.20	0.97	0.92	4.33	0.45	66.10	6.80
42年目	H84	0.98928	0.99197	1.00203	0.99248	92.1	33.44	7.42	11.60	52.47	5.19	6.66	1.19	0.97	0.87	4.30	0.43	65.59	6.49
43年目	H85	0.98921	0.99193	1.00202	0.99244	92.1	33.08	7.36	11.63	52.07	4.95	6.59	1.18	0.98	0.83	4.27	0.41	65.09	6.19
44年目	H86	0.98915	0.99189	1.00202	0.99241	92.1	32.73	7.30	11.65	51.68	4.72	6.52	1.17	0.98	0.79	4.24	0.39	64.58	5.90
45年目	H87	0.98908	0.99185	1.00202	0.99237	92.1	32.37	7.24	11.67	51.29	4.51	6.45	1.16	0.98	0.75	4.20	0.37	64.08	5.63
46年目	H88	0.98901	0.99181	1.00201	0.99233	92.1	32.02	7.19	11.70	50.90	4.30	6.38	1.15	0.98	0.72	4.17	0.35	63.58	5.37
47年目	H89	0.98894	0.99176	1.00201	0.99229	92.1	31.67	7.13	11.72	50.51	4.11	6.31	1.14	0.98	0.69	4.14	0.34	63.09	5.14
48年目	H90	0.98887	0.99172	1.00200	0.99226	92.1	31.32	7.07	11.74	50.13	3.92	6.24	1.13	0.99	0.65	4.11	0.32	62.59	4.89
49年目	H91	0.98880	0.99168	1.00200	0.99222	92.1	30.97	7.01	11.77	49.74	3.74	6.17	1.12	0.99	0.62	4.08	0.31	62.10	4.67
合	計						2,000.29	424.82	559.57	2,984.69	721.31	398.36	68.08	47.02	513.46	244.19	88.99	3,742.34	905.45

路線名	箇所名	車線数	延長
国道21号	岐大バイパス	6	23.9km

■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				94,520	
	改良費				17,838	
		土工	m ³	396,700	897	盛土(328,000m ³)、切土(68,700m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	6,650	37	
		法面工	m ²	17,840	30	盛土法面(17,840m ³)
		擁壁工	式	1	4,507	逆T式擁壁、補強土擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	830	103	
		函渠工	m	2,270	1,388	排水(2,000m)、人道・車道(270m)
		排水工	m	59,620	2,343	
		中央分離帯工	m	6,700	295	
		雑工	式	1	8,238	高架ランプ橋、横断歩道橋、防護柵等
	橋梁費				68,287	
		100m以上	m	7,190	65,730	三宅高架橋等
		100m未満	m	1,230	2,557	和合跨道橋等
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				5,711	
		車道舗装	m ²	291,900	5,126	
		歩道舗装	m ²	149,900	585	
	付帯施設費				2,684	
		交通管理施設工	式	1	1,110	標識工、道路照明等
		遮音壁	m	26,745	1,574	
②	用地及補償費				6,370	
	用地費		m ²	15,200	3,677	
		宅地	m ²	6,400	2,265	
		田畑	m ²	8,800	1,412	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,693	
③	間接経費		式	1	9,110	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				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
国道21号	岐大バイパス	6	23.9km

■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	23.9	109	
修繕費	式	1	480	
その他	式			
維持管理費合計			589	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
国道21号	岐大バイパス	6	19.7km

■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				58,054	
	改良費				6,646	
		土工	m ³	106,841	71	盛土(84,510m ³)、切土(22,331m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	1,217	7	
		法面工	m ²	4,408	7	盛土法面(4,408m ³)
		擁壁工	式	1	2,038	逆T式擁壁、補強土擁壁、プレキャストL型擁壁等
		管渠工	m	245	29	
		函渠工	m	488	220	排水(418m)、人道・車道(70m)
		排水工	m	18,006	612	
		中央分離帯工	m	2,035	93	
		雑工	式	1	3,569	高架ランプ橋、横断歩道橋、防護柵等
	橋梁費				48,404	
		100m以上	m	4,190	46,728	14工区立体4車専用高架橋等
		100m未満	m	935	1,676	下川平高架橋等
	トンネル費					
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費					
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				2,223	
		車道舗装	m ²	138,790	2,004	
		歩道舗装	m ²	53,304	219	
	付帯施設費				781	
		交通管理施設工	式	1	193	標識工、道路照明等
		遮音壁	m	10,405	588	
②	用地及補償費				110	
	用地費		m ²		0	
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	110	
③	間接経費		式	1	1,693	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				59,857	

【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
国道21号	岐大バイパス	6	19.7km

■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	19.7	90	
修繕費	式	1	365	
その他	式			
維持管理費合計			455	

【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

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

担 当 課：

担当課長名：

事業名 国道258号 <small>だいそう</small> 大桑道路	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：岐阜県大垣市楽田町 至：三重県桑名市大字小貝須字柳原	延長 41.6km													
事業概要 一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う唯一の主要幹線道路であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。 平成24年度末迄に起終点両側から26.6kmが4車線化供用済であり、大垣市・桑名市内における交通混雑の緩和に寄与してきました。 残る15.0kmの暫定2車線区間には、主要渋滞箇所（1箇所）の存在、産業物流における定時性の欠如や高次医療施設へのアクセスなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、暫定2車線区間の渋滞損失時間を約1割減する等の効果を見込んでいます。														
S40年度事業化	S40年度、S43年度 S53年度都市計画決定 （平成8年度一部変更）	S40年度用地着手 S40年度工事着手												
全体事業費	310億円	事業進捗率 85%												
	供用済延長 26.6km													
計画交通量 26,500台/日														
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;"> B/C <small>（事業全体）</small> </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 2.3 </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 94/763億円 </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> </td> <td style="width: 20%; text-align: center;"> 464/1,751億円 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>（残事業）</small> </td> <td style="text-align: center;"> 4.9 </td> <td style="text-align: center;"> 事業費：38/608億円 維持管理費：56/155億円 </td> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益：442/1,689億円 走行経費減少便益：9.6/30億円 交通事故減少便益：12/31億円 </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C <small>（事業全体）</small>	2.3	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	94/763億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	464/1,751億円	<small>（残事業）</small>	4.9	事業費：38/608億円 維持管理費：56/155億円	走行時間短縮便益：442/1,689億円 走行経費減少便益：9.6/30億円 交通事故減少便益：12/31億円			基準年 平成25年
B/C <small>（事業全体）</small>	2.3	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	94/763億円	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small>	464/1,751億円									
<small>（残事業）</small>	4.9	事業費：38/608億円 維持管理費：56/155億円	走行時間短縮便益：442/1,689億円 走行経費減少便益：9.6/30億円 交通事故減少便益：12/31億円											
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <small>（事業全体）</small> 交通量：B/C=1.4~3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1~2.4（事業期間±20%） </td> <td style="width: 50%;"> <small>（残事業）</small> 交通量：B/C=4.8~6.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.8~5.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.8~5.0（事業期間±20%） </td> </tr> </table>			<small>（事業全体）</small> 交通量：B/C=1.4~3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1~2.4（事業期間±20%）	<small>（残事業）</small> 交通量：B/C=4.8~6.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.8~5.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.8~5.0（事業期間±20%）										
<small>（事業全体）</small> 交通量：B/C=1.4~3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1~2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1~2.4（事業期間±20%）	<small>（残事業）</small> 交通量：B/C=4.8~6.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.8~5.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.8~5.0（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の削減が見込まれる。 ・特急停車駅（桑名駅：近鉄特急停車）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン）を支援する。 ・主要な観光地（千代保稲荷神社、長島リゾート）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。														

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・桑名市など地元商工会、観光協会などで構成される「桑名地域の幹線道路整備を進める会」より早期整備の要望を受けている。
- ・「中部圏開発整備法」（昭和41年7月）に基づき、中部圏の開発整備に地元の総意を反映させる仕組みとして、昭和41年11月に設置された「中部圏開発整備地方協議会」（9県（関係県：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県）3市（関係指定都市：名古屋、静岡市、浜松市）より構成）より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

【岐阜県】対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

【三重県】本事業は、交通渋滞の緩和や地域経済の発展に寄与する重要な事業です。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、暫定2車線の早期4車線化に向けた事業の推進をお願いします。

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

- ・国道258号暫定2車線区間の渋滞損失時間は三重県国道平均の最大5倍と高い状態。
- ・香取南交差点～柚井交差点間では約26万人時間／年の渋滞損失時間が発生。
- ・国道258号暫定2車線区間の内、主要な交差点を含む区間では速度低下による交通混雑が発生し、産業物流における効率性が低下。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は85%、用地取得率は99%である。（平成24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

