

再評価に係る資料

【道路関係】

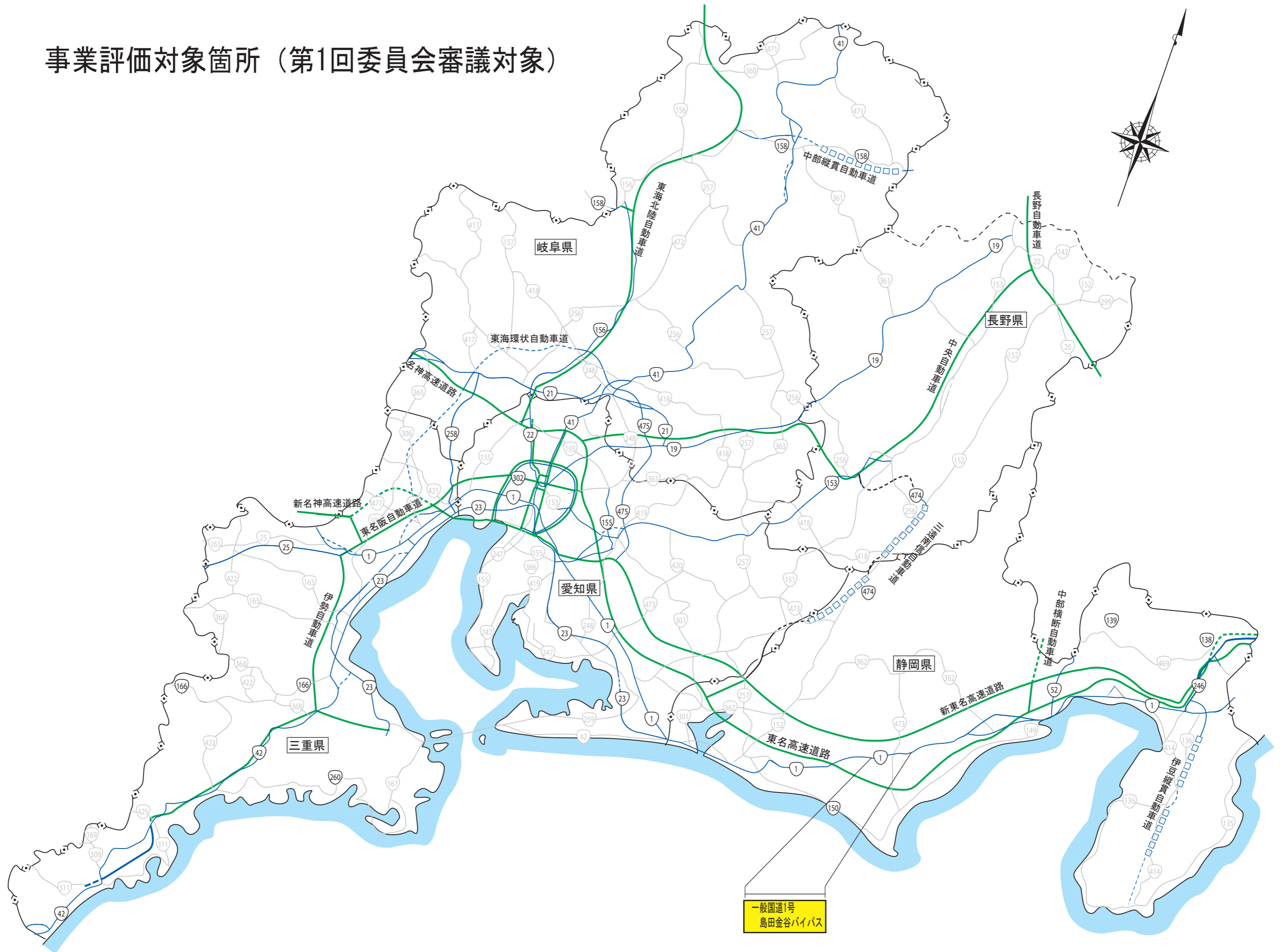
平成28年8月1日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 費用対効果分析実施判定票	3
4. 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 島田金谷バイパス	4

