

事後評価に係る資料

【道路関係】

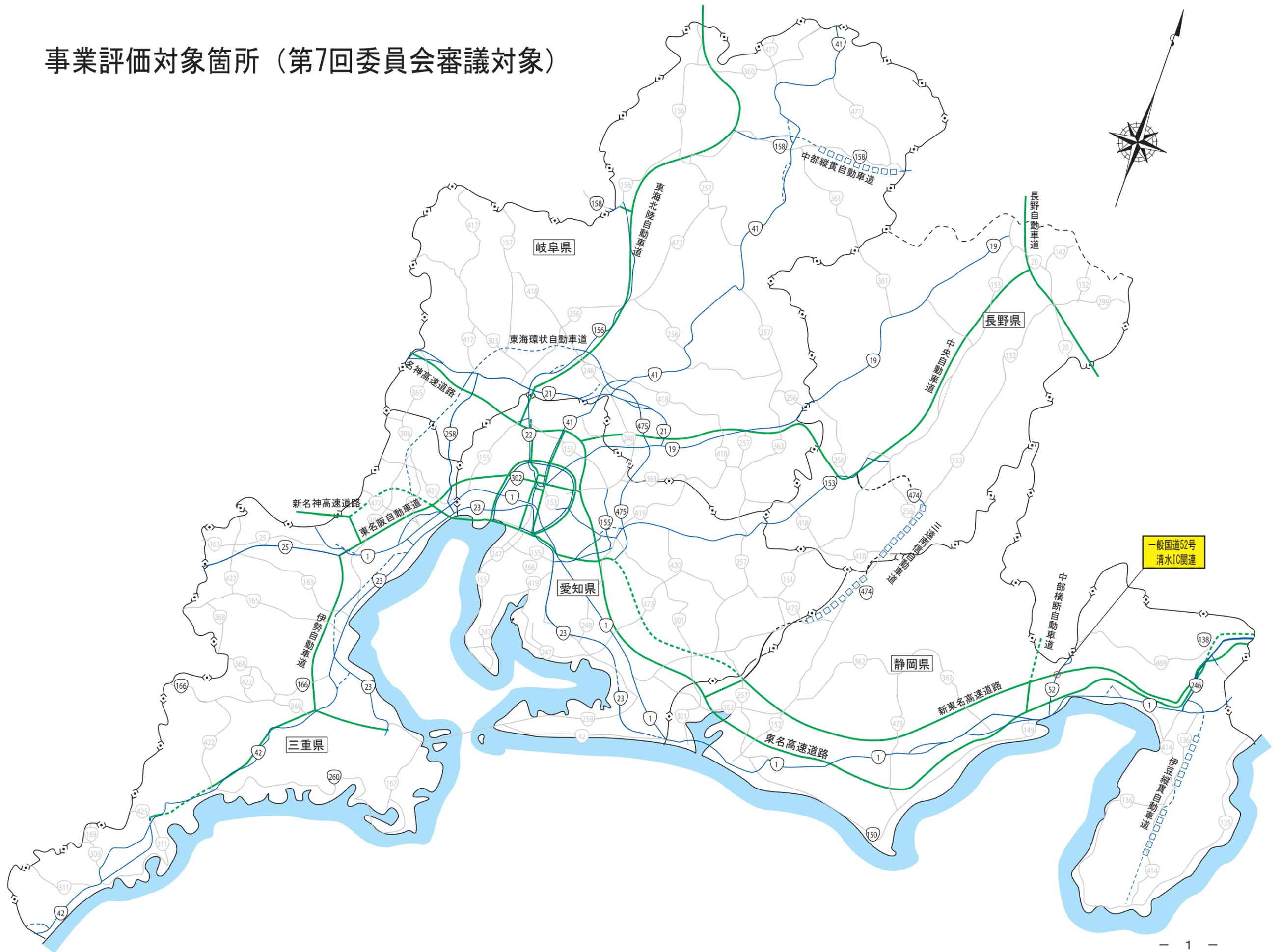
平成 25 年 12 月 12 日

道路部

目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後評価対象事業一覧表	2
3. 事後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52号 清水IC関連	3

