

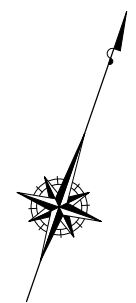
再 評 価 に 係 る 資 料  
【道路事業】

令和 2 年 1 2 月 2 5 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. 費用対効果分析判定表	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42号 松阪多気バイパス	7
○一般国道139号 富士改良	29
○一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）	51
○一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	69

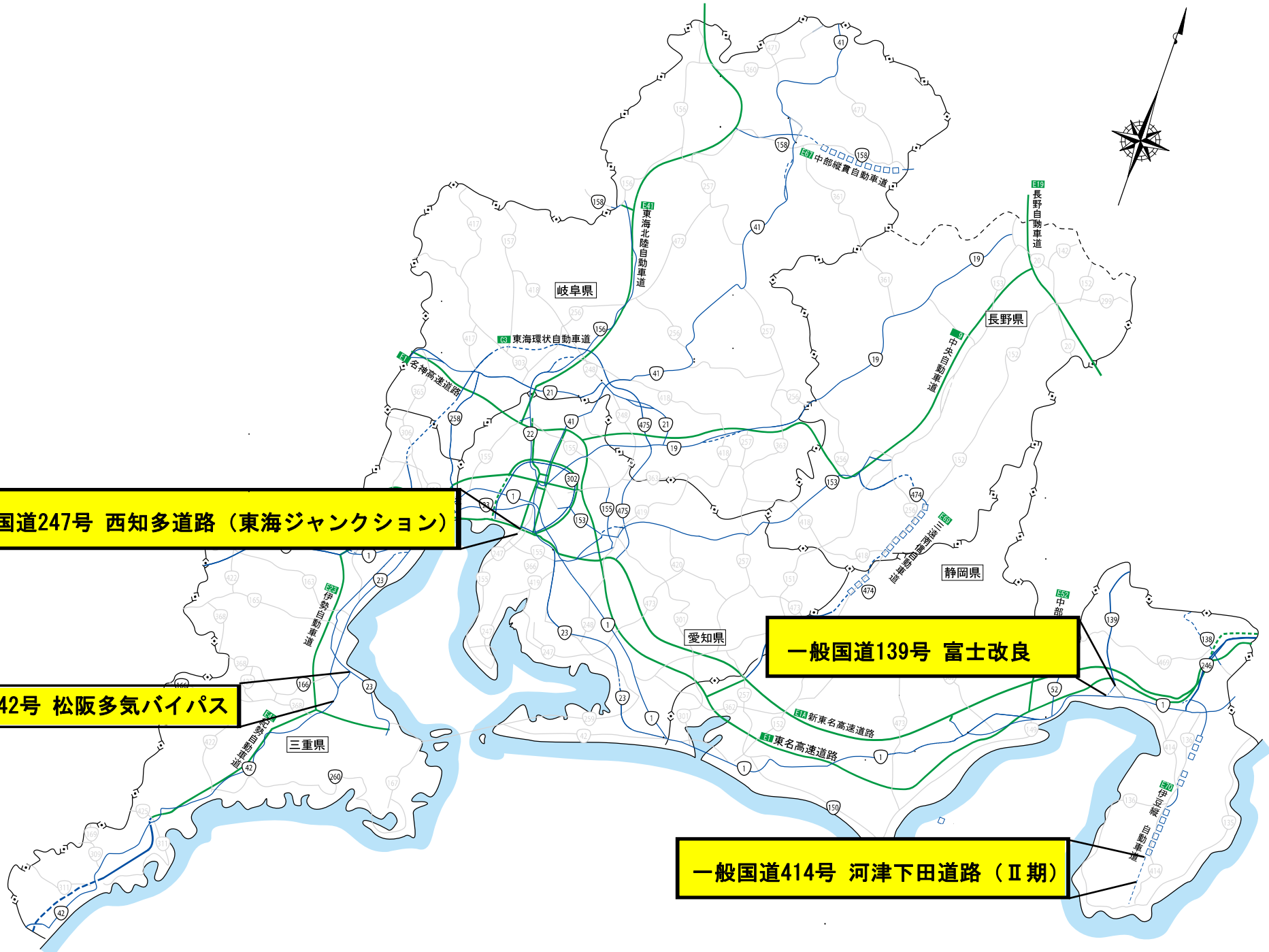


一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション)

一般国道42号 松阪多気バイパス

一般国道139号 富士改良

一般国道414号 河津下田道路 (Ⅱ期)



