

事後評価に係る資料

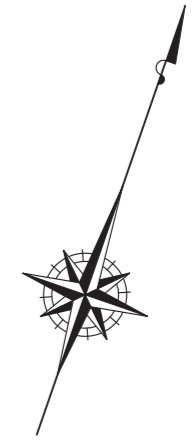
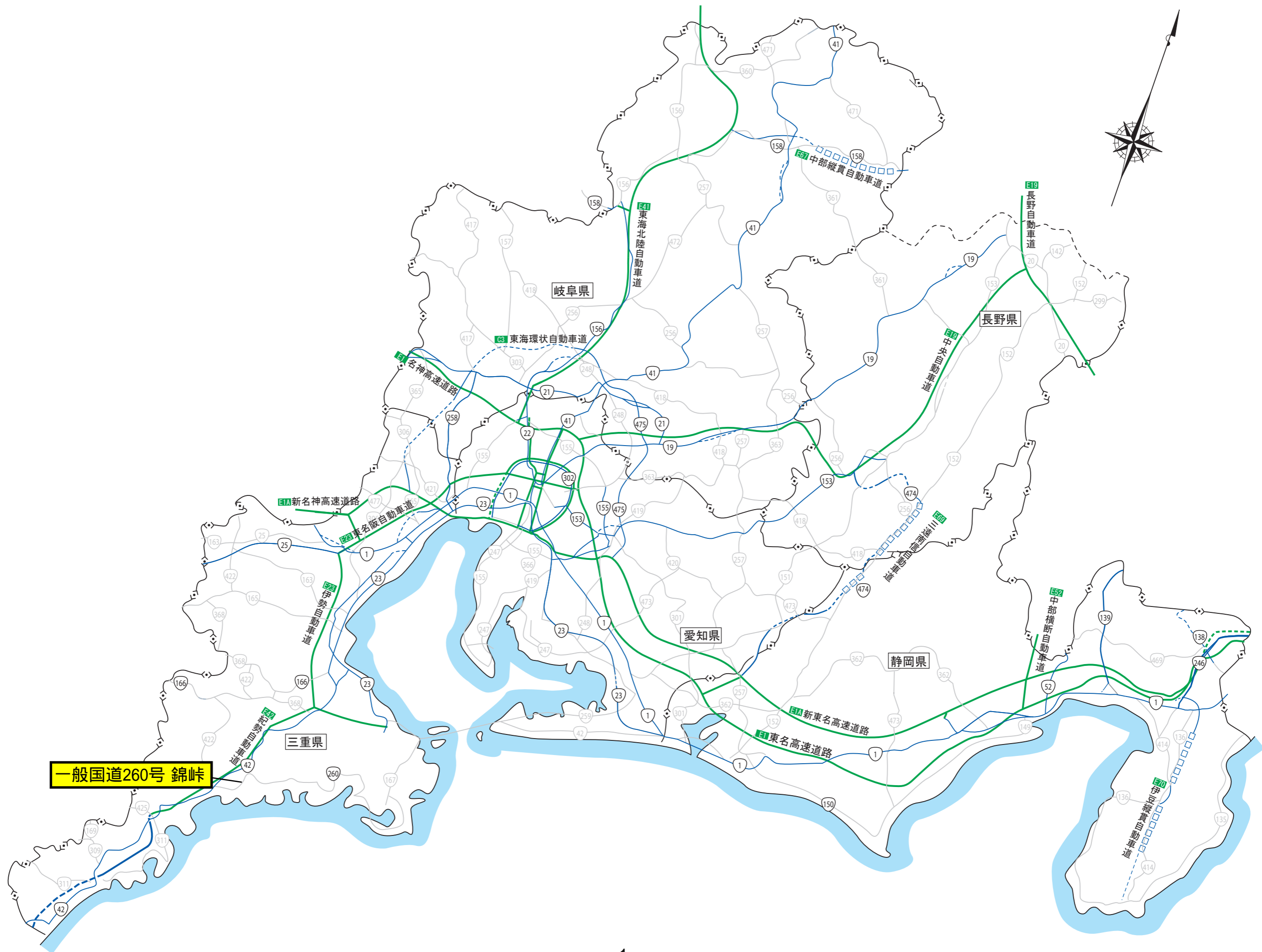
【道路事業】

令和元年 10 月 4 日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 事業評価対象事後評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道260号 錦峠	3