事業評価対象箇所（第7回委員会審議対象）



事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業効果の発現状況	B/C	対応方針(原案)	備考
1	2次	①	静岡	52	清水IC関連	<p>一般国道52号清水IC関連は、静岡県静岡市清水区宍原において一般国道52号から新東名高速道路新清水ICにアクセスする約0.2kmの区間と雨量規制区間を抱える一般国道52号の新清水IC取付部約0.8kmから構成されており、高速道路ICアクセスの改善、リダンダンシー機能の確保、孤立集落の解消を目的に計画された道路です。</p> <p>平成20年度にインター取付部(約0.8km)が供用し、平成24年度には新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の供用とともに新清水ICアクセス部(約0.2km)が供用しました。</p> <p>清水IC関連の整備により、高速道路ICアクセス時間の短縮、雨量規制区間の解除による孤立集落の解消等の効果が発現しています。</p>	0.2	H8	H3	H13	H16	0.2	25	100	<p>・事業所数は、静岡市や清水区では減少傾向であるが、宍原地区では横ばいで推移。</p> <p>・従業員数は概ね減少傾向であるが、清水区の減少幅は静岡市と比べると小さい。</p> <p>・製造品出荷額は、宍原地区ではH21年に増加したが、その後減少に転じている。</p>	<p>・清水IC関連の整備により、清水工業団地から最寄り的高速道路ICまでの所要時間が大きく短縮。</p> <p>・清水IC関連の整備により、インター取付部区間(0.8km)については平成21年3月に雨量規制区間が解除され、平成24年4月の新東名高速道路の供用により、名古屋方面・東京方面への移動が可能となり、宍原地区の孤立化が解消。</p> <p>・清水IC関連の整備により、新東名高速道路を利用することで静岡県立総合病院(第三次救急医療施設)への搬送時間が約13分短縮され、搬送患者の負担軽減など、救急活動に貢献。</p> <p>・清水IC関連の整備により、越波等による由比地区(国道1号、東名)の通行止め時にも、新東名高速道路を活用することで、当該地域における物流活動の維持が可能となり、リダンダンシー機能が発揮。</p> <p>・清水IC関連の整備により、新たに静岡と甲府を結ぶ高速バス路線が新設され、地域間交流の促進に大きく貢献。</p>	3.6	対応なし	

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

事後評価結果（平成25年度）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名 一般国道52号 しみず 清水IC関連	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 静岡県静岡市清水区穴原		延長 0.2 km

事業概要

一般国道52号清水IC関連は、静岡県静岡市清水区穴原において一般国道52号から新東名高速道路新清水ICにアクセスする約0.2kmの区間と雨量規制区間を抱える一般国道52号の新清水IC取付部約0.8kmから構成されており、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落、リダンダンシー機能の確保の解消を目的に計画された道路です。

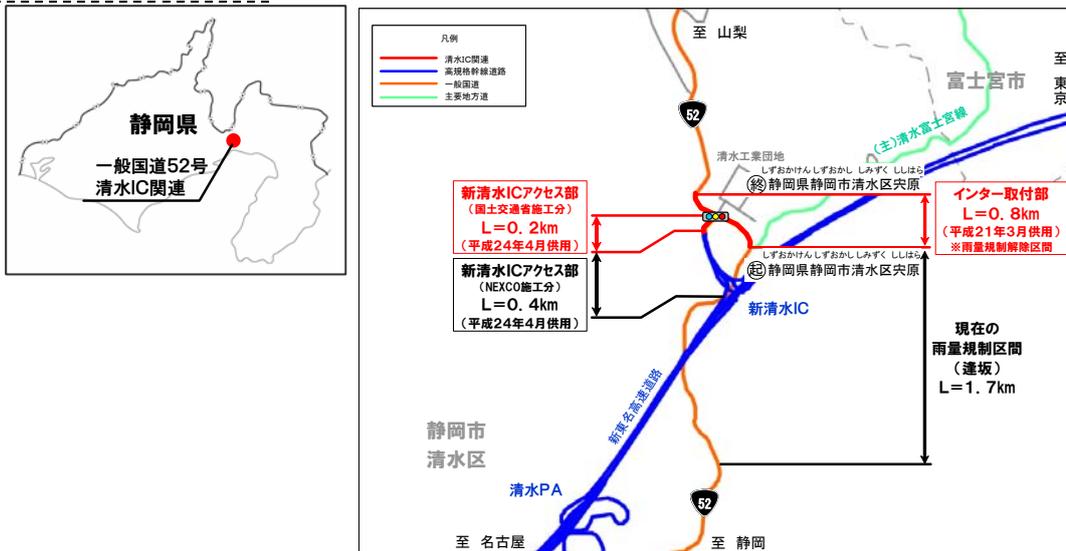
平成20年度にインター取付部（約0.8km）が供用し、平成24年度には新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）の供用とともに新清水ICアクセス部（約0.2km）が供用しました。