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	二次	⑤	三重	42	一般国道42号 松阪多気バイパス	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から三重県多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmの道路。</li> <li>下記の3点を主な目的として事業を推進。</li> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>交通事故の減少</li> <li>生活環境の改善</li> </ul>	11.9	S62	S59 S61	S63	H3	10.5	550	約88	<ul style="list-style-type: none"> <li>松阪市街地を迂回する松阪多気バイパスが、平成29年度に全線暫定2車線開通(現道拡幅区間含む)。</li> <li>松阪多気バイパスの並行区間(旧国道42号)の死傷事故率は、県内直轄国道の約3倍と高い状況であったが、全線暫定2車線開通後には、整備前の5割以下となり大幅に減少。</li> <li>多気町に、宿泊施設・温浴施設・飲食店・製造販売店・物販店・産直市場・農園等を有する「VISION」が2021年春に開業予定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年度に暫定2車線で全線開通し、全線4車線化に向けて工事を推進。</li> </ul>	事業全体(1.9) 残事業(4.0)	事業継続	
2	二次	⑤	静岡	139	一般国道139号 富士改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路。</li> <li>下記の3点を主な目的として事業を推進。</li> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>交通安全の確保</li> <li>物流効率化の支援</li> </ul>	1.6	H5	H4	H7	H18	0.8	170	約74	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士改良区間と並行する(都)田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で396件もの死傷事故が発生。</li> <li>富士改良区間と並行する国道139号現道は、国道1号と富士東ICで接続されているが、平面2車線構造であり信号交差点が多く、主要渋滞箇所となっている鉄道踏切が存在。富士市街地から国道1号との現道アクセスは距離が長く、アクセス性が低い状況。</li> <li>富士改良区間と並行する(都)田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、夕ピーク時を中心に速度低下が著しく、慢性的な交通渋滞が発生。</li> <li>富士改良区間と並行する(都)田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で396件もの死傷事故が発生。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(都)前田宮下線から(都)津田蓼原線間(L=0.8km)について、調査、工事を推進。</li> </ul>	事業全体(1.5) 残事業(3.2)	事業継続	
3	地高	⑤	愛知	247	一般国道247号 西知多道路(東海ジャンクション)	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道247号日知多道路(東海ジャンクション)は、中部国際空港と名古屋港及び高規格幹線道路(伊勢湾岸自動車)を連絡し、名古屋都市圏自専道網を形成する延長約2.0kmの地域高規格道路。</li> <li>下記の4点を主な目的として事業を推進。</li> <li>国土・地域ネットワークの構築</li> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>円滑なモビリティの確保</li> <li>個性ある地域の形成</li> </ul>	2.0	H28	H26	R1	H30	-	500	約10	<ul style="list-style-type: none"> <li>西知多道路(日長IC(仮)～青海IC(仮))が、令和元年度に愛知県にて事業化が決定。</li> <li>愛知県国際展示場(R1.8月)、中部国際空港第2ターミナル整備(R1.9月)等中部臨海都市の開発が進展。</li> <li>中部国際空港の利用者についても年々増加傾向にあり、2019年度では年間1,260万人。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海ジャンクション(延長2.0Km)は、早期開通に向けて整備を推進。</li> </ul>	事業全体(1.2) 残事業(1.3)	事業継続	
4	高	⑤	静岡	414	一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道414号伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路(一般国道の自動車専用道路)</li> <li>一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)は、静岡県賀茂郡河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路。</li> <li>下記の3点を主な目的として事業を推進。</li> <li>観光支援</li> <li>救急医療への貢献</li> <li>救急輸送道路の確保</li> </ul>	6.8	H24	-	H25	H26	-	473	約52	<ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆半島の南部の国道414号には、夏季大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。</li> <li>下田市には、第二次救急医療施設へ15分以内で到達できていない地区が存在。</li> <li>国道135号は、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所で浸水が想定。</li> <li>国道414号は、隘路や線形不良区間(夏季大型車規制区間)が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>河津IC(仮称)～下田北IC(仮称)間(延長6.8km)は、早期開通を目指し用地買収及び工事を推進。</li> </ul>	事業全体(1.1) 残事業(2.9)	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次

※2.(再評価該当項目)

- ①事業採択後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3年間を経過している事業
  - ④再評価実施後5年間を経過している事業
  - ⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業
- ※印は国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の改定による期間

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和2年度 事業名: 一般国道42号 松阪多気バイパス  
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 大西 育平

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加 <span style="float: right;">増加無し 10%以内増加</span>		
事業費の増加	事業費の増加は10%以上(前回495億円→今回550億円 約11.1%増加)	□ □
事業期間の増加	事業期間の増加はない	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成20年11月)→今回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月))	□
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少が10%以内 (前回:2,072,002TE/日→今回:2,205,443TE/日 6.4%増加)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	紀宝熊野道路、紀勢自動車道大宮大台IC～紀勢大内山IC4車線化、鈴鹿四日市道路	□
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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。  (事業全体) 交通量 B/C=1.5 事業費 B/C=1.8 事業期間 B/C=1.7 (残事業) 交通量 B/C=4.8 事業費 B/C=5.8 事業期間 B/C=6.0	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		□
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	-	-
以上より、審議区分 : <b>重点</b> 資料 : <b>作成</b> <sub>3</sub> 費用対効果分析 : <b>実施</b> とする。		

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和2年度

事業名: 一般国道139号 富士改良

担当課: 道路計画課

担当課長名: 大西 宵平

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加は10%以上 (前回:125億円→今回:170億円 約32%の増額)	増加無し <input type="checkbox"/> 10%以内増加 <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は10%以上 (前回:29年間→今回:37年間 約28%の延長)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成20年11月)→今回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月))	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の増加が10%以内 (前回:発生集中量770,191TE/日→今回:860,134TE/日 約12%増加)	<input type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化なし	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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) (残事業) 交通量 B/C=1.3 交通量 B/C=2.2 事業費 B/C=1.4 事業費 B/C=2.2 事業期間 B/C=1.4 事業期間 B/C=2.3	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	(自由記述)	—

以上より、審議区分: **重点** 資料: **作成**<sub>4</sub> 費用対効果分析: **実施** とする。

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和2年度 事業名: 一般国道247号 西知多道路(東海ジャンクション)

担当課: 道路計画課 担当課長名: 大西 宵平

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
		増加無し 10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加が10%超過 (前回:285億円→今回:500億円 215億円増額(約75.4%の増額))	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加はない	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がある (前回:費用便益分析マニュアル(平成20年11月)→今回:費用便益分析マニュアル(平成30年2月))	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少が10%以内 (前回:4,343,606TE/日→今回:4,545,547TE/日 約4.6%増加)	<input checked="" type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない。	<input checked="" type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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。 (事業全体) 交通量 B/C=1.4 事業費 B/C=1.5 事業期間 B/C=1.6	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	—	—
以上より、審議区分 : <b>重点</b> 資料 : <b>作成</b> <sub>5</sub> 費用対効果分析 : <b>実施</b> とする。		

# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和2年度

事業名: 一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)

担当課: 道路計画課

担当課長名: 大西 宵平

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	変更が無い	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加が10%を超える (前回:375億円→今回:473億円 約26.1%増額)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の増加(前回:11年→今回:16年 5年増加 約45.5%増加)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更あり(前回:費用便益分析マニュアル(H20.11)→今回:費用便益分析マニュアル(H30.2))	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少が10%以内 (前回:445,892TE/日→今回:473,963TE/日 約6%増加)	■	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化案件はない。	■	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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=1.1 事業費 B/C=1.1 事業期間 B/C=1.1 (残事業) 交通量 B/C=1.5 事業費 B/C=1.4 事業期間 B/C=1.4	<input type="checkbox"/>	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	(自由記述)	—	