- ・桑名市多度町香取～桑名市多度町下野代（L=1.3km）は、平成26年度の完成供用を予定。
- ・桑名市多度町柚井～桑名市多度町香取（L=1.9km）は、平成27年度の完成供用を予定。
- ・養老郡養老町大巻～桑名市多度町柚井間（L=11.8km）は、概ね10年程度の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・大桑道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難。
- ・ただし、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。

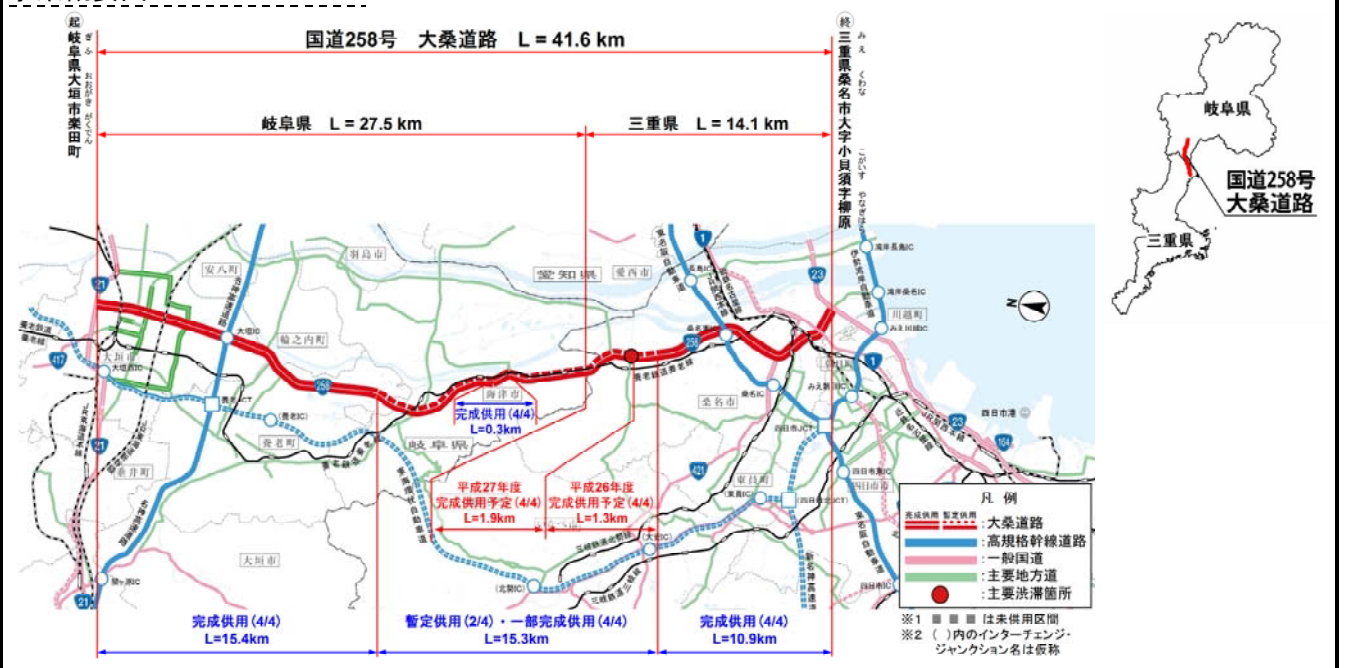
対応方針

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。

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

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

事業名	一般国道258号 大森道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

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) = 2.3 経済的純現在価値(B-C) = 988億円 経済的内部収益率(EIRR) = 6.2% 残事業：費用便益比(B/C) = 4.9 経済的純現在価値(B-C) = 370億円 経済的内部収益率(EIRR) = 25.8%

●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(人・時間)及び削減率 □ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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向上が見込まれる □ 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 	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)：12,515万人・時間/年 渋滞損失削減時間：122万人・時間/年(12,515万人・時間/年→12,390万人・時間/年) 区間b(当該区間)について：国道258号(岐阜県養老郡養老町大巻～三重県桑名市多度町下野代)期間b(当該区間の渋滞損失時間：447万人・時間/年(岐阜県養老郡養老町大巻～三重県桑名市多度町下野代)当該区間の渋滞損失削減率：1割削減(岐阜県養老郡養老町大巻～三重県桑名市多度町下野代) 桑名駅：近鉄特急停車 大垣市～桑名駅：約14分短縮(約93分→約79分) 国際拠点港湾：四日市港 大垣市～四日市港：約14分短縮(約103分→約89分)
物流効率化の支援		
1. 活力 都市の再生		

	<p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</p> <p><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</p> <p><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する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><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</p> <p><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(A'路線としての位置づけがある場合)</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p><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/2h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</p> <p><input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p><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> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上(当該区間が通学路である場合は500台/2h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p><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</p>
国土・地域ネットワークの構築	
個性ある地域の形成	<p>桑名市多度町から桑名市中心市街地へのアクセス向上 約12分短縮(約43分→約31分)</p> <p>中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン (岐阜県、三重県、愛知県)</p> <p>千代保稲荷神社(H23年間入込客数 約198万人) 長島リゾート(H23年間入込客数 約705万人)</p>
2.暮らし	<p>歩行者・自転車間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心できるくらしの確保</p>
3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p> <p>大垣市民病院 桑名市多度町~大垣市民病院:約14分短縮(約66分→約52分)</p>

	<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 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 <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	
4. 環境	<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>002排出削減量：3.330t/年</p>	地球環境の保全
	<p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別・指定地域（桑名市※多度町除く） NO2について環境基準を達成している測定局数：2箇所/2箇所（桑名市、大垣市 H23） 評価対象区間（並行区間：（主）北方多度線 安八町大森～海津市油島） 排出削減率：20.6t/年、排出削減量：8割削減</p>	生活環境の改善・保全
	<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・指定地域（桑名市※多度町除く） SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：2箇所/2箇所（桑名市、大垣市 H23） （推計結果） 評価対象区間（並行区間：（主）北方多度線 安八町大森～海津市油島） 排出削減率：8.06t/年、排出削減量：8割削減</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	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	<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 <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	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258号	大桑道路	L = 41.6 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,500	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25年度		
単純合計	300億円	455億円	755億円
うち残事業分	42億円	165億円	206億円
基準年における 現在価値 (C)	608億円	155億円	763億円
うち残事業分	38億円	56億円	94億円

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25年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	105億円	1.9億円	1.9億円	109億円
基準年における 現在価値 (B)	1,689億円	30億円	31億円	1,751億円
うち残事業分	442億円	9.6億円	12億円	464億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	988億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.2%
費用便益比（残事業）	4.9
経済的純現在価値（残事業）	370億円
経済的内部収益率（残事業）	25.8%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	26,500台/日	±10%	1.4 ~ 3.7
事業費	300億円	±10%	2.1 ~ 2.5
事業期間	48年	±20%	2.1 ~ 2.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	26,500台/日	±10%	4.8 ~ 6.3
事業費	42億円	±10%	4.8 ~ 5.2
事業期間	6年	±20%	4.8 ~ 5.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道258号大桑道路（事業全体）