清水IC関連の整備により、高速道路ICアクセス時間の短縮、雨量規制区間の解除による孤立集落の解消等の効果が発現しています。

事業の目的・必要性

一般国道52号清水IC関連は、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落の解消、地域住民の利便性向上、リダンダンシー機能の確保、地域間交流の促進を主な事業目的とした事業です。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H8年度	用地着手	H13年度	供用年	(当初) - / H24年度	変 動	0.94倍
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H16年度	(暫定/完成)	(実績) - / H23年度		
	事業費	計画時	(名目値)	- / 93 億円	実績	(名目値)	- / 93 億円	変 動	1.00倍
		(暫定/完成)	(実質値)	- / 92 億円	(暫定/完成)	(実質値)	- / 92 億円		
交通量 (当該路線)	計画時	(暫定/完成)	- / 5,500台/日	実績	(暫定/完成)	- / 4,700台/日	変 動	85%	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)			47 → 53 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H24年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		- → - 件/億台キロ (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度			
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C		4.0	総費用	91 億円 (事業費: 87 億円 維持管理費: 4 億円)	総便益	367 億円 (走行時間短縮便益: 328 億円 走行経費減少便益: 33 億円 交通事故減少便益: 6 億円)	基準年	平成 17 年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C		3.6	総費用	121 億円 (事業費: 109 億円 維持管理費: 12 億円)	総便益	432 億円 (走行時間短縮便益: 423 億円 走行経費減少便益: 7 億円 交通事故減少便益: 2 億円)	基準年	平成 25 年
事業遅延によるコスト増				費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円		

	<p>事業遅延の理由 特になし。</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 ・新幹線駅（JR静岡駅）へのアクセス向上。 ・第三種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。 ④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（静岡県立総合病院）へのアクセス向上。 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落が解消。 ・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。 ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減。 CO2排出削減量：47千t/年（3,201千t/年⇒3,154千t/年） ⑦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（約2%削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約2%削減） <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
事業	<p>環境影響評価に対応する項目 特になし。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
事業	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
事業	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業所数は、静岡市や清水区では減少傾向であるが、宍原地区では横ばいで推移。 ・従業員数は概ね減少傾向であるが、清水区の減少幅は静岡市と比べると小さい。 ・製造品出荷額は、宍原地区ではH21年に増加したが、その後減少に転じている。
今後の	<p>事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水IC関連の整備により、清水工業団地から最寄り的高速道路ICまでの所要時間が大きく短縮。 ・清水IC関連の整備により、インター取付部区間（0.8km）については平成21年3月に雨量規制区間が解除され、平成24年4月の新東名高速道路の供用により、名古屋方面・東京方面への移動が可能となり、宍原地区の孤立化が解消。 ・清水IC関連の整備により、新東名高速道路を利用することで静岡県立総合病院（第三次救急医療施設）への搬送時間が約13分短縮され、搬送患者の負担軽減など、救急活動に貢献。 ・清水IC関連の整備により、越波等による由比地区（国道1号、東名）の通行止め時にも、新東名高速道路を活用することで、当該地域における物流活動の維持が可能となり、リダンダンシー機能が発揮。 ・清水IC関連の整備により、新たに静岡と甲府を結ぶ高速バス路線が新設され、地域間交流の促進に大きく貢献。 <p>以上のことから、清水IC関連は、当初の事業目的に対し事業効果を発揮していることから、今後の事業評価の必要性および改善措置の必要性はない。</p>
計画・	<p>調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>本事業の効果は十分に発揮しており、同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性はない。</p>
特記	<p>事項</p> <p>特になし。</p>

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

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

事業名	一般国道52号 清水IC開通
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を●に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<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 □ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 □ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 □ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 	<p>費用便益分析対象区間(静岡市・富士市・富士宮市)について 渋滞損失時間(車次): 5,476万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 58万人・時間/年(5,476万人・時間/年⇒5,418万人・時間/年) 並行路線(国道52号)について 渋滞損失時間(現況): 57.0万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 15.5万人・時間/年(57.0万人・時間/年⇒41.5万人・時間/年)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 農林水産業者主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 □ 現道等における総重量25tの車両もしくは180立方メートル積青嵩海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 	<p>[矢原地区→JR静岡駅] 清水IC開通整備前: 約54分、清水IC開通整備後: 約30分(約24分短縮) [矢原地区→富士山静岡空港] 清水IC開通整備前: 約63分、清水IC開通整備後: 約47分(約16分短縮) [清水工業団地→清水港] 清水IC開通整備前: 約26分、清水IC開通整備後: 約14分(約12分短縮)</p>
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する効果 □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成(又は一部形成)されたことによる効果 □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりの連携に関する効果 □ 中心市街地内で行われたことによる効果 □ 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 □ 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 □ 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6ha以上)への連絡道路となった 	