事業評価対象箇所（第1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	2次	②	静岡	1	一般国道1号 島田金谷バイパス	一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿に至る延長10.4kmのバイパス。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・物流効率化の支援 ・個性ある地域の形成 ・安全で安心できるくらしの確保	10.4	H24	S45	H26	H26	-	240	6	・島田金谷バイパスは、道路構造が2車線であることから、依然として大井川渡河部において朝夕のピーク時間帯を中心に激しい渋滞が発生。	・平成24年度より、4車線化に着手しており、現在、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。	事業全体(5.6)	事業継続	B/C(H24新規)

※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3年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で5年間を経過している事業
 ④再評価実施後3年間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

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道1号島田金谷バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：草野 真史

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	■変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11))	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	■需要量の減少が10%以内 前回:2,637,939(TE/日)→今回:2,637,858(TE/日)	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	■変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	■変更がない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (全体事業) 交通量 B/C=5.1 事業費 B/C=5.2 事業期間 B/C=5.5	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担 当 課：

担当課長名：

事業名 一般国道1号 島田金谷バイパス	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：静岡県島田市野田 至：静岡県掛川市佐夜鹿	延長 10.4 km	
事業概要 一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿へ至る主要幹線道路である。当該区間は、暫定2車線で供用されており、本事業は島田金谷バイパスを4車線化し、交通容量の拡大を図る延長約10.4kmの事業である。		
H24年度事業化		S45年度都市計画決定
H26年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費	約240億円	事業進捗率
6%		供用済延長
0 km		
計画交通量 約58,800台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.6	総費用 (事業全体) 228億円 (事業費：182億円 維持管理費：46億円)
		総便益 (事業全体) 1,289億円 (走行時間短縮便益：1,200億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：34億円)
		基準年 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=5.1~6.2 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=5.2~6.1 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=5.5~5.9 (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。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・新幹線駅（掛川駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。		
③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。		
④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。		
⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道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。		
⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑦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。		
⑧他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。		
関係する地方公共団体等の意見		
県知事の意見 本事業は、県内の東西交通を担う国道1号において、朝夕に慢性的な交通渋滞が発生している島田市野田から掛川市佐夜鹿までの間の4車線化により、島田市街地と大井川渡河部の交通混雑の緩和や、沿線地域における物流の効率化を図るものであり、本県にとって重要な事業です。 引き続き、早期の効果発現に向け事業を推進するとともに、更なるコスト削減が図られるよう併せてお願いします。		

また、各年度の事業実施に当たっては、引き続き本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

- ・島田金谷バイパスは、依然として道路構成が2車線であることから、大井川渡河部を中心に、朝夕のピーク時間帯を中心に激しい渋滞が発生。
- ・島田市は全国でも有数の製茶の産出地域であり、近年、緑茶の海外への輸出が増加傾向にある中で、生産拠点や製茶工場などが島田金谷バイパス沿線に立地しており、島田金谷バイパスの4車線化に伴う地域全体の道路網の円滑化が、緑茶の海外輸出の物流活動に大いに貢献。
- ・金谷御前崎連絡道路が菊川ICに接続予定。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は6%、用地取得率は35%（平成28年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成24年度より4車線化に着手しており、現在、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進。