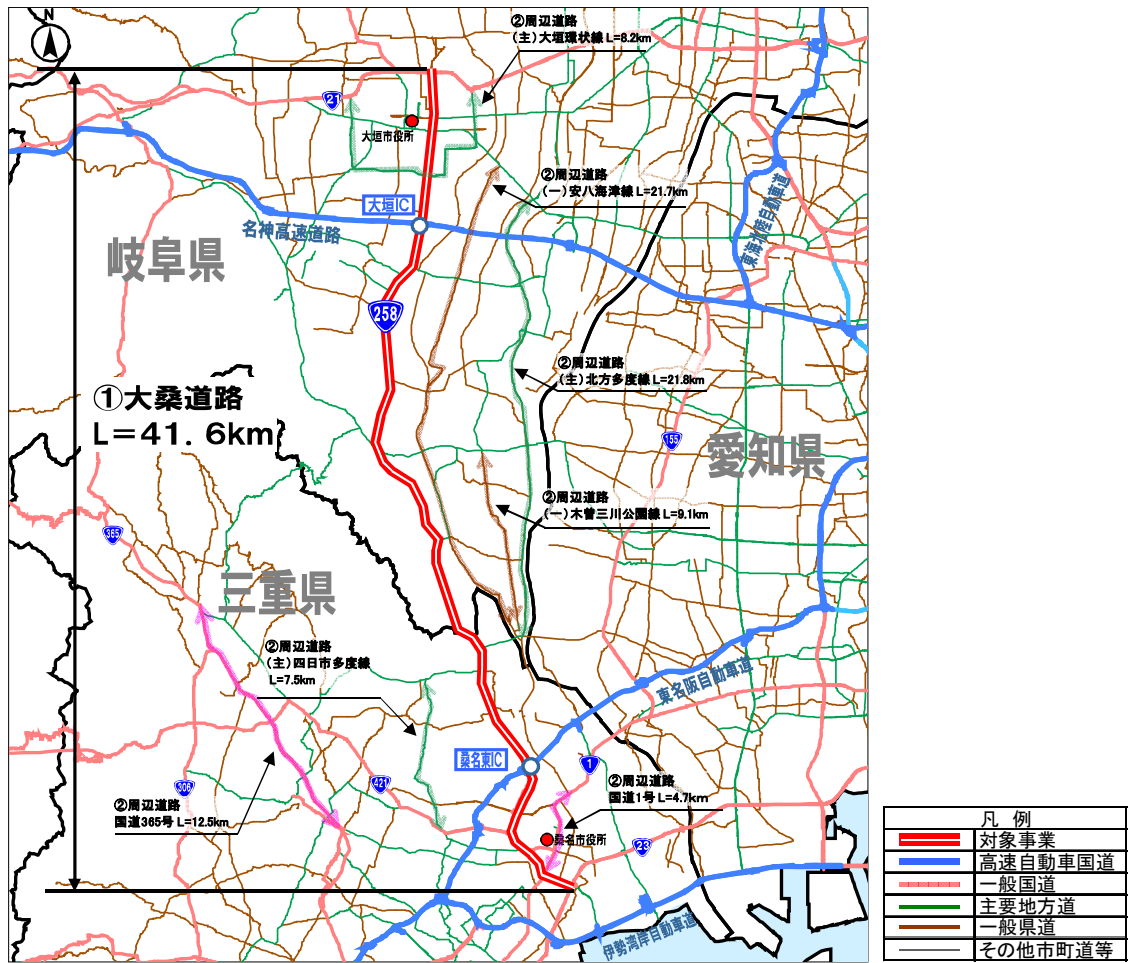
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：41.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,600	26,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	79	68	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	252.82	337.55	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 ：4.7km	交通量	[台/日]	34,900	30,900
		走行時間	[分]	9.7	8.7
		走行時間費用	[億円/年]	67.31	53.14
	国道365号 ：12.5km	交通量	[台/日]	11,600	10,700
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	60.68	55.02
	(主)大垣環状線 ：8.2km	交通量	[台/日]	15,000	12,800
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	52.69	44.73
	(主)北方多度線 ：21.8km	交通量	[台/日]	5,900	4,800
		走行時間	[分]	46	46
		走行時間費用	[億円/年]	52.02	41.81
	(一)木曾三川公園線 ：9.1km	交通量	[台/日]	2,900	300
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	10.07	0.95
	(主)四日市多度線 ：7.5km	交通量	[台/日]	5,700	3,500
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	15.46	9.20
	(一)安八海津線 ：21.7km	交通量	[台/日]	4,200	3,000
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	35.45	24.71
③その他道路合計 3300.2km	走行時間費用	[億円/年]	16,410.48	16,285.68	

			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：3427.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	16,956.98	16,852.79	104.19

- ※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-3①

事業名：一般国道258号大桑道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：41.6km	交通量※ ¹	[台/日]	21,800	26,500	
	走行時間※ ²	[分]	71	68	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	291.64	337.55	
②主な周辺道路※ ⁴	国道1号 ：4.7km	交通量	[台/日]	31,900	30,900
		走行時間	[分]	9.1	8.7
		走行時間費用	[億円/年]	57.42	53.14
	国道365号 ：12.5km	交通量	[台/日]	11,000	10,700
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	56.91	55.02
	(主)大垣環状線 ：8.2km	交通量	[台/日]	12,800	12,800
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	44.90	44.73
	(主)北方多度線 ：21.8km	交通量	[台/日]	6,000	4,800
		走行時間	[分]	46	46
		走行時間費用	[億円/年]	52.22	41.81
	(一)木曾三川公園線 ：9.1km	交通量	[台/日]	2,900	300
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	10.21	0.95
	(主)四日市多度線 ：7.5km	交通量	[台/日]	4,100	3,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	11.03	9.20
	(一)安八海津線 ：21.7km	交通量	[台/日]	3,700	3,000
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	32.08	24.71
③その他道路合計 3300.2km	走行時間費用	[億円/年]	16,323.50	16,285.68	

			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：3427.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	16,879.91	16,852.79	27.13

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

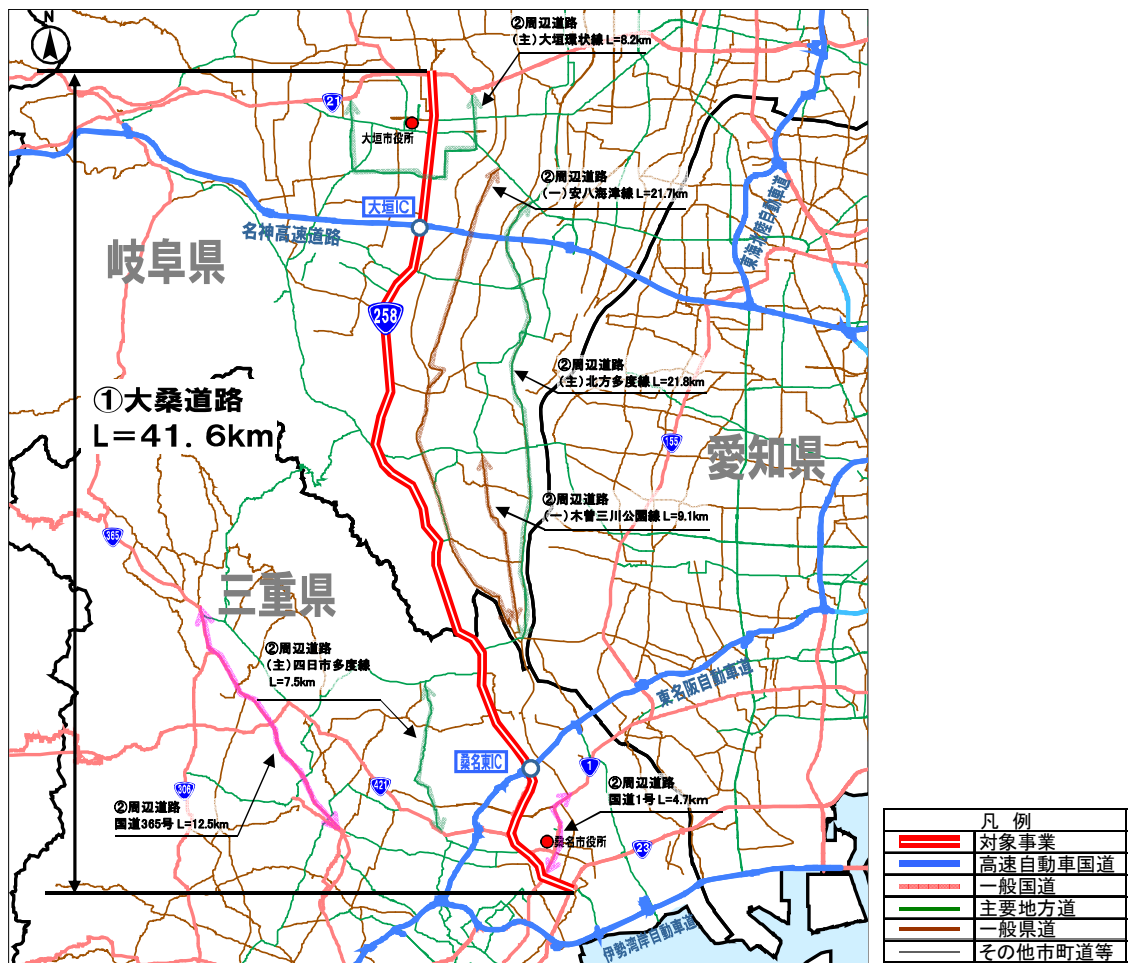
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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258号大桑道路

(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25年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
		有	<input type="checkbox"/>	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
			山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()				
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
その他()	<input type="checkbox"/>			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>		
	採用理由を記載			
その他()	<input type="checkbox"/>			

(3)