国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道（A 路線）としての位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A 路線としての位置づけがある場合）	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が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が解消	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 [採原地区⇒静岡市役所] 清水 I C 開通整備前：約52分、清水 I C 開通整備後：約31分（約21分短縮）	
	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの交差に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	
2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結されたことによる効果	
	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車・自走車間の形成	
	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況 [中原地区⇒静岡県立総合病院] 清水 I C 開通整備前：約39分、清水 I C 開通整備後：約25分（約13分短縮）	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 安全な生活環境の確保	
	3. 安全	<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		

	<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 <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被害を解消 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある。又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という。）として位置づけあり <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 <input type="checkbox"/> 並行する高速度ネットワークの代替路線として機能（A路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災拠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 <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	<p>国道52号の中央地区においては、静岡側・山梨側それぞれに重量規制区間が存在し、両区間ともに通行止めとなると完全に孤立していたが、清水IC閉鎖の整備により、インター取付部区間（0.8km）については平成21年3月に重量規制区間が解除され、平成24年4月の新東名高速道路の供用により、名古屋方面・東京方面への移動が可能となり、中央地区の孤立化が解消</p> <p>第一次緊急輸送路に位置づけ</p> <p>国道52号の雨量規制区間（遠坂：L=1.7km）で通行止め発生時に大幅な迂回を強いられていたが、現在は新東名高速道路を経由することで物流活動の維持が可能</p>
4. 環境	<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 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	<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：国道52号、県道富士由比線、東名高速道路（富士川SAR7-1IC～清水JCT）、新東名高速道路（清水連絡路） 排出削減量：12.8t/年、排出削減率：約2%削減（659.8t/年⇒647.0t/年） 清水IC閉鎖におけるNO_x排出増加量：0.7t/年</p> <p>評価対象区間：国道52号、県道富士由比線、東名高速道路（富士川SAR7-1IC～清水JCT）、新東名高速道路（清水連絡路） 排出削減量：0.6t/年、排出削減率：約2%削減（30.4t/年⇒29.8t/年） 清水IC閉鎖におけるSPM排出増加量：0.04t/年</p>
5. その他	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果 <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	

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52号	清水IC関連	L=0.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,600	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	89億円	26億円	115億円
基準年における 現在価値(C)	109億円	12億円	121億円

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24年度			
単年便益 (初年便益)	19億円	0.30億円	0.08億円	19億円
基準年における 現在価値(B)	423億円	6.7億円	1.9億円	432億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	3.6
経済的純現在価値(B-C)	311億円
経済的内部収益率(EIRR)	11.7%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道52号 清水IC関連

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 清水IC関連 : 0.5km (うち0.2kmが国交省施工分)	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	4,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	1.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	0.84	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道52号 : 13.0km	交通量	[台/日]	14,400	14,400
		走行時間	[分]	29	27
		走行時間費用	[億円/年]	91.50	82.31
	(県)富士由比線 : 10.9km	交通量	[台/日]	12,700	12,700
		走行時間	[分]	25	25
		走行時間費用	[億円/年]	59.48	58.73
	東名高速道路 (富士川SAスマートIC~清水JCT) : 18.9km	交通量	[台/日]	55,000	54,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	153.17	150.96
	新東名高速道路 (清水連絡路) : 4.5km	交通量	[台/日]	24,300	25,200
		走行時間	[分]	3.8	3.8
		走行時間費用	[億円/年]	17.35	18.09
③その他の道路合計 1158.9km	走行時間費用	[億円/年]	6,367.42	6,359.35	
			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 : 1206.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,688.91	6,670.29	18.63

