

再 評 価 に 係 る 資 料

【道路関係】

平成 2 5 年 1 1 月 1 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 袋井バイパス	3
○一般国道42号 熊野尾鷲道路	25

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	②	静岡	1	袋井バイパス	<p>一般国道1号袋井バイパスは、静岡県袋井市国本から静岡県磐田市岩井に至る延長5.1kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保および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年度までに袋井市堀越から磐田市岩井に至る延長2.6kmが供用されており、磐田市および袋井市域の渋滞緩和に寄与しています。</p> <p>現在、工事を推進している国本IC～堀越IC間は、主要渋滞箇所指定されていますが、引き続き4車線化整備をすることで、約2～8分の時間短縮等の効果を見込んでいます。</p>	5.1	H21	S54	—	H21	2.6	140	63	<p>・袋井バイパス立体部(暫定2車線区間)では、朝ピーク時に於いて上下線ともに渋滞が発生しており、国本IC～堀越IC間は平成25年1月に主要渋滞箇所(1区間(4箇所))に指定されている。</p> <p>・平成25年3月に堀越IC～三ヶ野IC間の4車線化が完了し、速度の向上が確認できますが、依然として国本IC付近から堀越IC付近までの間で、上下線ともに速度低下が発生している。</p> <p>・袋井バイパスの死傷事故率は、主要渋滞箇所である久能ICから堀越IC間で高くなっており、特に速度低下の発生しやすいランプ部付近での事故が多く、事故類型を見ると渋滞に起因する追突事故が約9割を占めている。</p> <p>・静岡県西部地域は、全国第3位を誇る静岡県の製造品出荷額の約5割を占める地域であり、納入時刻指定輸送を行っている輸送用機械産業をはじめ、多くの企業が立地している。</p> <p>・袋井バイパスの利用交通は、移動距離30km以内の交通が約5割を占め、地域内の物流を支える重要な路線となっていますが、慢性的な渋滞や所要時間が読めない等の課題を抱えている。</p>	<p>・国本IC～堀越IC(L=2.5km)は、平成27年度の供用を予定。</p>	事業全体 4.7 残事業 6.7	事業継続	
2	二次	④	三重	42	熊野尾鷲道路	<p>一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦と三重県熊野市大泊を結ぶ延長18.6kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路です。</p> <p>熊野市や尾鷲市は、高速ネットワークが未整備な上、唯一の幹線道路である国道42号に大雨時の通行規制区間や急カーブ、急勾配区間が存在しており、災害に強い道路機能の確保や、地域への支援および物流効率化の支援などを目的に熊野尾鷲道路を整備し、平成25年9月29日に全線供用しました。</p> <p>引き続き賀田インターのフルインター化等の整備を行い、利便性向上に努めています。</p>	18.6	H8	H8 (H11変更)	H14	H14	5.0	1,070	88	<p>・東紀州地域唯一の幹線道路である国道42号は、降雨・災害により通行止めが多く発生。特に平成23年9月の台風12号により熊野尾鷲道路と並行する国道42号で5箇所の通行止めが発生。</p> <p>・熊野尾鷲道路に隣接する地域において、南海トラフ地震による津波予測浸水域の浸水箇所が多数存在。</p> <p>・東紀州地域における観光客の割合は三重県全体の約5%を占めており、県全体の観光客数が増加する中、当該地域はほぼ横ばい傾向。また、東紀州地域は、県外からの観光客の占める割合が、三重県全体と比較しても少ない状況。</p> <p>・東紀州地域における果実収穫量は、三重県の約4割のシェアを占めており、主に中京圏へ出荷。しかし、国道42号は急カーブや急勾配が多く、運送時に荷痛みが発生する可能性があり、荷痛みを発生させないように注意して走行していたため、走行時間も拡大。</p>	<p>・賀田IC熊野側ランプについては、平成25年度内の供用を予定。</p>	事業全体 1.2 残事業 —	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号袋井バイパス <small>ふくろい</small>	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：静岡県袋井市国本 至：静岡県磐田市岩井 <small>ふくろい しくにもと</small> <small>いわたし いわい</small>	延長	5.1 km																											
事業概要																														
<p>一般国道1号袋井バイパスは、静岡県袋井市国本から静岡県磐田市岩井に至る延長5.1 kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保および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年度までに袋井市堀越から磐田市岩井に至る延長2.6 kmが供用されており、磐田市および袋井市域の渋滞緩和に寄与しています。</p> <p>現在、工事を推進している国本IC～堀越IC間は、主要渋滞箇所指定されていますが、引き続き4車線化整備をすることで、約2～8分の時間短縮等の効果を見込んでいます。</p>																														
H21年度事業化	S54年度都市計画決定	用地買収なし	H21年度工事着手																											
全体事業費	140億円	事業進捗率	63%	供用済延長	2.6 km																									
計画交通量	52,500台/日																													
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 4.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業) 6.7</td> <td></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>50/161 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：40/136 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：10/24 億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 4.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業) 6.7</td> <td></td> </tr> </table>	B/C		(事業全体) 4.7		(残事業) 6.7		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>50/161 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：40/136 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：10/24 億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	50/161 億円		事業費：40/136 億円		維持管理費：10/24 億円		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>335/749 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：302/694 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：21/38 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：13/17 億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	335/749 億円		走行時間短縮便益：302/694 億円		走行経費減少便益：21/38 億円		交通事故減少便益：13/17 億円		基準年	平成25年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 4.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業) 6.7</td> <td></td> </tr> </table>	B/C		(事業全体) 4.7		(残事業) 6.7		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総費用</td> <td style="width: 50%;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>50/161 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：40/136 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：10/24 億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	50/161 億円		事業費：40/136 億円		維持管理費：10/24 億円																
B/C																														
(事業全体) 4.7																														
(残事業) 6.7																														
総費用	(残事業)/(事業全体)																													
50/161 億円																														
事業費：40/136 億円																														
維持管理費：10/24 億円																														
総便益	(残事業)/(事業全体)																													
335/749 億円																														
走行時間短縮便益：302/694 億円																														
走行経費減少便益：21/38 億円																														
交通事故減少便益：13/17 億円																														
感度分析の結果																														
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=4.2～5.1(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=6.0～7.4(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=4.5～4.8(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=6.2～7.3(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=4.5～4.7(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=6.5～6.7(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=4.2～5.1(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=6.0～7.4(交通量±10%)	事業費：B/C=4.5～4.8(事業費±10%)	事業費：B/C=6.2～7.3(事業費±10%)	事業期間：B/C=4.5～4.7(事業期間±20%)	事業期間：B/C=6.5～6.7(事業期間±20%)																			
(事業全体) 交通量：B/C=4.2～5.1(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=6.0～7.4(交通量±10%)																													
事業費：B/C=4.5～4.8(事業費±10%)	事業費：B/C=6.2～7.3(事業費±10%)																													
事業期間：B/C=4.5～4.7(事業期間±20%)	事業期間：B/C=6.5～6.7(事業期間±20%)																													
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20 km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（遠鉄バス）が存在する。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・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>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（エコパスタジアム）へのアクセス向上が期待される。 <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 <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>島田・磐田間バイパス建設促進期成同盟会、袋井市による提言</p> <ul style="list-style-type: none"> ・景気回復と渋滞解消、交通環境の改善のためには、国道1号のバイパス全線4車線化の早期実現はきわめて重要であり、経済と地域の活性化にも大きな効果をもたらします。国本IC～堀越IC間が平成27年度の供用が確実にされるよう引き続き事業推進と必要な予算措置をお願いしたい。 <p>静岡県の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、主要渋滞箇所として指定されている暫定2車線区間の立体部を4車線化することで交通渋滞 																														

を緩和するとともに、渋滞に起因する追突事故等の発生件数についても、隣接する磐田バイパスと同程度まで減少することが期待されます。また、所要時間の短縮や定時性が向上することで、本県の製造品出荷額の約5割を占める県西部地域の物流の効率化にも大きく貢献する、大変重要な事業です。今後も、コスト削減の徹底とともに、効果が十分に発現できるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施にあたっては、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

現状の課題

- ・袋井バイパス立体部（暫定2車線区間）では、朝ピーク時において上下線ともに渋滞が発生しており、国本IC～堀越IC間は平成25年1月に主要渋滞箇所（1区間（4箇所））に指定されている。
- ・平成25年3月に堀越IC～三ヶ野IC間の4車線化が完了し、速度の向上が確認できますが、依然として国本IC付近から堀越IC付近までの間で、上下線ともに速度低下が発生している。
- ・袋井バイパスの死傷事故率は、主要渋滞箇所である久能ICから堀越IC間で高くなっており、特に速度低下の発生しやすいランプ部付近での事故が多く、事故類型を見ると渋滞に起因すると考えられる追突事故が約9割を占めている。
- ・静岡県西部地域は、全国第3位を誇る静岡県の製造品出荷額の約5割を占める地域であり、納入時刻指定輸送を行っている輸送用機械産業をはじめ、多くの企業が立地している。
- ・袋井バイパスの利用交通は、移動距離30km以内の交通が約5割を占め、地域内の物流を支える重要な路線となっておりますが、慢性的な渋滞や所要時間が読めない等の課題を抱えている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率63%（平成24年度末）。
- ・平成24年度に堀越IC～三ヶ野IC（L=2.6km）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

