

事後評価に係る資料

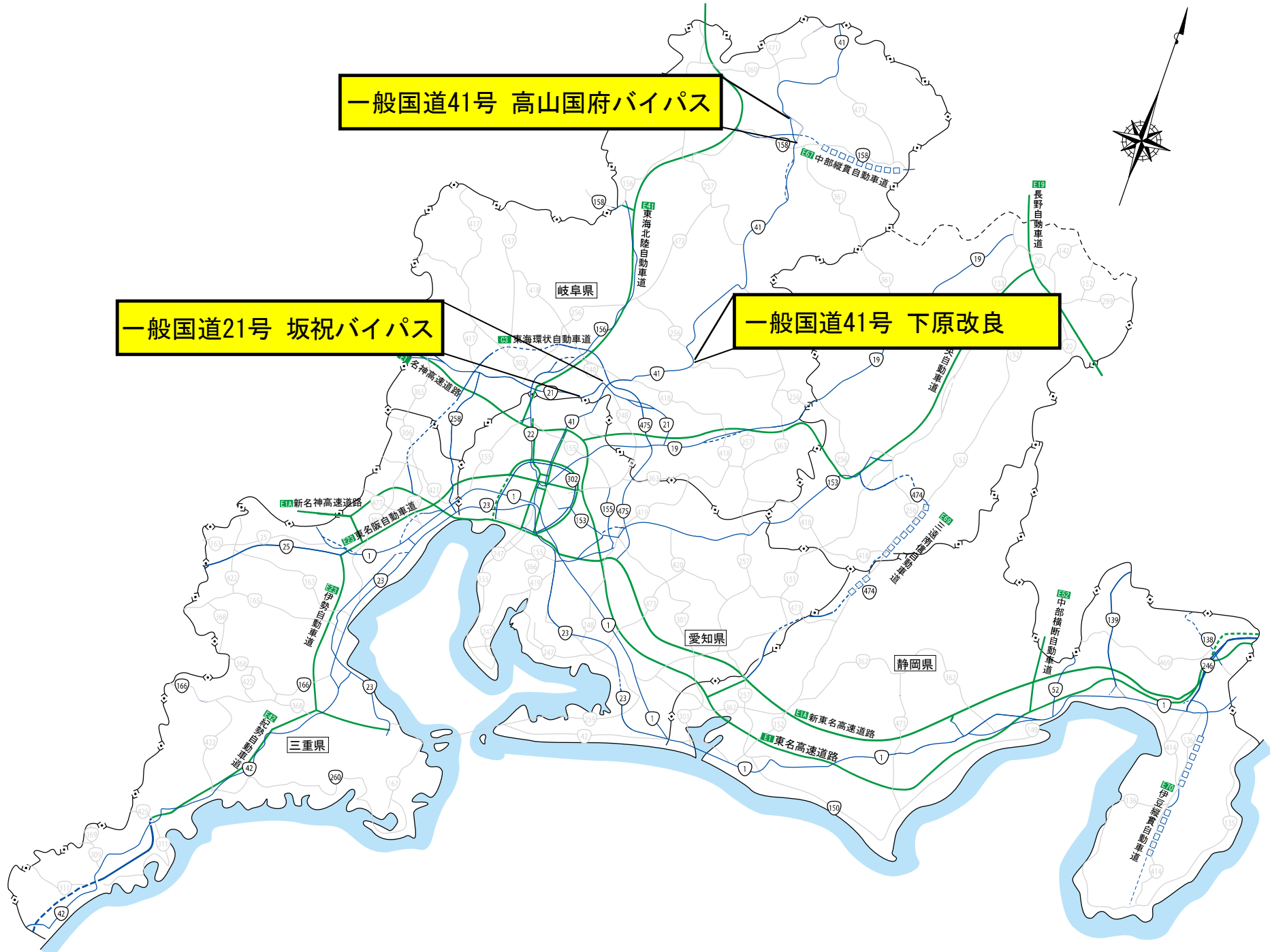
【道路事業】

令和2年7月27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21号 坂祝バイパス	3
○一般国道41号 高山国府バイパス	18
○一般国道41号 下原改良	33



一般国道41号 高山国府バイパス

一般国道21号 坂祝バイパス

一般国道41号 下原改良

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	地高	①	岐阜	21	一般国道21号坂祝バイパス	・一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、地域高規格道路である岐阜南部横断ハイウェイの一部を構成する道路。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・交通渋滞の緩和 ・災害に強い道路機能の確保 ・地域経済活性化の支援	7.6	H2 H18	S61	H6	H11	7.6	369	100	・一般国道248号について、平成24年度に関バイパスが暫定2車線で開通し、平成27年度に太田バイパスが4車線化。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、平成21年3月に暫定2車線で部分開通し、断面交通量が約6,000台/日増加。さらに、平成28年3月に暫定2車線で全線開通したことにより、並行路線の交通量が転換し、断面交通量が約4,900台/日増加。	・一般国道21号坂祝バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はない。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はない。	2.5	対応なし	
2	2次	①	岐阜	41	一般国道41号高山国府バイパス	・一般国道41号高山国府バイパスは、岐阜県高山市冬頭町から岐阜県高山市国府町金桶に至る延長6.3kmのバイパス。 下記の3点を主な目的として事業を推進。 ・高速アクセス性の向上(観光の周遊性の向上) ・交通渋滞の緩和 ・救急医療活動の支援	6.3	H8	H3	H9	H11	6.3	453	100	・平成20年7月に東海北陸自動車道が全線開通し、平成31年3月には白鳥IC～飛騨清見IC間が4車線化。 ・平成19年9月に高山清見道路(高山IC～飛騨清見道路間)が開通し、平成27年10月に高山国府バイパスが全線開通。 ・高山国府バイパスや東海北陸自動車道、高山清見道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約8,000台/12h増加。	・一般国道41号高山国府バイパス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41号高山国府バイパスは、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。	2.2	対応なし	
3	2次	①	岐阜	41	一般国道41号下原改良	・一般国道41号下原改良は、岐阜県下呂市金山町下原町から岐阜県下呂市金山町中切に至る延長1.1kmのバイパス。 下記の2点を主な目的として事業を推進。 ・現道の防災点検箇所解消 ・交通安全の確保	1.1	H3	-	H13	H19	1.1	37	100	・平成27年11月に下原改良が開通し、幹線ネットワークが拡充。 ・一般国道41号下原改良の開通により、旧国道41号を走行していた車両の約8割が下原改良へ転換。	・一般国道41号下原改良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41号下原改良は、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。	-	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2年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名 地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号坂祝バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：岐阜県加茂郡坂祝町大針 至：岐阜県各務原市鵜沼東町	延長 7.6km	

事業概要
 一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市鵜沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、地域高規格道路である岐阜南部横断ハイウェイの一部を構成する道路である。

事業の目的・必要性
 一般国道21号坂祝バイパスは、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を主な目的に計画された事業である。



事業の果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H2年度 H18年度 S61年度	用地着手 工事着手	H6年度 H11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) - / R6年度 (実績) H27年度 / -	変動 -
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 508億円 (実質値) - / 491億円	実績 (暫定/完成) (実質値) 369億円 / - 355億円 / -	変動 -			
交通量	計画時 (暫定/完成)	(当該路線) (暫定/完成)	- / 38,800台/日	実績 (暫定/完成)	17,400台/日 / -	変動 -		
旅行速度向上	(供用前現道→当該路線)	15.4km/h → 29.8km/h (供用前年次) H17 (供用後年次) R1	交通事故減少	38件 → 12件 (供用前現道→当該路線) (供用前年次) H26~H27 (供用後年次) H29~H30				
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.5	総費用 510億円 (事業費: 493億円 維持管理費: 17億円)	総便益 1,272億円 (走行時間短縮便益: 1,125億円 走行経費減少便益: 104億円 交通事故減少便益: 43億円)	基準年 平成21年			
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	2.5	総費用 645億円 (事業費: 590億円 維持管理費: 55億円)	総便益 1,612億円 (走行時間短縮便益: 1,472億円 走行経費減少便益: 116億円 交通事故減少便益: 24億円)	基準年 令和2年			
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額				
		- 億円		- 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"> ・現道等の年間渋滞損失削減率（約6割削減） ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善（旧国道21号の旅行速度が14.4km/h改善） ・特急停車駅（JR美濃太田駅等）へのアクセス向上 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路に位置付けあり（岐阜南部横断ハイウェイ） <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。（岐阜県地域防災計画：第一次緊急輸送道路） ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間（東海北陸自動車道、東海環状自動車道）の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。 <p>④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（6,157t-CO2/年削減） <p>⑤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（約5割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減（約5割削減） ・現道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（74dB→68dB） <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	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価は実施していない。</p>
変化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>・</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道248号は、平成24年度に関バイパスが暫定2車線で開通し、平成27年度に太田バイパスが4車線化されました。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、平成21年3月に暫定2車線で部分開通し、断面交通量が約6,000台/日増加しました。さらに、平成28年3月に暫定2車線で全線開通したことで、並行路線の交通量が一般国道21号坂祝バイパスへと転換し、断面交通量が約4,900台/日増加しました。 	
<p>今後の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"> ・一般国道21号坂祝バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後、暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考えます。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、効果が発現していることから、暫定2車線までについては改善措置の必要性はないと考えます。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。 	
<p>特記事項</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。