事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

中部地方整備局

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	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	B/C	対応方針 (原案)	備考	
1	1次	①	三重	260	一般国道260号 錦峠	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道260号錦峠は、三重県度会郡南伊勢町棚橋から度会郡大紀町高岡に至る延長6.7kmの道路。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携の支援 ・物流効率化の支援 ・災害に強い道路機能の確保 	6.7	S59	-	S61	S63	6.7	229	100	<ul style="list-style-type: none"> ・国道260号錦峠が開通し、幹線ネットワークが拡充。 ・国道260号錦峠の開通前後の平日昼間の交通量は、(主)紀勢インター線では約3割の増加、国道260号棚橋籠地区では約3倍に増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道260号錦峠は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はない。 ・一般国道260号錦峠は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はない。 	1.1	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（令和1年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道260号錦峠	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：三重県度会郡南伊勢町棚橋 至：三重県度会郡大紀町高岡			延長	6.7 km

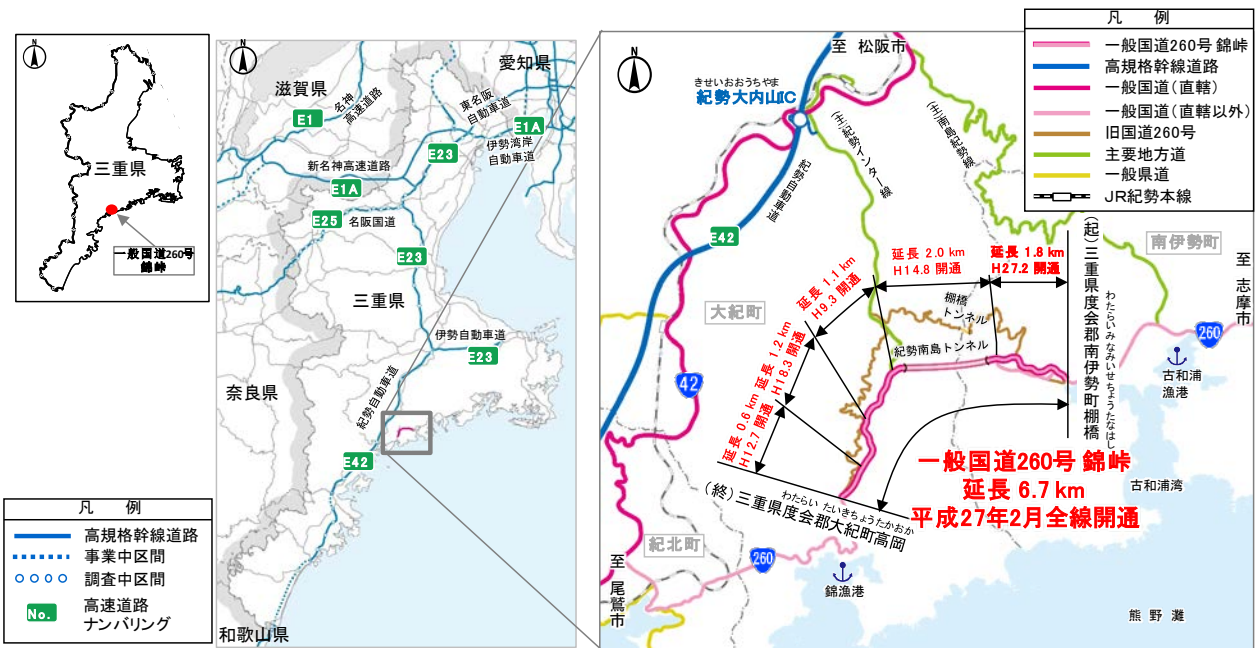
事業概要

一般国道260号は、三重県志摩市を起点とし、北牟婁郡紀北町に至る延長約118kmの幹線道路です。このうち、一般国道260号錦峠は、三重県度会郡南伊勢町棚橋から度会郡大紀町高岡に至る延長6.7kmについて、権限代行による直轄事業として整備した道路である。