※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。

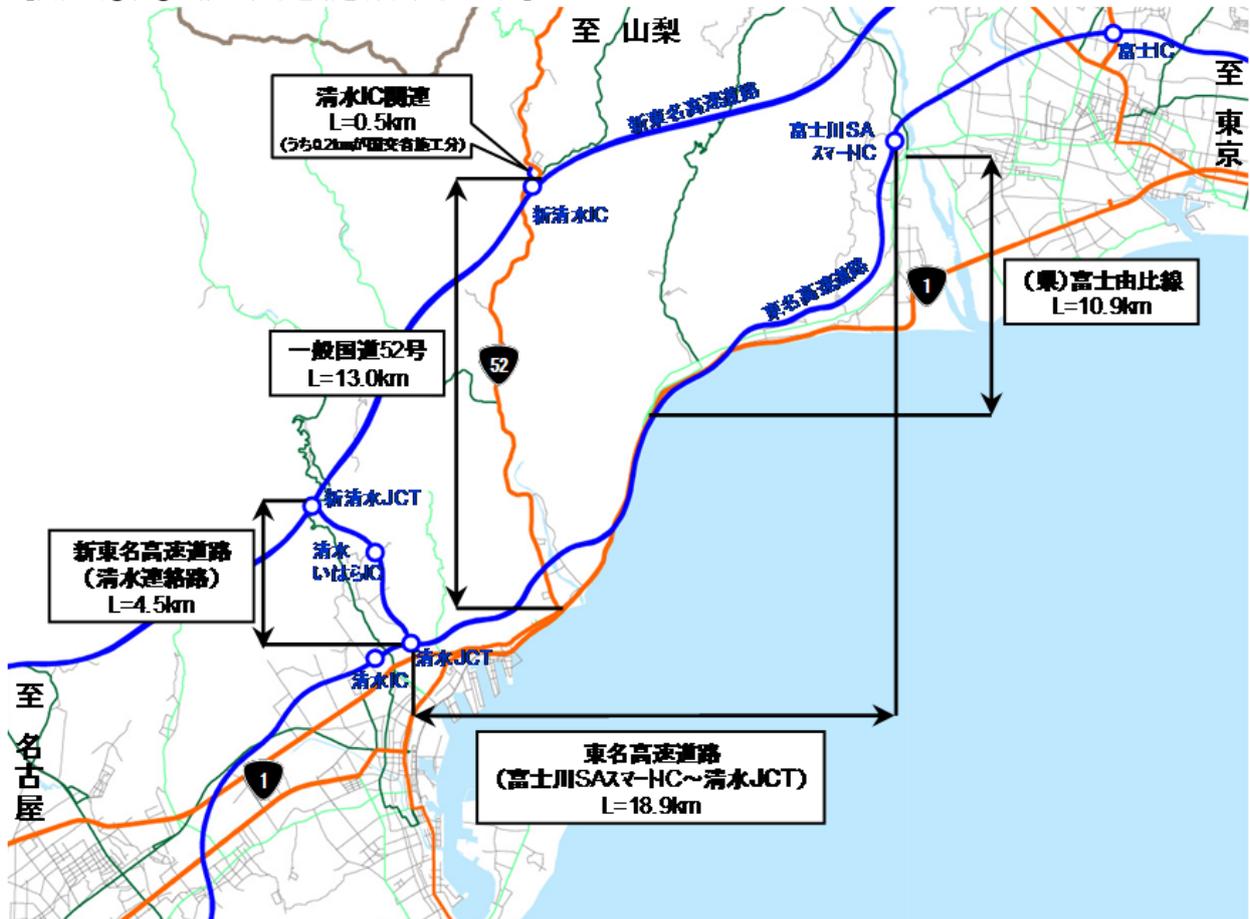
※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※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52号 清水IC関連

【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52号 清水IC関連

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

(4)