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

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

事業名	一般国道21号 坂祝バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性を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(人・時間)及び削減率	区間b(並行区間): (一)各務原美濃加茂線(美濃加茂市太田本町4~各務原市鵜沼東町) 並行区間の渋滞損失時間(整備前): 153.6万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 92.6万人・時間/年(153.6万人・時間/年 ⇒ 61.0万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 約60%削減	
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	並行区間: (一)各務原美濃加茂線(鵜沼IC~鵜沼東町)の平日7時台旅行速度: 15.4km/h(H17) → 29.8km/h(R1)	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況		
	<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の状況	対象駅: 美濃太田駅(JR特急「(ワイドビュー)ひだ」)・新鵜沼駅(名鉄特急「ミュースカイ」)、対象自治体名: 各務原市・坂祝町・美濃加茂市	
	<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"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を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	
		<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が解消	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
<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が形成(又は一部形成)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			
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果			
<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(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専道（A'路線）としての位置づけあり	
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として指定（大針IC～鵜沼IC）
	<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を解消	
	<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 type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
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た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、大規模イベントの支援に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
	<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としての効果	
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
	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
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<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"/> 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
	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が解消
		<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
	<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	東海北陸自動車道、東海環状自動車道の代替路を形成する。
	<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 checked="" 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 <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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消 <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	要対策箇所数：3箇所（対策済みであるが、土砂災害警戒区域が残存している）
4. 環境	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	区間a（費用便益分析対象区間）：坂祝町、各務原市、関市、美濃加茂市、可児市、富加町、御嵩町、岐阜市、岐南町、笠松町、犬山市、江南市、扶桑町、大口町、小牧市 排出削減量：6,157t/年（2,119,022t-CO2/年 ⇒2,112,865t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	区間b（並行区間）：（一）各務原美濃加茂線（美濃加茂市太田本町4～各務原市鶴沼東町） 排出削減量：26.6t-NOx/年（52.2t-NOx/年 ⇒25.6t-NOx/年）、排出削減率：51%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	区間b（並行区間）：（一）各務原美濃加茂線（美濃加茂市太田本町4～各務原市鶴沼東町） 排出削減量：約1.53t-SPM/年（2.99t-SPM/年 ⇒1.46t-SPM/年）、排出削減率：51%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道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	H22環境センサ調査単位区間番号：1028、夜間騒音レベル：74dB（夜間要請限度を超過）→68dB H22環境センサ調査単位区間番号：1029-1、夜間騒音レベル：74dB（夜間要請限度を超過）→69dB
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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付けられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<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21号	坂祝バイパス	L=7.6km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,300	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2年度		
単純合計	355億円	105億円	459億円
基準年における 現在価値(C)	590億円	55億円	645億円

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2年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	60億円	4.7億円	0.95億円	65億円
基準年における 現在価値(B)	1472億円	116億円	24億円	1612億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	2.5
経済的純現在価値(B-C)	968億円
経済的内部収益率(EIRR)	8.0%

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21号坂祝バイパス

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 :7.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	21,300		
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	10		
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	38.06		
②主な周辺道路 ^{※4}	(一)各務原美濃加茂線 :9.3km	交通量	[台/日]	19,100	13,000	
		走行時間	[分]	21	17	
		走行時間費用	[億円/年]	74.96	40.14	
	国道41号 :8.4km	交通量	[台/日]	56,400	52,000	
		走行時間	[分]	12	12	
		走行時間費用	[億円/年]	128.22	115.01	
	(一)富加坂祝線 :2.0km	交通量	[台/日]	6,500	1,800	
		走行時間	[分]	5	5	
		走行時間費用	[億円/年]	6.25	1.64	
	(主)江南関線 :10.8km	交通量	[台/日]	18,700	16,500	
		走行時間	[分]	32	30	
		走行時間費用	[億円/年]	127.72	110.37	
市道 :6.7km	交通量	[台/日]	4,600	2,300		
	走行時間	[分]	18	16		
	走行時間費用	[億円/年]	14.90	6.84		
③その他道路合計 :1207.5km		走行時間費用	[億円/年]	8104.97	8086.14	
			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 :1252.3km		走行時間短縮便益	[億円/年]	8457.02	8398.20	58.82

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

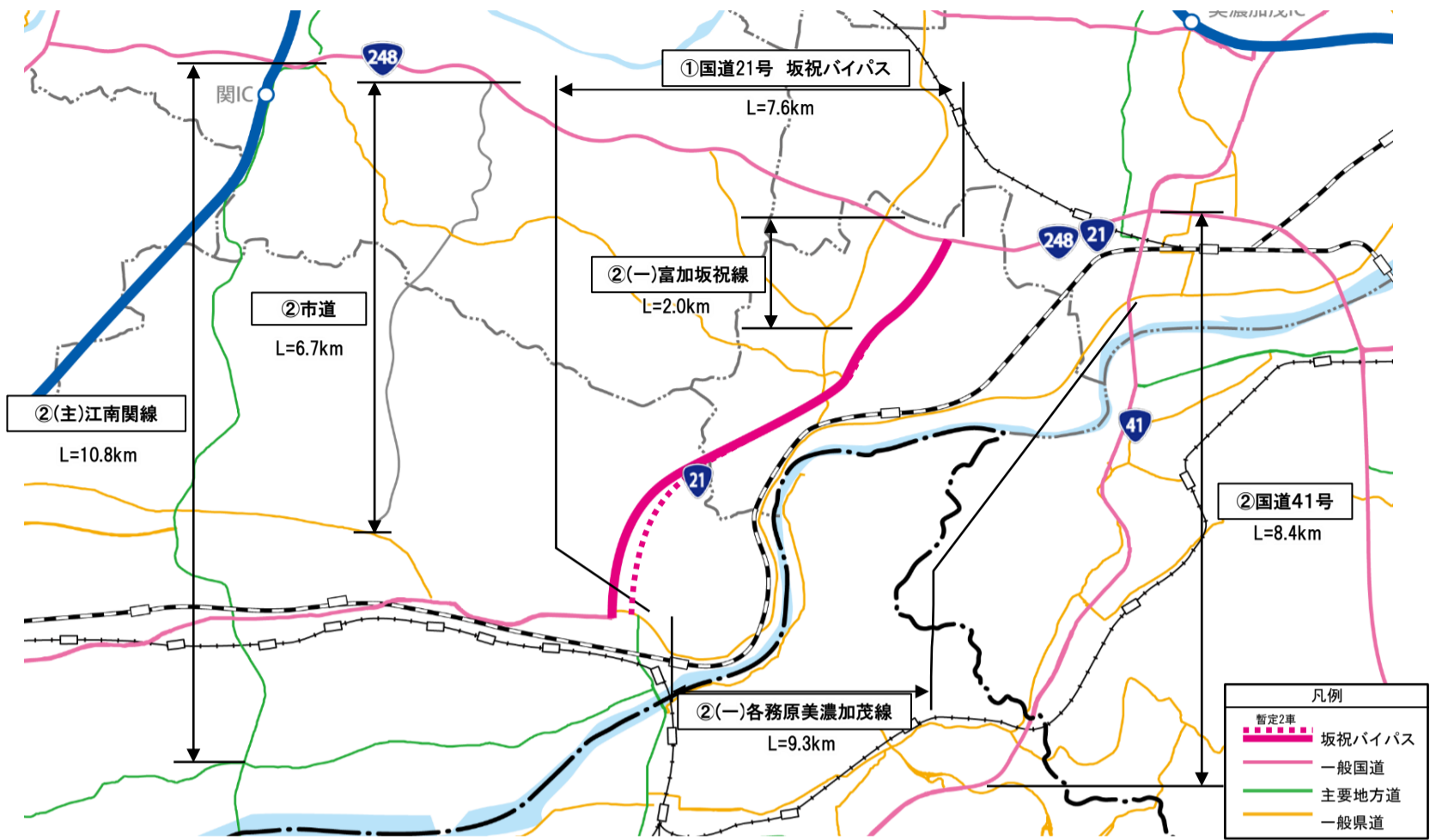
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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21号坂祝バイパス

(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2年	
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	<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 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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：一般国道21号坂祝バイパス

(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 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"/>	
	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及び考え方を記載(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21号 坂祝バイパス