事業の目的・必要性

一般国道260号錦峠は、地域連携の支援、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された事業である。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	S59年度 —	用地着手 工事着手	S61年度 S63年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H24年度 (実績) -/H26年度	変動	1.08倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) (実質値)	-/230億円 -/211億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/229億円 (実質値) -/212億円		変動	1.00倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/1,800台/日		実績 (暫定/完成)	-/2,300台/日		変動	128%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	28.4km/h→61.3 km/h (供用前年次)H02→(供用後年次)H27年		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)		4件 → 0件 (供用前年次)H23~H26年 (供用後年次)H27~H30年			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.4	総費用 308億円 事業費：285億円 維持管理費：23億円	総便益 423億円 走行時間短縮便益：388億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：2.6億円	基準年 平成20年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用 479億円 事業費：437億円 維持管理費：43億円	総便益 512億円 走行時間短縮便益：438億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：6.7億円	基準年 令和元年				
事業遅延によるコスト増			-1億円		-1億円				
事業遅延の理由			特になし。						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間の渋滞損失削減率（約9割削減） ・バス路線の利便性向上の状況（大紀町、南伊勢町からJR伊勢柏崎駅間の町営バスの運行が新たに開始） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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の状況（整備前の旧道は道幅が狭く大型車の通行が困難だったが、道路の開通に伴い輸送トラックが順次大型化し物流の効率化が向上） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成（大紀町～南伊勢町） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況（大紀町～南伊勢町：約34分⇒約7分：約30分短縮） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・IC等からの主要な観光地へのアクセス向上による効果（紀勢自動車道から大紀町錦地区及び南伊勢町へのアクセスルートが形成され、南伊勢町の観光入り込み客数は開通前の40%増加） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上の状況（当該区間の開通により、錦地区から松阪・伊勢市の第3次救急医療施設への救急搬送が増加） <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次及び第3次緊急輸送道路に指定） ・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（第一次緊急輸送道路である国道42号が通行止めになった場合の代替路線を形成） ・並行区間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が解消（事前通行規制区間の迂回路確保 雨量規制区間（錦地区）） <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量（4.9千t-CO2/年） <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <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9割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約9割削減） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業評価監視委員会の意見	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・国道260号錦峠が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・国道260号錦峠の開通前後の平日昼間の交通量は、（主）紀勢インター線では約3割の増加、国道260号棚橋地区では約3倍に増加している。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道260号錦峠は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道260号錦峠は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。
特記事項	<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260号 錦峠
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

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■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 type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	
		<input type="checkbox"/> 並行区間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状況	
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線の状況	当該区間を利用する大紀町錦地区とJR伊勢柏崎駅間の高校生送迎バスが新たに運行開始(平成11年度) 当該区間を利用する南伊勢町神前浦地区とJR伊勢柏崎駅間の南伊勢町営バスが新たに運行開始(平成26年10月)
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上の状況	
		<input 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の状況	
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況	
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	大紀町と南伊勢町の主要産業は漁業である。特に南伊勢町の漁獲量は三重県一位で県内の約50%を占めている。整備前の旧道は道幅が狭く大型車の通行が困難でしたが、道路の開通に伴い輸送トラックが順次大型化し物流の効率化が向上
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成されたことによる効果	
		<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に関する効果	
国土・地域ネットワークの構築	<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 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	大紀町と南伊勢町間の所要時間が大幅に短縮(約28分⇒約7分:約30分短縮)	
	<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	大紀町と南伊勢町間の所要時間が大幅に短縮(約28分⇒約7分:約30分短縮)	
個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	当該区間の開通により、大紀町錦地区及び南伊勢町からJR伊勢柏崎駅へのバスが運行	
	<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果	当該区間の開通により、紀勢自動車道から大紀町錦地区及び南伊勢町へのアクセスルートが形成され、南伊勢町の観光入り込み客数は開通前の40%増加と堅調に推移	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結されたことによる効果		

2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況 	当該区間の開通により、錦地区から松阪・伊勢市の第3次救急医療施設への救急搬送が増加
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上の状況 	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次及び第3次緊急輸送道路に指定
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	第一次緊急輸送道路である 国道42号が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<ul style="list-style-type: none"> □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 並行区間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が解消 	事前通行規制区間の迂回路確保（雨量規制区間（錦地区））
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ■ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 	CO2排出削減量：4.9千t-CO2/年（127.8千t-CO2/年 ⇒ 122.9千t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ■ 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 	旧道排出削減量：約3.55t-NOx/年(3.94t-NOx/年 ⇒ 0.39t-NOx/年)、排出削減率：9割削減
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 	旧道排出削減量：約0.23t-SPM/年(0.25t-SPM/年 ⇒ 0.02t-SPM/年)、排出削減率：9割削減
		<ul style="list-style-type: none"> □ 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ その他、環境や景観上の効果 	
		5. その他	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260号	錦峠	L=6.7Km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,300	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	221億円	82億円	303億円
基準年における 現在価値(C)	437億円	43億円	479億円