以上より、審議区分 : **重点** 資料 : **作成**<sub>6</sub> 費用対効果分析 : **実施** とする。



## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道42号 松阪多気バイパス	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：三重県松阪市古井町 至：三重県多気郡多気町仁田	延長	11.9km			
事業概要						
一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスで、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿線地域の産業支援を目的に計画された道路。						
S62年度事業化	S59年度都市計画決定 S61年度都市計画決定	S63年度用地着手	H3年度工事着手			
全体事業費	550億円	事業進捗率（令和2年3月末時点）	約88%	供用済延長	11.9km	
計画交通量	27,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.9 (残事業) 4.0	(残事業)/(事業全体) 134/1,019 億円 事業費：81/917 億円 維持管理費：53/102 億円	(残事業)/(事業全体) 535/1,913 億円 走行時間短縮便益：503/1,798 億円 走行経費減少便益：26/108 億円 交通事故減少便益：5.4/6.8 億円	令和2年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量：B/C=1.7~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.6~4.4(交通量±10%) 事業費：B/C=1.9~1.9(事業費±10%) 事業費：B/C=3.8~4.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.8~4.2(事業期間±20%)						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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。</li> <li>・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（三重交通飯南松阪高校線等）が存在する</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（津松阪港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（JR紀勢線）により一体的発展が阻害されている地区を解消する。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>						

関係する地方公共団体等の意見	
地域から頂いた主な意見等： 一般国道42号松阪多気バイパス整備促進期成同盟会より立体工事の早期完成及び全線4車線化の早期実現の要望を受けている。	
知事の意見： 事業の継続について異存ありません。 本事業は、国道42号及び松阪市中心市街地部の交通渋滞緩和や交通事故の削減、さらには地域経済活性化の支援を図るための重要なバイパス事業です。 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、朝田町南交差点立体化について着実に整備を推進するとともに、4車線化の整備推進をお願いいたします。	
事業評価監視委員会の意見	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>松阪市街地を迂回する松阪多気バイパスが、平成29年度に全線暫定2車線開通（現道拡幅区間含む）。</li> <li>松阪多気バイパスの並行区間（旧国道42号）の死傷事故率は、県内直轄国道の約3倍と高い状況であったが、全線暫定2車線開通後には、整備前の5割以下となり大幅に減少。</li> <li>多気町に、宿泊施設・温浴施設・飲食店・製造販売店・物販店・産直市場・農園等を有する「VISON」が2021年春に開業予定。</li> </ul>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率は約88%、用地進捗率は100%（令和2年3月末時点）。平成29年度に全線暫定2車線開通。</li> <li>全線4車線化に向けて工事を推進。</li> </ul>	
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29年度に暫定2車線で全線開通し、全線4車線化に向けて工事を推進。	
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。	
対応方針（案）	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勧案すれば、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	
<p>The map illustrates the Matsuyama-Taki Bypass project. It shows the route from Matsuyama (松阪市役所) to Taki (多気町役所). Key features include: <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Starting Point:</b> (起点)三重県松阪市古井町</li> <li><b>Ending Point:</b> (終点)三重県多気郡多気町仁田</li> <li><b>Route Details:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>暫定2車線開通済 延長7.4km (Temporary 2-lane opening, 7.4km extension)</li> <li>現道拡幅 1.4km (Current road widening, 1.4km)</li> <li>H30.3開通 1.1km (H30.3 opening, 1.1km)</li> <li>H11.2暫定2車線開通済 延長3.1km (H11.2 temporary 2-lane opening, 3.1km extension)</li> <li>暫定時現道活用区間 (Temporary current road utilization section)</li> </ul> </li> <li><b>Legend (凡例):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道42号 松阪多気バイパス 延長11.9km (National Route 42 Matsuyama-Taki Bypass, 11.9km extension)</li> <li>高速道路 (Expressway)</li> <li>一般国道 (General National Route)</li> <li>主要地方道 (Main Prefectural Road)</li> <li>一般県道 (General Prefectural Road)</li> <li>JR線 (JR Line)</li> <li>近鉄線 (Kintetsu Line)</li> <li>市町村界 (Municipal/Village Boundary)</li> </ul> </li> </ul> </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42号 松阪多気バイパス
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	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比 (B/C) = 1.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 894億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 4.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 401億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 19.5%)

●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	■ 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) : 4577.3万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 130.2万人・時間/年 (4577.3万人・時間/年 ⇒ 4447.1万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : (旧国道42号) 並行区間の渋滞損失時間 : 51.3万人・時間/年 (小津町~多気町役場南交差点間) 並行区間の渋滞損失削減率 : 約2割削減 (小津町~多気町役場南交差点間)
		■ 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	鎌田町交差点~宮町交差点の旅行速度 (18.0km/h⇒20.0km/h)
		□ 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/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	三重交通により4路線が運行 (飯南波瀬線、宇気郷線、中部台公園線 (期間限定)、飯南松阪高校線)
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 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	クリスタルタウンから津松阪港 (重要港湾) へのアクセス性向上 (クリスタルタウン~津松阪港 : 約44分⇒約28分)
	□ 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		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
	<input checked="" 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	県道松阪第二環状線との一体整備により、環状ネットワークを形成	
	<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/km2以下である市街地内での事業である		
	<input checked="" 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	都市計画道路(松阪バイパス)として位置付けあり	
	<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 checked="" 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	上川町～虹が丘町地区、JR紀勢本線による分断	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する		
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
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/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
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		
安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

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在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量が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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	三重県緊急輸送道路ネットワーク計画：第一次緊急輸送道路
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
4.環境	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	CO2排出削減量：13.7千t-CO2/年(1,068.6千t-CO2/年⇒1,082.3千t-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	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含まない (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：旧国道42号(小津町~多気町役場南交差点間) 排出削減量：約35.0t/年、排出削減率：約6割削減 松阪多気バイパス区間 Nox排出増加量：64.6t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域を含まない (推計結果) 評価対象区間(並行区間)：旧国道42号(小津町~多気町役場南交差点間) 排出削減量：約2.1t/年、排出削減率：約6割削減 松阪多気バイパス区間 Nox排出増加量：約3.7t/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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	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が見込まれる	