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

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道52号 清水IC関連				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)	
				1.08	0.5	0.54	
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	単価	現在
-17年目	H 7	2.0258	109.9				
-16年目	H 8	1.9479	109.5	0.37	0.61		
-15年目	H 9	1.8730	110.4	0.34	0.53		
-14年目	H 10	1.8009	109.9	6.25	9.43		
-13年目	H 11	1.7317	108.4	2.65	3.90		
-12年目	H 12	1.6651	107.2	0.90	1.28		
-11年目	H 13	1.6010	105.7	3.11	4.34		
-10年目	H 14	1.5395	103.8	3.08	4.21		
-9年目	H 15	1.4802	102.3	4.86	6.47		
-8年目	H 16	1.4233	101.0	8.60	11.16		
-7年目	H 17	1.3686	99.6	10.01	12.66		
-6年目	H 18	1.3159	98.7	5.54	6.80		
-5年目	H 19	1.2653	97.6	5.62	6.71		
-4年目	H 20	1.2167	96.8	11.00	12.73		
-3年目	H 21	1.1699	95.6	9.07	10.22		
-2年目	H 22	1.1249	93.7	6.29	6.95		
-1年目	H 23	1.0816	92.1	11.82	12.78		
供用開始年次	H 24	1.0400	92.1			0.51	0.53
基準年	H 25	1.0000	92.1			0.51	0.51
2年目	H 26	0.9615	92.1			0.51	0.49
3年目	H 27	0.9246	92.1			0.51	0.48
4年目	H 28	0.8890	92.1			0.51	0.46
5年目	H 29	0.8548	92.1			0.51	0.44
6年目	H 30	0.8219	92.1			0.51	0.42
7年目	H 31	0.7903	92.1			0.51	0.41
8年目	H 32	0.7599	92.1			0.51	0.39
9年目	H 33	0.7307	92.1			0.51	0.38
10年目	H 34	0.7026	92.1			0.51	0.36
11年目	H 35	0.6756	92.1			0.51	0.35
12年目	H 36	0.6496	92.1			0.51	0.33
13年目	H 37	0.6246	92.1			0.51	0.32
14年目	H 38	0.6006	92.1			0.51	0.31
15年目	H 39	0.5775	92.1			0.51	0.30
16年目	H 40	0.5553	92.1			0.51	0.29
17年目	H 41	0.5339	92.1			0.51	0.27
18年目	H 42	0.5134	92.1			0.51	0.26
19年目	H 43	0.4936	92.1			0.51	0.25
20年目	H 44	0.4746	92.1			0.51	0.24
21年目	H 45	0.4564	92.1			0.51	0.23
22年目	H 46	0.4388	92.1			0.51	0.23
23年目	H 47	0.4220	92.1			0.51	0.22
24年目	H 48	0.4057	92.1			0.51	0.21
25年目	H 49	0.3901	92.1			0.51	0.20
26年目	H 50	0.3751	92.1			0.51	0.19
27年目	H 51	0.3607	92.1			0.51	0.19
28年目	H 52	0.3468	92.1			0.51	0.18
29年目	H 53	0.3335	92.1			0.51	0.17
30年目	H 54	0.3207	92.1			0.51	0.16
31年目	H 55	0.3083	92.1			0.51	0.16
32年目	H 56	0.2965	92.1			0.51	0.15
33年目	H 57	0.2851	92.1			0.51	0.15
34年目	H 58	0.2741	92.1			0.51	0.14
35年目	H 59	0.2636	92.1			0.51	0.14
36年目	H 60	0.2534	92.1			0.51	0.13
37年目	H 61	0.2437	92.1			0.51	0.13
38年目	H 62	0.2343	92.1			0.51	0.12
39年目	H 63	0.2253	92.1			0.51	0.12
40年目	H 64	0.2166	92.1			0.51	0.11
41年目	H 65	0.2083	92.1			0.51	0.11
42年目	H 66	0.2003	92.1			0.51	0.10
43年目	H 67	0.1926	92.1			0.51	0.10
44年目	H 68	0.1852	92.1			0.51	0.10
45年目	H 69	0.1780	92.1			0.51	0.09
46年目	H 70	0.1712	92.1			0.51	0.09
47年目	H 71	0.1646	92.1			0.51	0.08
48年目	H 72	0.1583	92.1			0.51	0.08
49年目	H 73	0.1522	92.1	-10.34	-1.57	0.51	0.08
合計				79.15	109.23	25.71	11.95
単純事業費計				89.50		25.71	