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	令和元年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	18億円	2.7億円	0.27億円	21億円
基準年における 現在価値(B)	438億円	68億円	6.7億円	512億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.1
経済的純現在価値(B-C)	33億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.2%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道260号錦峠

(推計時点 R12年)

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路	国道260号	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	2,300
	錦峠	走行時間 ^{※2}	[分]	-	11.0
	: 6.7km	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	4.60
②主な周辺道路 ^{※4}	国道260号	交通量	[台/日]	900	100
	旧道	走行時間	[分]	58	39
	: 14.0km	走行時間費用	[億円/年]	8.85	0.32
	国道42号	交通量	[台/日]	4,500	3,600
		走行時間	[分]	23	22
	: 14.0km	走行時間費用	[億円/年]	20.38	15.51
	紀勢自動車道	交通量	[台/日]	10,500	9,200
	紀伊長島IC～ 紀勢大内山IC	走行時間	[分]	8.4	8.3
	: 10.3km	走行時間費用	[億円/年]	16.38	14.02
③その他の道路合計 453.7km	走行時間費用	[億円/年]	328.22	322.01	

			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 : 498.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	373.82	356.46	17.36

※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260号錦峠

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和元年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
		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"/> (H22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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通の考慮する 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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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"/>		
	算出根拠を添付すること			
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"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：一般国道260号錦峠

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	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"/>
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由および考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

		維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
箇所名:一般国道260号 錦峠				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.27	6.7	1.80	
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	現在単価	単純単価	現在単価
-31年目	S 59	3.9461	105.0	0.50	1.94		
-30年目	S 60	3.7943	105.7	0.70	2.59		
-29年目	S 61	3.6484	107.6	0.70	2.44		
-28年目	S 62	3.5081	107.3	1.50	5.05		
-27年目	S 63	3.3731	107.9	1.48	4.77		
-26年目	H 1	3.2434	110.8	2.83	8.53		
-25年目	H 2	3.1187	113.3	5.40	15.31		
-24年目	H 3	2.9987	116.0	4.24	11.30		
-23年目	H 4	2.8834	117.6	8.59	21.70		
-22年目	H 5	2.7725	117.9	9.99	24.19		
-21年目	H 6	2.6658	117.8	9.92	23.13		
-20年目	H 7	2.5633	117.1	14.65	33.03		
-19年目	H 8	2.4647	116.6	14.28	31.09		
-18年目	H 9	2.3699	117.5	2.60	5.40		
-17年目	H 10	2.2788	116.9	16.49	33.11		
-16年目	H 11	2.1911	115.2	23.85	46.72		
-15年目	H 12	2.1068	113.8	25.26	48.17		
-14年目	H 13	2.0258	112.4	6.36	11.80		
-13年目	H 14	1.9479	110.5	8.10	14.70		
-12年目	H 15	1.8730	109.0	2.50	4.43		
-11年目	H 16	1.8009	107.9	5.15	8.85		
-10年目	H 17	1.7317	106.7	1.72	2.87		
-9年目	H 18	1.6651	105.9	7.03	11.39		
-8年目	H 19	1.6010	105.0	5.04	7.91		
-7年目	H 20	1.5395	104.4	4.26	6.46		
-6年目	H 21	1.4802	103.0	2.52	3.73		
-5年目	H 22	1.4233	101.3	5.72	8.27		
-4年目	H 23	1.3686	99.8	4.97	7.01		
-3年目	H 24	1.3159	99.0	5.74	7.86		
-2年目	H 25	1.2653	99.0	6.98	9.19		
-1年目	H 26	1.2167	101.5	11.81	14.58		
供用開始年次	H 27	1.1699	103.0			1.64	1.91
1年目	H 28	1.1249	102.8			1.64	1.84
2年目	H 29	1.0816	103.0			1.64	1.77
3年目	H 30	1.0400	103.0			1.64	1.70
4年目	R 1	1.0000	103.0			1.64	1.64
5年目	R 2	0.9615	103.0			1.64	1.57
6年目	R 3	0.9246	103.0			1.64	1.51
7年目	R 4	0.8890	103.0			1.64	1.45
8年目	R 5	0.8548	103.0			1.64	1.40
9年目	R 6	0.8219	103.0			1.64	1.34
10年目	R 7	0.7903	103.0			1.64	1.29
11年目	R 8	0.7599	103.0			1.64	1.24
12年目	R 9	0.7307	103.0			1.64	1.20
13年目	R 10	0.7026	103.0			1.64	1.15
14年目	R 11	0.6756	103.0			1.64	1.11
15年目	R 12	0.6496	103.0			1.64	1.06
16年目	R 13	0.6246	103.0			1.64	1.02
17年目	R 14	0.6006	103.0			1.64	0.98
18年目	R 15	0.5775	103.0			1.64	0.94
19年目	R 16	0.5553	103.0			1.64	0.91
20年目	R 17	0.5339	103.0			1.64	0.87
21年目	R 18	0.5134	103.0			1.64	0.84
22年目	R 19	0.4936	103.0			1.64	0.81
23年目	R 20	0.4746	103.0			1.64	0.78
24年目	R 21	0.4564	103.0			1.64	0.75
25年目	R 22	0.4388	103.0			1.64	0.72
26年目	R 23	0.4220	103.0			1.64	0.69
27年目	R 24	0.4057	103.0			1.64	0.66
28年目	R 25	0.3901	103.0			1.64	0.64
29年目	R 26	0.3751	103.0			1.64	0.61
30年目	R 27	0.3607	103.0			1.64	0.59
31年目	R 28	0.3468	103.0			1.64	0.57
32年目	R 29	0.3335	103.0			1.64	0.55
33年目	R 30	0.3207	103.0			1.64	0.52
34年目	R 31	0.3083	103.0			1.64	0.50
35年目	R 32	0.2965	103.0			1.64	0.49
36年目	R 33	0.2851	103.0			1.64	0.47
37年目	R 34	0.2741	103.0			1.64	0.45
38年目	R 35	0.2636	103.0			1.64	0.43
39年目	R 36	0.2534	103.0			1.64	0.41
40年目	R 37	0.2437	103.0			1.64	0.40
41年目	R 38	0.2343	103.0			1.64	0.38
42年目	R 39	0.2253	103.0			1.64	0.37
43年目	R 40	0.2166	103.0			1.64	0.35
44年目	R 41	0.2083	103.0			1.64	0.34
45年目	R 42	0.2003	103.0			1.64	0.33
46年目	R 43	0.1926	103.0			1.64	0.32
47年目	R 44	0.1852	103.0			1.64	0.30
48年目	R 45	0.1780	103.0			1.64	0.29
49年目	R 46	0.1712	103.0	-5.40	-0.92	1.64	0.28
合計				215.47	436.61	81.82	42.77
単純事業費計				220.87		81.82	