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.30		7.6	2.30
-26年目	H 2	3.2434	113.3	0.39	1.14		
-25年目	H 3	3.1187	116.0	0.29	0.81		
-24年目	H 4	2.9987	117.6	0.29	0.76		
-23年目	H 5	2.8834	117.9	0.72	1.81		
-22年目	H 6	2.7725	117.8	5.02	12.14		
-21年目	H 7	2.6658	117.1	2.81	6.59		
-20年目	H 8	2.5633	116.6	6.13	13.85		
-19年目	H 9	2.4647	117.5	8.15	17.58		
-18年目	H 10	2.3699	116.9	11.64	24.26		
-17年目	H 11	2.2788	115.2	17.42	35.43		
-16年目	H 12	2.1911	113.8	21.43	42.42		
-15年目	H 13	2.1068	112.4	18.09	34.87		
-14年目	H 14	2.0258	110.5	20.80	39.20		
-13年目	H 15	1.9479	109.0	17.57	32.28		
-12年目	H 16	1.8730	108.0	15.85	28.26		
-11年目	H 17	1.8009	106.7	23.57	40.90		
-10年目	H 18	1.7317	105.9	35.69	59.99		
-9年目	H 19	1.6651	105.0	16.24	26.47		
-8年目	H 20	1.6010	104.4	37.80	59.59		
-7年目	H 21	1.5395	103.0	5.16	7.93		
-6年目	H 22	1.4802	101.3	0.90	1.36		
-5年目	H 23	1.4233	99.8	4.07	5.97		
-4年目	H 24	1.3686	99.0	16.02	22.77		
-3年目	H 25	1.3159	99.0	20.99	28.68		
-2年目	H 26	1.2653	101.5	22.93	29.38		
-1年目	H 27	1.2167	103.0	24.62	29.89		
供用開始年次	H 28	1.1699	102.8			2.09	2.45
1年目	H 29	1.1249	102.9			2.09	2.35
2年目	H 30	1.0816	102.8			2.09	2.26
3年目	R 1	1.0400	102.8			2.09	2.17
4年目(基準年)	R 2	1.0000	102.8			2.09	2.09
5年目	R 3	0.9615	102.8			2.09	2.01
6年目	R 4	0.9246	102.8			2.09	1.93
7年目	R 5	0.8890	102.8			2.09	1.86
8年目	R 6	0.8548	102.8			2.09	1.79
9年目	R 7	0.8219	102.8			2.09	1.72
10年目	R 8	0.7903	102.8			2.09	1.65
11年目	R 9	0.7599	102.8			2.09	1.59
12年目	R 10	0.7307	102.8			2.09	1.53
13年目	R 11	0.7026	102.8			2.09	1.47
14年目	R 12	0.6756	102.8			2.09	1.41
15年目	R 13	0.6496	102.8			2.09	1.36
16年目	R 14	0.6246	102.8			2.09	1.31
17年目	R 15	0.6006	102.8			2.09	1.26
18年目	R 16	0.5775	102.8			2.09	1.21
19年目	R 17	0.5553	102.8			2.09	1.16
20年目	R 18	0.5339	102.8			2.09	1.12
21年目	R 19	0.5134	102.8			2.09	1.07
22年目	R 20	0.4936	102.8			2.09	1.03
23年目	R 21	0.4746	102.8			2.09	0.99
24年目	R 22	0.4564	102.8			2.09	0.95
25年目	R 23	0.4388	102.8			2.09	0.92
26年目	R 24	0.4220	102.8			2.09	0.88
27年目	R 25	0.4057	102.8			2.09	0.85
28年目	R 26	0.3901	102.8			2.09	0.82
29年目	R 27	0.3751	102.8			2.09	0.78
30年目	R 28	0.3607	102.8			2.09	0.75
31年目	R 29	0.3468	102.8			2.09	0.73
32年目	R 30	0.3335	102.8			2.09	0.70
33年目	R 31	0.3207	102.8			2.09	0.67
34年目	R 32	0.3083	102.8			2.09	0.64
35年目	R 33	0.2965	102.8			2.09	0.62
36年目	R 34	0.2851	102.8			2.09	0.60
37年目	R 35	0.2741	102.8			2.09	0.57
38年目	R 36	0.2636	102.8			2.09	0.55
39年目	R 37	0.2534	102.8			2.09	0.53
40年目	R 38	0.2437	102.8			2.09	0.51
41年目	R 39	0.2343	102.8			2.09	0.49
42年目	R 40	0.2253	102.8			2.09	0.47
43年目	R 41	0.2166	102.8			2.09	0.45
44年目	R 42	0.2083	102.8			2.09	0.44
45年目	R 43	0.2003	102.8			2.09	0.42
46年目	R 44	0.1926	102.8			2.09	0.40
47年目	R 45	0.1852	102.8			2.09	0.39
48年目	R 46	0.1780	102.8			2.09	0.37
49年目	R 47	0.1712	102.8	-83.79	-14.34	2.09	0.36
合計				270.83	590.00	104.53	54.6
単純事業費計				354.62		104.53	

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道21号 坂祝バイパス

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (東海ブロック)				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)					交通事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 28	0.99533	0.98796	1.00902	0.99615	1.1699	102.8	41.67	8.74	9.19	59.60	69.72	3.43	0.57	0.69	4.70	5.49	0.95	1.12	65.25	76.33
1年目	H 29	0.99689	0.98947	1.01040	0.99771	1.1249	102.9	41.47	8.64	9.27	59.38	66.73	3.41	0.57	0.70	4.68	5.26	0.95	1.07	65.01	73.06
2年目	H 30	0.99768	0.99020	1.01100	0.99849	1.0816	102.8	41.34	8.55	9.37	59.26	64.09	3.40	0.56	0.71	4.67	5.05	0.95	1.03	64.88	70.17
3年目	R 1	0.99993	0.99239	1.01309	1.00075	1.0400	102.8	41.25	8.46	9.47	59.18	61.55	3.39	0.55	0.71	4.66	4.85	0.95	0.99	64.79	67.38
4年目	R 2	0.99967	0.98675	1.00862	0.99911	1.0000	102.8	41.24	8.40	9.60	59.24	59.24	3.39	0.55	0.72	4.67	4.67	0.95	0.95	64.86	64.86
5年目	R 3	0.99967	0.98657	1.00855	0.99911	0.9615	102.8	41.23	8.29	9.68	59.20	56.92	3.39	0.54	0.73	4.67	4.49	0.95	0.91	64.81	62.32
6年目	R 4	0.99967	0.98639	1.00847	0.99911	0.9246	102.8	41.22	8.18	9.76	59.15	54.69	3.39	0.54	0.74	4.66	4.31	0.95	0.87	64.77	59.88
7年目	R 5	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8890	102.8	41.20	8.07	9.84	59.11	52.55	3.39	0.53	0.74	4.66	4.14	0.95	0.84	64.72	57.54
8年目	R 6	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.8548	102.8	41.19	7.95	9.93	59.07	50.49	3.39	0.52	0.75	4.66	3.98	0.94	0.81	64.68	55.28
9年目	R 7	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.8219	102.8	41.18	7.84	10.01	59.03	48.52	3.39	0.51	0.76	4.66	3.83	0.94	0.78	64.63	53.12
10年目	R 8	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7903	102.8	41.16	7.73	10.09	58.99	46.62	3.39	0.51	0.76	4.66	3.68	0.94	0.75	64.59	51.04
11年目	R 9	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7599	102.8	41.15	7.62	10.18	58.94	44.79	3.39	0.50	0.77	4.65	3.54	0.94	0.72	64.54	49.05
12年目	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7307	102.8	41.14	7.51	10.26	58.90	43.04	3.39	0.49	0.77	4.65	3.40	0.94	0.69	64.50	47.13
13年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.7026	102.8	41.12	7.40	10.34	58.86	41.35	3.38	0.49	0.78	4.65	3.27	0.94	0.66	64.45	45.28
14年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	41.11	7.29	10.42	58.82	39.74	3.38	0.48	0.79	4.65	3.14	0.94	0.63	64.41	43.51
15年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	40.81	7.22	10.41	58.43	37.95	3.36	0.47	0.79	4.62	3.00	0.93	0.61	63.98	41.56
16年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	40.50	7.15	10.39	58.04	36.25	3.33	0.47	0.78	4.59	2.86	0.93	0.58	63.55	39.70
17年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	40.20	7.08	10.37	57.65	34.62	3.31	0.46	0.78	4.55	2.74	0.92	0.55	63.13	37.91
18年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	39.90	7.01	10.36	57.26	33.07	3.28	0.46	0.78	4.52	2.61	0.91	0.53	62.70	36.21
19年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	39.60	6.94	10.34	56.87	31.58	3.26	0.45	0.78	4.49	2.50	0.91	0.50	62.27	34.58
20年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	39.29	6.86	10.33	56.48	30.16	3.23	0.45	0.78	4.46	2.38	0.90	0.48	61.85	33.02
21年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	38.99	6.79	10.31	56.10	28.80	3.21	0.45	0.78	4.43	2.28	0.90	0.46	61.42	31.53
22年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	38.69	6.72	10.29	55.71	27.50	3.18	0.44	0.78	4.40	2.17	0.89	0.44	61.00	30.11
23年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	38.39	6.65	10.28	55.32	26.26	3.16	0.44	0.78	4.37	2.07	0.88	0.42	60.57	28.75
24年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	38.08	6.58	10.26	54.93	25.07	3.13	0.43	0.77	4.34	1.98	0.88	0.40	60.14	27.45
25年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	37.78	6.51	10.24	54.54	23.93	3.11	0.43	0.77	4.31	1.89	0.87	0.38	59.72	26.21
26年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	37.48	6.44	10.23	54.15	22.85	3.08	0.42	0.77	4.28	1.81	0.86	0.36	59.29	25.02
27年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	37.18	6.37	10.21	53.76	21.81	3.06	0.42	0.77	4.25	1.72	0.86	0.35	58.87	23.88
28年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	36.87	6.30	10.19	53.37	20.82	3.03	0.41	0.77	4.22	1.65	0.85	0.33	58.44	22.80
29年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	36.57	6.23	10.18	52.98	19.87	3.01	0.41	0.77	4.19	1.57	0.85	0.32	58.01	21.76
30年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	36.27	6.16	10.16	52.59	18.97	2.98	0.40	0.77	4.16	1.50	0.84	0.30	57.59	20.77
31年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	35.97	6.09	10.15	52.20	18.11	2.96	0.40	0.77	4.12	1.43	0.83	0.29	57.16	19.82
32年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	35.66	6.02	10.13	51.81	17.28	2.93	0.39	0.76	4.09	1.37	0.83	0.28	56.74	18.92
33年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	35.36	5.95	10.11	51.43	16.49	2.91	0.39	0.76	4.06	1.30	0.82	0.26	56.31	18.06
34年目	R 32	0.99138	0.98806	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	35.06	5.88	10.10	51.04	15.74	2.89	0.39	0.76	4.03	1.24	0.81	0.25	55.88	17.23
35年目	R 33	0.99131	0.98794	0.99838	0.99220	0.2965	102.8	34.76	5.81	10.08	50.65	15.02	2.86	0.38	0.76	4.00	1.19	0.81	0.24	55.46	16.44
36年目	R 34	0.99124	0.98781	0.99838	0.99215	0.2851	102.8	34.46	5.74	10.06	50.26	14.33	2.84	0.38	0.76	3.97	1.13	0.80	0.23	55.03	15.69
37年目	R 35	0.99117	0.98768	0.99837	0.99209	0.2741	102.8	34.15	5.67	10.05	49.87	13.67	2.81	0.37	0.76	3.94	1.08	0.79	0.22	54.61	14.97
38年目	R 36	0.99111	0.98756	0.99837	0.99204	0.2636	102.8	33.85	5.60	10.03	49.48	13.04	2.79	0.37	0.76	3.91	1.03	0.79	0.21	54.18	14.28
39年目	R 37	0.99104	0.98743	0.99837	0.99198	0.2534	102.8	33.55	5.53	10.01	49.10	12.44	2.76	0.36	0.76	3.88	0.98	0.78	0.20	53.76	13.62
40年目	R 38	0.99097	0.98731	0.99837	0.99193	0.2437	102.8	33.25	5.46	10.00	48.71	11.87	2.74	0.36	0.75	3.85	0.94	0.78	0.19	53.33	13.00
41年目	R 39	0.99090	0.98718	0.99836	0.99187	0.2343	102.8	32.95	5.39	9.98	48.32	11.32	2.71	0.35	0.75	3.82	0.89	0.77	0.18	52.91	12.40
42年目	R 40	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2253	102.8	32.65	5.32	9.97	47.94	10.80	2.69	0.35	0.75	3.79	0.85	0.76	0.17	52.49	11.83
43年目	R 41	0.99077	0.98693	0.99836	0.99176	0.2166	102.8	32.35	5.25	9.95	47.55	10.30	2.66	0.34	0.75	3.76	0.81	0.76	0.16	52.07	11.28
44年目	R 42	0.99070	0.98680	0.99836	0.99171	0.2083	102.8	32.05	5.19	9.93	47.17	9.83	2.64	0.34	0.75	3.73	0.78	0.75	0.16	51.65	10.76
45年目	R 43	0.99063	0.98668	0.99835	0.99165	0.2003	102.8	31.75	5.12	9.92	46.79	9.37	2.61	0.34	0.75	3.70	0.74	0.74	0.15	51.23	10.26
46年目	R 44	0.99056	0.98655	0.99835	0.99160	0.1926	102.8	31.46	5.05	9.90	46.41	8.94	2.59	0.33	0.75	3.67	0.71	0.74	0.14	50.81	9.78
47年目	R 45	0.99050	0.98642	0.99835	0.99154	0.1852	102.8	31.16	4.98	9.88	46.02	8.52	2.56	0.33	0.75	3.64	0.67	0.73	0.14	50.39	9.33
48年目	R 46	0.99043	0.98630	0.99835	0.99148	0.1780	102.8	30.86	4.91	9.87	45.64	8.13	2.54	0.32	0.74	3.61	0.64	0.73	0.13	49.98	8.90
49年目	R 47	0.99036	0.98617	0.99834	0.99143	0.1712	102.8	30.57	4.85	9.85	45.27	7.75	2.52	0.32	0.74	3.58	0.61	0.72	0.12	49.56	8.48
合計								1867.14	331.52	501.93	2700.59	1472.50	153.66	21.73	37.87	213.26	116.23	43.10	23.52	2956.95	1612.25