- ・国本IC～堀越IC（L=2.5km）は、平成27年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

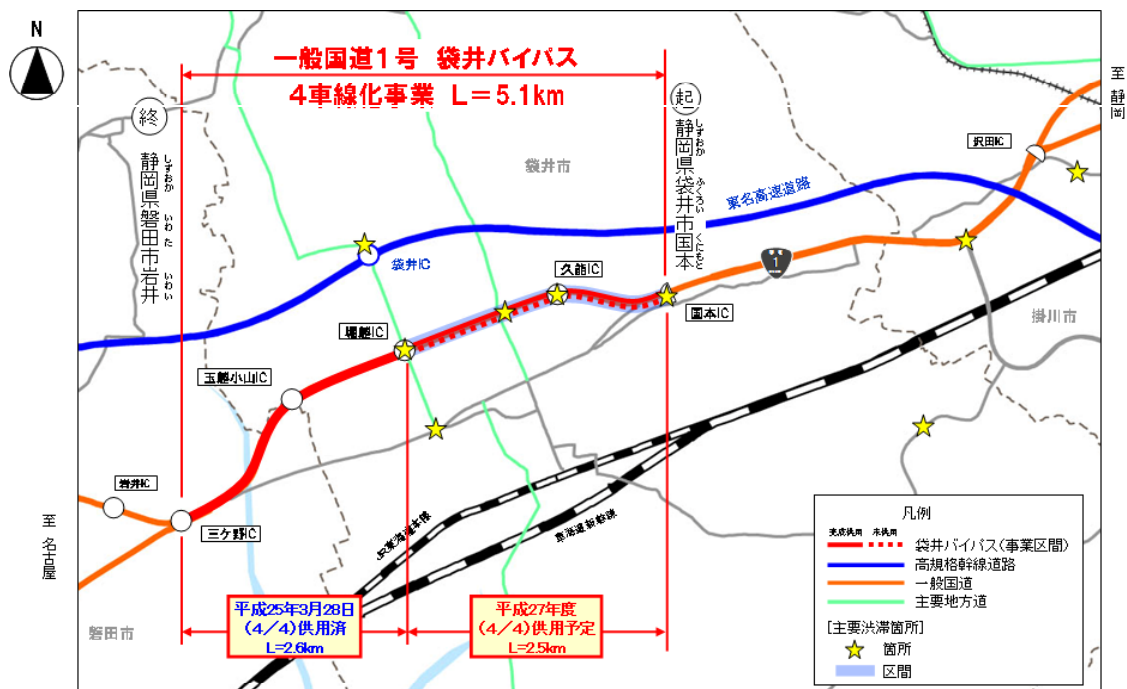
対応方針

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1号 袋井ハイパス
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	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) = 4.7 経済的純現在価値(B-C) = 588億円 経済的內部収益率(EIRR) = 17.7% 残事業・費用便益比(B/C) = 6.7 経済的純現在価値(B-C) = 285億円 経済的內部収益率(EIRR) = 34.6%

●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 □ 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(掛川市、磐田市、森町、浜松市東区、南区、浜北区)について 渋滞損失時間(現況): 2,834万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 167万人・時間/年(2,834万人・時間/年⇒2,667万人・時間/年) 並行路線:(県)磐田袋井線について 渋滞損失時間: 40.8万人・時間/年 渋滞損失削減率: 約5割(40.8万人・時間/年⇒22.2万人・時間/年) 袋井ハイパスより線距離10付近では、混雑時旅行速度が20km/h未満となっているが、4車線化整備により隣接する磐田ハイパス(立体4車線)と同程度まで速度の向上が期待される。(17km/hから74km/hに改善)
物流効率化の支援		
都市の再生		

	<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/日以上の場合に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する 	<p>袋井市～浜松市間の移動を最短時間で連絡する路線を構成する。</p> <p>浜松市および掛川市へのアクセス向上が見込まれる。(浜松市役所⇒掛川市役所間：54分から49分へ短縮)</p> <p>小笠山総合運動公園(エコパスタジアム)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</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>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	安全な生活環境の確保	災害への備え

	<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 CO2排出削減量：17千t/年(1,661千t/年⇒1,644千t/年)</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 評価対象区間：県道磐田袋井線 排出削減量：23.4t/年、排出削減率：6割削減(37.1t/年⇒13.7t/年) 袋井ハイパスにおけるNOx排出増加量：4.0t/年</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間：(県) 磐田袋井線 排出削減量：1.3t/年、排出削減率：6割削減(2.1t/年⇒0.8t/年) 袋井ハイパスにおけるSPM排出増加量：0.01t/年</p>	地球環境の保全 生活環境の改善・保全
5. その他	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <input 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1号	袋井バイパス	L=5.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
52,500	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	133億円	61億円	195億円
うち残事業分	42億円	26億円	68億円
基準年における 現在価値(C)	136億円	24億円	161億円
うち残事業分	40億円	10億円	50億円

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28年度			
単年便益 (初年便益)	36億円	1.9億円	0.9億円	38億円
基準年における 現在価値(B)	694億円	38億円	17億円	749億円
うち残事業分	302億円	21億円	13億円	335億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	4.7
経済的純現在価値(B-C)	588億円
経済的内部収益率(EIRR)	17.7%
費用便益比(残事業)	6.7
経済的純現在価値(残事業)	285億円
経済的内部収益率(残事業)	34.6%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【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	52,500台/日	±10%	4.2 ~ 5.1
事業費	133億円	±10%	4.5 ~ 4.8
事業期間	7年	±20%	4.5 ~ 4.7

【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	52,500台/日	±10%	6.0 ~ 7.4
事業費	42億円	±10%	6.2 ~ 7.3
事業期間	2年	±20%	6.5 ~ 6.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 袋井バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

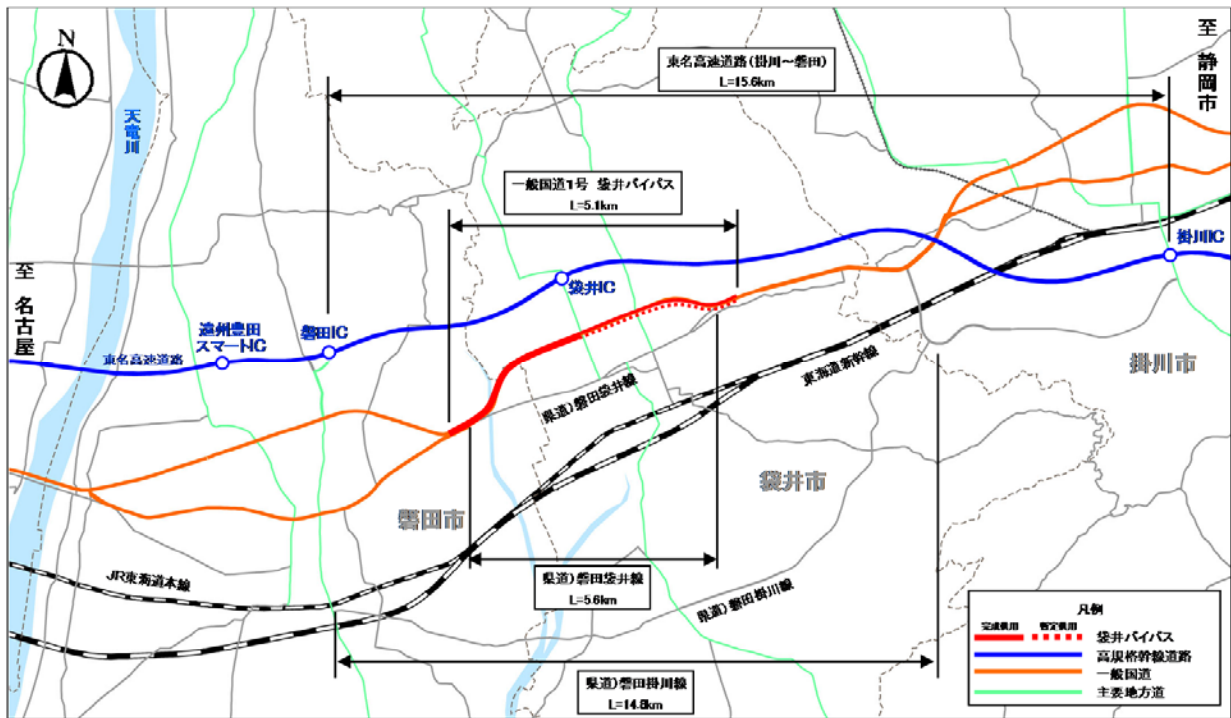
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道1号 袋井バイパス : 5.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	39,500	52,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	9	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	71.56	63.94	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県) 磐田袋井線 : 5.6km	交通量	[台/日]	15,600	11,000
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	45.82	30.42
	(県) 磐田掛川線 : 14.8km	交通量	[台/日]	12,900	12,400
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	84.22	77.59
	東名 (掛川～磐田) : 15.6km	交通量	[台/日]	57,200	55,700
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	129.83	125.94
③その他の道路合計 780.0km	走行時間費用	[億円/年]	3825.07	3823.12	