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

事業名： 一般国道258号大桑道路

(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 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 checked="" 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：一般国道258号大桑道路 (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)	単純単価(億円)	
				0.23	41.6	9.56	
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
-48年目	S 47	4.9931	48.7	7.75	73.21		
-47年目	S 48	4.8010	56.1	2.40	18.93		
-46年目	S 49	4.6164	66.9	1.09	6.93		
-45年目	S 50	4.4388	70.7	0.63	3.64		
-44年目	S 51	4.2681	76.7	2.37	12.15		
-43年目	S 52	4.1039	81.3	1.96	9.11		
-42年目	S 53	3.9461	84.7	7.80	33.47		
-41年目	S 54	3.7943	86.9	8.85	35.59		
-40年目	S 55	3.6484	92.4	4.30	15.64		
-39年目	S 56	3.5081	94.8	4.30	14.66		
-38年目	S 57	3.3731	95.8	3.00	9.73		
-37年目	S 58	3.2434	96.8	5.31	16.39		
-36年目	S 59	3.1187	98.7	3.10	9.02		
-35年目	S 60	2.9987	99.5	3.10	8.61		
-34年目	S 61	2.8834	101.2	2.60	6.82		
-33年目	S 62	2.7725	101.0	9.20	23.27		
-32年目	S 63	2.6658	101.5	3.50	8.47		
-31年目	H 1	2.5633	104.2	3.12	7.07		
-30年目	H 2	2.4647	106.5	1.17	2.49		
-29年目	H 3	2.3699	109.1	1.26	2.53		
-28年目	H 4	2.2788	110.6	1.57	2.99		
-27年目	H 5	2.1911	110.9	2.14	3.89		
-26年目	H 6	2.1068	110.8	6.40	11.22		
-25年目	H 7	2.0258	109.9	9.95	16.89		
-24年目	H 8	1.9479	109.5	20.08	32.90		
-23年目	H 9	1.8730	110.4	9.00	14.07		
-22年目	H 10	1.8009	109.9	20.03	30.22		
-21年目	H 11	1.7317	108.4	12.57	18.50		
-20年目	H 12	1.6651	107.2	15.91	22.76		
-19年目	H 13	1.6010	105.7	7.36	10.26		
-18年目	H 14	1.5395	103.8	12.96	17.70		
-17年目	H 15	1.4802	102.3	4.72	6.30		
-16年目	H 16	1.4233	101.0	5.14	6.67		
-15年目	H 17	1.3686	99.6	0.24	0.30		
-14年目	H 18	1.3159	98.7	0.80	0.98		
-13年目	H 19	1.2653	97.6	10.85	12.95		
-12年目	H 20	1.2167	96.8	15.78	18.27		
-11年目	H 21	1.1699	95.6	3.20	3.60		
-10年目	H 22	1.1249	93.7	3.19	3.53		
-9年目	H 23	1.0816	92.1	2.38	2.58		
-8年目	H 24	1.0400	92.1	15.35	15.97		
基準年	H 25	1.0000	92.1	1.90	1.90		
-6年目	H 26	0.9615	92.1	9.31	8.95		
-5年目	H 27	0.9246	92.1	18.19	16.81		
-4年目	H 28	0.8890	92.1	5.71	5.08		
-3年目	H 29	0.8548	92.1	4.10	3.50		
-2年目	H 30	0.8219	92.1	2.67	2.19		
-1年目	H 31	0.7903	92.1	1.75	1.38		
供用開始年次	H 32	0.7599	92.1		9.10	6.92	
1年目	H 33	0.7307	92.1		9.10	6.65	
2年目	H 34	0.7026	92.1		9.10	6.40	
3年目	H 35	0.6756	92.1		9.10	6.15	
4年目	H 36	0.6496	92.1		9.10	5.91	
5年目	H 37	0.6246	92.1		9.10	5.69	
6年目	H 38	0.6006	92.1		9.10	5.47	
7年目	H 39	0.5775	92.1		9.10	5.26	
8年目	H 40	0.5553	92.1		9.10	5.06	
9年目	H 41	0.5339	92.1		9.10	4.86	
10年目	H 42	0.5134	92.1		9.10	4.67	
11年目	H 43	0.4936	92.1		9.10	4.49	
12年目	H 44	0.4746	92.1		9.10	4.32	
13年目	H 45	0.4564	92.1		9.10	4.16	
14年目	H 46	0.4388	92.1		9.10	4.00	
15年目	H 47	0.4220	92.1		9.10	3.84	
16年目	H 48	0.4057	92.1		9.10	3.69	
17年目	H 49	0.3901	92.1		9.10	3.55	
18年目	H 50	0.3751	92.1		9.10	3.42	
19年目	H 51	0.3607	92.1		9.10	3.28	
20年目	H 52	0.3468	92.1		9.10	3.16	
21年目	H 53	0.3335	92.1		9.10	3.04	
22年目	H 54	0.3207	92.1		9.10	2.92	
23年目	H 55	0.3083	92.1		9.10	2.81	
24年目	H 56	0.2965	92.1		9.10	2.70	
25年目	H 57	0.2851	92.1		9.10	2.60	
26年目	H 58	0.2741	92.1		9.10	2.50	
27年目	H 59	0.2636	92.1		9.10	2.40	
28年目	H 60	0.2534	92.1		9.10	2.31	
29年目	H 61	0.2437	92.1		9.10	2.22	
30年目	H 62	0.2343	92.1		9.10	2.13	
31年目	H 63	0.2253	92.1		9.10	2.05	
32年目	H 64	0.2166	92.1		9.10	1.97	
33年目	H 65	0.2083	92.1		9.10	1.90	
34年目	H 66	0.2003	92.1		9.10	1.82	
35年目	H 67	0.1926	92.1		9.10	1.75	
36年目	H 68	0.1852	92.1		9.10	1.69	
37年目	H 69	0.1780	92.1		9.10	1.62	
38年目	H 70	0.1712	92.1		9.10	1.56	
39年目	H 71	0.1646	92.1		9.10	1.50	
40年目	H 72	0.1583	92.1		9.10	1.44	
41年目	H 73	0.1522	92.1		9.10	1.39	
42年目	H 74	0.1463	92.1		9.10	1.33	
43年目	H 75	0.1407	92.1		9.10	1.28	
44年目	H 76	0.1353	92.1		9.10	1.23	
45年目	H 77	0.1301	92.1		9.10	1.18	
46年目	H 78	0.1251	92.1		9.10	1.14	
47年目	H 79	0.1203	92.1		9.10	1.10	
48年目	H 80	0.1157	92.1		9.10	1.05	
49年目	H 81	0.1112	92.1	-18.24	-2.03	9.10	1.01
合計				281.83	608.08	455.24	154.58
単純事業費計				300.07		455.24	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道258号大桑道路
(残事業)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	単価(億円)		延長(km)		単純価値(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.23		15.0		3.46	
-48年目	S 47	4.9931	48.7						
-47年目	S 48	4.8010	56.1						
-46年目	S 49	4.6164	66.9						
-45年目	S 50	4.4388	70.7						
-44年目	S 51	4.2681	76.7						
-43年目	S 52	4.1039	81.3						
-42年目	S 53	3.9461	84.7						
-41年目	S 54	3.7943	86.9						
-40年目	S 55	3.6484	92.4						
-39年目	S 56	3.5081	94.8						
-38年目	S 57	3.3731	95.8						
-37年目	S 58	3.2434	96.8						
-36年目	S 59	3.1187	98.7						
-35年目	S 60	2.9987	99.5						
-34年目	S 61	2.8834	101.2						
-33年目	S 62	2.7725	101.0						
-32年目	S 63	2.6658	101.5						
-31年目	H 1	2.5633	104.2						
-30年目	H 2	2.4647	106.5						
-29年目	H 3	2.3699	109.1						
-28年目	H 4	2.2788	110.6						
-27年目	H 5	2.1911	110.9						
-26年目	H 6	2.1068	110.8						
-25年目	H 7	2.0258	109.9						
-24年目	H 8	1.9479	109.5						
-23年目	H 9	1.8730	110.4						
-22年目	H 10	1.8009	109.9						
-21年目	H 11	1.7317	108.4						
-20年目	H 12	1.6651	107.2						
-19年目	H 13	1.6010	105.7						
-18年目	H 14	1.5395	103.8						
-17年目	H 15	1.4802	102.3						
-16年目	H 16	1.4233	101.0						
-15年目	H 17	1.3686	99.6						
-14年目	H 18	1.3159	98.7						
-13年目	H 19	1.2653	97.6						
-12年目	H 20	1.2167	96.8						
-11年目	H 21	1.1699	95.6						
-10年目	H 22	1.1249	93.7						
-9年目	H 23	1.0816	92.1						
-8年目	H 24	1.0400	92.1						
基準年	H 25	1.0000	92.1						
-6年目	H 26	0.9615	92.1	9.31	8.95				
-5年目	H 27	0.9246	92.1	18.19	16.81				
-4年目	H 28	0.8890	92.1	5.71	5.08				
-3年目	H 29	0.8548	92.1	4.10	3.50				
-2年目	H 30	0.8219	92.1	2.67	2.19				
-1年目	H 31	0.7903	92.1	1.75	1.38				
供用開始年次	H 32	0.7599	92.1			3.30	2.50		
1年目	H 33	0.7307	92.1			3.30	2.41		
2年目	H 34	0.7026	92.1			3.30	2.32		
3年目	H 35	0.6756	92.1			3.30	2.23		
4年目	H 36	0.6496	92.1			3.30	2.14		
5年目	H 37	0.6246	92.1			3.30	2.06		
6年目	H 38	0.6006	92.1			3.30	1.98		
7年目	H 39	0.5775	92.1			3.30	1.90		
8年目	H 40	0.5553	92.1			3.30	1.83		
9年目	H 41	0.5339	92.1			3.30	1.76		
10年目	H 42	0.5134	92.1			3.30	1.69		
11年目	H 43	0.4936	92.1			3.30	1.63		
12年目	H 44	0.4746	92.1			3.30	1.56		
13年目	H 45	0.4564	92.1			3.30	1.50		
14年目	H 46	0.4388	92.1			3.30	1.45		
15年目	H 47	0.4220	92.1			3.30	1.39		
16年目	H 48	0.4057	92.1			3.30	1.34		
17年目	H 49	0.3901	92.1			3.30	1.29		
18年目	H 50	0.3751	92.1			3.30	1.24		
19年目	H 51	0.3607	92.1			3.30	1.19		
20年目	H 52	0.3468	92.1			3.30	1.14		
21年目	H 53	0.3335	92.1			3.30	1.10		
22年目	H 54	0.3207	92.1			3.30	1.06		
23年目	H 55	0.3083	92.1			3.30	1.02		
24年目	H 56	0.2965	92.1			3.30	0.98		
25年目	H 57	0.2851	92.1			3.30	0.94		
26年目	H 58	0.2741	92.1			3.30	0.90		
27年目	H 59	0.2636	92.1			3.30	0.87		
28年目	H 60	0.2534	92.1			3.30	0.84		
29年目	H 61	0.2437	92.1			3.30	0.80		
30年目	H 62	0.2343	92.1			3.30	0.77		
31年目	H 63	0.2253	92.1			3.30	0.74		
32年目	H 64	0.2166	92.1			3.30	0.71		
33年目	H 65	0.2083	92.1			3.30	0.69		
34年目	H 66	0.2003	92.1			3.30	0.66		
35年目	H 67	0.1926	92.1			3.30	0.63		
36年目	H 68	0.1852	92.1			3.30	0.61		
37年目	H 69	0.1780	92.1			3.30	0.59		
38年目	H 70	0.1712	92.1			3.30	0.56		
39年目	H 71	0.1646	92.1			3.30	0.54		
40年目	H 72	0.1583	92.1			3.30	0.52		
41年目	H 73	0.1522	92.1			3.30	0.50		
42年目	H 74	0.1463	92.1			3.30	0.48		
43年目	H 75	0.1407	92.1			3.30	0.46		
44年目	H 76	0.1353	92.1			3.30	0.45		
45年目	H 77	0.1301	92.1			3.30	0.43		
46年目	H 78	0.1251	92.1			3.30	0.41		
47年目	H 79	0.1203	92.1			3.30	0.40		
48年目	H 80	0.1157	92.1			3.30	0.38		
49年目	H 81	0.1112	92.1	-0.20	-0.02	3.30	0.37		
合計				41.52	37.89	164.76	55.95		
単純事業費計				41.72		164.76			