## 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42号	松阪多気バイパス	L=11.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,300	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	523億円	229億円	753億円
うち残事業分	94億円	162億円	256億円
基準年における 現在価値 (C)	917億円	102億円	1,019億円
うち残事業分	81億円	53億円	134億円

## 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30年度、令和10年度			
単年便益 (初年便益)	58億円	3.6億円	0.08億円	62億円
基準年における 現在価値 (B)	1,798億円	108億円	6.8億円	1,913億円
うち残事業分	503億円	26億円	5.4億円	535億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.9
経済的純現在価値(B-C)	894億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.1%
費用便益比(残事業)	4.0
経済的純現在価値(残事業)	401億円
経済的内部収益率(残事業)	19.5%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	27,300台/日	±10%	1.7~2.1
事業費	523億円	±10%	1.9~1.9
事業期間	41年	±20%	1.8~1.9

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	27,300台/日	±10%	3.6~4.4
事業費	94億円	±10%	3.8~4.3
事業期間	7年	±20%	3.8~4.2

## 交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道42号 松阪多気バイパス（事業全体）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：11.9km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	27,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	17	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	87.56	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道166号 : 7.2km	交通量	[台/日]	29,700	26,400
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	93.19	75.71
	(主) 松阪第二環状線 : 2.8km	交通量	[台/日]	10,600	3,800
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	12.98	3.84
	(一) 松阪多気線 : 4.5km	交通量	[台/日]	23,000	14,800
		走行時間	[分]	11	8
		走行時間費用	[億円/年]	44.49	21.13
③その他の道路合計 1352.9km	走行時間費用	[億円/年]	3,743.24	3,613.74	

			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 : 1379.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,893.90	3,801.98	91.92

※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。

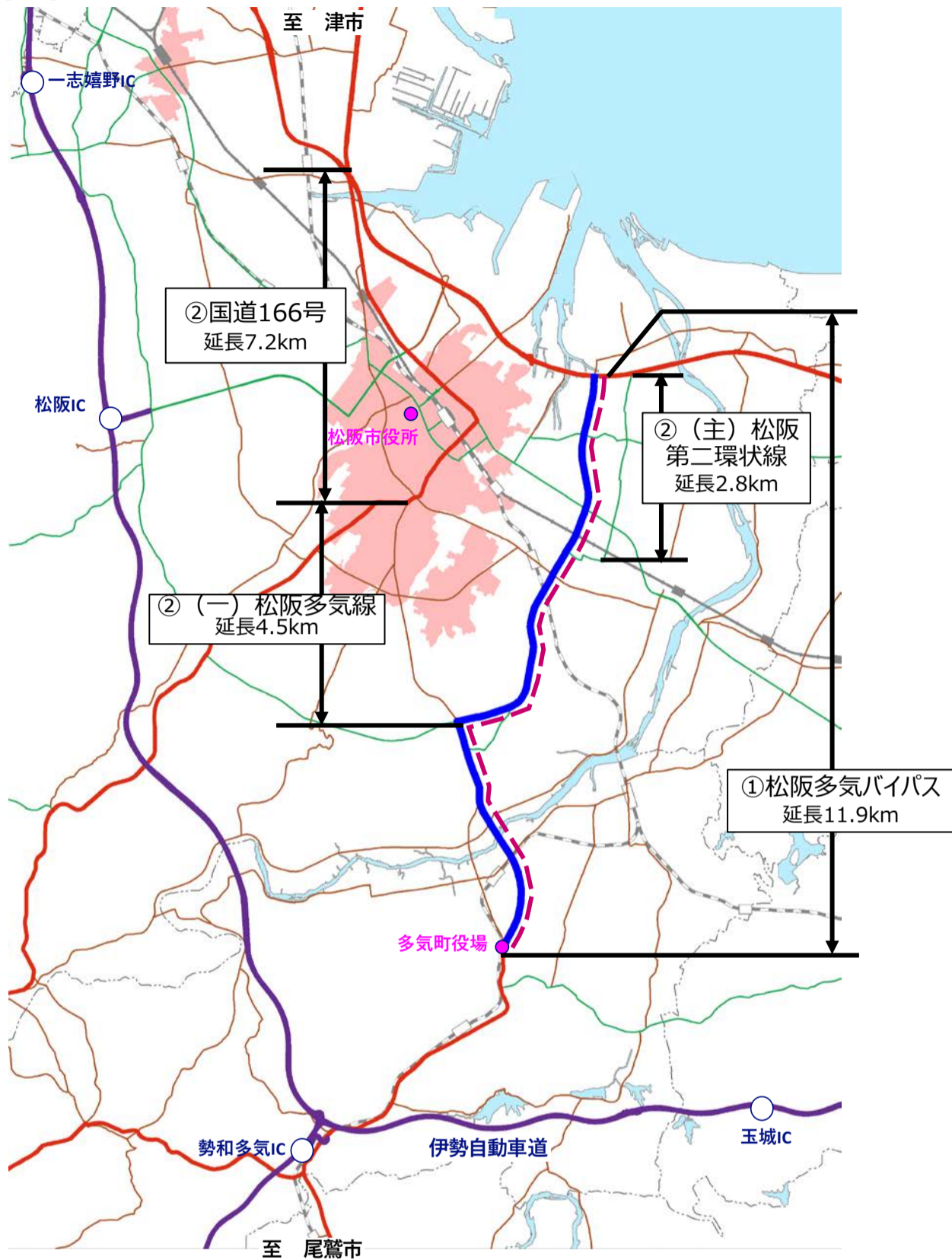
※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※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。



【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



## 交通状況の変化

様式－3①

事業名：一般国道42号 松阪多気バイパス（残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：11.9km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	14,200	27,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	19	17	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	51.36	87.56	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道166号 ：7.2km	交通量	[台/日]	28,000	26,400
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	83.32	75.71
	(主) 松阪第二環状線 ：2.8km	交通量	[台/日]	10,300	3,800
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	12.48	3.84
	(一) 松阪多気線 ：4.5km	交通量	[台/日]	17,200	14,800
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	28.00	21.13
③その他の道路合計 1352.9km	走行時間費用	[億円/年]	3660.99	3613.74	