			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 : 821.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,156.50	4,121.00	35.50

- ※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 袋井バイパス（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 袋井バイパス (残事業)

(推計時点 H42年)

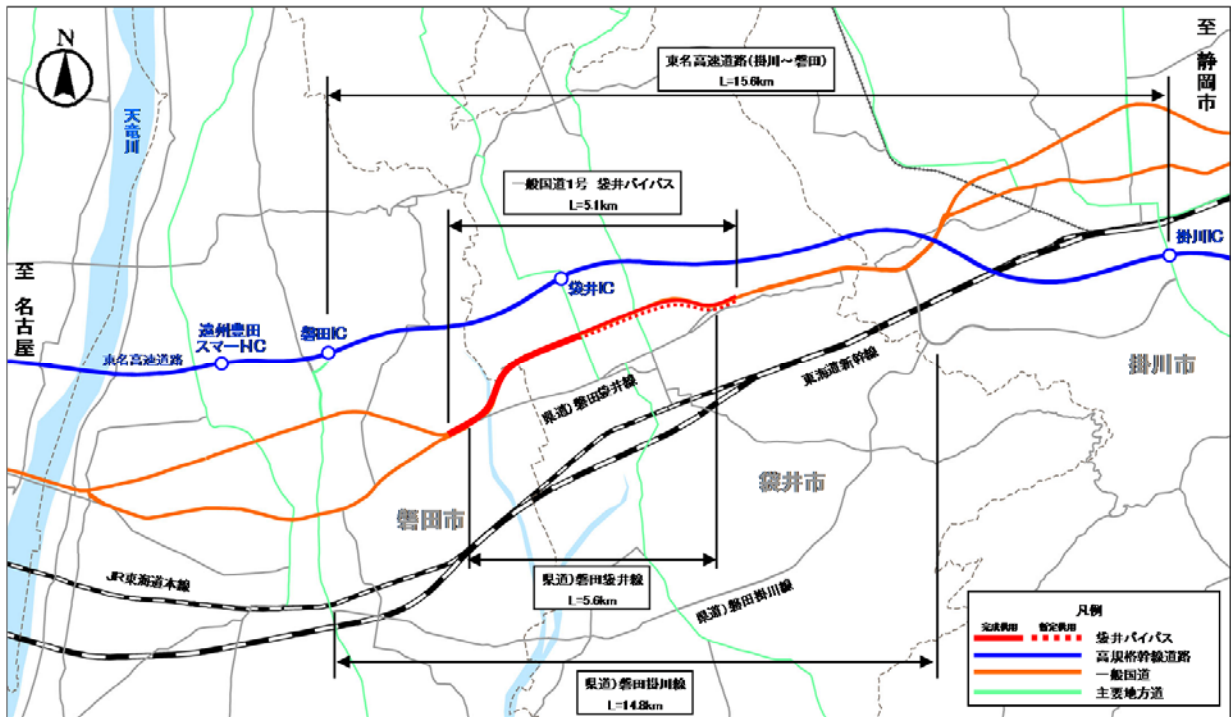
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道1号 袋井バイパス : 5.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	49,100	52,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	69.64	63.94	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県) 磐田袋井線 : 5.6km	交通量	[台/日]	11,800	11,000
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	35.44	30.42
	(県) 磐田掛川線 : 14.8km	交通量	[台/日]	12,500	12,400
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	81.39	77.59
	東名 (掛川～磐田) : 15.6km	交通量	[台/日]	56,100	55,700
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	127.11	125.94
③その他の道路合計 780.0km	走行時間費用	[億円/年]	3822.96	3823.12	

			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 : 821.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,136.54	4,121.00	15.53

- ※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 袋井バイパス（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 袋井バイパス

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	■		
	その他	□		
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	■(H42)	
		複数時点での推計	□	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
		整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (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)	□	
		その他()	□	
	開発交通量の考慮	無	■	
		有	□	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()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	□	
		転換率式を用いた配分	□	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
		簡易手法	□	
		簡易手法の 採択理由	小規模事業である	□
			山間部海岸部で併行道路が少ない	□
その他()				
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	■		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の 路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度 差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	□		
	採用理由を記載			
その他()		□		

(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 袋井バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input 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 袋井バイパス（事業全体）				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.25	5.1	1.29	
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	現在単価	単純単価	現在単価
-8年目	H 20	1.2167	96.8				
-7年目	H 21	1.1699	95.6	4.76	5.36		
-6年目	H 22	1.1249	93.7	4.19	4.64		
-5年目	H 23	1.0816	92.1	32.47	35.12		
-4年目	H 24	1.0400	92.1	42.86	44.57		
基準年	H 25	1.0000	92.1	6.92	6.92		
-2年目	H 26	0.9615	92.1	18.85	18.12		
-1年目	H 27	0.9246	92.1	23.28	21.52		
供用開始年次	H 28	0.8890	92.1			1.23	1.09
1年目	H 29	0.8548	92.1			1.23	1.05
2年目	H 30	0.8219	92.1			1.23	1.01
3年目	H 31	0.7903	92.1			1.23	0.97
4年目	H 32	0.7599	92.1			1.23	0.93
5年目	H 33	0.7307	92.1			1.23	0.90
6年目	H 34	0.7026	92.1			1.23	0.86
7年目	H 35	0.6756	92.1			1.23	0.83
8年目	H 36	0.6496	92.1			1.23	0.80
9年目	H 37	0.6246	92.1			1.23	0.77
10年目	H 38	0.6006	92.1			1.23	0.74
11年目	H 39	0.5775	92.1			1.23	0.71
12年目	H 40	0.5553	92.1			1.23	0.68
13年目	H 41	0.5339	92.1			1.23	0.66
14年目	H 42	0.5134	92.1			1.23	0.63
15年目	H 43	0.4936	92.1			1.23	0.61
16年目	H 44	0.4746	92.1			1.23	0.58
17年目	H 45	0.4564	92.1			1.23	0.56
18年目	H 46	0.4388	92.1			1.23	0.54
19年目	H 47	0.4220	92.1			1.23	0.52
20年目	H 48	0.4057	92.1			1.23	0.50
21年目	H 49	0.3901	92.1			1.23	0.48
22年目	H 50	0.3751	92.1			1.23	0.46
23年目	H 51	0.3607	92.1			1.23	0.44
24年目	H 52	0.3468	92.1			1.23	0.43
25年目	H 53	0.3335	92.1			1.23	0.41
26年目	H 54	0.3207	92.1			1.23	0.39
27年目	H 55	0.3083	92.1			1.23	0.38
28年目	H 56	0.2965	92.1			1.23	0.36
29年目	H 57	0.2851	92.1			1.23	0.35
30年目	H 58	0.2741	92.1			1.23	0.34
31年目	H 59	0.2636	92.1			1.23	0.32
32年目	H 60	0.2534	92.1			1.23	0.31
33年目	H 61	0.2437	92.1			1.23	0.30
34年目	H 62	0.2343	92.1			1.23	0.29
35年目	H 63	0.2253	92.1			1.23	0.28
36年目	H 64	0.2166	92.1			1.23	0.27
37年目	H 65	0.2083	92.1			1.23	0.26
38年目	H 66	0.2003	92.1			1.23	0.25
39年目	H 67	0.1926	92.1			1.23	0.24
40年目	H 68	0.1852	92.1			1.23	0.23
41年目	H 69	0.1780	92.1			1.23	0.22
42年目	H 70	0.1712	92.1			1.23	0.21
43年目	H 71	0.1646	92.1			1.23	0.20
44年目	H 72	0.1583	92.1			1.23	0.19
45年目	H 73	0.1522	92.1			1.23	0.19
46年目	H 74	0.1463	92.1			1.23	0.18
47年目	H 75	0.1407	92.1			1.23	0.17
48年目	H 76	0.1353	92.1			1.23	0.17
49年目	H 77	0.1301	92.1			1.23	0.16
合計				133.33	136.26	61.43	24.42
単純事業費計				133.33		61.43	