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道21号	坂祝バイパス	2	7.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考		
①工事費					22,634			
改良費					7,607			
土工					m3	871,998	3,261	
軟弱地盤改良工					m3			
法面工					m ²	64,022	216	切土法面、盛土法面
擁壁工					式	1	773	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
管渠工					m	1,074	85	
函渠工					m	503	1,091	
排水工					m	17,853	495	
中央分離帯工					m			
雑工					式	1	1,686	
橋梁費						2,397		
100m以上					m	150	1,064	
100m未満					m	120	1,333	
トンネル費						10,604		
NATM					m	2,651	10,604	
シールド					m			
IC・JCT費								
IC					箇所			
JCT					箇所			
舗装費						1,857		
車道舗装					m ²	68,400	1,804	
歩道舗装					m ²	11,821	53	
付帯施設費						169		
交通管理施設工					式	1	169	標識工、防護柵工、道路照明等
遮音壁					m			
②用地及補償費						10,276		
用地費					m ²	287,430	8,379	
宅地					m ²	15,000	1,284	
田畑					m ²	166,600	5,981	
山林・原野					m ²	105,830	1,114	
その他					m ²			
補償費					式	1	1,896	
③間接経費					式	1	4,026	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費							36,936	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道21号	坂祝バイパス	2	7.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	7.6	1,847	
修繕費	式	1	9,641	
その他	式			
維持管理費合計			11,488	

【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

事後評価結果（令和2年度）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道41号 <small>たかやまこくふ</small> 高山国府バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局					
起終点	自：岐阜県 <small>たかやま</small> 高山市 <small>ふゆとうまち</small> 冬頭町 至：岐阜県 <small>たかやま</small> 高山市 <small>こくふちやうかねおけ</small> 国府町金桶	延長	6.3 km							
事業概要										
<p>一般国道41号は、愛知県 <small>なごや</small> 名古屋市を起点とし、愛知県 <small>いぬやま</small> 犬山市、岐阜県 <small>たかやま</small> 高山市などの主要都市を経て、富山県 <small>とやま</small> 富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。</p> <p>このうち、一般国道41号 <small>たかやまこくふ</small> 高山国府バイパスは、岐阜県 <small>たかやま</small> 高山市 <small>ふゆとうまち</small> 冬頭町から岐阜県 <small>たかやま</small> 高山市 <small>こくふちやうかねおけ</small> 国府町金桶に至る延長6.3kmのバイパスである。</p>										
事業の目的・必要性										
<p>本事業の一般国道41号 <small>たかやまこくふ</small> 高山国府バイパスは、高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上）、交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援等を目的に計画された事業である。</p>										
事業概要図										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H5年度 H3年度	用地着手 工事着手	H9年度 H11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H25年度 (実績) -/H27年度	変動	1.08倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 380億円 (実績値) - / 369億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 453億円 (実績値) - / 441億円		変動	1.20倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(R12)	- / 23,600台/日	実績 (暫定/完成)	(H27)	- / 18,600台/日		変動	79%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	38.3km/h → 55.4km/h (供用前年次)H11 (供用後年次)H27		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)		26.00件/年 → 0.67件/年 (供用前年次)H12~H15 (供用後年次)H28~H30				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	3.7		総費用	369億円 事業費：338億円 維持管理費：31億円		総便益	1,352億円 走行時間短縮便益：1,298億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：16億円	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.2		総費用	769億円 事業費：717億円 維持管理費：52億円		総便益	1,688億円 走行時間短縮便益：1,635億円 走行経費減少便益：43億円 交通事故減少便益：9.7億円		
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		
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> <ul style="list-style-type: none"> ○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（約8割削減） ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上（濃飛バス古川・神岡線） ・高山駅へのアクセス性向上（飛騨市役所～高山駅：29分→25分） ・富山空港（第三種空港）へのアクセス性向上（高山市～富山空港：113分→104分） ○物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・伏木富山港（国際拠点港湾）へのアクセス性向上（高山市～伏木富山港：145分→138分） ○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（飛騨市～高山市：27分→24分） ○個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（高山市古い町並み（345万人/年）、飛騨市古い町並み（29万人/年））へのアクセス向上による効果 ・新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果（久美愛病院） ○安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・高山赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス性向上（飛騨市～高山赤十字病院：30分→29分） ○災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置付け ・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 ○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（1.9千t-CO2/年） ○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7割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約7割削減） ○他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果（中部縦貫自動車道高山清見道路）
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
事業変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海北陸自動車道は、平成20年7月に全線開通し、平成31年3月には白鳥IC～飛騨清見IC間が4車線化されました。 ・また、平成19年9月に高山清見道路（高山IC～飛騨清見道路）、平成27年10月に高山国府バイパスが開通しました。 ・高山国府バイパスや東海北陸自動車道、高山清見道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約8千台/12h増加しました。 	
<p>今後の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"> ・一般国道41号高山国府バイパス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41号高山国府バイパスは、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。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。 	
<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	

※ 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です。

※ 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ります。

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41号 高山国府バイパス
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□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(人・時間)及び削減率	・並行する旧国道41号区間について 渋滞損失時間(未整備):77万人・時/年 渋滞損失削減時間:32万人・時/年(42万人・時/年→10万人・時/年) 渋滞損失削減率:約8割削減
	<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	濃飛バス古川・神岡線
	<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の状況	高山駅へのアクセス性向上(飛騨市役所～高山駅:29分→25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の状況	富山空港(第三種空港)へのアクセス性向上(高山市～富山空港:113分→104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の状況	伏木富山港(国際拠点港湾)へのアクセス性向上(高山市～伏木富山港:145分→138分)
	<input type="checkbox"/> 農林水産業を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	
	<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が解消	
都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	<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が形成(又は一部形成)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	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
	<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	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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専道(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		
	<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		
	<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	飛騨市から高山市へのアクセス向上（飛騨市～高山市：27分→24分）	
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た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、大規模イベントの支援に関する効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	高山市古い町並み(345万人/年)、飛騨市古い町並み(29万人/年)	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	久美愛厚生病院	
	<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としての効果		
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	
	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あり	
<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			
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	高山赤十字病院へのアクセス性向上(飛騨市～高山赤十字病院:30分→29分)	
3.安全	安全な生活環境の確保	<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"/> 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	
	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が解消	
		<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	第一次緊急輸送道路
		<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	並行する国道41号現道の代替路を形成
		<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	
		<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	
		<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の代替路線を解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	

4.環境	地球環境の保全	■ 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：1,879 t/年
	生活環境の改善・保全	■ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(並行区間)：旧国道41号 NO2排出削減量：1.408 t/年、排出削減率：約7割削減 高山国府バイパス区間 Nox排出増加量：1.481 t/年
		■ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(並行区間)：旧国道41号 SPM排出削減量：1.408 t/年、排出削減率：約7割削減 高山国府バイパス区間 Nox排出増加量：0.080 t/年
		<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	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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付けられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<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41号	高山国府バイパス	L=6.3km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,700	2~4	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2年度		
単純合計	434億円	92億円	526億円
基準年における 現在価値 (C)	717億円	52億円	769億円

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2年度			
供用年	平成26年度、平成28年度			
単年便益 (初年便益)	53億円	2.2億円	0.38億円	56億円
基準年における 現在価値 (B)	1,635億円	43億円	9.7億円	1,688億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	2.2
経済的純現在価値 (事業全体)	919億円
経済的内部収益率 (事業全体)	7.8%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道41号 高山国府バイパス