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。

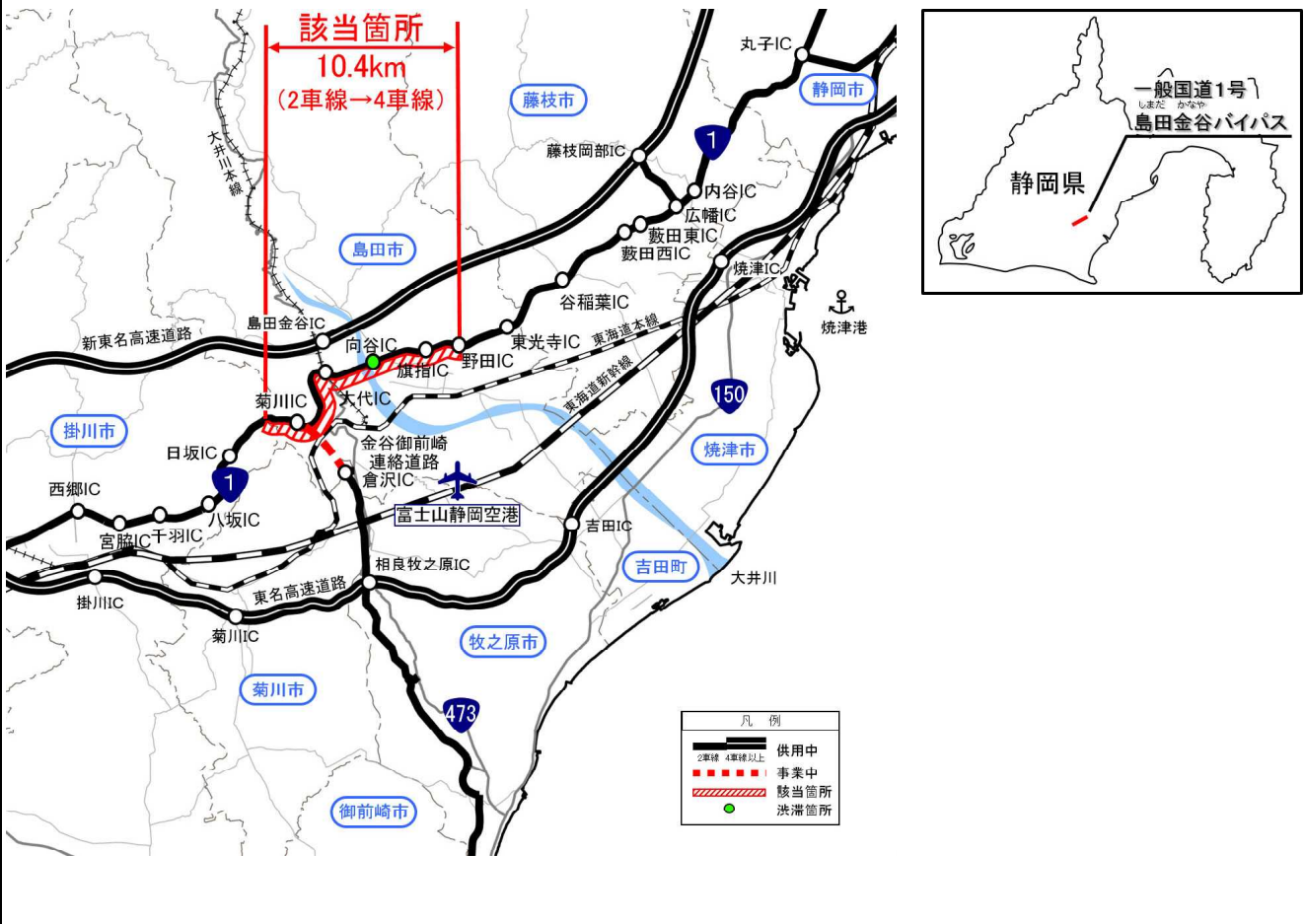
対応方針

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1号 島田金谷バイパス
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	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比(B/C) = 5.6 経済的純現在価値(B-C) = 1061億円 経済的内部収益率(EIRR) = 18.3%

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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) : 57万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 37万人・時間/年 (57万人・時間/年⇒20万人・時間/年) 区間b(並行区間)について : 島田川根線、島田吉田線B P、島田金谷線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間(現況) : 122万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間 : 約8割削減(122万人・時間/年⇒30万人・時間/年)
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	区間の4車線化整備により交通容量が拡大し、旅行速度の改善が図られる。(旅行速度13km/h⇒29km/h)
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	<input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	JR浜松駅(新幹線停車駅)へのアクセス向上 島田市中央町～JR掛川駅 (現況46分 ⇒ 整備後30分)
	<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	富士山静岡空港へのアクセス向上 島田市中央町～富士山静岡空港 現況30分 ⇒ 整備後18分
物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	清水港へのアクセス向上 島田市中央町～清水港 現況81分 ⇒ 整備後69分
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは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	
1. 活力 都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	