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 袋井バイパス（残事業）				維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）	
				0.22	2.5	0.55	
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
-8年目	H 20	1.2167	96.8				
-7年目	H 21	1.1699	95.6				
-6年目	H 22	1.1249	93.7				
-5年目	H 23	1.0816	92.1				
-4年目	H 24	1.0400	92.1				
基準年	H 25	1.0000	92.1				
-2年目	H 26	0.9615	92.1	18.85	18.12		
-1年目	H 27	0.9246	92.1	23.28	21.52		
供用開始年次	H 28	0.8890	92.1			0.52	0.47
1年目	H 29	0.8548	92.1			0.52	0.45
2年目	H 30	0.8219	92.1			0.52	0.43
3年目	H 31	0.7903	92.1			0.52	0.41
4年目	H 32	0.7599	92.1			0.52	0.40
5年目	H 33	0.7307	92.1			0.52	0.38
6年目	H 34	0.7026	92.1			0.52	0.37
7年目	H 35	0.6756	92.1			0.52	0.35
8年目	H 36	0.6496	92.1			0.52	0.34
9年目	H 37	0.6246	92.1			0.52	0.33
10年目	H 38	0.6006	92.1			0.52	0.31
11年目	H 39	0.5775	92.1			0.52	0.30
12年目	H 40	0.5553	92.1			0.52	0.29
13年目	H 41	0.5339	92.1			0.52	0.28
14年目	H 42	0.5134	92.1			0.52	0.27
15年目	H 43	0.4936	92.1			0.52	0.26
16年目	H 44	0.4746	92.1			0.52	0.25
17年目	H 45	0.4564	92.1			0.52	0.24
18年目	H 46	0.4388	92.1			0.52	0.23
19年目	H 47	0.4220	92.1			0.52	0.22
20年目	H 48	0.4057	92.1			0.52	0.21
21年目	H 49	0.3901	92.1			0.52	0.20
22年目	H 50	0.3751	92.1			0.52	0.20
23年目	H 51	0.3607	92.1			0.52	0.19
24年目	H 52	0.3468	92.1			0.52	0.18
25年目	H 53	0.3335	92.1			0.52	0.17
26年目	H 54	0.3207	92.1			0.52	0.17
27年目	H 55	0.3083	92.1			0.52	0.16
28年目	H 56	0.2965	92.1			0.52	0.16
29年目	H 57	0.2851	92.1			0.52	0.15
30年目	H 58	0.2741	92.1			0.52	0.14
31年目	H 59	0.2636	92.1			0.52	0.14
32年目	H 60	0.2534	92.1			0.52	0.13
33年目	H 61	0.2437	92.1			0.52	0.13
34年目	H 62	0.2343	92.1			0.52	0.12
35年目	H 63	0.2253	92.1			0.52	0.12
36年目	H 64	0.2166	92.1			0.52	0.11
37年目	H 65	0.2083	92.1			0.52	0.11
38年目	H 66	0.2003	92.1			0.52	0.10
39年目	H 67	0.1926	92.1			0.52	0.10
40年目	H 68	0.1852	92.1			0.52	0.10
41年目	H 69	0.1780	92.1			0.52	0.09
42年目	H 70	0.1712	92.1			0.52	0.09
43年目	H 71	0.1646	92.1			0.52	0.09
44年目	H 72	0.1583	92.1			0.52	0.08
45年目	H 73	0.1522	92.1			0.52	0.08
46年目	H 74	0.1463	92.1			0.52	0.08
47年目	H 75	0.1407	92.1			0.52	0.07
48年目	H 76	0.1353	92.1			0.52	0.07
49年目	H 77	0.1301	92.1			0.52	0.07
合計				42.12	39.64	26.19	10.39
単純事業費計				42.12		26.19	

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 袋井バイパス（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)			現在価値 (A) × ②	事故減少便益(億円) ③ × (A)	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	① 計	② 計	③				
1996年	0.99967	1.00136	0.99873	92.1	0.8890	31.68	14.23	3.55	17.85	35.63	1.89	1.68	0.92	0.82	38.45	34.18
1997年	0.99967	0.99206	0.99872	92.1	0.8548	30.45	14.23	3.53	17.87	35.62	1.90	1.90	0.92	0.79	38.44	32.86
1998年	0.99867	1.00136	0.99872	92.1	0.8219	29.27	14.22	3.50	17.89	35.61	1.90	1.56	0.92	0.76	38.43	31.59
1999年	0.99967	1.00136	0.99872	92.1	0.7903	28.14	14.22	3.47	17.92	35.61	1.90	1.50	0.92	0.73	38.42	30.37
2000年	1.00049	0.99188	0.99916	92.1	0.7599	27.05	14.21	3.44	17.94	35.60	1.90	1.44	0.92	0.70	38.41	29.19
2001年	1.00049	0.99181	0.99916	92.1	0.7307	26.00	14.22	3.41	17.95	35.59	1.90	1.39	0.92	0.67	38.40	28.06
2002年	1.00049	0.99174	0.99916	92.1	0.7026	25.00	14.23	3.39	17.97	35.58	1.90	1.33	0.92	0.64	38.39	26.98
2003年	1.00049	0.99167	0.99916	92.1	0.6756	24.03	14.23	3.36	17.98	35.57	1.90	1.28	0.92	0.62	38.38	25.93
2004年	1.00049	0.99160	0.99916	92.1	0.6496	23.10	14.24	3.33	17.99	35.56	1.90	1.23	0.92	0.59	38.37	24.93
2005年	1.00049	0.99153	0.99916	92.1	0.6246	22.20	14.25	3.30	18.00	35.55	1.90	1.19	0.92	0.57	38.36	23.96
2006年	1.00049	0.99146	0.99916	92.1	0.6006	21.34	14.25	3.27	18.01	35.54	1.90	1.14	0.91	0.55	38.35	23.03
2007年	1.00049	0.99139	0.99916	92.1	0.5775	20.52	14.26	3.25	18.02	35.53	1.90	1.10	0.91	0.53	38.34	22.14
2008年	1.00049	0.99131	0.99916	92.1	0.5553	19.72	14.27	3.22	18.03	35.52	1.90	1.06	0.91	0.51	38.33	21.28
2009年	1.00049	0.99123	0.99916	92.1	0.5339	18.96	14.28	3.19	18.04	35.51	1.90	1.02	0.91	0.49	38.32	20.46
2010年	0.99222	0.99377	1.00221	92.1	0.5134	18.22	14.28	3.16	18.05	35.50	1.90	0.98	0.91	0.47	38.31	19.67
2011年	0.99216	0.99373	1.00221	92.1	0.4936	17.48	14.17	3.14	18.09	35.40	1.90	0.94	0.91	0.45	38.21	18.86
2012年	0.99210	0.99369	1.00220	92.1	0.4746	16.76	14.06	3.12	18.13	35.31	1.90	0.90	0.90	0.43	38.12	18.09
2013年	0.99203	0.99365	1.00220	92.1	0.4564	16.08	13.95	3.10	18.17	35.22	1.90	0.87	0.89	0.41	38.02	17.35
2014年	0.99197	0.99361	1.00219	92.1	0.4388	15.42	13.84	3.08	18.21	35.13	1.91	0.84	0.89	0.39	37.93	16.64
2015年	0.99191	0.99357	1.00219	92.1	0.4220	14.79	13.73	3.06	18.25	35.04	1.91	0.80	0.88	0.37	37.83	15.96
2016年	0.99184	0.99353	1.00218	92.1	0.4057	14.18	13.62	3.04	18.29	34.95	1.91	0.77	0.88	0.36	37.74	15.31
2017年	0.99177	0.99349	1.00218	92.1	0.3901	13.60	13.50	3.02	18.33	34.86	1.91	0.74	0.87	0.34	37.64	14.68
2018年	0.99170	0.99345	1.00217	92.1	0.3751	13.04	13.39	3.00	18.37	34.77	1.91	0.72	0.87	0.33	37.54	14.08
2019年	0.99163	0.99340	1.00217	92.1	0.3607	12.51	13.28	2.98	18.41	34.68	1.91	0.69	0.86	0.31	37.45	13.51
2020年	0.99156	0.99336	1.00216	92.1	0.3468	12.00	13.17	2.96	18.45	34.59	1.91	0.66	0.86	0.30	37.35	12.95
2021年	0.99149	0.99332	1.00216	92.1	0.3335	11.50	13.06	2.94	18.49	34.50	1.91	0.64	0.85	0.28	37.26	12.42
2022年	0.99142	0.99327	1.00216	92.1	0.3207	11.03	12.95	2.93	18.53	34.40	1.91	0.61	0.85	0.27	37.16	11.92
2023年	0.99134	0.99323	1.00215	92.1	0.3083	10.58	12.84	2.91	18.57	34.31	1.91	0.59	0.84	0.26	37.07	11.43
2024年	0.99127	0.99318	1.00215	92.1	0.2965	10.15	12.73	2.89	18.61	34.22	1.91	0.57	0.84	0.25	36.97	10.96
2025年	0.99119	0.99313	1.00214	92.1	0.2851	9.73	12.62	2.87	18.65	34.13	1.91	0.54	0.83	0.24	36.87	10.51
2026年	0.99111	0.99308	1.00214	92.1	0.2741	9.33	12.50	2.85	18.69	34.04	1.91	0.52	0.82	0.23	36.78	10.08
2027年	0.99103	0.99304	1.00213	92.1	0.2636	8.95	12.39	2.83	18.73	33.95	1.91	0.50	0.82	0.22	36.68	9.67
2028年	0.99095	0.99299	1.00213	92.1	0.2534	8.58	12.28	2.81	18.77	33.86	1.91	0.48	0.81	0.21	36.59	9.27
2029年	0.99087	0.99294	1.00212	92.1	0.2437	8.23	12.17	2.79	18.81	33.77	1.91	0.47	0.81	0.20	36.49	8.89
2030年	0.99080	0.99290	1.00212	92.1	0.2343	7.89	12.06	2.77	18.85	33.68	1.91	0.45	0.80	0.19	36.40	8.53
2031年	0.99073	0.99286	1.00211	92.1	0.2253	7.57	11.95	2.75	18.89	33.59	1.91	0.43	0.80	0.18	36.30	8.18
2032年	0.99066	0.99281	1.00211	92.1	0.2166	7.26	11.84	2.73	18.93	33.50	1.92	0.41	0.79	0.17	36.20	7.84
2033年	0.99059	0.99277	1.00210	92.1	0.2083	6.96	11.73	2.71	18.97	33.41	1.92	0.40	0.79	0.16	36.11	7.52
2034年	0.99053	0.99273	1.00210	92.1	0.2003	6.67	11.62	2.69	19.01	33.32	1.92	0.38	0.78	0.16	36.01	7.21
2035年	0.99046	0.99269	1.00210	92.1	0.1926	6.40	11.51	2.67	19.05	33.23	1.92	0.37	0.78	0.15	35.92	6.92
2036年	0.99039	0.99265	1.00209	92.1	0.1852	6.14	11.40	2.65	19.09	33.14	1.92	0.36	0.77	0.14	35.83	6.63
2037年	0.99032	0.99260	1.00209	92.1	0.1780	5.88	11.29	2.63	19.13	33.05	1.92	0.34	0.77	0.14	35.73	6.36
2038年	0.99025	0.99256	1.00208	92.1	0.1712	5.64	11.18	2.61	19.17	32.96	1.92	0.33	0.76	0.13	35.64	6.10
2039年	0.99018	0.99252	1.00208	92.1	0.1646	5.41	11.07	2.59	19.21	32.87	1.92	0.32	0.76	0.12	35.55	5.85
2040年	0.99011	0.99248	1.00208	92.1	0.1583	5.19	10.96	2.57	19.25	32.78	1.92	0.30	0.75	0.12	35.45	5.61
2041年	0.99004	0.99244	1.00207	92.1	0.1522	4.98	10.85	2.55	19.29	32.69	1.92	0.29	0.74	0.11	35.36	5.38
2042年	0.98997	0.99239	1.00207	92.1	0.1463	4.77	10.74	2.53	19.33	32.61	1.92	0.28	0.74	0.11	35.27	5.16
2043年	0.98990	0.99235	1.00206	92.1	0.1407	4.58	10.64	2.51	19.37	32.52	1.92	0.27	0.73	0.10	35.18	4.95
2044年	0.98984	0.99231	1.00206	92.1	0.1353	4.39	10.53	2.50	19.41	32.43	1.92	0.26	0.73	0.10	35.09	4.75
2045年	0.98977	0.99227	1.00206	92.1	0.1301	4.21	10.42	2.48	19.45	32.35	1.92	0.25	0.72	0.09	34.99	4.55
計						693.51	643.64	148.63	926.47	1,718.74	13.35	78.36	42.25	17.43	1,856.44	748.78