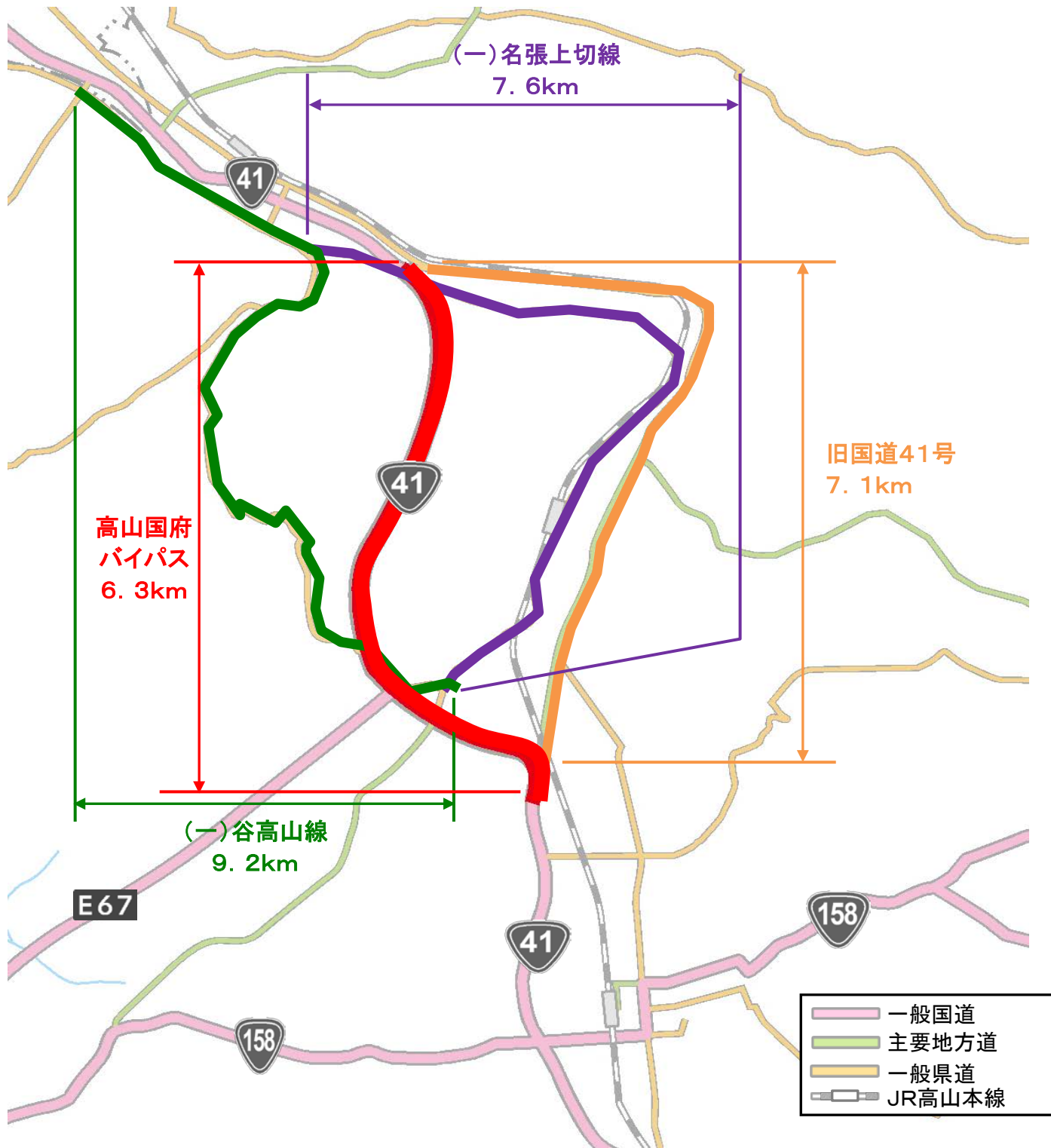
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路:6.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	18,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	26.79	
②主な周辺道路 ^{※4}	旧国道41号:7.1km	交通量	[台/日]	18,200	11,800
		走行時間	[分]	15	11
		走行時間費用	[億円/年]	51.51	24.51
	(一)谷高山線:9.2km	交通量	[台/日]	2,000	0
		走行時間	[分]	30	0
		走行時間費用	[億円/年]	11.43	0
	(一)名張上切線:7.6km	交通量	[台/日]	3,000	800
		走行時間	[分]	26	12
		走行時間費用	[億円/年]	14.70	3.46
③その他道路合計 44132.1km		走行時間費用	[億円/年]	98,029.25	97,991.66

			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: 44162.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	98,106.89	98,046.42	60.48

- ※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41号高山国府バイパス

(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2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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

事業名：一般国道41号高山国府バイパス

(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 checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概算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 checked="" 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及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道41号 高山国府バイパス

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)
2車線：0.27	2車線：6.3	2車線：1.68
2~4車線：0.32	2~4車線：6.3	2~4車線：2.04

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-21年目	H 5	2.8834	117.9	0.58	1.46		
-20年目	H 6	2.7725	117.8	0.39	0.94		
-19年目	H 7	2.6658	117.1	1.34	3.14		
-18年目	H 8	2.5633	116.6	6.41	14.48		
-17年目	H 9	2.4647	117.5	6.67	14.39		
-16年目	H 10	2.3699	116.9	27.42	57.15		
-15年目	H 11	2.2788	115.2	17.77	36.14		
-14年目	H 12	2.1911	113.8	29.57	58.53		
-13年目	H 13	2.1068	112.4	18.74	36.11		
-12年目	H 14	2.0258	110.5	25.77	48.57		
-11年目	H 15	1.9479	109.0	12.95	23.79		
-10年目	H 16	1.8730	107.9	17.18	30.65		
-9年目	H 17	1.8009	106.7	11.40	19.78		
-8年目	H 18	1.7317	105.9	3.81	6.40		
-7年目	H 19	1.6651	105.0	17.05	27.79		
-6年目	H 20	1.6010	104.4	20.64	32.54		
-5年目	H 21	1.5395	103.0	52.60	80.81		
-4年目	H 22	1.4802	101.3	40.50	60.84		
-3年目	H 23	1.4233	99.8	34.29	50.27		
-2年目	H 24	1.3686	99.0	42.08	59.79		
-1年目	H 25	1.3159	99.0	35.41	48.39		
暫定供用開始年次	H 26	1.2653	101.5	8.19	10.50	1.53	1.96
1年目	H 27	1.2167	103.0	3.03	3.68	1.53	1.85
供用開始年次	H 28	1.1699	102.8			1.85	2.17
3年目	H 29	1.1249	102.9			1.85	2.08
4年目	H 30	1.0816	102.8			1.85	2.01
5年目	R 1	1.0400	102.8			1.85	1.93
基準年	R 2	1.0000	102.8			1.85	1.85
7年目	R 3	0.9615	102.8			1.85	1.78
8年目	R 4	0.9246	102.8			1.85	1.71
9年目	R 5	0.8890	102.8			1.85	1.65
10年目	R 6	0.8548	102.8			1.85	1.59
11年目	R 7	0.8219	102.8			1.85	1.52
12年目	R 8	0.7903	102.8			1.85	1.47
13年目	R 9	0.7599	102.8			1.85	1.41
14年目	R 10	0.7307	102.8			1.85	1.36
15年目	R 11	0.7026	102.8			1.85	1.30
16年目	R 12	0.6756	102.8			1.85	1.25
17年目	R 13	0.6496	102.8			1.85	1.20
18年目	R 14	0.6246	102.8			1.85	1.16
19年目	R 15	0.6006	102.8			1.85	1.11
20年目	R 16	0.5775	102.8			1.85	1.07
21年目	R 17	0.5553	102.8			1.85	1.03
22年目	R 18	0.5339	102.8			1.85	0.99
23年目	R 19	0.5134	102.8			1.85	0.95
24年目	R 20	0.4936	102.8			1.85	0.92
25年目	R 21	0.4746	102.8			1.85	0.88
26年目	R 22	0.4564	102.8			1.85	0.85
27年目	R 23	0.4388	102.8			1.85	0.81
28年目	R 24	0.4220	102.8			1.85	0.78
29年目	R 25	0.4057	102.8			1.85	0.75
30年目	R 26	0.3901	102.8			1.85	0.72
31年目	R 27	0.3751	102.8			1.85	0.70
32年目	R 28	0.3607	102.8			1.85	0.67
33年目	R 29	0.3468	102.8			1.85	0.64
34年目	R 30	0.3335	102.8			1.85	0.62
35年目	R 31	0.3207	102.8			1.85	0.59
36年目	R 32	0.3083	102.8			1.85	0.57
37年目	R 33	0.2965	102.8			1.85	0.55
38年目	R 34	0.2851	102.8			1.85	0.53
39年目	R 35	0.2741	102.8			1.85	0.51
40年目	R 36	0.2636	102.8			1.85	0.49
41年目	R 37	0.2534	102.8			1.85	0.47
42年目	R 38	0.2437	102.8			1.85	0.45
43年目	R 39	0.2343	102.8			1.85	0.43
44年目	R 40	0.2253	102.8			1.85	0.42
45年目	R 41	0.2166	102.8			1.85	0.40
46年目	R 42	0.2083	102.8			1.85	0.39
47年目	R 43	0.2003	102.8			1.85	0.37
48年目	R 44	0.1926	102.8			1.85	0.36
49年目	R 45	0.1852	102.8	-47.99	-8.89	1.85	0.34
合計				385.80	717.26	92.07	51.63
単純事業費計				433.79		92.07	