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

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道52号 清水IC関連

年次 (基準年)	年度 (基準年)	総走行台車の年次別伸び率 (東海プロダ)			割引率 (A)	GDP ↑ %	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	① × (A)	② 計	③	③ × (A)	①~③	割引率4%			
使用開始年次	H 25	0.99967	0.99236	1.00137	1.04000	92.1	12.40	3.84	2.84	19.08	0.15	0.11	0.05	0.30	0.32	19.47	20.25	
基準年	H 24	0.99967	0.99230	1.00137	1.00000	92.1	12.39	3.82	2.84	19.05	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.08	19.44	19.44
2年目	H 26	0.99867	0.98224	1.00137	0.9615	92.1	12.39	3.79	2.84	19.02	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.08	19.41	18.66
3年目	H 27	0.99667	0.96218	1.00137	0.9246	92.1	12.39	3.76	2.85	18.99	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.08	19.38	17.91
4年目	H 28	0.99667	0.96212	1.00136	0.8890	92.1	12.38	3.73	2.85	18.96	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.07	19.34	17.20
5年目	H 29	0.99667	0.96206	1.00136	0.8548	92.1	12.38	3.70	2.86	18.93	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.07	19.31	16.51
6年目	H 30	0.99667	0.96200	1.00136	0.8219	92.1	12.37	3.67	2.86	18.90	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.07	19.28	15.85
7年目	H 31	0.99667	0.96193	1.00136	0.7903	92.1	12.37	3.64	2.86	18.87	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.07	19.25	15.22
8年目	H 32	1.00049	0.99188	1.00061	0.7599	92.1	12.36	3.61	2.87	18.84	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.06	19.22	14.61
9年目	H 33	1.00049	0.99181	1.00061	0.7307	92.1	12.37	3.58	2.87	18.82	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.06	19.20	14.03
10年目	H 34	1.00049	0.99174	1.00060	0.7026	92.1	12.38	3.55	2.87	18.80	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.06	19.18	13.47
11年目	H 35	1.00049	0.99167	1.00060	0.6756	92.1	12.38	3.52	2.87	18.78	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.06	19.16	12.94
12年目	H 36	1.00049	0.99160	1.00060	0.6496	92.1	12.39	3.49	2.87	18.76	0.15	0.10	0.05	0.30	0.08	0.05	19.13	12.43
13年目	H 37	1.00049	0.99153	1.00060	0.6246	92.1	12.40	3.46	2.88	18.73	0.15	0.10	0.05	0.29	0.18	0.08	19.11	11.94
14年目	H 38	1.00049	0.99146	1.00060	0.6006	92.1	12.40	3.43	2.88	18.71	0.15	0.09	0.05	0.29	0.18	0.08	19.09	11.46
15年目	H 39	1.00049	0.99139	1.00060	0.5775	92.1	12.41	3.40	2.88	18.69	0.15	0.09	0.05	0.29	0.17	0.08	19.07	11.01
16年目	H 40	1.00049	0.99131	1.00060	0.5553	92.1	12.41	3.37	2.88	18.67	0.15	0.09	0.05	0.29	0.16	0.08	19.04	10.57
17年目	H 41	1.00049	0.99123	1.00060	0.5339	92.1	12.42	3.35	2.88	18.65	0.15	0.09	0.05	0.29	0.16	0.08	19.02	10.16
18年目	H 42	0.99222	0.98377	1.00221	0.5134	92.1	12.43	3.32	2.88	18.63	0.15	0.09	0.05	0.29	0.15	0.08	19.00	9.75
19年目	H 43	0.99216	0.98373	1.00221	0.4936	92.1	12.33	3.30	2.89	18.52	0.15	0.09	0.05	0.29	0.14	0.08	18.89	9.32
20年目	H 44	0.99210	0.98369	1.00220	0.4746	92.1	12.23	3.27	2.90	18.40	0.15	0.09	0.05	0.29	0.14	0.08	18.77	8.91
21年目	H 45	0.99203	0.98365	1.00220	0.4564	92.1	12.14	3.25	2.90	18.29	0.15	0.09	0.05	0.29	0.13	0.08	18.66	8.52
22年目	H 46	0.99197	0.98361	1.00219	0.4388	92.1	12.04	3.23	2.91	18.18	0.14	0.09	0.05	0.28	0.12	0.08	18.55	8.14
23年目	H 47	0.99191	0.98357	1.00219	0.4220	92.1	11.94	3.21	2.92	18.07	0.14	0.09	0.05	0.28	0.12	0.08	18.43	7.78
24年目	H 48	0.99184	0.98353	1.00218	0.4057	92.1	11.85	3.19	2.92	17.96	0.14	0.09	0.05	0.28	0.11	0.08	18.32	7.43
25年目	H 49	0.99177	0.98349	1.00218	0.3901	92.1	11.75	3.17	2.93	17.85	0.14	0.09	0.05	0.28	0.11	0.08	18.21	7.10
26年目	H 50	0.99170	0.98345	1.00217	0.3751	92.1	11.65	3.15	2.94	17.74	0.14	0.09	0.05	0.28	0.10	0.08	18.10	6.79
27年目	H 51	0.99163	0.98340	1.00217	0.3607	92.1	11.56	3.13	2.94	17.63	0.14	0.09	0.05	0.28	0.10	0.08	17.98	6.49
28年目	H 52	0.99156	0.98336	1.00216	0.3468	92.1	11.46	3.11	2.95	17.52	0.14	0.09	0.05	0.27	0.10	0.08	17.87	6.20
29年目	H 53	0.99149	0.98332	1.00216	0.3335	92.1	11.36	3.09	2.95	17.41	0.14	0.08	0.05	0.27	0.09	0.08	17.76	5.92
30年目	H 54	0.99142	0.98327	1.00216	0.3207	92.1	11.27	3.07	2.96	17.29	0.13	0.08	0.05	0.27	0.09	0.08	17.64	5.66
31年目	H 55	0.99134	0.98323	1.00215	0.3083	92.1	11.17	3.05	2.97	17.18	0.13	0.08	0.05	0.27	0.08	0.08	17.53	5.40
32年目	H 56	0.99127	0.98318	1.00215	0.2965	92.1	11.07	3.03	2.97	17.07	0.13	0.08	0.05	0.27	0.08	0.08	17.42	5.16
33年目	H 57	0.99119	0.98313	1.00214	0.2851	92.1	10.98	3.01	2.98	16.96	0.13	0.08	0.05	0.27	0.08	0.08	17.30	4.93
34年目	H 58	0.99111	0.98308	1.00214	0.2741	92.1	10.88	2.99	2.99	16.85	0.13	0.08	0.05	0.27	0.07	0.07	17.19	4.71
35年目	H 59	0.99103	0.98304	1.00213	0.2636	92.1	10.78	2.97	2.99	16.74	0.13	0.08	0.05	0.26	0.07	0.07	17.08	4.50
36年目	H 60	0.99095	0.98299	1.00213	0.2534	92.1	10.69	2.94	3.00	16.63	0.13	0.08	0.05	0.26	0.07	0.07	16.97	4.30
37年目	H 61	0.99087	0.98294	1.00212	0.2437	92.1	10.59	2.92	3.01	16.52	0.13	0.08	0.05	0.26	0.06	0.07	16.85	4.11
38年目	H 62	0.99080	0.98290	1.00212	0.2343	92.1	10.49	2.90	3.01	16.41	0.13	0.08	0.05	0.26	0.06	0.07	16.74	3.92
39年目	H 63	0.99073	0.98286	1.00211	0.2253	92.1	10.40	2.88	3.02	16.30	0.12	0.08	0.05	0.26	0.06	0.07	16.63	3.75
40年目	H 64	0.99066	0.98281	1.00211	0.2166	92.1	10.30	2.86	3.02	16.19	0.12	0.08	0.05	0.26	0.06	0.07	16.51	3.58
41年目	H 65	0.99059	0.98277	1.00210	0.2083	92.1	10.20	2.84	3.03	16.08	0.12	0.08	0.05	0.25	0.05	0.07	16.40	3.42
42年目	H 66	0.99053	0.98273	1.00210	0.2003	92.1	10.11	2.82	3.04	15.97	0.12	0.08	0.05	0.25	0.05	0.07	16.29	3.26
43年目	H 67	0.99046	0.98269	1.00210	0.1926	92.1	10.01	2.80	3.04	15.86	0.12	0.08	0.05	0.25	0.05	0.07	16.18	3.12
44年目	H 68	0.99039	0.98265	1.00209	0.1852	92.1	9.92	2.78	3.05	15.75	0.12	0.08	0.05	0.25	0.05	0.07	16.07	2.97
45年目	H 69	0.99032	0.98260	1.00209	0.1780	92.1	9.82	2.76	3.06	15.64	0.12	0.08	0.05	0.25	0.04	0.07	15.95	2.84
46年目	H 70	0.99025	0.98256	1.00208	0.1712	92.1	9.73	2.74	3.06	15.53	0.12	0.08	0.05	0.25	0.04	0.07	15.84	2.71
47年目	H 71	0.99018	0.98252	1.00208	0.1646	92.1	9.63	2.72	3.07	15.42	0.12	0.07	0.05	0.24	0.04	0.07	15.73	2.59
48年目	H 72	0.99011	0.98248	1.00208	0.1583	92.1	9.54	2.70	3.08	15.31	0.11	0.07	0.05	0.24	0.04	0.07	15.62	2.47
49年目	H 73	0.99004	0.98244	1.00207	0.1522	92.1	9.44	2.68	3.08	15.20	0.11	0.07	0.05	0.24	0.04	0.07	15.51	2.36
合							572.70	160.59	147.02	880.32	423.22	6.85	4.41	2.61	13.87	6.88	898.10	431.77