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道1号 袋井バイパス（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)	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	計	計	計	計	計		計	計
1年目	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.8890	13.87	7.68	1.52	6.40	15.60	0.11	1.12	1.00	0.66	0.59	17.38	15.45
2年目	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.8548	13.33	7.68	1.50	6.41	15.59	0.11	1.12	0.96	0.66	0.57	17.37	14.85
3年目	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.8219	12.81	7.67	1.49	6.42	15.59	0.11	1.12	0.92	0.66	0.54	17.37	14.27
4年目	0.99967	0.99188	1.00061	0.99916	0.7903	12.31	7.67	1.48	6.43	15.58	0.11	1.12	0.88	0.66	0.52	17.36	13.72
5年目	0.99967	0.99181	1.00061	0.99916	0.7599	11.84	7.67	1.47	6.44	15.57	0.11	1.12	0.85	0.66	0.50	17.35	13.18
6年目	0.99967	0.99174	1.00060	0.99916	0.7307	11.38	7.67	1.46	6.44	15.57	0.11	1.12	0.81	0.66	0.48	17.34	12.67
7年目	0.99967	0.99167	1.00060	0.99916	0.7026	10.94	7.68	1.44	6.45	15.57	0.11	1.11	0.78	0.66	0.46	17.34	12.18
8年目	0.99967	0.99160	1.00060	0.99916	0.6756	10.51	7.68	1.42	6.45	15.56	0.11	1.11	0.75	0.66	0.44	17.33	11.71
9年目	0.99967	0.99153	1.00060	0.99916	0.6496	10.11	7.69	1.41	6.46	15.55	0.11	1.11	0.72	0.66	0.43	17.33	11.26
10年目	0.99967	0.99146	1.00060	0.99916	0.6246	9.71	7.69	1.40	6.46	15.55	0.11	1.11	0.69	0.66	0.41	17.32	10.82
11年目	0.99967	0.99139	1.00060	0.99916	0.6006	9.34	7.69	1.40	6.47	15.55	0.11	1.11	0.67	0.66	0.39	17.32	10.40
12年目	0.99967	0.99131	1.00060	0.99916	0.5775	8.98	7.69	1.39	6.47	15.54	0.11	1.11	0.64	0.66	0.38	17.31	10.00
13年目	0.99967	0.99123	1.00060	0.99916	0.5553	8.63	7.70	1.37	6.47	15.54	0.11	1.11	0.62	0.65	0.36	17.31	9.61
14年目	0.99967	0.99116	1.00060	0.99916	0.5339	8.29	7.71	1.36	6.47	15.54	0.11	1.11	0.59	0.65	0.35	17.30	9.24
15年目	0.99967	0.99108	1.00060	0.99916	0.5134	7.97	7.71	1.35	6.48	15.53	0.11	1.11	0.57	0.65	0.34	17.29	8.88
16年目	0.99967	0.99101	1.00221	0.99404	0.4936	7.64	7.65	1.34	6.49	15.48	0.11	1.10	0.54	0.65	0.32	17.23	8.50
17年目	0.99967	0.99093	1.00220	0.99397	0.4746	7.32	7.59	1.33	6.51	15.42	0.11	1.09	0.52	0.65	0.31	17.16	8.15
18年目	0.99967	0.99086	1.00219	0.99393	0.4564	7.01	7.53	1.32	6.52	15.37	0.11	1.09	0.50	0.64	0.29	17.10	7.80
19年目	0.99967	0.99079	1.00219	0.99393	0.4388	6.72	7.47	1.32	6.53	15.32	0.11	1.08	0.47	0.64	0.28	17.03	7.47
20年目	0.99967	0.99072	1.00218	0.99386	0.4220	6.44	7.41	1.31	6.55	15.26	0.11	1.07	0.45	0.63	0.27	16.97	7.16
21年目	0.99967	0.99065	1.00218	0.99386	0.4057	6.17	7.35	1.30	6.56	15.21	0.11	1.07	0.43	0.63	0.26	16.90	6.86
22年目	0.99967	0.99058	1.00217	0.99378	0.3901	5.91	7.29	1.29	6.58	15.15	0.11	1.06	0.41	0.63	0.24	16.84	6.57
23年目	0.99967	0.99051	1.00217	0.99374	0.3751	5.66	7.23	1.28	6.59	15.10	0.11	1.05	0.39	0.62	0.23	16.77	6.29
24年目	0.99967	0.99044	1.00216	0.99370	0.3607	5.43	7.17	1.27	6.61	15.05	0.11	1.04	0.38	0.62	0.22	16.71	6.03
25年目	0.99967	0.99037	1.00216	0.99366	0.3468	5.20	7.11	1.27	6.62	14.99	0.11	1.04	0.36	0.61	0.21	16.64	5.77
26年目	0.99967	0.99030	1.00216	0.99362	0.3335	4.98	7.05	1.26	6.63	14.94	0.11	1.03	0.34	0.61	0.20	16.58	5.53
27年目	0.99967	0.99023	1.00216	0.99358	0.3207	4.77	6.99	1.25	6.65	14.88	0.11	1.02	0.33	0.61	0.19	16.51	5.29
28年目	0.99967	0.99016	1.00215	0.99354	0.3083	4.57	6.93	1.24	6.66	14.83	0.11	1.01	0.31	0.60	0.19	16.45	5.07
29年目	0.99967	0.99009	1.00214	0.99350	0.2965	4.38	6.87	1.23	6.68	14.78	0.11	1.01	0.30	0.60	0.18	16.38	4.86
30年目	0.99967	0.99002	1.00214	0.99346	0.2851	4.20	6.81	1.22	6.69	14.72	0.11	1.00	0.28	0.60	0.17	16.32	4.65
31年目	0.99967	0.99000	1.00213	0.99341	0.2741	4.02	6.75	1.21	6.71	14.67	0.11	0.99	0.27	0.59	0.16	16.25	4.45
32年目	0.99967	0.99000	1.00213	0.99337	0.2636	3.85	6.69	1.21	6.72	14.61	0.11	0.99	0.26	0.59	0.15	16.19	4.27
33年目	0.99967	0.99000	1.00212	0.99333	0.2534	3.69	6.63	1.20	6.73	14.56	0.11	0.98	0.25	0.58	0.15	16.12	4.09
34年目	0.99967	0.99000	1.00212	0.99329	0.2437	3.53	6.57	1.19	6.75	14.51	0.11	0.97	0.24	0.58	0.14	16.06	3.91
35年目	0.99967	0.99000	1.00212	0.99329	0.2343	3.39	6.51	1.18	6.76	14.45	0.11	0.96	0.23	0.58	0.13	15.99	3.75
36年目	0.99967	0.99000	1.00211	0.99326	0.2253	3.24	6.45	1.17	6.78	14.40	0.11	0.96	0.22	0.57	0.13	15.93	3.59
37年目	0.99967	0.99000	1.00210	0.99322	0.2166	3.11	6.39	1.16	6.79	14.34	0.11	0.95	0.21	0.57	0.12	15.86	3.44
38年目	0.99967	0.99000	1.00210	0.99318	0.2083	2.98	6.33	1.16	6.81	14.29	0.11	0.94	0.20	0.56	0.12	15.80	3.29
39年目	0.99967	0.99000	1.00210	0.99315	0.2003	2.85	6.27	1.15	6.82	14.24	0.11	0.93	0.19	0.56	0.11	15.73	3.15
40年目	0.99967	0.99000	1.00210	0.99311	0.1926	2.73	6.21	1.14	6.83	14.18	0.11	0.93	0.18	0.56	0.11	15.67	3.02
41年目	0.99967	0.99000	1.00209	0.99307	0.1852	2.62	6.15	1.13	6.85	14.13	0.11	0.92	0.17	0.55	0.10	15.60	2.89
42年目	0.99967	0.99000	1.00208	0.99300	0.1780	2.51	6.09	1.12	6.86	14.08	0.11	0.91	0.16	0.55	0.10	15.54	2.77
43年目	0.99967	0.99000	1.00208	0.99296	0.1712	2.40	6.03	1.11	6.88	14.02	0.11	0.91	0.15	0.54	0.09	15.47	2.65
44年目	0.99967	0.99000	1.00208	0.99292	0.1646	2.30	5.97	1.11	6.89	13.97	0.11	0.90	0.15	0.54	0.09	15.41	2.54
45年目	0.99967	0.99000	1.00208	0.99289	0.1583	2.20	5.91	1.10	6.91	13.92	0.11	0.89	0.14	0.54	0.09	15.35	2.43
46年目	0.99967	0.99000	1.00207	0.99285	0.1522	2.11	5.86	1.09	6.92	13.87	0.11	0.88	0.13	0.53	0.08	15.28	2.33
47年目	0.99967	0.99000	1.00207	0.99281	0.1463	2.02	5.80	1.08	6.94	13.81	0.11	0.88	0.13	0.53	0.08	15.22	2.23
48年目	0.99967	0.99000	1.00206	0.99278	0.1407	1.94	5.74	1.07	6.95	13.76	0.11	0.87	0.12	0.53	0.07	15.16	2.13
49年目	0.99967	0.99000	1.00206	0.99274	0.1353	1.85	5.68	1.07	6.96	13.71	0.11	0.86	0.12	0.52	0.07	15.09	2.04
合計						301.54	347.26	63.44	322.41	743.10	5.79	50.94	21.10	30.30	12.50	824.34	335.14