		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
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専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	内陸フロンティアを拓く取組(新東名島田金谷IC周辺まちづくり構想)(平成27年3月島田市策定)
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<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"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	大代IC→静岡赤十字病院 現況:約56分、将来:約43分(約13分短縮)
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<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>対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A 路線としての位置づけがある場合）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	<p>第一次緊急輸送路に位置づけ</p> <p>細江金谷線、静岡空港線、住吉金谷線（第一次緊急輸送路）</p>
4. 環境	地球環境の保全	<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>評価対象区間（費用便益分析対象区間）について CO2 排出削減量：15千t/年（3,122千t/年⇒3,107千t/年） 評価対象区間（現道：並行路線 島田川根線、島田吉田線B P、島田金谷線等）について CO2 排出削減量：7.5千t/年（17,8千t/年⇒10,3千t/年）</p>
	生活環境の改善・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：対象外</p> <p>（推計結果） 評価対象区間（費用便益分析対象区間）について NOx 排出削減量：55t/年（7,565t/年⇒7,510t/年） 排出削減率：0.7% 評価対象区間（現道：並行路線 島田川根線、島田吉田線B P、島田金谷線等）について NOx 排出削減量：16t/年（37t/年⇒21t/年） 排出削減率：43%</p>
		<p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外</p> <p>（推計結果） 評価対象区間（費用便益分析対象区間）について SPM排出削減量：3t/年（429t/年 ⇒ 426t/年） 排出削減率：0.7% 評価対象区間（現道：並行路線 島田川根線、島田吉田線B P、島田金谷線等）について SPM排出削減量：0.9t/年（2.1t/年⇒1.2t/年） 排出削減率：43%</p>
		<p><input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p>	<p>静岡県のみちづくり（静岡県・H22年度改訂）</p>
		<p><input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p>	
		<p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>	
		<p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道１号	島田金谷ハ ^ハ パス	L=10.4km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
58,800	4	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	230億円	158億円	389億円
基準年における 現在価値 (C)	182億円	46億円	228億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成23年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	85億円	3.8億円	2.5億円	92億円
基準年における 現在価値 (B)	1,200億円	56億円	34億円	1,289億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	5.6
経済的純現在価値(B-C)	1,061億円
経済的内部収益率(EIRR)	18.3%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	58,800	±10%	5.1 ~ 6.2
事業費	230億円	±10%	5.2 ~ 6.1
事業期間	10年	±20%	5.5 ~ 5.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道1号 島田金谷バイパス