注1) 事業費の投資パターンは、概略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258号大森道路（事業全体）

Table with columns for Year (年次), Base Year (基準年), Annual Benefit (年次別便益), Benefit Rate (割引率), GDP Per Capita (GDP 1人当たり), Short-term Benefit (走行時間短縮便益), Cost Savings (走行経費減少便益), Accident Reduction Benefit (事故減少便益), and Total Benefit (合計). Rows include years from H25 to H81 and a final total row.

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道258号	大桑道路	4	41.6km

■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				23,400	
	改良費				9,298	
		土工	m ³	354,800	1,194	切土(72,200m ³)、盛土(430,100m ³)、捨土(20,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	30,000	96	
		法面工	m ²	8,000	8	
		擁壁工	式	1	2,482	逆T式擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	244	34	
		函渠工	基	405	305	
		排水工	m	40,430	1,428	
		中央分離帯工	m	33,346	1,142	
		雑工	式	1	2,609	側道整備 土工現況撤去 切廻し
	橋梁費				5,584	
		100m以上	m	1,005	4,432	
		100m未満	m	317	1,152	
	トンネル費				292	
		NATM	m			
		シールド	m	100	292	
	IC・JCT費				3,600	
		IC	箇所	3	3,600	
		JCT	箇所			
	舗装費				2,725	
		車道舗装	m ²	300,300	2,341	
		歩道舗装	m ²	157,500	385	
	付帯施設費				1,900	
		交通管理施設工	式	1	1,759	標識工、防護柵工、道路照明 情報管等
		遮音壁	m		141	
②	用地及補償費				3,606	
	用地費		m ²		1,824	
		宅地	m ²	26,230	721	
		田畑	m ²	117,250	1,103	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,782	
③	間接経費		式	1	3,994	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				31,000	

【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
一般国道258号	大桑道路	4	41.6km

■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	41.6	185	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	771	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			956	

【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258号	大桑道路	4	41.6km

■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	改良費				4,024		
	改良費				1,821		
		土工	m ³	135,400	98	切土(5,200m ³)、盛土(130,200m ³)	
		軟弱地盤改良工	m ³				
		法面工	m ²	6,800	14		
		擁壁工	式	1	1,127	逆T擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		管渠工	m				
		函渠工	基	115	53		
		排水工	m	4,606	138		
		中央分離帯工	m	3,030	102		
		雑工	式	1	289	側道整備 土工現況撤去 切廻し	
	橋梁費					1,497	
		100m以上	m	349	720		
		100m未満	m	151	777		
	トンネル費						
		NATM	m				
		シールド	m				
	IC・JCT費						
		IC	箇所				
		JCT	箇所				
	舗装費					650	
	車道舗装	m ²	39,150	532			
	歩道舗装	m ²	29,400	118			
付帯施設費					56		
	交通管理施設工	式	1	56	標識工、防護柵工		
	遮音壁	m					
②用地及補償費					20		
用地費			m ²		20		
	宅地	m ²					
	田畑	m ²	2,126	20			
	山林・原野	m ²					
	その他	m ²					
補償費			式				
③間接経費			式		335	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					4,379		

【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
一般国道258号	大桑道路	4	41.6km

■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	15.0	68	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	278	路面補修、構造物の点検・補修等
その他				
維持管理費合計			346	

【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26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139号 ^{ふじかいりょう} 富士改良	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 ^{ふじしあめじま} 富士市 ^{あめじま} 鮫島 至：静岡県 ^{ふじしあおしま} 富士市 ^{あおしま} 青島	延長	1.6 km		
事業概要					
<p>一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。</p> <p>平成24年度末迄に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）について供用済みであり、田子の浦港へのアクセス向上に寄与してきました。</p> <p>残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（2区間（2箇所）及び単独1箇所）や、死傷事故の多発（死傷事故件数：473件／4年）などの多くの課題があり、本事業は、東海道新幹線と東海道本線を立体で交差するバイパスを整備することにより、並行する（都）田子浦伝法線の渋滞損失時間を約3割削減する等の効果を見込んでいます。</p>					
H5年度事業化		H4年度都市計画決定		H7年度用地着手	
				H18年度工事着手	
全体事業費	125億円	事業進捗率	43%	供用済延長	0.1km
計画交通量	20,900台／日				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）	総費用 （事業全体）		総便益 （事業全体）	
	1.5	59/132億円		143/195億円	
	（残事業）	（事業費：50/122億円 維持管理費：9.3/10億円）		（走行時間短縮便益：137/183億円 走行経費減少便益：5.2/11億円 交通事故減少便益：0.6/1.1億円）	
2.4					
感度分析の結果					
（事業全体）交通量		B/C=1.3~1.6(交通量±10%)		（残事業）交通量	
事業費		B/C=1.4~1.5(事業費±10%)		B/C=2.2~2.7(交通量±10%)	
事業期間		B/C=1.4~1.6(事業期間±20%)		B/C=2.2~2.7(事業費±10%)	
				B/C=2.3~2.5(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の削減が見込まれる。 ・ 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。 ・ 利便性の向上が期待できるバス路線（富士市バス、富士急静岡バス）が存在する。 ・ 新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 現道等における総重量25t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。 					
③個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 					
④災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 					
⑤地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑥生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・ NO2排出量の削減が見込まれる。 ・ SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 富士市より、早期整備の要望を受けている。 					