路線名	箇所名	車線数	延長
国道1号	袋井バイパス	4車線	5.1km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				12,922	
	改良費				149	
		土工	m ³			
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式	1	115	テールアルメ、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m	3,393	34	
		雑工	式			
	橋梁費				10,247	
		100m以上	m	3,393	10,128	連続高架橋(国本・沖之川・久能・宇刈川・堀越・土橋・三ヶ野)
		100m未満	m	40	119	跨道橋(W=9.0m)
	舗装費				1,296	
		車道舗装	m ²	12,778	460	
		橋梁舗装	m ²	30,975	836	
	付帯施設費				894	
		防護柵工	m	3,393	88	
		案内標識	基	5	25	
		フェンス	m	9,764	781	
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工				336	
		仮橋・仮棧橋工	m			
		工事用道路	m			
		土留・仮締切工	式	1	336	
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式		1,078	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				14,000	

【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1号	袋井バイパス	4車線	5.1km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.1	23	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	106	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			129	

【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1号	袋井バイパス	4車線	5.1km

■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				4,025	
	改良費				17	
		土工	m ³			
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m	1,715	17	
		雑工	式			
	橋梁費				3,218	
		100m以上	m	1,715	3,218	連続高架橋(国本・沖之川・久能)
		100m未満	m			
	舗装費				446	
		車道舗装	m ²	935	34	
		橋梁舗装	m ²	15,270	412	
	付帯施設費				344	
		防護柵工	m	1,715	45	
		案内標識	基	5	25	
		フェンス	m	3,430	274	
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工					
		仮橋・仮棧橋工	m			
		工事用道路	m			
		土留・仮締切工	式			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式		398	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				4,423	

【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1号	袋井バイパス	4車線	2.5km

■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	2.5	11	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	44	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			55	

【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	一般国道42号熊野尾鷲道路 <small>くまのおわせどうろ</small>	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：三重県尾鷲市南浦 <small>みえ おわせ みなみうら</small> 至：三重県熊野市大泊町 <small>みえ くまのおおどまりちよう</small>	延長	18.6 km		
事業概要 一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦と三重県熊野市大泊を結ぶ延長18.6kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路です。 熊野市や尾鷲市は、高速ネットワークが未整備な上、唯一の幹線道路である国道42号に大雨時の通行規制区間や急カーブ、急勾配区間が存在しており、災害に強い道路機能の確保や、地域への支援および物流効率化の支援などを目的に熊野尾鷲道路を整備し、平成25年9月29日に全線供用しました。 引き続き賀田インターのフルインター化等の整備を行い、利便性向上に努めています。					
H8年度事業化	H8年度都市計画決定 (H11年度変更)	H14年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	1,070億円	事業進捗率	88%	供用済延長	5.0km
計画交通量	8,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C : 1.2 <small>(事業全体)</small> (残事業) -	総費用 : (残事業)/(事業全体) - / 1258億円 (事業費 : - / 1176億円) (維持管理費 : - / 81億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) - / 1502億円 (走行時間短縮便益 : - / 1327億円) (走行経費減少便益 : - / 155億円) (交通事故減少便益 : - / 20億円)	基準年 : 平成25年	
感度分析の結果 <small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C=1.0 ~ 1.5 (交通量 ±10%) <small>(残事業)</small> 全線開通しており残事業は考慮しない 事業費 : B/C=1.2 ~ 1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2 ~ 1.2 (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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（名古屋紀南高速バス）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・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。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と平行する自動車道（A'路線）として位置づけ有り。 ・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。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（熊野古道）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（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・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。 ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・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。 ・現道等の事前通行規制区間を解消する。 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。 ⑨他とのプロジェクトとの関係					

- ・大規模事業（紀勢自動車道）と一体的に整備する必要有り。

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：

熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会より全線早期完成の要望を受けている

知事の意見：

本事業は、地域住民の安全・安心の確保や広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、平成25年9月29日に全線供用していただいたところです。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、残る賀田インターのフルインター化等の事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・東紀州地域唯一の幹線道路である国道42号は、降雨・災害により通行止めが多く発生。特に平成23年9月の台風12号により熊野尾鷲道路と並行する国道42号で5箇所の通行止めが発生。
- ・熊野尾鷲道路に隣接する地域において、南海トラフ地震による津波予測浸水域の浸水箇所が多数存在。
- ・東紀州地域における観光客の割合は三重県全体の約5%を占めており、県全体の観光客数が増加する中、当該地域はほぼ横ばい傾向。
- また、東紀州地域は、県外からの観光客の占める割合が、三重県全体と比較しても少ない状況。
- ・東紀州地域における果実収穫量は、三重県の約4割のシェアを占めており、主に中京圏へ出荷。しかし、国道42号は急カーブや急勾配が多く、運送時に荷痛みが発生する可能性があり、荷痛みを発生させないように注意して走行していたため、走行時間も拡大。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は88%、用地取得率は100%（平成24年度末）
- ・三木里IC～熊野大泊10間（L=13.6Km）は2車線で平成25年9月29日に全線供用。（賀田IC熊野側ランプは未供用）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・賀田IC熊野側ランプについては、平成25年度内の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、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42号 熊野尾鷲道路
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) = 1.2 経済的純現在価値(B-C) = 245億円 経済的內部収益率(EIRR) = 4.9% 残事業：費用便益比(B/C) = - 経済的純現在価値(B-C) = - 億円 経済的內部収益率(EIRR) = - %

●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 	渋滞損失時間190.6万人時間/年削減【整備前：261.6万人時間/年 → 整備後：71.0万人時間/年】 名古屋紀南高速バス 紀勢自動車道との一体整備により農林水産物の大都市への輸送時間短縮
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり □ 中心市街地内で行う事業である 	
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	