路線名	箇所名	車線数	延長
国道52号	清水IC関連	2	0.2km

■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					1,674	
改良費					1,470	
	土工		m3	536,170	756	掘削:510,430m3、盛土:25,470m3
	軟弱地盤改良工		m3			
	法面工		m ²	19,236	163	切土法面:18,774m2、盛土法面:462m2
	擁壁工		式		46	重力式擁壁、補強土壁等
	管渠工		m	459	11	
	函渠工		m			
	排水工		m	5,907	229	
	中央分離帯工		m	120	1	
	雑工		式	1	264	
橋梁費						
	100m以上		m			
	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					135	
	車道舗装(本線)		m ²	9,640	90	52号
	車道舗装(ランプ)		m ²	2,320	15	Eランプ(52号～料金所)
	車道舗装(支道)		m ²	1,005	16	工業団地取付道路含む
	歩道舗装		m ²	2,920	14	
付帯施設費					69	
	交通管理施設工		式	1	51	標識工、防護柵工、道路照明等
	情報ボックス		m	809	18	
②用地及補償費					401	
用地費			m ²	31,898	334	
	宅地		m ²	638	30	
	田畑		m ²	12,759	157	
	山林・原野		m ²	6,380	27	
	その他		m ²	12,121	120	
補償費			式	1	66	
③間接経費					459	地質調査、測量、設計にかかる費用等
全体事業費					2,534	

様式-2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道52号	清水IC関連	2	0.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.2	1	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5	
料金徴収経費				
その他	式	1	48	NEXCO中日本管理分
維持管理費合計			54	

【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