知事の意見：

本事業は、富士市内の南北軸を形成する国道139号と国道1号を接続させることで、並行する国道139号現道や（都）田子浦伝法線の交通渋滞の解消と交通安全の確保を図るとともに、重要港湾である田子の浦港と富士市・富士宮市とのアクセス性の向上により、物流の効率化を支援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

- ・富士改良区間と並行する国道139号現道は、国道1号富士東ICで接続されているが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道路踏切が存在。富士市街地から国道1号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が悪い状況。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、朝ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で473件もの死傷事故が発生。
- ・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。
- ・田子の浦港の発集ODのうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は43%、用地取得率は78%である。（平成24年度末）
- ・平成20年度に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）は、平成27年度の供用を予定。
- ・（都）前田宮下線～（都）津田蓼原線間（L=0.8km）は、概ね10年程度の供用を目指す。

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

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

事業名	一般国道139号 富士改良
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) = 1.5 経済的純現在価値(B-C) = 63億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.5% 残事業：費用便益比(B/C) = 2.4 経済的純現在価値(B-C) = 84億円 経済的内部収益率(EIRR) = 9.9%

●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(人・時間)及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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向上が見込まれる ■ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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 	費用便益分析対象区間(富士市)について 渋滞損失時間(現況)：1,104万人・時間/年 渋滞損失削減時間：76万人・時間/年(1,104万人・時間/年⇒1,028万人・時間/年) 並行路線(主)：田子浦伝法線について 渋滞損失時間：11.9万人・時間/年 渋滞損失削減率：約2割(11.9万人・時間/年⇒10.0万人・時間/年) 並行する(県) 富士停車場線の旅行速度が16km/hから20km/hへ改善される。 (郡) 田子浦伝法線を路線指定しているバスの定時性向上が期待される。(富士市バス・富士急静岡バス) 富士市街地から新富士駅へのアクセス向上(所要時間が約7分から約6分に短縮) 富士市街地から田子の浦港への新たなアクセスルートが形成される。(所要時間が約7分から約6分に短縮)
物流効率化の支援		田子の浦港から富士市街地方面へ向かう最短の指定区間(高さ指定、高さ指定の道路)を形成することで、輸送時の効率化を図る。
都市の再生		

	<p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</p> <p><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</p> <p><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する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><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)</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。</p> <p>富士山、およびその構成資産へのアクセス向上が期待される。</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p><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/2h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</p> <p><input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p><input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上(当該区間が通学路である場合は500台/2h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p><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</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	<p>歩行者・自転車間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心できるくらしの確保</p>
3.安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p> <p>第一次緊急輸送路に位置づけ</p>

	<p><input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</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"/> 現道等の防災点検又は震災点検必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>	
4. 環境	<p>● CO2排出削減量：4.7千t/年(898千t/年⇒893千t/年)</p>	地球環境の保全
	<p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p>	生活環境の改善・保全
	<p>● 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"/> 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>	他のアログェンカとの関係
	<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139号	富士改良	L=1.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
20,900	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25年度		
単純合計	121億円	32億円	153億円
うち残事業分	61億円	30億円	90億円
基準年における 現在価値 (C)	122億円	10億円	132億円
うち残事業分	50億円	9.3億円	59億円

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25年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	0.7億円	0.1億円	13億円
基準年における 現在価値 (B)	183億円	11億円	1.1億円	195億円
うち残事業分	137億円	5.2億円	0.6億円	143億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.5
経済的純現在価値(B-C)	63億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.5%
費用便益比(残事業)	2.4
経済的純現在価値(残事業)	84億円
経済的内部収益率(残事業)	9.9%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	20,900台/日	±10%	1.3 ~ 1.6
事業費	121億円	±10%	1.4 ~ 1.5
事業期間	29年	±20%	1.4 ~ 1.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	20,900台/日	±10%	2.2 ~ 2.7
事業費	61億円	±10%	2.2 ~ 2.7
事業期間	8年	±20%	2.3 ~ 2.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道139号 富士改良 (事業全体)

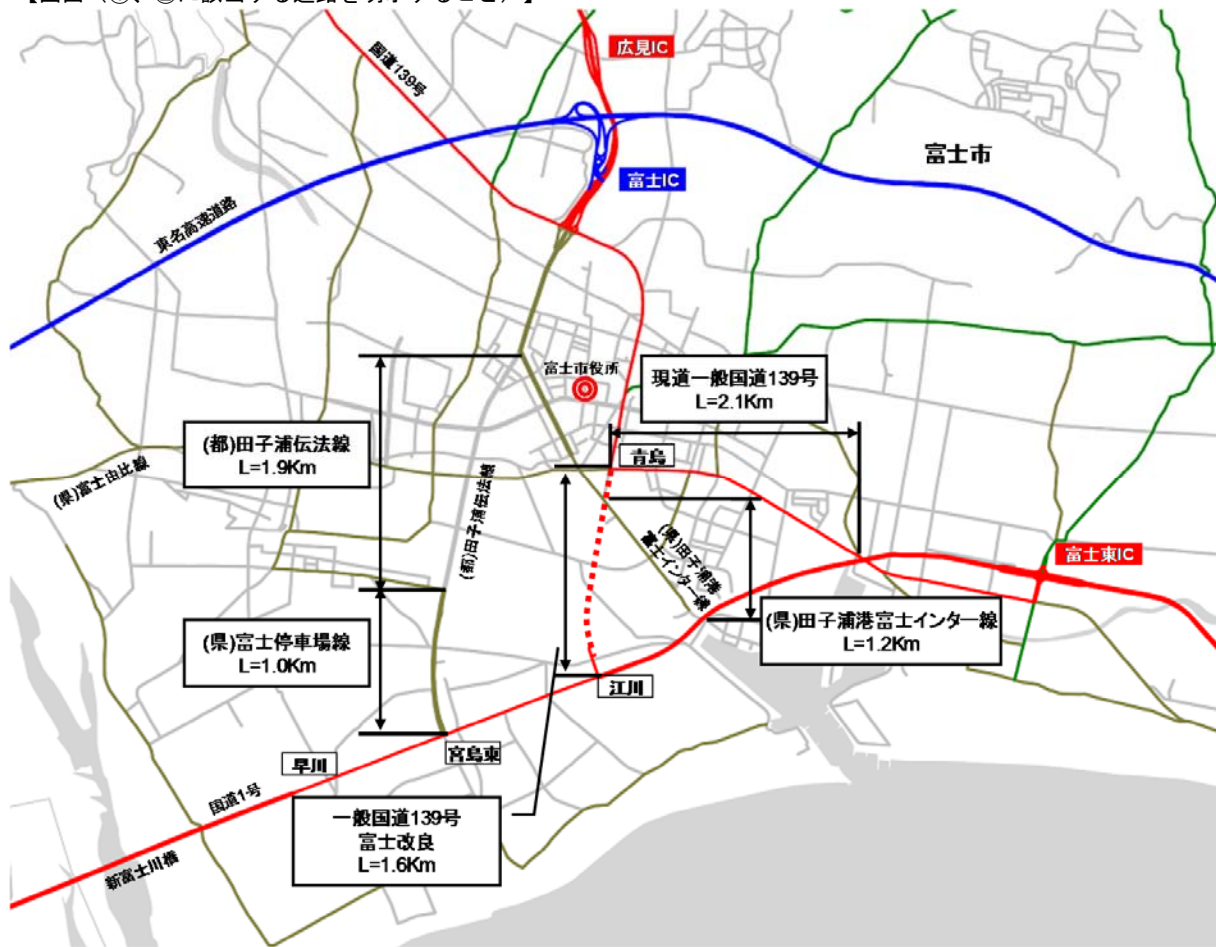
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道139号 富士改良 : 1.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	2.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	10.60	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県) 富士停車場線 : 1.0km	交通量	[台/日]	25,700	20,000
		走行時間	[分]	2.5	2.1
		走行時間費用	[億円/年]	11.99	7.71
	(都) 田子浦伝法線 : 1.9km	交通量	[台/日]	25,600	23,200
		走行時間	[分]	4.5	4.2
		走行時間費用	[億円/年]	20.64	17.50
	一般国道139号 (現道) : 2.1km	交通量	[台/日]	20,200	17,200
		走行時間	[分]	4.8	4.8
		走行時間費用	[億円/年]	17.40	14.90
	(県) 田子浦港富士インター線 : 1.2km	交通量	[台/日]	15,700	12,800
		走行時間	[分]	2.6	2.5
		走行時間費用	[億円/年]	7.38	5.68
③その他の道路合計 331.2km	走行時間費用	[億円/年]	1,964.75	1,953.48	
			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 : 339.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,022.16	2,009.87	12.29