国土・地球ネットワークの構築	<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線網密度が向上する</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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する専導道(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 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</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 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/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての当該区間において、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/徳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/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50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 checked="" 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> <p><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><input type="checkbox"/> 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>
個性ある地域の形成	<p><input type="checkbox"/> 熊野市～尾鷲市</p> <p><input type="checkbox"/> 尾鷲市～熊野市のアクセスの向上(約20分短縮)</p>
2.暮らし	<p><input type="checkbox"/> 世界遺産熊野古道(年間観光客入り込み数 約27万人/年)</p>
無電柱化による美しい町並みの形成	<p><input type="checkbox"/> 伊勢赤十字病院(第三次救急医療施設)へのアクセスが向上</p>
3.安全	<p><input type="checkbox"/> 熊野市飛鳥町、大泊町の1,500人の孤立化を解消</p> <p><input type="checkbox"/> 第一次緊急輸送路</p> <p><input type="checkbox"/> 国道42号が通行止め時の代替路</p>

	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input checked="" 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>事前通行規制区間の迂回路確保（雨量規制区間（弓山、佐田坂））</p> <p>CO2排出削減量：3.1万t/年【整備前：4.1万t/年 → 整備後：1.0万t/年】</p> <p>NO2排出削減量：137.9t/年【整備前：169.1万t/年 → 整備後：31.2万t/年】</p> <p>SPM排出削減量：13.1t/年【整備前：16.1万t/年 → 整備後：3.0万t/年】</p>	地球環境の保全
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	生活環境の改善・保全
	<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 checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <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	他のアロウエイトの関係
	<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	その他

費用便益分析の結果

路線名	熊野尾鷲道路	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道42号	熊野尾鷲道路	L = 18.6 km	一般二次	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,300	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	1,020億円	189億円	1,209億円
基準年における 現在価値 (C)	1,176億円	81億円	1,258億円

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26年度			
単年便益 (初年便益)	64億円	7.4億円	0.99億円	72億円
基準年における 現在価値 (B)	1,327億円	155億円	20億円	1,502億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	245億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%

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（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,300	±10%	1.0~1.5
事業費	1,020億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	19年	+20%	1.2~1.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 一般国道42号熊野尾鷲道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 国道42号 熊野尾鷲道路 L=18.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	8,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.0	16.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	25.87	
主な周辺 道路 ^{※4}	②国道42号 現道 L=25.7km	交通量	[台/日]	9,300	2,100
		走行時間	[分]	52.1	41.8
		走行時間費用	[億円/年]	91.36	15.91
	③国道311号 L=50.6km	交通量	[台/日]	1,200	900
		走行時間	[分]	115.1	113.7
		走行時間費用	[億円/年]	26.41	17.62
その他道路合計 L=277.0km	走行時間費用	[億円/年]	135.55	130.89	

		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：371.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	253.33	190.28	63.05

- ※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42号熊野尾鷲道路

(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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<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42号熊野尾鷲道路

(4)

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

費用の現在価値算定表

一般国道42号 熊野尾鷲道路				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)	
				0.21	18.6	3.97	
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
-18年目	H 8	1.9479	109.5	2.39	3.91		
-17年目	H 9	1.8730	110.4	14.57	22.77		
-16年目	H 10	1.8009	109.9	29.81	44.99		
-15年目	H 11	1.7317	108.4	10.44	15.35		
-14年目	H 12	1.6651	107.2	9.14	13.08		
-13年目	H 13	1.6010	105.7	6.52	9.10		
-12年目	H 14	1.5395	103.8	14.00	19.12		
-11年目	H 15	1.4802	102.3	14.00	18.66		
-10年目	H 16	1.4233	101.0	45.53	59.09		
-9年目	H 17	1.3686	99.6	78.66	99.55		
-8年目	H 18	1.3159	98.7	69.76	85.66		
-7年目	H 19	1.2653	97.6	81.18	96.94		
-6年目	H 20	1.2167	96.8	80.33	92.98		
-5年目	H 21	1.1699	95.6	91.86	103.53		
-4年目	H 22	1.1249	93.7	85.88	94.96		
-3年目	H 23	1.0816	92.1	118.45	128.11		
-2年目	H 24	1.0400	92.1	141.72	147.39		
基準年	H 25	1.0000	92.1	86.67	86.67		
供用開始年次	H 26	0.9615	92.1	39.33	37.82	3.78	3.64
1年目	H 27	0.9246	92.1			3.78	3.50
2年目	H 28	0.8890	92.1			3.78	3.36
3年目	H 29	0.8548	92.1			3.78	3.23
4年目	H 30	0.8219	92.1			3.78	3.11
5年目	H 31	0.7903	92.1			3.78	2.99
6年目	H 32	0.7599	92.1			3.78	2.87
7年目	H 33	0.7307	92.1			3.78	2.76
8年目	H 34	0.7026	92.1			3.78	2.66
9年目	H 35	0.6756	92.1			3.78	2.55
10年目	H 36	0.6496	92.1			3.78	2.46
11年目	H 37	0.6246	92.1			3.78	2.36
12年目	H 38	0.6006	92.1			3.78	2.27
13年目	H 39	0.5775	92.1			3.78	2.18
14年目	H 40	0.5553	92.1			3.78	2.10
15年目	H 41	0.5339	92.1			3.78	2.02
16年目	H 42	0.5134	92.1			3.78	1.94
17年目	H 43	0.4936	92.1			3.78	1.87
18年目	H 44	0.4746	92.1			3.78	1.79
19年目	H 45	0.4564	92.1			3.78	1.73
20年目	H 46	0.4388	92.1			3.78	1.66
21年目	H 47	0.4220	92.1			3.78	1.60
22年目	H 48	0.4057	92.1			3.78	1.53
23年目	H 49	0.3901	92.1			3.78	1.48
24年目	H 50	0.3751	92.1			3.78	1.42
25年目	H 51	0.3607	92.1			3.78	1.36
26年目	H 52	0.3468	92.1			3.78	1.31
27年目	H 53	0.3335	92.1			3.78	1.26
28年目	H 54	0.3207	92.1			3.78	1.21
29年目	H 55	0.3083	92.1			3.78	1.17
30年目	H 56	0.2965	92.1			3.78	1.12
31年目	H 57	0.2851	92.1			3.78	1.08
32年目	H 58	0.2741	92.1			3.78	1.04
33年目	H 59	0.2636	92.1			3.78	1.00
34年目	H 60	0.2534	92.1			3.78	0.96
35年目	H 61	0.2437	92.1			3.78	0.92
36年目	H 62	0.2343	92.1			3.78	0.89
37年目	H 63	0.2253	92.1			3.78	0.85
38年目	H 64	0.2166	92.1			3.78	0.82
39年目	H 65	0.2083	92.1			3.78	0.79
40年目	H 66	0.2003	92.1			3.78	0.76
41年目	H 67	0.1926	92.1			3.78	0.73
42年目	H 68	0.1852	92.1			3.78	0.70
43年目	H 69	0.1780	92.1			3.78	0.67
44年目	H 70	0.1712	92.1			3.78	0.65
45年目	H 71	0.1646	92.1			3.78	0.62
46年目	H 72	0.1583	92.1			3.78	0.60
47年目	H 73	0.1522	92.1			3.78	0.58
48年目	H 74	0.1463	92.1			3.78	0.55
49年目	H 75	0.1407	92.1	-24.22	-3.41	3.78	0.53
合計				996.03	1176.27	189.05	81.24
単純事業費計				1020.25		189.05	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の
 予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