			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：1379.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,836.15	3,801.98	34.17

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

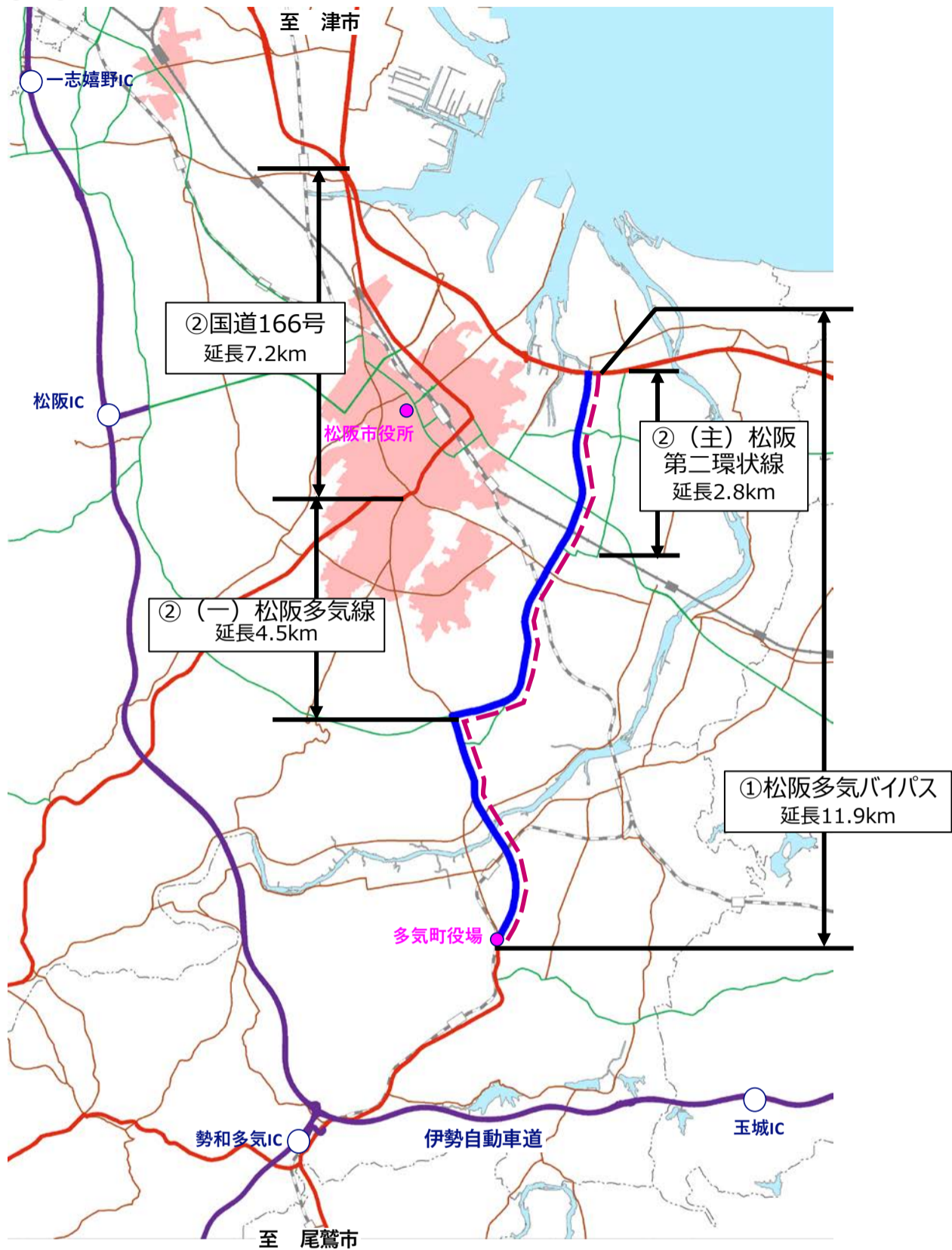
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



## 費用便益分析の条件

事業名：一般国道42号 松阪多気バイパス

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

(3)

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

事業名:一般国道42号 松阪多気バイパス

(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 checked="" 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あたり平均単価(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