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。

注3)事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	高山国府バイパス	2~4	6.3km

■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				31,190	
	改良費				9,353	
		土工	m ³	252,200	1,284	切土、盛土、残土処理
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	13,800	97	植生工、吹付法砕工、切土補強工
		擁壁工	式		6,960	重力式擁壁、補強土盛土、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	3,050	136	
		函渠工	m	310	412	ボックスカルバート等
		調整池工	式			
		排水工	m	6,700	164	
		中央分離帯工	m	2,300	82	
		雑工	式	1	219	仮設工、準備工等
	橋梁費				5,701	
		100m以上	m	973	3,687	6橋
		100m未満	m	302	2,014	4橋
		その他橋梁	m			
	トンネル費				13,340	
		NATM	m	3,259	13,340	本坑及び避難坑
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,683	
		車道舗装	m ²	58,800	2,650	
		その他舗装	m ²	11,500	33	
	付帯施設費				114	
		交通管理施設工	式	1	114	防護柵、標識、通信施設など
		遮音壁	m			
	その他仮設工・雑工					
		仮設工	式			
②	用地及補償費				8,334	
	用地費		m ²	129,257	4,799	
		宅地	m ²	27,238	2,035	
		田畑	m ²	62,884	2,604	
		山林・原野	m ²	38,280	153	
		その他	m ²	855	8	
	補償費		式	1	3,535	
③	間接経費		式	1	5,801	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				45,324	

【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
一般国道41号	高山国府バイパス	2~4	6.3km

■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	6.3	2,287	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,823	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,110	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

事後評価結果（令和2年度）（案）

担当課： _____

担当課長名： _____

事業名	一般国道41号 <small>しもはら</small> 下原改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	白：岐阜県 <small>げろ</small> 下呂市 <small>かなやまち</small> 金山町 <small>しもはら</small> 下原町 至：岐阜県 <small>げろ</small> 下呂市 <small>かなやまち</small> 金山町中切	延長	1. 1 km		

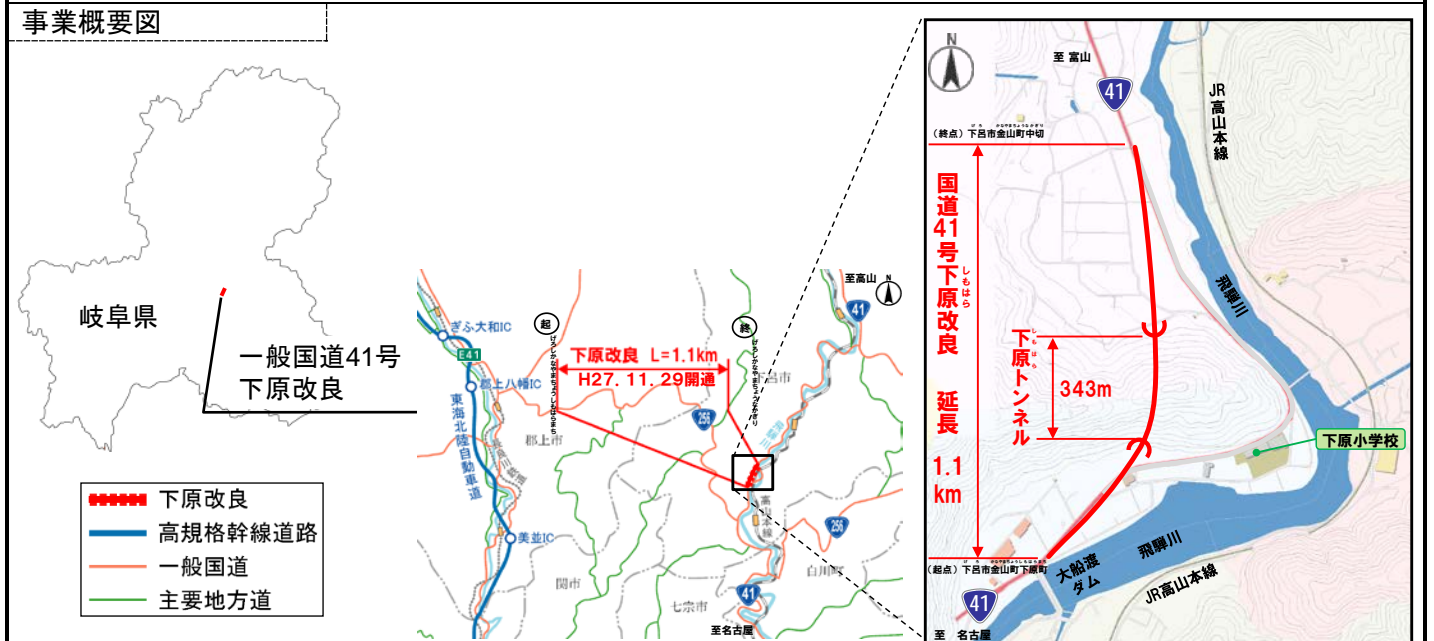
事業概要

一般国道41号は、名古屋市を起点とし、愛知県犬山市、岐阜県高山市などの主要都市を経て富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。

このうち、一般国道41号下原改良は、岐阜県下呂市金山町下原町から岐阜県下呂市金山町中切に至る延長1.1kmのバイパスであり現道の防災課題箇所の回避や交通安全の確保を目的に計画された道路です。

地域の防災面の課題

当該区間には、防災上の課題である箇所として、道路災害に直接結びつく可能性の高い要対策箇所が2箇所、道路災害の危険要因がある防災カルテ箇所が4箇所存在するとともに濃飛流紋岩が多く分布しており、剥離型の落石や岩盤崩壊が発生しやすく、近年の異常気象や大地震の影響で災害が発生する可能性が高く、早急に対応が必要である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H3年度	用地着手	H13年度	供用年	(当初) / H27年度	変 動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	H19年度	(暫定/完成)	(実績) / H27年度		
	事業費	計画時	(名目値) / 37億円	実績	(暫定/完成)	(名目値) / 37億円	費用	変 動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) / 36億円						
費用対効果 分析結果 (当初)	事業の効果等	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (55億円) ○物流への影響回避 ○緊急医療活動への影響回避 ○走行時の安心の確保・不安の解消					費用	42億円 事業費：37億円 維持管理費：5.4億円	
費用対効果 分析結果 (事後)	事業の効果等	○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (77億円) ○物流への影響回避 ○緊急医療活動への影響回避 ○走行時の安心の確保・不安の解消					費用	64億円 事業費：54億円 維持管理費：10億円	

	事業遅延の理由	
	・特になし。	
	客観的指標に対応する事後評価項目	
	○災害への備え	
	・国道41号は、岐阜県地域防災計画に第一次緊急輸送路としての位置づけあり	
	・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（旧国道41号現道）	
	・旧国道41号の要対策箇所2箇所存在（防災カルテ：管理レベルⅢ）を回避	
	○地球環境の保全	
	・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（1.2千t-CO2/年）	
	○生活環境の改善・保全	
	・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）	
	その他評価すべきと判断した項目	
	・防災カルテ箇所（防災カルテ：管理レベルⅡ（4箇所）、線形不良区間（1箇所）などの現道の有する課題を回避。	
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目	
	・特になし。	
事業による環境変化	その他評価すべきと判断した項目	
	・特になし。	
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		
・国道41号下原改良が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。		
・国道41号下原改良の開通により、国道41号現道を走行していた車両の約8割が国道41号下原改良へ転換した。		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性		
・一般国道41号下原改良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41号下原改良は、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		
・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。		
特記事項		
・特になし。		

※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

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41号 下原改良
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□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 type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車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"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を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	
		<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が解消	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<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が形成(又は一部形成)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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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専道(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	
		<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	
		<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	
	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た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、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
		<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としての効果	
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	
	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あり	
		<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	
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況		
3.安全	安全な生活環境の確保	<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"/> 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	
	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が解消	
		<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5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	国道41号は、岐阜県地域防災計画に第一次緊急輸送路としての位置づけあり
		<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	並行する旧国道41号の代替路を形成
		<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	
		<input checked="" 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	旧国道41号の要対策箇所2箇所存在(防災カルテ:管理レベルⅢ)を回避
		<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の代替路線を解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消	
	<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能		

4.環境	地球環境の 保全	■ 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：1.2千t-CO2/年 (210.9千t-CO2/年 ⇒ 209.7千t-CO2/年)
	生活環境の 改善・保全	■ 現道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5.35t-NOx/年 (5.47t-NOx/年 ⇒ 0.12t-NOx/年)、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	旧道排出削減量：約0.30t-NOx/年 (0.31t-NOx/年 ⇒ 0.01t-NOx/年)、排出削減率：約9割削減
		<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	
5.その他	他のプロジェクトとの 関係	<input type="checkbox"/> 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付けられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<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41号	下原改良	L=1.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,100	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2年度		
単純合計	35億円	20億円	55億円
基準年における 現在価値 (C)	54億円	10億円	64億円

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2年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	2.8億円	0.19億円	0.04億円	3.0億円
基準年における 現在価値 (B)	72億円	4.8億円	0.88億円	77億円