一般国道4 2号 熊野尾鷲道路

年次 (基準年)	総走行台車の年次別伸び率 (東海アロカ)			割戻率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合 計 (億円)		
	乗用車類	小型貨物	普通貨物			全 車	乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計		現在価値 (A)×②	③
供用開始年次	H 26	0.99967	0.99224	1.00137	0.99873	0.9615	92.1	32.95	10.41	20.60	63.95	61.49	7.38	7.10	0.99	0.95	72.32	69.54
1年目	H 27	0.99967	0.99218	1.00137	0.99873	0.9246	92.1	32.93	10.32	20.63	63.89	59.07	7.38	6.82	0.98	0.91	72.25	66.80
2年目	H 28	0.99967	0.99212	1.00136	0.99873	0.8848	92.1	32.92	10.24	20.66	63.82	56.74	7.37	6.56	0.98	0.87	72.18	64.17
3年目	H 29	0.99967	0.99206	1.00136	0.99872	0.8508	92.1	32.91	10.16	20.68	63.76	54.50	7.37	6.30	0.98	0.84	72.12	61.64
4年目	H 30	0.99967	0.99200	1.00136	0.99872	0.8219	92.1	32.90	10.08	20.71	63.70	52.35	7.37	6.06	0.98	0.81	72.05	59.22
5年目	H 31	0.99967	0.99193	1.00136	0.99872	0.7903	92.1	32.89	10.00	20.74	63.63	50.29	7.37	5.82	0.98	0.77	71.98	56.89
6年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.99916	0.7599	92.1	32.88	9.92	20.77	63.57	48.31	7.36	5.60	0.98	0.74	71.91	54.65
7年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.99916	0.7307	92.1	32.90	9.84	20.78	63.52	46.41	7.36	5.38	0.98	0.71	71.86	52.50
8年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.99916	0.7026	92.1	32.91	9.76	20.79	63.47	44.59	7.36	5.17	0.98	0.69	71.80	50.45
9年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.99916	0.6756	92.1	32.93	9.68	20.81	63.41	42.84	7.35	4.97	0.98	0.66	71.74	48.47
10年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.99916	0.6496	92.1	32.95	9.60	20.82	63.36	41.16	7.35	4.77	0.97	0.63	71.69	46.57
11年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.99916	0.6246	92.1	32.96	9.52	20.83	63.31	39.54	7.35	4.59	0.97	0.61	71.63	44.74
12年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.99916	0.6006	92.1	32.98	9.44	20.84	63.26	37.99	7.34	4.41	0.97	0.58	71.58	42.99
13年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.99916	0.5775	92.1	32.99	9.36	20.86	63.21	36.50	7.34	4.24	0.97	0.56	71.52	41.30
14年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.99916	0.5553	92.1	33.01	9.28	20.87	63.16	35.07	7.34	4.07	0.97	0.54	71.46	39.68
15年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.99915	0.5339	92.1	33.03	9.20	20.88	63.10	33.69	7.33	3.92	0.97	0.52	71.41	38.12
16年目	H 42	0.99222	0.99377	1.00221	0.99408	0.5134	92.1	33.04	9.11	20.89	63.05	32.36	7.33	3.76	0.97	0.50	71.34	36.62
17年目	H 43	0.99216	0.99373	1.00221	0.99401	0.4936	92.1	32.79	9.06	20.94	62.78	30.99	7.31	3.61	0.96	0.48	71.06	35.08
18年目	H 44	0.99210	0.99369	1.00220	0.99401	0.4746	92.1	32.53	9.00	20.99	62.52	29.67	7.29	3.46	0.96	0.45	70.77	33.59
19年目	H 45	0.99203	0.99365	1.00220	0.99397	0.4564	92.1	32.27	8.94	21.03	62.25	28.41	7.27	3.32	0.95	0.43	70.47	32.16
20年目	H 46	0.99197	0.99361	1.00219	0.99393	0.4388	92.1	32.01	8.89	21.08	61.98	27.20	7.25	3.18	0.95	0.42	70.18	30.80
21年目	H 47	0.99191	0.99357	1.00219	0.99390	0.4220	92.1	31.76	8.83	21.13	61.71	26.04	7.23	3.05	0.94	0.40	69.89	29.49
22年目	H 48	0.99184	0.99353	1.00218	0.99386	0.4057	92.1	31.50	8.77	21.17	61.45	24.93	7.21	2.93	0.94	0.38	69.60	28.24
23年目	H 49	0.99177	0.99349	1.00218	0.99382	0.3901	92.1	31.24	8.72	21.22	61.18	23.87	7.20	2.81	0.93	0.36	69.30	27.04
24年目	H 50	0.99170	0.99345	1.00217	0.99378	0.3751	92.1	30.99	8.66	21.26	60.91	22.85	7.18	2.69	0.92	0.35	69.01	25.89
25年目	H 51	0.99163	0.99340	1.00217	0.99374	0.3607	92.1	30.73	8.60	21.31	60.64	21.87	7.16	2.58	0.92	0.33	68.72	24.79
26年目	H 52	0.99156	0.99336	1.00216	0.99370	0.3468	92.1	30.47	8.55	21.36	60.37	20.94	7.14	2.48	0.91	0.32	68.42	23.73
27年目	H 53	0.99149	0.99332	1.00216	0.99366	0.3333	92.1	30.21	8.49	21.40	60.11	20.04	7.12	2.37	0.91	0.30	68.13	22.72
28年目	H 54	0.99142	0.99327	1.00216	0.99362	0.3207	92.1	29.96	8.43	21.45	59.84	19.19	7.10	2.28	0.90	0.29	67.84	21.75
29年目	H 55	0.99134	0.99323	1.00215	0.99358	0.3083	92.1	29.70	8.38	21.50	59.57	18.37	7.08	2.18	0.89	0.28	67.55	20.83
30年目	H 56	0.99127	0.99318	1.00215	0.99354	0.2965	92.1	29.44	8.32	21.54	59.30	17.58	7.06	2.09	0.89	0.26	67.25	19.94
31年目	H 57	0.99119	0.99313	1.00214	0.99350	0.2851	92.1	29.19	8.26	21.59	59.04	16.83	7.04	2.01	0.88	0.25	66.96	19.09
32年目	H 58	0.99111	0.99308	1.00214	0.99346	0.2741	92.1	28.93	8.21	21.63	58.77	16.11	7.02	1.92	0.88	0.24	66.67	18.27
33年目	H 59	0.99103	0.99304	1.00213	0.99342	0.2636	92.1	28.67	8.15	21.68	58.50	15.42	7.00	1.85	0.87	0.23	66.38	17.49
34年目	H 60	0.99095	0.99299	1.00213	0.99337	0.2534	92.1	28.41	8.09	21.73	58.23	14.76	6.98	1.77	0.87	0.22	66.08	16.75
35年目	H 61	0.99087	0.99294	1.00212	0.99333	0.2437	92.1	28.16	8.04	21.77	57.97	14.12	6.96	1.70	0.86	0.21	65.79	16.03
36年目	H 62	0.99080	0.99290	1.00212	0.99329	0.2343	92.1	27.90	7.98	21.82	57.70	13.52	6.95	1.63	0.85	0.20	65.50	15.35
37年目	H 63	0.99073	0.99286	1.00211	0.99326	0.2253	92.1	27.64	7.92	21.86	57.43	12.94	6.93	1.56	0.85	0.19	65.21	14.69
38年目	H 64	0.99066	0.99281	1.00211	0.99322	0.2166	92.1	27.39	7.87	21.91	57.16	12.38	6.91	1.50	0.84	0.18	64.91	14.06
39年目	H 65	0.99059	0.99277	1.00210	0.99318	0.2083	92.1	27.13	7.81	21.96	56.90	11.85	6.89	1.43	0.84	0.17	64.62	13.46
40年目	H 66	0.99053	0.99273	1.00210	0.99315	0.2003	92.1	26.88	7.75	22.00	56.63	11.34	6.87	1.38	0.83	0.17	64.33	12.88
41年目	H 67	0.99046	0.99269	1.00210	0.99311	0.1926	92.1	26.62	7.70	22.05	56.37	10.86	6.85	1.32	0.83	0.16	64.04	12.33
42年目	H 68	0.99039	0.99265	1.00209	0.99307	0.1852	92.1	26.37	7.64	22.10	56.10	10.39	6.83	1.26	0.82	0.15	63.76	11.81
43年目	H 69	0.99032	0.99260	1.00209	0.99303	0.1780	92.1	26.11	7.58	22.14	55.84	9.94	6.81	1.21	0.81	0.14	63.47	11.30
44年目	H 70	0.99025	0.99256	1.00208	0.99300	0.1712	92.1	25.86	7.53	22.19	55.58	9.51	6.79	1.16	0.81	0.14	63.18	10.82
45年目	H 71	0.99018	0.99252	1.00208	0.99296	0.1646	92.1	25.61	7.47	22.23	55.32	9.11	6.77	1.12	0.80	0.13	62.89	10.35
46年目	H 72	0.99011	0.99248	1.00208	0.99292	0.1583	92.1	25.36	7.42	22.28	55.05	8.71	6.74	1.07	0.80	0.12	62.61	9.91
47年目	H 73	0.99004	0.99244	1.00207	0.99289	0.1522	92.1	25.11	7.36	22.33	54.79	8.34	6.71	1.03	0.79	0.12	62.32	9.49
48年目	H 74	0.98997	0.99239	1.00207	0.99285	0.1463	92.1	24.86	7.31	22.37	54.54	7.98	6.72	0.98	0.79	0.11	62.04	9.08
49年目	H 75	0.98990	0.99235	1.00206	0.99281	0.1407	92.1	24.61	7.25	22.42	54.28	7.64	6.70	0.94	0.78	0.11	61.76	8.69
合 計								1,506.48	434.90	1,068.61	3,009.99	1,326.62	131.31	356.19	45.38	20.21	3,411.55	1,502.23

路線名	箇所名	車線数	延長
国道42号	熊野尾鷲道路	2	18.6km

■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				86,058	
	改良費				3,332	
		土工	m ³	889,000	1,266	切土(295,700m ³)、盛土(400,700m ³)、捨土(192,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	85,400	1,173	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	447	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	460	58	
		函渠工	m	330	55	
		排水工	m	11,700	192	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	140	
	橋梁費				12,621	
		100m以上	m	2,060	10,743	
		100m未満	m	440	1,878	
	トンネル費				56,729	
		NATM	m	13,500	56,729	5本
		シールド	m			
	IC・JCT費				12,843	
		IC	箇所	5	12,843	
		JCT	箇所			
	舗装費				382	
		車道舗装	m ²	28,200	380	
		歩道舗装	m ²	300	2	
	付帯施設費				151	
		交通管理施設工	式	1	151	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				4,711	
	用地費		m ²		2,422	
		宅地	m ²	26,525	1,516	
		田畑	m ²	135,747	480	
		山林・原野	m ²	397,984	426	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,289	
③	間接経費		式	1	16,231	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				107,000	

【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42号	熊野尾鷲道路	2	18.6km

■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	18.6	72	
修繕費	式	1	325	
その他	式			
維持管理費合計			397	

【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