箇所名：一般国道42号 松阪多気バイパス（事業全体）				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)				
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
				単価単価	現在価値	0.46	11.9	5.48
				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	現在価値
-31年目	S 62	3.6484	107.3	0.20	0.70			
-30年目	S 63	3.5081	107.9	3.55	11.86			
-29年目	H 1	3.3731	110.8	4.43	13.86			
-28年目	H 2	3.2434	113.3	6.39	18.82			
-27年目	H 3	3.1187	116.0	10.05	27.79			
-26年目	H 4	2.9987	117.6	14.02	36.75			
-25年目	H 5	2.8834	117.9	15.12	38.01			
-24年目	H 6	2.7725	117.8	18.01	43.58			
-23年目	H 7	2.6658	117.1	31.34	73.34			
-22年目	H 8	2.5633	116.6	44.52	100.61			
-21年目	H 9	2.4647	117.5	27.41	59.10			
-20年目	H 10	2.3699	116.9	32.59	67.92			
-19年目	H 11	2.2788	115.2	15.91	32.35			
-18年目	H 12	2.1911	113.8	16.64	32.94			
-17年目	H 13	2.1068	112.4	16.34	31.49			
-16年目	H 14	2.0258	110.5	18.03	33.98			
-15年目	H 15	1.9479	109.0	10.65	19.57			
-14年目	H 16	1.8730	107.9	13.19	23.53			
-13年目	H 17	1.8009	106.7	25.16	43.65			
-12年目	H 18	1.7317	105.9	15.39	25.87			
-11年目	H 19	1.6651	105.0	10.41	16.97			
-10年目	H 20	1.6010	104.4	7.75	12.22			
-9年目	H 21	1.5395	103.0	1.42	2.18			
-8年目	H 22	1.4802	101.3	2.38	3.58			
-7年目	H 23	1.4233	99.8	0.48	0.70			
-6年目	H 24	1.3686	99.0	2.57	3.65			
-5年目	H 25	1.3159	99.0	1.95	2.67			
-4年目	H 26	1.2653	101.5	3.29	4.21			
-3年目	H 27	1.2167	103.0	15.00	18.21			
-2年目	H 28	1.1699	102.8	14.54	17.01			
-1年目	H 29	1.1249	102.9	9.26	10.41			
暫定供用開始年次	H 30	1.0816	102.8	4.91	5.31	3.01		3.25
1年目	R 1	1.0400	102.8	8.00	8.32	3.01		3.13
基準年	R 2	1.0000	102.8	8.55	8.55	3.01		3.01
3年目	R 3	0.9615	102.8	14.64	14.07	3.01		2.89
4年目	R 4	0.9246	102.8	12.55	11.60	3.01		2.78
5年目	R 5	0.8890	102.8	12.27	10.91	3.01		2.68
6年目	R 6	0.8548	102.8	12.09	10.34	3.01		2.57
7年目	R 7	0.8219	102.8	18.73	15.39	3.01		2.47
8年目	R 8	0.7903	102.8	13.00	10.27	3.01		2.38
9年目	R 9	0.7599	102.8	10.72	8.14	3.01		2.29
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			4.98		3.64
11年目	R 11	0.7026	102.8			4.98		3.50
12年目	R 12	0.6756	102.8			4.98		3.37
13年目	R 13	0.6496	102.8			4.98		3.24
14年目	R 14	0.6246	102.8			4.98		3.11
15年目	R 15	0.6006	102.8			4.98		2.99
16年目	R 16	0.5775	102.8			4.98		2.88
17年目	R 17	0.5553	102.8			4.98		2.77
18年目	R 18	0.5339	102.8			4.98		2.66
19年目	R 19	0.5134	102.8			4.98		2.56
20年目	R 20	0.4936	102.8			4.98		2.46
21年目	R 21	0.4746	102.8			4.98		2.36
22年目	R 22	0.4564	102.8			4.98		2.27
23年目	R 23	0.4388	102.8			4.98		2.19
24年目	R 24	0.4220	102.8			4.98		2.10
25年目	R 25	0.4057	102.8			4.98		2.02
26年目	R 26	0.3901	102.8			4.98		1.94
27年目	R 27	0.3751	102.8			4.98		1.87
28年目	R 28	0.3607	102.8			4.98		1.80
29年目	R 29	0.3468	102.8			4.98		1.73
30年目	R 30	0.3335	102.8			4.98		1.66
31年目	R 31	0.3207	102.8			4.98		1.60
32年目	R 32	0.3083	102.8			4.98		1.54
33年目	R 33	0.2965	102.8			4.98		1.48
34年目	R 34	0.2851	102.8			4.98		1.42
35年目	R 35	0.2741	102.8			4.98		1.37
36年目	R 36	0.2636	102.8			4.98		1.31
37年目	R 37	0.2534	102.8			4.98		1.26
38年目	R 38	0.2437	102.8			4.98		1.21
39年目	R 39	0.2343	102.8			4.98		1.17
40年目	R 40	0.2253	102.8			4.98		1.12
41年目	R 41	0.2166	102.8			4.98		1.08
42年目	R 42	0.2083	102.8			4.98		1.04
43年目	R 43	0.2003	102.8			4.98		1.00
44年目	R 44	0.1926	102.8			4.98		0.96
45年目	R 45	0.1852	102.8			4.98		0.92
46年目	R 46	0.1780	102.8			4.98		0.89
47年目	R 47	0.1712	102.8			4.98		0.85
48年目	R 48	0.1646	102.8			4.98		0.82
49年目	R 49	0.1583	102.8	-87.09	-13.78	4.98		0.79
合計				436.35	916.69	229.36		102.40
単純事業費計				523.44		229.36		

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。

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。



## 費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道42号 松阪多気バイパス(残事業)

				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.30	11.9	3.57	
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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
基準年	R 2	1.0000	102.8				
-7年目	R 3	0.9615	102.8	14.64	14.07		
-6年目	R 4	0.9246	102.8	12.55	11.60		
-5年目	R 5	0.8890	102.8	12.27	10.91		
-4年目	R 6	0.8548	102.8	12.09	10.34		
-3年目	R 7	0.8219	102.8	18.73	15.39		
-2年目	R 8	0.7903	102.8	13.00	10.27		
-1年目	R 9	0.7599	102.8	10.72	8.14		
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			3.25	2.37
1年目	R 11	0.7026	102.8			3.25	2.28
2年目	R 12	0.6756	102.8			3.25	2.19
3年目	R 13	0.6496	102.8			3.25	2.11
4年目	R 14	0.6246	102.8			3.25	2.03
5年目	R 15	0.6006	102.8			3.25	1.95
6年目	R 16	0.5775	102.8			3.25	1.87
7年目	R 17	0.5553	102.8			3.25	1.80
8年目	R 18	0.5339	102.8			3.25	1.73
9年目	R 19	0.5134	102.8			3.25	1.67
10年目	R 20	0.4936	102.8			3.25	1.60
11年目	R 21	0.4746	102.8			3.25	1.54
12年目	R 22	0.4564	102.8			3.25	1.48
13年目	R 23	0.4388	102.8			3.25	1.42
14年目	R 24	0.4220	102.8			3.25	1.37
15年目	R 25	0.4057	102.8			3.25	1.32
16年目	R 26	0.3901	102.8			3.25	1.27
17年目	R 27	0.3751	102.8			3.25	1.22
18年目	R 28	0.3607	102.8			3.25	1.17
19年目	R 29	0.3468	102.8			3.25	1.13
20年目	R 30	0.3335	102.8			3.25	1.08
21年目	R 31	0.3207	102.8			3.25	1.04
22年目	R 32	0.3083	102.8			3.25	1.00
23年目	R 33	0.2965	102.8			3.25	0.96
24年目	R 34	0.2851	102.8			3.25	0.93
25年目	R 35	0.2741	102.8			3.25	0.89
26年目	R 36	0.2636	102.8			3.25	0.86
27年目	R 37	0.2534	102.8			3.25	0.82
28年目	R 38	0.2437	102.8			3.25	0.79
29年目	R 39	0.2343	102.8			3.25	0.76
30年目	R 40	0.2253	102.8			3.25	0.73
31年目	R 41	0.2166	102.8			3.25	0.70
32年目	R 42	0.2083	102.8			3.25	0.68
33年目	R 43	0.2003	102.8			3.25	0.65
34年目	R 44	0.1926	102.8			3.25	0.62
35年目	R 45	0.1852	102.8			3.25	0.60
36年目	R 46	0.1780	102.8			3.25	0.58
37年目	R 47	0.1712	102.8			3.25	0.56
38年目	R 48	0.1646	102.8			3.25	0.53
39年目	R 49	0.1583	102.8			3.25	0.51
40年目	R 50	0.1522	102.8			3.25	0.49
41年目	R 51	0.1463	102.8			3.25	0.47
42年目	R 52	0.1407	102.8			3.25	0.46
43年目	R 53	0.1353	102.8			3.25	0.44
44年目	R 54	0.1301	102.8			3.25	0.42
45年目	R 55	0.1251	102.8			3.25	0.41
46年目	R 56	0.1203	102.8			3.25	0.39
47年目	R 57	0.1157	102.8			3.25	0.38
48年目	R 58	0.1112	102.8			3.25	0.36
49年目	R 59	0.1069	102.8			3.25	0.35
合計				93.99	80.73	162.27	52.98
単純事業費計				93.99		162.27	