- ※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139号 富士改良（事業全体）

【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-3①

事業名：一般国道139号 富士改良（残事業）

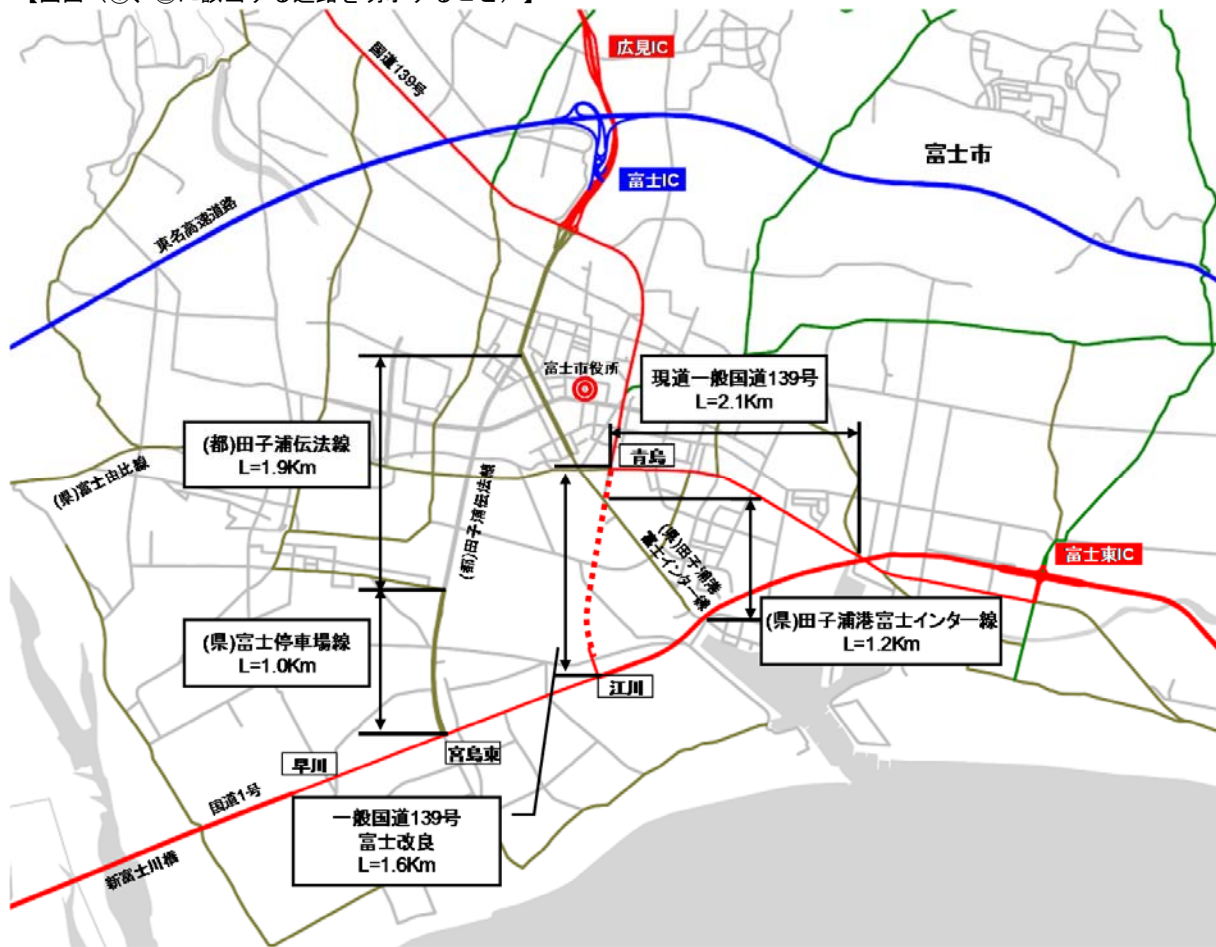
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道139号 富士改良 ：1.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	5,400	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.3	2.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.33	10.60	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県) 富士停車場線 ：1.0km	交通量	[台/日]	26,100	20,000
		走行時間	[分]	2.5	2.1
		走行時間費用	[億円/年]	12.11	7.71
	(都) 田子浦伝法線 ：1.9km	交通量	[台/日]	25,500	23,200
		走行時間	[分]	4.4	4.2
		走行時間費用	[億円/年]	20.52	17.50
	一般国道139号 (現道) ：2.1km	交通量	[台/日]	19,900	17,200
		走行時間	[分]	4.8	4.8
		走行時間費用	[億円/年]	16.69	14.90
	(県) 田子浦港富士インター線 ：1.2km	交通量	[台/日]	15,400	12,800
		走行時間	[分]	2.6	2.5
		走行時間費用	[億円/年]	7.20	5.68
③その他の道路合計 331.2km	走行時間費用	[億円/年]	1,962.19	1,953.48	
			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 : 339.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,019.04	2,009.87	9.17

- ※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139号 富士改良（残事業）

【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139号 富士改良

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

事業名:一般国道139号 富士改良

(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 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 checked="" 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：一般国道139号 富士改良（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（億円）	
				0.42	1.6	0.67	
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	現在価値	単価	現在価値
-29年目	H 5	2.1911	110.9	0.19	0.35		
-28年目	H 6	2.1068	110.8	0.19	0.34		
-27年目	H 7	2.0258	109.9	2.53	4.30		
-26年目	H 8	1.9479	109.5	7.28	11.93		
-25年目	H 9	1.8730	110.4	1.57	2.46		
-24年目	H 10	1.8009	109.9	0.10	0.14		
-23年目	H 11	1.7317	108.4	0.62	0.91		
-22年目	H 12	1.6651	107.2	0.38	0.54		
-21年目	H 13	1.6010	105.7	0.19	0.27		
-20年目	H 14	1.5395	103.8	0.48	0.65		
-19年目	H 15	1.4802	102.3	0.57	0.76		
-18年目	H 16	1.4233	101.0	2.44	3.17		
-17年目	H 17	1.3686	99.6	0.76	0.96		
-16年目	H 18	1.3159	98.7	4.86	5.96		
-15年目	H 19	1.2653	97.6	4.04	4.83		
-14年目	H 20	1.2167	96.8	4.71	5.45		
-13年目	H 21	1.1699	95.6	5.15	5.81		
-12年目	H 22	1.1249	93.7	5.65	6.25		
-11年目	H 23	1.0816	92.1	6.12	6.61		
-10年目	H 24	1.0400	92.1	3.86	4.02		
基準年	H 25	1.0000	92.1	8.80	8.80		
-8年目	H 26	0.9615	92.1	12.39	11.91		
-7年目	H 27	0.9246	92.1	5.01	4.63		
-6年目	H 28	0.8890	92.1	9.77	8.69		
-5年目	H 29	0.8548	92.1	3.41	2.91		
-4年目	H 30	0.8219	92.1	5.12	4.21		
-3年目	H 31	0.7903	92.1	5.83	4.61		
-2年目	H 32	0.7599	92.1	14.83	11.27		
-1年目	H 33	0.7307	92.1	4.15	3.03		
供用開始年次	H 34	0.7026	92.1			0.64	0.45
1年目	H 35	0.6756	92.1			0.64	0.43
2年目	H 36	0.6496	92.1			0.64	0.41
3年目	H 37	0.6246	92.1			0.64	0.40
4年目	H 38	0.6006	92.1			0.64	0.38
5年目	H 39	0.5775	92.1			0.64	0.37
6年目	H 40	0.5553	92.1			0.64	0.35
7年目	H 41	0.5339	92.1			0.64	0.34
8年目	H 42	0.5134	92.1			0.64	0.33
9年目	H 43	0.4936	92.1			0.64	0.31
10年目	H 44	0.4746	92.1			0.64	0.30
11年目	H 45	0.4564	92.1			0.64	0.29
12年目	H 46	0.4388	92.1			0.64	0.28
13年目	H 47	0.4220	92.1			0.64	0.27
14年目	H 48	0.4057	92.1			0.64	0.26
15年目	H 49	0.3901	92.1			0.64	0.25
16年目	H 50	0.3751	92.1			0.64	0.24
17年目	H 51	0.3607	92.1			0.64	0.23
18年目	H 52	0.3468	92.1			0.64	0.22
19年目	H 53	0.3335	92.1			0.64	0.21
20年目	H 54	0.3207	92.1			0.64	0.20
21年目	H 55	0.3083	92.1			0.64	0.20
22年目	H 56	0.2965	92.1			0.64	0.19
23年目	H 57	0.2851	92.1			0.64	0.18
24年目	H 58	0.2741	92.1			0.64	0.17
25年目	H 59	0.2636	92.1			0.64	0.17
26年目	H 60	0.2534	92.1			0.64	0.16
27年目	H 61	0.2437	92.1			0.64	0.16
28年目	H 62	0.2343	92.1			0.64	0.15
29年目	H 63	0.2253	92.1			0.64	0.14
30年目	H 64	0.2166	92.1			0.64	0.14
31年目	H 65	0.2083	92.1			0.64	0.13
32年目	H 66	0.2003	92.1			0.64	0.13
33年目	H 67	0.1926	92.1			0.64	0.12
34年目	H 68	0.1852	92.1			0.64	0.12
35年目	H 69	0.1780	92.1			0.64	0.11
36年目	H 70	0.1712	92.1			0.64	0.11
37年目	H 71	0.1646	92.1			0.64	0.11
38年目	H 72	0.1583	92.1			0.64	0.10
39年目	H 73	0.1522	92.1			0.64	0.10
40年目	H 74	0.1463	92.1			0.64	0.09
41年目	H 75	0.1407	92.1			0.64	0.09
42年目	H 76	0.1353	92.1			0.64	0.09
43年目	H 77	0.1301	92.1			0.64	0.08
44年目	H 78	0.1251	92.1			0.64	0.08
45年目	H 79	0.1203	92.1			0.64	0.08
46年目	H 80	0.1157	92.1			0.64	0.07
47年目	H 81	0.1112	92.1			0.64	0.07
48年目	H 82	0.1069	92.1			0.64	0.07
49年目	H 83	0.1028	92.1	-37.98	-3.91	0.64	0.07
合計				83.03	121.88	31.90	10.00
単純事業費計				121.01		31.90	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