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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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260号	錦峠	2	6.7 km

■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工費費	改良費		式	1	19,287		
			式	1	7,117		
		土工	m ³	1,023,000	2,091		
		軟弱地盤改良工	m ³	0	0		
		法面工	m ²	84,700	4,361	切土法面、盛土法面、法面抑止	
		擁壁工	式	1	198	もたれ式擁壁、重力式擁壁など	
		管渠工	m	200	15		
		函渠工	m	140	20		
		排水工	m	8,570	140		
		中央分離帯工	m	0	0		
	雑工	式	1	292	棧道工		
	橋梁費		式			5,948	
		100m以上	m	710	4,899	5橋	
		100m未満	m	152	1,049	3橋	
	トンネル費		式	1		4,850	
		NATM	m	1,700	4,850		
		シールド	m	0	0		
	IC・JCT費		式	1		0	
		IC	箇所	0		0	
		JCT	箇所	0		0	
	舗装費		式	1		1,313	
		車道舗装	m ²	51,300	1,117		
		歩道舗装	m ²	9,000	196		
	付帯施設費		式	1		59	
		交通管理施設費	式	1		59	防護柵など
		遮音壁	m	0		0	
	②用地及び補償費		式	1		729	
用地費		m ²	189,695		540		
	宅地	m ²	0		0		
	田畑	m ²	0		0		
	山林・原野	m ²	189,695		540		
	その他	m ²	0		0		
補償費		式	1		189		
③間接経費		式	1		2,933	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費		式			22,948		

【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隣事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費にあたっては、近隣事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道260号	錦峠	2	6.7 km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.7	1700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7300	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9000	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出