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。

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42号 松阪多気バイパス（事業全体）

年次	年度	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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 30	0.99768	0.99020	1.01100	0.99849	1.0816	102.8	37.96	9.23	10.91	58.09	62.83	2.41	0.35	0.83	3.59	3.88	0.08	0.08	61.76	66.80
1年目	R 1	0.99993	0.99239	1.01309	1.00075	1.0400	102.8	37.87	9.13	11.03	58.04	60.36	2.41	0.35	0.84	3.59	3.74	0.08	0.08	61.70	64.17
2年目	R 2	0.99967	0.98675	1.00862	0.99911	1.0000	102.8	37.87	9.07	11.18	58.11	58.11	2.41	0.35	0.85	3.60	3.60	0.08	0.08	61.78	61.78
3年目	R 3	0.99967	0.98657	1.00855	0.99911	0.9615	102.8	37.85	8.95	11.27	58.07	55.84	2.40	0.34	0.85	3.60	3.46	0.08	0.07	61.75	59.38
4年目	R 4	0.99967	0.98639	1.00847	0.99911	0.9246	102.8	37.84	8.82	11.37	58.04	53.66	2.40	0.34	0.86	3.60	3.33	0.08	0.07	61.72	57.06
5年目	R 5	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8890	102.8	37.83	8.70	11.47	58.00	51.56	2.40	0.33	0.87	3.61	3.21	0.08	0.07	61.68	54.83
6年目	R 6	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.8548	102.8	37.82	8.58	11.56	57.96	49.55	2.40	0.33	0.88	3.61	3.08	0.08	0.06	61.65	52.70
7年目	R 7	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.8219	102.8	37.81	8.46	11.66	57.93	47.61	2.40	0.33	0.88	3.61	2.97	0.08	0.06	61.61	50.64
8年目	R 8	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7903	102.8	37.79	8.34	11.75	57.89	45.75	2.40	0.32	0.89	3.61	2.85	0.08	0.06	61.58	48.67
9年目	R 9	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7599	102.8	37.78	8.22	11.85	57.86	43.97	2.40	0.32	0.90	3.61	2.75	0.08	0.06	61.54	46.77
10年目	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7307	102.8	60.28	13.46	18.32	92.06	67.27	3.30	0.52	1.55	5.37	3.92	0.44	0.33	97.88	71.52
11年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.7026	102.8	60.26	13.26	18.47	91.99	64.63	3.30	0.51	1.56	5.37	3.77	0.44	0.31	97.81	68.72
12年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	60.25	13.06	18.61	91.92	62.10	3.30	0.50	1.57	5.38	3.63	0.44	0.30	97.74	66.03
13年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	59.80	12.94	18.58	91.32	59.32	3.28	0.50	1.57	5.34	3.47	0.44	0.29	97.11	63.08
14年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	59.36	12.81	18.55	90.72	56.66	3.25	0.49	1.57	5.31	3.32	0.44	0.27	96.47	60.26
15年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	58.92	12.68	18.53	90.12	54.13	3.23	0.49	1.57	5.28	3.17	0.44	0.26	95.84	57.56
16年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	58.47	12.56	18.50	89.53	51.70	3.20	0.48	1.56	5.25	3.03	0.43	0.25	95.21	54.98
17年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	58.03	12.43	18.47	88.93	49.38	3.18	0.48	1.56	5.22	2.90	0.43	0.24	94.57	52.51
18年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	57.59	12.31	18.44	88.33	47.16	3.16	0.47	1.56	5.19	2.77	0.43	0.23	93.94	50.16
19年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	57.14	12.18	18.41	87.73	45.04	3.13	0.47	1.56	5.16	2.65	0.42	0.22	93.31	47.90
20年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	56.70	12.05	18.38	87.13	43.01	3.11	0.46	1.55	5.12	2.53	0.42	0.21	92.68	45.75
21年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	56.26	11.93	18.35	86.53	41.07	3.08	0.46	1.55	5.09	2.42	0.42	0.20	92.04	43.69
22年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	55.81	11.80	18.32	85.93	39.22	3.06	0.45	1.55	5.06	2.31	0.41	0.19	91.41	41.72
23年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	55.37	11.68	18.29	85.34	37.45	3.03	0.45	1.55	5.03	2.21	0.41	0.18	90.78	39.84
24年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	54.93	11.55	18.26	84.74	35.76	3.01	0.44	1.54	5.00	2.11	0.41	0.17	90.14	38.04
25年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	54.48	11.42	18.23	84.14	34.14	2.99	0.44	1.54	4.97	2.01	0.41	0.16	89.51	36.32
26年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	54.04	11.30	18.20	83.54	32.59	2.96	0.43	1.54	4.93	1.92	0.40	0.16	88.88	34.67
27年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	53.60	11.17	18.18	82.94	31.11	2.94	0.43	1.54	4.90	1.84	0.40	0.15	88.24	33.10
28年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	53.15	11.05	18.15	82.34	29.70	2.91	0.42	1.53	4.87	1.76	0.40	0.14	87.61	31.60
29年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	52.71	10.92	18.12	81.75	28.35	2.89	0.42	1.53	4.84	1.68	0.39	0.14	86.98	30.17
30年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	52.27	10.79	18.09	81.15	27.06	2.86	0.41	1.53	4.81	1.60	0.39	0.13	86.35	28.79
31年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	51.82	10.67	18.06	80.55	25.83	2.84	0.41	1.53	4.78	1.53	0.39	0.12	85.71	27.48
32年目	R 32	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	51.38	10.54	18.03	79.95	24.65	2.82	0.40	1.52	4.74	1.46	0.38	0.12	85.08	26.23
33年目	R 33	0.99132	0.98795	0.99838	0.99221	0.2965	102.8	50.94	10.42	18.00	79.35	23.52	2.79	0.40	1.52	4.71	1.40	0.38	0.11	84.45	25.04
34年目	R 34	0.99125	0.98783	0.99838	0.99215	0.2851	102.8	50.49	10.29	17.97	78.76	22.45	2.77	0.40	1.52	4.68	1.33	0.38	0.11	83.82	23.89
35年目	R 35	0.99118	0.98770	0.99837	0.99210	0.2741	102.8	50.05	10.17	17.94	78.16	21.42	2.74	0.39	1.52	4.65	1.27	0.38	0.10	83.19	22.80
36年目	R 36	0.99111	0.98758	0.99837	0.99204	0.2636	102.8	49.61	10.04	17.91	77.56	20.44	2.72	0.39	1.51	4.62	1.22	0.37	0.10	82.56	21.76
37年目	R 37	0.99105	0.98745	0.99837	0.99199	0.2534	102.8	49.17	9.92	17.88	76.97	19.51	2.69	0.38	1.51	4.59	1.16	0.37	0.09	81.93	20.76
38年目	R 38	0.99098	0.98732	0.99837	0.99193	0.2437	102.8	48.73	9.79	17.85	76.38	18.61	2.67	0.38	1.51	4.56	1.11	0.37	0.09	81.30	19.81
39年目	R 39	0.99091	0.98720	0.99836	0.99188	0.2343	102.8	48.29	9.67	17.83	75.78	17.76	2.65	0.37	1.51	4.52	1.06	0.36	0.09	80.67	18.90
40年目	R 40	0.99084	0.98707	0.99836	0.99182	0.2253	102.8	47.85	9.54	17.80	75.19	16.94	2.62	0.37	1.50	4.49	1.01	0.36	0.08	80.04	18.03
41年目	R 41	0.99077	0.98695	0.99836	0.99177	0.2166	102.8	47.41	9.42	17.77	74.60	16.16	2.60	0.36	1.50	4.46	0.97	0.36	0.08	79.42	17.20
42年目	R 42	0.99071	0.98682	0.99836	0.99171	0.2083	102.8	46.98	9.30	17.74	74.01	15.42	2.57	0.36	1.50	4.43	0.92	0.35	0.07	78.80	16.41
43年目	R 43	0.99064	0.98669	0.99835	0.99166	0.2003	102.8	46.54	9.17	17.71	73.42	14.70	2.55	0.35	1.50	4.40	0.88	0.35	0.07	78.17	15.66
44年目	R 44	0.99057	0.98657	0.99835	0.99160	0.1926	102.8	46.10	9.05	17.68	72.84	14.03	2.53	0.35	1.49	4.37	0.84	0.35	0.07	77.55	14.93
45年目	R 45	0.99050	0.98644	0.99835	0.99155	0.1852	102.8	45.67	8.93	17.65	72.25	13.38	2.50	0.34	1.49	4.34	0.80	0.35	0.06	76.93	14.25
46年目	R 46	0.99043	0.98632	0.99835	0.99149	0.1780	102.8	45.24	8.81	17.62	71.67	12.76	2.48	0.34	1.49	4.31	0.77	0.34	0.06	76.32	13.59
47年目	R 47	0.99037	0.98619	0.99834	0.99143	0.1712	102.8	44.80	8.69</												