交通状況の変化

様式-3①

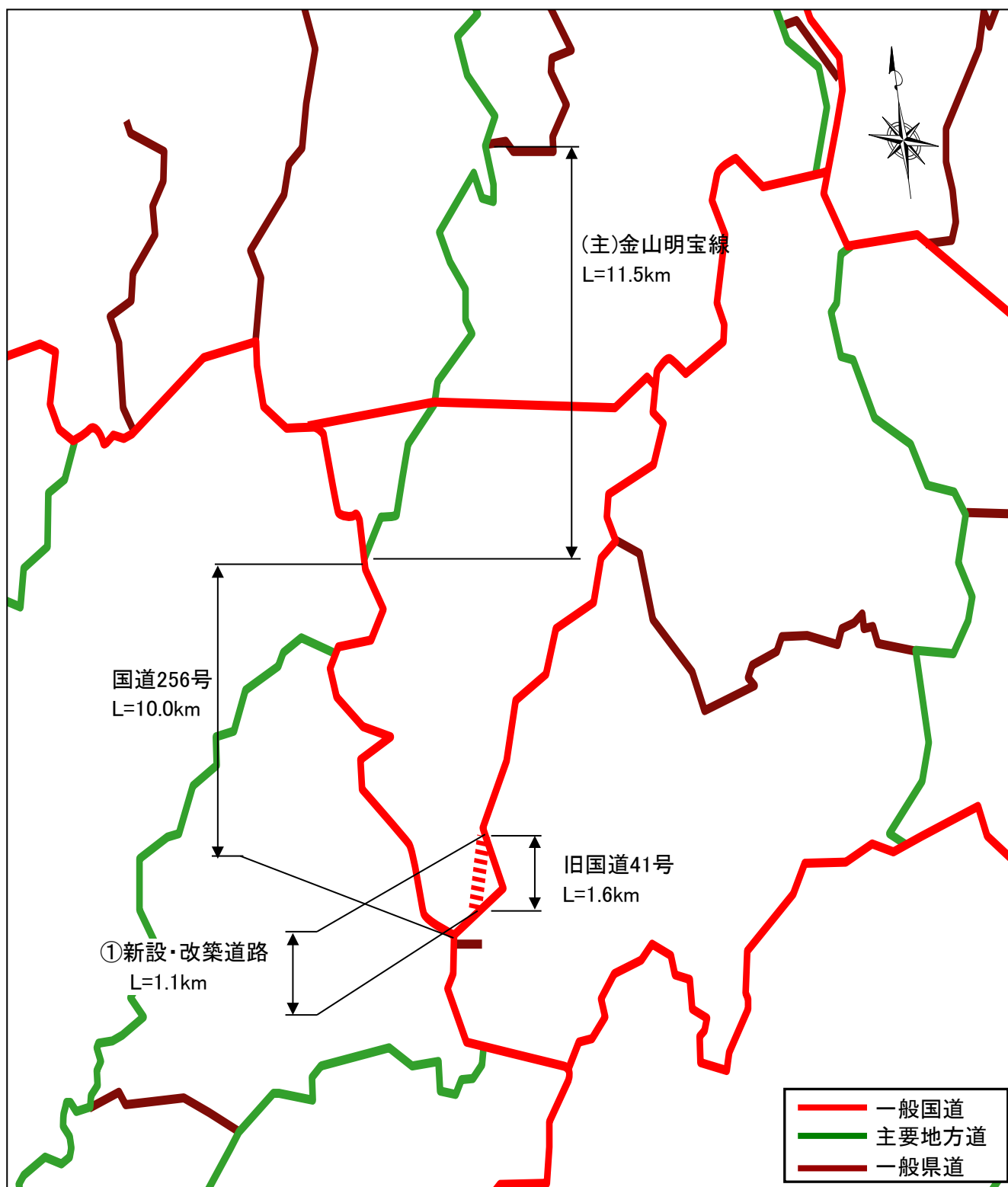
事業名：一般国道41号 下原改良

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 :1.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	9,100		
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	1		
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	2.42		
②主な周辺道路 ^{※4}	旧国道41号:1.6km	交通量	[台/日]	8,900	0	
		走行時間	[分]	3	0	
		走行時間費用	[億円/年]	4.70	0	
	国道256号:10.0km	交通量	[台/日]	1,300	1,300	
		走行時間	[分]	17	17	
		走行時間費用	[億円/年]	4.53	4.44	
	(主)金山明宝線:11.5km	交通量	[台/日]	800	800	
		走行時間	[分]	20	20	
		走行時間費用	[億円/年]	2.94	2.90	
③その他道路合計	: 5962.1km	走行時間費用	[億円/年]	10,545.46	10,545.01	
			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 : 5986.3km		走行時間短縮便益	[億円/年]	10,557.63	10,554.77	2.86

- ※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41号 下原改良

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成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2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"/>
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 type="checkbox"/>	
	考慮する	<input checked="" 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 過去22年間の当該区間での通行止め実績543時間から年間の通行止め日数を算定	(1.03) 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			

便益の算定

事業名:一般国道41号 下原改良

(4)

項目			チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概算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 checked="" 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及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道41号 下原改良

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)	単価単価 (億円)
0.40	1.1	0.44

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-25年目	H 3	3.1187	116.0	0.10	0.27		
-24年目	H 4	2.9987	117.6	0.39	1.02		
-23年目	H 5	2.8834	117.9	0.07	0.17		
-22年目	H 6	2.7725	117.8	0.07	0.16		
-21年目	H 7	2.6658	117.1	0.10	0.23		
-20年目	H 8	2.5633	116.6	0.10	0.22		
-19年目	H 9	2.4647	117.5	0.10	0.21		
-18年目	H 10	2.3699	116.9	0.19	0.40		
-17年目	H 11	2.2788	115.2	0.19	0.39		
-16年目	H 12	2.1911	113.8	0.29	0.57		
-15年目	H 13	2.1068	112.4	0.57	1.11		
-14年目	H 14	2.0258	110.5	4.43	8.35		
-13年目	H 15	1.9479	109.0	3.84	7.06		
-12年目	H 16	1.8730	107.9	0.44	0.78		
-11年目	H 17	1.8009	106.7	0.48	0.83		
-10年目	H 18	1.7317	105.9	0.65	1.09		
-9年目	H 19	1.6651	105.0	2.11	3.44		
-8年目	H 20	1.6010	104.4	1.27	2.00		
-7年目	H 21	1.5395	103.0	1.20	1.84		
-6年目	H 22	1.4802	101.3	0.71	1.07		
-5年目	H 23	1.4233	99.8	0.67	0.98		
-4年目	H 24	1.3686	99.0	2.38	3.38		
-3年目	H 25	1.3159	99.0	3.14	4.28		
-2年目	H 26	1.2653	101.5	8.62	11.05		
-1年目	H 27	1.2167	103.0	3.06	3.71		
供用開始年次	H 28	1.1699	102.8			0.40	0.47
1年目	H 29	1.1249	102.9			0.40	0.45
2年目	H 30	1.0816	102.8			0.40	0.43
3年目	R 1	1.0400	102.8			0.40	0.42
基準年	R 2	1.0000	102.8			0.40	0.40
5年目	R 3	0.9615	102.8			0.40	0.38
6年目	R 4	0.9246	102.8			0.40	0.37
7年目	R 5	0.8890	102.8			0.40	0.36
8年目	R 6	0.8548	102.8			0.40	0.34
9年目	R 7	0.8219	102.8			0.40	0.33
10年目	R 8	0.7903	102.8			0.40	0.32
11年目	R 9	0.7599	102.8			0.40	0.30
12年目	R 10	0.7307	102.8			0.40	0.29
13年目	R 11	0.7026	102.8			0.40	0.28
14年目	R 12	0.6756	102.8			0.40	0.27
15年目	R 13	0.6496	102.8			0.40	0.26
16年目	R 14	0.6246	102.8			0.40	0.25
17年目	R 15	0.6006	102.8			0.40	0.24
18年目	R 16	0.5775	102.8			0.40	0.23
19年目	R 17	0.5553	102.8			0.40	0.22
20年目	R 18	0.5339	102.8			0.40	0.21
21年目	R 19	0.5134	102.8			0.40	0.21
22年目	R 20	0.4936	102.8			0.40	0.20
23年目	R 21	0.4746	102.8			0.40	0.19
24年目	R 22	0.4564	102.8			0.40	0.18
25年目	R 23	0.4388	102.8			0.40	0.18
26年目	R 24	0.4220	102.8			0.40	0.17
27年目	R 25	0.4057	102.8			0.40	0.16
28年目	R 26	0.3901	102.8			0.40	0.16
29年目	R 27	0.3751	102.8			0.40	0.15
30年目	R 28	0.3607	102.8			0.40	0.14
31年目	R 29	0.3468	102.8			0.40	0.14
32年目	R 30	0.3335	102.8			0.40	0.13
33年目	R 31	0.3207	102.8			0.40	0.13
34年目	R 32	0.3083	102.8			0.40	0.12
35年目	R 33	0.2965	102.8			0.40	0.12
36年目	R 34	0.2851	102.8			0.40	0.11
37年目	R 35	0.2741	102.8			0.40	0.11
38年目	R 36	0.2636	102.8			0.40	0.11
39年目	R 37	0.2534	102.8			0.40	0.10
40年目	R 38	0.2437	102.8			0.40	0.10
41年目	R 39	0.2343	102.8			0.40	0.09
42年目	R 40	0.2253	102.8			0.40	0.09
43年目	R 41	0.2166	102.8			0.40	0.09
44年目	R 42	0.2083	102.8			0.40	0.08
45年目	R 43	0.2003	102.8			0.40	0.08
46年目	R 44	0.1926	102.8			0.40	0.08
47年目	R 45	0.1852	102.8			0.40	0.07
48年目	R 46	0.1780	102.8			0.40	0.07
49年目	R 47	0.1712	102.8	-4.61	-0.79	0.40	0.07
合計				30.52	53.79	20.00	10.45
単純事業費計				35.13		20.00	

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。
 注3) 事業費、維持管理費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道4号 下原改良（通常+災害）