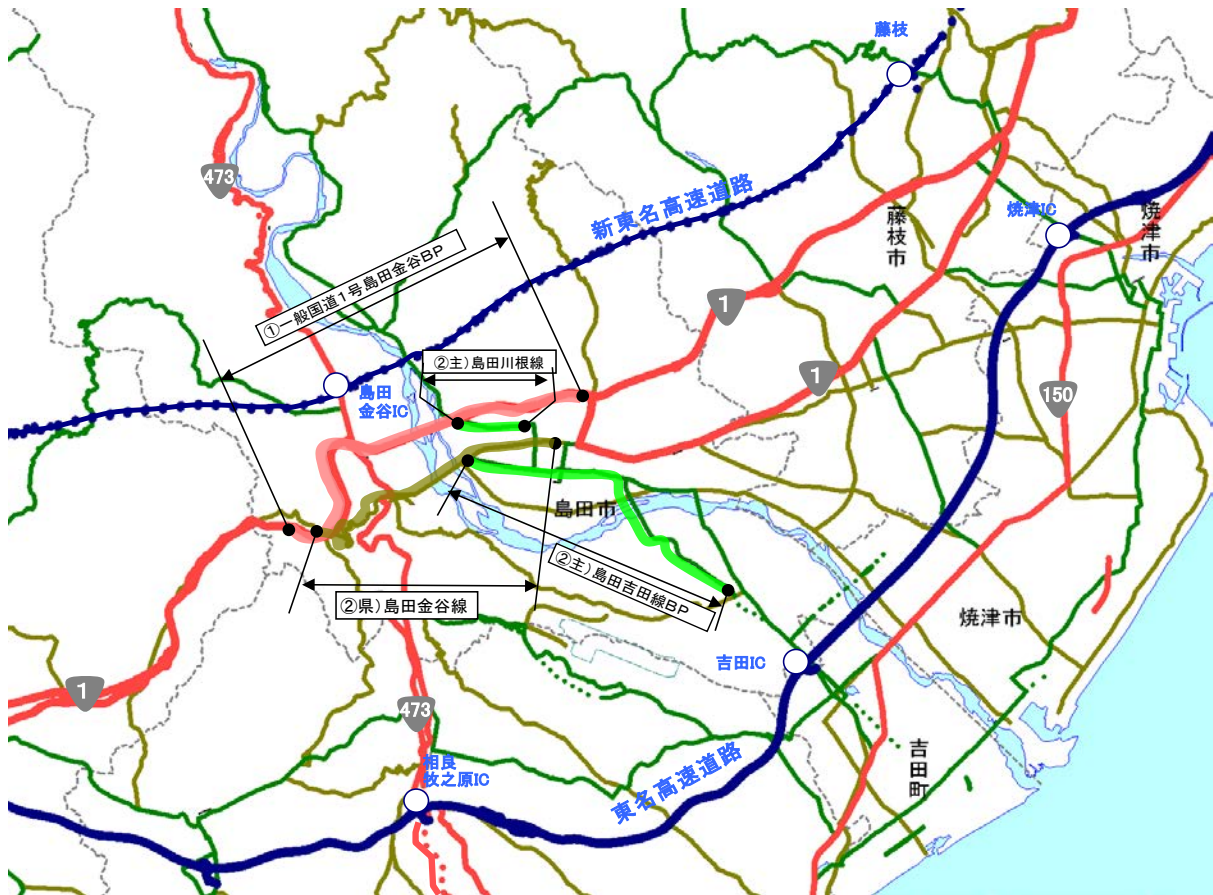
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 10.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	33,900	54,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	16	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	107.49	100.63	
②主な周辺道路 ^{※4}	(県) 島田金谷線 : 8.5km	交通量	[台/日]	16,100	5,300
		走行時間	[分]	23	19
		走行時間費用	[億円/年]	75.60	18.12
	主) 島田吉田線BP : 8.0km	交通量	[台/日]	12,600	10,700
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	39.92	32.37
	主) 島田川根線 : 3.2km	交通量	[台/日]	11,800	7,400
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	14.32	8.57
③その他の道路合計 1720.3km	走行時間費用	[億円/年]	7,015.25	7,007.67	

			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 : 1750.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,252.58	7,167.36	85.22

事業名：一般国道1号 島田金谷バイパス

【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 島田金谷バypass

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合	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) ()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"/>
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	
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			