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：一般国道139号 富士改良（残事業）				単価（億円）	延長（km）	単純価値（億円）	
				0.41	1.5	0.62	
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
基準年	H 25	1.0000	92.1				
-8年目	H 26	0.9615	92.1	12.39	11.91		
-7年目	H 27	0.9246	92.1	5.01	4.63		
-6年目	H 28	0.8890	92.1	9.77	8.69		
-5年目	H 29	0.8548	92.1	3.41	2.91		
-4年目	H 30	0.8219	92.1	5.12	4.21		
-3年目	H 31	0.7903	92.1	5.83	4.61		
-2年目	H 32	0.7599	92.1	14.83	11.27		
-1年目	H 33	0.7307	92.1	4.15	3.03		
供用開始年次	H 34	0.7026	92.1			0.59	0.41
1年目	H 35	0.6756	92.1			0.59	0.40
2年目	H 36	0.6496	92.1			0.59	0.38
3年目	H 37	0.6246	92.1			0.59	0.37
4年目	H 38	0.6006	92.1			0.59	0.35
5年目	H 39	0.5775	92.1			0.59	0.34
6年目	H 40	0.5553	92.1			0.59	0.33
7年目	H 41	0.5339	92.1			0.59	0.32
8年目	H 42	0.5134	92.1			0.59	0.30
9年目	H 43	0.4936	92.1			0.59	0.29
10年目	H 44	0.4746	92.1			0.59	0.28
11年目	H 45	0.4564	92.1			0.59	0.27
12年目	H 46	0.4388	92.1			0.59	0.26
13年目	H 47	0.4220	92.1			0.59	0.25
14年目	H 48	0.4057	92.1			0.59	0.24
15年目	H 49	0.3901	92.1			0.59	0.23
16年目	H 50	0.3751	92.1			0.59	0.22
17年目	H 51	0.3607	92.1			0.59	0.21
18年目	H 52	0.3468	92.1			0.59	0.20
19年目	H 53	0.3335	92.1			0.59	0.20
20年目	H 54	0.3207	92.1			0.59	0.19
21年目	H 55	0.3083	92.1			0.59	0.18
22年目	H 56	0.2965	92.1			0.59	0.18
23年目	H 57	0.2851	92.1			0.59	0.17
24年目	H 58	0.2741	92.1			0.59	0.16
25年目	H 59	0.2636	92.1			0.59	0.16
26年目	H 60	0.2534	92.1			0.59	0.15
27年目	H 61	0.2437	92.1			0.59	0.14
28年目	H 62	0.2343	92.1			0.59	0.14
29年目	H 63	0.2253	92.1			0.59	0.13
30年目	H 64	0.2166	92.1			0.59	0.13
31年目	H 65	0.2083	92.1			0.59	0.12
32年目	H 66	0.2003	92.1			0.59	0.12
33年目	H 67	0.1926	92.1			0.59	0.11
34年目	H 68	0.1852	92.1			0.59	0.11
35年目	H 69	0.1780	92.1			0.59	0.11
36年目	H 70	0.1712	92.1			0.59	0.10
37年目	H 71	0.1646	92.1			0.59	0.10
38年目	H 72	0.1583	92.1			0.59	0.09
39年目	H 73	0.1522	92.1			0.59	0.09
40年目	H 74	0.1463	92.1			0.59	0.09
41年目	H 75	0.1407	92.1			0.59	0.08
42年目	H 76	0.1353	92.1			0.59	0.08
43年目	H 77	0.1301	92.1			0.59	0.08
44年目	H 78	0.1251	92.1			0.59	0.07
45年目	H 79	0.1203	92.1			0.59	0.07
46年目	H 80	0.1157	92.1			0.59	0.07
47年目	H 81	0.1112	92.1			0.59	0.07
48年目	H 82	0.1069	92.1			0.59	0.06
49年目	H 83	0.1028	92.1	-16.54	-1.70	0.59	0.06
合計				43.98	49.57	29.52	9.26
単純事業費計				60.52		29.52	

注1) 事業費の投資パターンは、概略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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道139号	富士改良	4	1.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				6,375	
	改良費				1,720	
		土工	m ³	54,270	142	掘削:5,840m ³ 、盛土:48,430m ³
		軟弱地盤改良工	m ³	930	6	
		法面工	m ²	1,602	2	切土法面:1,514m ² 、盛土法面:88m ²
		擁壁工	式	1	292	重力式擁壁、補強土壁、プレキャスト擁壁 等
		管渠工	m	4	2	
		函渠工	m	180	114	
		排水工	m	3,719	134	
		中央分離帯工	m	706	21	
		雑工	式	1	1,007	
	橋梁費				4,077	
		100m以上	m	226	897	終点側本線橋
		100m未満	m	501	3,180	本線ランプ橋、JR跨線橋部、潤井川橋、ランプ橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				464	
		車道舗装(本線)	m ²	28,800	354	
		車道舗装(ランプ)	m ²	3,960	68	
		車道舗装(側道)	m ²	3,070	12	
		歩道舗装	m ²	11,200	30	
	付帯施設費				114	
		交通管理施設工	式	1	114	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,567	
	用地費		m ²	38,772	3,798	
		宅地	m ²	34,962	3,425	
		田畑	m ²	3,810	373	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	769	
③	間接経費		式	1	1,558	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				12,500	

【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139号	富士改良	4	1.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.6	6	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	61	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			67	

【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
国道139号	富士改良	4	1.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				3,968	
	改良費				279	
		土工	m ³	32,110	35	掘削(5,030m ³)、盛土(27,080m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	660	3	
		法面工	m ²	1,602	2	切土法面(1,514m ²)、盛土法面(88m ²)
		擁壁工	式	1	159	補強土壁、プレキャストL型、場所打ちL型、重力式
		管渠工	m			
		函渠工	m	80	8	
		排水工	m	3,608	61	
		中央分離帯工	m	404	6	
		雑工	式	1	5	
		その他	式			
	橋梁費				3,261	
		100m以上	m	226	897	終点側本線橋
		100m未満	m	501	2,364	本線ランプ橋、JR跨線橋部、潤井川橋、ランプ橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				369	
		車道舗装(本線)	m ²	25,850	271	
		車道舗装(ランプ)	m ²	3,960	68	
		車道舗装(側道)	m ²	3,070	12	
		歩道舗装	m ²	5,500	18	
	付帯施設費				59	
		交通管理施設工	式	1	59	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,988	
	用地費		m ²	19,046	1,654	
		宅地	m ²	17,174	1,592	
		田畑	m ²	1,872	62	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	334	
③	間接経費		式	1	316	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	残事業費(H26以降)				6,272	

【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139号	富士改良	4	1.6km

■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	1.5	6	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	56	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			62	

【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