年次	年度 (基準年) R 2	総走行台別の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (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	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%	
供用開始年次	H 28	0.99533	0.98796	1.00902	0.99615	1.1699	102.8	1.24	0.41	1.14	2.79	3.26	0.10	0.03	0.06	0.19	0.22	0.04	0.04	3.01	3.52	
1年目	H 29	0.99689	0.98947	1.01040	0.99771	1.1249	102.9	1.23	0.40	1.15	2.79	3.13	0.10	0.03	0.06	0.19	0.21	0.04	0.04	3.01	3.39	
2年目	H 30	0.99768	0.99020	1.01100	0.99849	1.0816	102.8	1.23	0.40	1.16	2.79	3.02	0.10	0.03	0.06	0.19	0.20	0.04	0.04	3.02	3.26	
3年目	R 1	0.99993	0.99239	1.01309	1.00075	1.0400	102.8	1.23	0.40	1.17	2.80	2.91	0.10	0.03	0.06	0.19	0.20	0.04	0.04	3.02	3.14	
4年目	R 2	0.99967	0.98675	1.00862	0.99911	1.0000	102.8	1.23	0.39	1.19	2.81	2.81	0.10	0.03	0.06	0.19	0.19	0.04	0.04	3.03	3.03	
5年目	R 3	0.99967	0.98657	1.00855	0.99911	0.9615	102.8	1.23	0.39	1.20	2.81	2.71	0.10	0.03	0.06	0.19	0.18	0.04	0.03	3.04	2.92	
6年目	R 4	0.99967	0.98639	1.00847	0.99911	0.9246	102.8	1.23	0.38	1.21	2.82	2.61	0.10	0.03	0.06	0.19	0.18	0.04	0.03	3.04	2.81	
7年目	R 5	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8890	102.8	1.23	0.38	1.22	2.82	2.51	0.10	0.03	0.06	0.19	0.17	0.04	0.03	3.05	2.71	
8年目	R 6	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.8548	102.8	1.23	0.37	1.23	2.83	2.42	0.10	0.02	0.06	0.19	0.16	0.04	0.03	3.05	2.61	
9年目	R 7	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.8219	102.8	1.23	0.37	1.24	2.83	2.33	0.10	0.02	0.06	0.19	0.16	0.04	0.03	3.06	2.51	
10年目	R 8	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7903	102.8	1.23	0.36	1.25	2.84	2.24	0.10	0.02	0.06	0.19	0.15	0.04	0.03	3.06	2.42	
11年目	R 9	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7599	102.8	1.23	0.36	1.26	2.84	2.16	0.10	0.02	0.07	0.19	0.14	0.04	0.03	3.07	2.33	
12年目	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7307	102.8	1.22	0.35	1.27	2.85	2.08	0.10	0.02	0.07	0.19	0.14	0.04	0.03	3.07	2.25	
13年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.7026	102.8	1.22	0.35	1.28	2.85	2.00	0.10	0.02	0.07	0.19	0.13	0.04	0.02	3.08	2.16	
14年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	1.22	0.34	1.29	2.86	1.93	0.10	0.02	0.07	0.19	0.13	0.04	0.02	3.08	2.08	
15年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	1.21	0.34	1.29	2.84	1.85	0.10	0.02	0.07	0.19	0.12	0.03	0.02	3.07	1.99	
16年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	1.21	0.33	1.29	2.83	1.77	0.10	0.02	0.07	0.19	0.12	0.03	0.02	3.05	1.91	
17年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	1.20	0.33	1.29	2.81	1.69	0.10	0.02	0.07	0.19	0.11	0.03	0.02	3.04	1.82	
18年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	1.19	0.33	1.28	2.80	1.62	0.10	0.02	0.07	0.19	0.11	0.03	0.02	3.02	1.74	
19年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	1.18	0.32	1.28	2.78	1.55	0.10	0.02	0.07	0.19	0.10	0.03	0.02	3.00	1.67	
20年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	1.17	0.32	1.28	2.77	1.48	0.10	0.02	0.07	0.18	0.10	0.03	0.02	2.99	1.60	
21年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	1.16	0.32	1.28	2.76	1.41	0.10	0.02	0.07	0.18	0.09	0.03	0.02	2.97	1.53	
22年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	1.15	0.31	1.28	2.74	1.35	0.10	0.02	0.07	0.18	0.09	0.03	0.02	2.96	1.46	
23年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	1.14	0.31	1.27	2.73	1.29	0.09	0.02	0.07	0.18	0.09	0.03	0.02	2.94	1.40	
24年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	1.13	0.31	1.27	2.71	1.24	0.09	0.02	0.07	0.18	0.08	0.03	0.01	2.93	1.34	
25年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	1.12	0.30	1.27	2.70	1.18	0.09	0.02	0.07	0.18	0.08	0.03	0.01	2.91	1.28	
26年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	1.12	0.30	1.27	2.68	1.13	0.09	0.02	0.07	0.18	0.08	0.03	0.01	2.90	1.22	
27年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	1.11	0.30	1.27	2.67	1.08	0.09	0.02	0.07	0.18	0.07	0.03	0.01	2.88	1.17	
28年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	1.10	0.29	1.26	2.66	1.04	0.09	0.02	0.07	0.18	0.07	0.03	0.01	2.86	1.12	
29年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	1.09	0.29	1.26	2.64	0.99	0.09	0.02	0.07	0.18	0.07	0.03	0.01	2.85	1.07	
30年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	1.08	0.29	1.26	2.63	0.95	0.09	0.02	0.07	0.17	0.06	0.03	0.01	2.83	1.02	
31年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	1.07	0.28	1.26	2.61	0.91	0.09	0.02	0.07	0.17	0.06	0.03	0.01	2.82	0.98	
32年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	1.06	0.28	1.26	2.60	0.87	0.09	0.02	0.06	0.17	0.06	0.03	0.01	2.80	0.93	
33年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	1.05	0.28	1.25	2.58	0.83	0.09	0.02	0.06	0.17	0.05	0.03	0.01	2.79	0.89	
34年目	R 32	0.99138	0.98806	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	1.04	0.27	1.25	2.57	0.79	0.09	0.02	0.06	0.17	0.05	0.03	0.01	2.77	0.85	
35年目	R 33	0.99131	0.98794	0.99838	0.99220	0.2965	102.8	1.03	0.27	1.25	2.56	0.76	0.09	0.02	0.06	0.17	0.05	0.03	0.01	2.75	0.82	
36年目	R 34	0.99124	0.98781	0.99838	0.99215	0.2851	102.8	1.03	0.27	1.25	2.54	0.72	0.09	0.02	0.06	0.17	0.05	0.03	0.01	2.74	0.78	
37年目	R 35	0.99117	0.98768	0.99837	0.99209	0.2741	102.8	1.02	0.26	1.25	2.53	0.69	0.08	0.02	0.06	0.17	0.05	0.03	0.01	2.72	0.75	
38年目	R 36	0.99111	0.98756	0.99837	0.99204	0.2636	102.8	1.01	0.26	1.24	2.51	0.66	0.08	0.02	0.06	0.17	0.04	0.03	0.01	2.71	0.71	
39年目	R 37	0.99104	0.98743	0.99837	0.99198	0.2534	102.8	1.00	0.26	1.24	2.50	0.63	0.08	0.02	0.06	0.16	0.04	0.03	0.01	2.69	0.68	
40年目	R 38	0.99097	0.98731	0.99837	0.99193	0.2437	102.8	0.99	0.26	1.24	2.48	0.61	0.08	0.02	0.06	0.16	0.04	0.03	0.01	2.68	0.65	
41年目	R 39	0.99090	0.98718	0.99836	0.99187	0.2343	102.8	0.98	0.25	1.24	2.47	0.58	0.08	0.02	0.06	0.16	0.04	0.03	0.01	2.66	0.62	
42年目	R 40	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2253	102.8	0.97	0.25	1.24	2.46	0.55	0.08	0.02	0.06	0.16	0.04	0.03	0.01	2.65	0.60	
43年目	R 41	0.99077	0.98693	0.99836	0.99176	0.2166	102.8	0.96	0.25	1.23	2.44	0.53	0.08	0.02	0.06	0.16	0.03	0.03	0.01	2.63	0.57	
44年目	R 42	0.99070	0.98680	0.99836	0.99171	0.2083	102.8	0.95	0.24	1.23	2.43	0.51	0.08	0.02	0.06	0.16	0.03	0.03	0.01	2.62	0.54	
45年目	R 43	0.99063	0.98668	0.99835	0.99165	0.2003	102.8	0.95	0.24	1.23	2.41	0.48	0.08	0.02	0.06	0.16	0.03	0.03	0.01	2.60	0.52	
46年目	R 44	0.99056	0.98655	0.99835	0.99160	0.1926	102.8	0.94	0.24	1.23	2.40	0.46	0.08	0.02	0.06	0.16	0.03	0.03	0.01	2.58	0.50	
47年目	R 45	0.99050	0.98642	0.99835	0.99154	0.1852	102.8	0.93	0.23	1.23	2.39	0.44	0.08	0.02	0.06	0.16	0.03	0.03	0.01	2.57	0.48	
48年目	R 46	0.99043	0.98630	0.99835	0.99148	0.1780	102.8	0.92	0.23	1.22	2.37	0.42	0.08	0.02	0.06	0.15	0.03	0.03	0.00	2.55	0.45	
49年目	R 47	0.99036	0.98617	0.99834	0.99143	0.1712	102.8	0.91	0.23	1.22	2.36	0.40	0.08	0.02	0.06	0.15	0.03	0.03	0.00	2.54	0.43	
合 計																						
								55.59	15.48	62.22	133.30	71.59	4.62	1.04	3.22	8.87	4.79	1.61	0.88	143.78	77.26	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	下原改良	2	1.1km

■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				2,189	
	改良費				506	
		土工	m ³	33,100	105	切土(10,400m ³)、盛土(22,700m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	1,731	94	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	32	重力式擁壁、プレキャストL型擁壁、ブロック積
		管渠工	m	1,753	62	
		函渠工	m	17	139	現場打函渠
		調整池工	式			
		排水工	m	1,469	43	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	31	舗装版撤去等
	橋梁費				140	
		100m以上	m			
		100m未満	m			
		その他橋梁	橋	2	140	横断歩道橋
	トンネル費				1,178	
		NATM	m	337	1,016	
		シールド	m	1	162	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				300	
		車道舗装	m ²	12,690	256	本線舗装
		その他舗装	m ²	6,437	44	
	付帯施設費				65	
		交通管理施設工	式	1	54	ガードレール、区画線、道路照明等
		遮音壁	m	1,531	11	
	その他仮設工・雑工					
		仮設工	式			
②	用地及補償費				780	
	用地費		m ²	17,127	461	
		宅地	m ²	3,246	146	
		田畑	m ²	9,510	238	
		山林・原野	m ²	2,031	2	
		その他	m ²	2,340	75	
	補償費		式	1	319	
③	間接経費		式	1	730	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				3,699	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	下原改良	2	1.1km

■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	1.1	447	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,750	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,197	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出