便益の算定

事業名:一般国道1号 島田金谷バイパス

(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"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<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 島田金谷バイパス			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)	
			0.32	10.4	3.33	
年次	年度	割戻率	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
基準年	H 23	1.0000				
-10年目	H 24	0.9615	0.98	0.94		
-9年目	H 25	0.9246	14.53	13.43		
-8年目	H 26	0.8890	23.84	21.20		
-7年目	H 27	0.8548	25.65	21.92		
-6年目	H 28	0.8219	28.20	23.18		
-5年目	H 29	0.7903	30.95	24.46		
-4年目	H 30	0.7599	36.57	27.79		
-3年目	H 31	0.7307	33.60	24.55		
-2年目	H 32	0.7026	23.21	16.30		
-1年目	H 33	0.6756	12.83	8.67		
供用開始年次	H 34	0.6496			3.17	2.06
1年目	H 35	0.6246			3.17	1.98
2年目	H 36	0.6006			3.17	1.90
3年目	H 37	0.5775			3.17	1.83
4年目	H 38	0.5553			3.17	1.76
5年目	H 39	0.5339			3.17	1.69
6年目	H 40	0.5134			3.17	1.63
7年目	H 41	0.4936			3.17	1.56
8年目	H 42	0.4746			3.17	1.50
9年目	H 43	0.4564			3.17	1.45
10年目	H 44	0.4388			3.17	1.39
11年目	H 45	0.4220			3.17	1.34
12年目	H 46	0.4057			3.17	1.29
13年目	H 47	0.3901			3.17	1.24
14年目	H 48	0.3751			3.17	1.19
15年目	H 49	0.3607			3.17	1.14
16年目	H 50	0.3468			3.17	1.10
17年目	H 51	0.3335			3.17	1.06
18年目	H 52	0.3207			3.17	1.02
19年目	H 53	0.3083			3.17	0.98
20年目	H 54	0.2965			3.17	0.94
21年目	H 55	0.2851			3.17	0.90
22年目	H 56	0.2741			3.17	0.87
23年目	H 57	0.2636			3.17	0.84
24年目	H 58	0.2534			3.17	0.80
25年目	H 59	0.2437			3.17	0.77
26年目	H 60	0.2343			3.17	0.74
27年目	H 61	0.2253			3.17	0.71
28年目	H 62	0.2166			3.17	0.69
29年目	H 63	0.2083			3.17	0.66
30年目	H 64	0.2003			3.17	0.63
31年目	H 65	0.1926			3.17	0.61
32年目	H 66	0.1852			3.17	0.59
33年目	H 67	0.1780			3.17	0.56
34年目	H 68	0.1712			3.17	0.54
35年目	H 69	0.1646			3.17	0.52
36年目	H 70	0.1583			3.17	0.50
37年目	H 71	0.1522			3.17	0.48
38年目	H 72	0.1463			3.17	0.46
39年目	H 73	0.1407			3.17	0.45
40年目	H 74	0.1353			3.17	0.43
41年目	H 75	0.1301			3.17	0.41
42年目	H 76	0.1251			3.17	0.40
43年目	H 77	0.1203			3.17	0.38
44年目	H 78	0.1157			3.17	0.37
45年目	H 79	0.1112			3.17	0.35
46年目	H 80	0.1069			3.17	0.34
47年目	H 81	0.1028			3.17	0.33
48年目	H 82	0.0989			3.17	0.31
49年目	H 83	0.0951	-0.78	-0.07	3.17	0.30
合計			229.58	182.37	158.48	45.99
単純事業費計			230.36		158.48	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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 島田金谷PA ^ハ 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)	
			0.32	10.4	3.33	
年次	年度	割戻率	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
基準年	H 23	1.0000				
-10年目	H 24	0.9615	0.98	0.94		
-9年目	H 25	0.9246	14.53	13.43		
-8年目	H 26	0.8890	23.84	21.20		
-7年目	H 27	0.8548	25.65	21.92		
-6年目	H 28	0.8219	28.20	23.18		
-5年目	H 29	0.7903	30.95	24.46		
-4年目	H 30	0.7599	36.57	27.79		
-3年目	H 31	0.7307	33.60	24.55		
-2年目	H 32	0.7026	23.21	16.30		
-1年目	H 33	0.6756	12.83	8.67		
供用開始年次	H 34	0.6496			3.17	2.06
1年目	H 35	0.6246			3.17	1.98
2年目	H 36	0.6006			3.17	1.90
3年目	H 37	0.5775			3.17	1.83
4年目	H 38	0.5553			3.17	1.76
5年目	H 39	0.5339			3.17	1.69
6年目	H 40	0.5134			3.17	1.63
7年目	H 41	0.4936			3.17	1.56
8年目	H 42	0.4746			3.17	1.50
9年目	H 43	0.4564			3.17	1.45
10年目	H 44	0.4388			3.17	1.39
11年目	H 45	0.4220			3.17	1.34
12年目	H 46	0.4057			3.17	1.29
13年目	H 47	0.3901			3.17	1.24
14年目	H 48	0.3751			3.17	1.19
15年目	H 49	0.3607			3.17	1.14
16年目	H 50	0.3468			3.17	1.10
17年目	H 51	0.3335			3.17	1.06
18年目	H 52	0.3207			3.17	1.02
19年目	H 53	0.3083			3.17	0.98
20年目	H 54	0.2965			3.17	0.94
21年目	H 55	0.2851			3.17	0.90
22年目	H 56	0.2741			3.17	0.87
23年目	H 57	0.2636			3.17	0.84
24年目	H 58	0.2534			3.17	0.80
25年目	H 59	0.2437			3.17	0.77
26年目	H 60	0.2343			3.17	0.74
27年目	H 61	0.2253			3.17	0.71
28年目	H 62	0.2166			3.17	0.69
29年目	H 63	0.2083			3.17	0.66
30年目	H 64	0.2003			3.17	0.63
31年目	H 65	0.1926			3.17	0.61
32年目	H 66	0.1852			3.17	0.59
33年目	H 67	0.1780			3.17	0.56
34年目	H 68	0.1712			3.17	0.54
35年目	H 69	0.1646			3.17	0.52
36年目	H 70	0.1583			3.17	0.50
37年目	H 71	0.1522			3.17	0.48
38年目	H 72	0.1463			3.17	0.46
39年目	H 73	0.1407			3.17	0.45
40年目	H 74	0.1353			3.17	0.43
41年目	H 75	0.1301			3.17	0.41
42年目	H 76	0.1251			3.17	0.40
43年目	H 77	0.1203			3.17	0.38
44年目	H 78	0.1157			3.17	0.37
45年目	H 79	0.1112			3.17	0.35
46年目	H 80	0.1069			3.17	0.34
47年目	H 81	0.1028			3.17	0.33
48年目	H 82	0.0989			3.17	0.31
49年目	H 83	0.0951	-0.78	-0.07	3.17	0.30
合計			229.58	182.37	158.48	45.99
単純事業費計			230.36		158.48	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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
一般国道1号	島田金谷バイパス	4	10.4km

■事業費内訳(全体事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				19,890	
	改良費				1,188	
		土工	m ³	247,634	188	切土(65,199m ³)、盛土(167,457m ³)、採取土(14,978m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	19,751	28	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	233	もたれ式擁壁
		管渠工	m			
		函渠工	m	5	8	
		排水工	m	12,825	636	
		中央分離帯工	m	5,528	93	
		雑工	式	1	3	
	橋梁費				9,877	
		100m以上	m	1,828	8,318	連続非合成箱桁橋 他6橋
		100m未満	m	403	1,559	単純プレテント桁橋 他7橋
	トンネル費				3,517	
		NATM	m	1,091	3,517	3本(下)
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,750	
		IC	箇所	2	3,750	トランペット型(1) 不完全クローバー型(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				1,063	
		車道舗装	m ²	80,354	1,063	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				494	
		交通管理施設工	式	1	494	防護柵工、標識工、道路照明工
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				438	
	用地費		m ²	16,166	78	
		宅地	m ²	1,981	50	
		田畑	m ²	115	0	
		山林・原野	m ²	14,070	28	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	360	
③	間接経費		式	1	3,672	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				24,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○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

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	島田金谷バイパス	4	10.4km

■維持管理費内訳(全事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.4	2,250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	14,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			16,650	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	島田金谷バイパス	4	10.4km

■事業費内訳(残事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				19,890	
	改良費				1,188	
		土工	m ³	247,634	188	切土(65,199m ³)、盛土(167,457m ³)、採取土(14,978m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	19,751	28	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	233	もたれ式擁壁
		管渠工	m			
		函渠工	m	5	8	
		排水工	m	12,825	636	
		中央分離帯工	m	5,528	93	
		雑工	式	1	3	
	橋梁費				9,877	
		100m以上	m	1,828	8,318	連続非合成箱桁橋 他6橋
		100m未満	m	403	1,559	単純プレテント桁橋 他7橋
	トンネル費				3,517	
		NATM	m	1,091	3,517	3本(下)
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,750	
		IC	箇所	2	3,750	トランペット型(1) 不完全クローバー型(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				1,063	
		車道舗装	m ²	80,354	1,063	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				494	
		交通管理施設工	式	1	494	防護柵工、標識工、道路照明工
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				438	
	用地費		m ²	16,166	78	
		宅地	m ²	1,981	50	
		田畑	m ²	115	0	
		山林・原野	m ²	14,070	28	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	360	
③	間接経費		式	1	3,672	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				24,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○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

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	島田金谷バイパス	4	10.4km

■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	10.4	2,250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	14,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			16,650	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。