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道42号 松阪多気バイパス（残事業）

年次	年度	総走行台和の年次別伸び率 (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	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7307	102.8	22.52	5.36	6.37	34.24	25.02	0.90	0.21	0.64	1.75	1.28	0.37	0.27	36.37	26.57
1年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.7026	102.8	22.51	5.28	6.42	34.21	24.03	0.90	0.20	0.65	1.76	1.23	0.37	0.26	36.33	25.53
2年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	22.50	5.20	6.47	34.17	23.09	0.90	0.20	0.65	1.76	1.19	0.37	0.25	36.30	24.52
3年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	22.34	5.15	6.46	33.95	22.05	0.90	0.20	0.65	1.75	1.14	0.37	0.24	36.06	23.42
4年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	22.17	5.10	6.45	33.72	21.06	0.89	0.20	0.65	1.74	1.09	0.36	0.23	35.82	22.37
5年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	22.00	5.05	6.44	33.49	20.12	0.88	0.19	0.65	1.73	1.04	0.36	0.22	35.58	21.37
6年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	21.84	5.00	6.43	33.27	19.21	0.88	0.19	0.65	1.72	0.99	0.36	0.21	35.35	20.41
7年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	21.67	4.95	6.42	33.04	18.35	0.87	0.19	0.65	1.71	0.95	0.36	0.20	35.11	19.49
8年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	21.51	4.90	6.41	32.82	17.52	0.86	0.19	0.65	1.70	0.91	0.35	0.19	34.87	18.62
9年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	21.34	4.85	6.40	32.59	16.73	0.86	0.19	0.65	1.69	0.87	0.35	0.18	34.63	17.78
10年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	21.18	4.80	6.39	32.37	15.98	0.85	0.18	0.65	1.68	0.83	0.35	0.17	34.39	16.98
11年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	21.01	4.75	6.38	32.14	15.25	0.84	0.18	0.65	1.67	0.79	0.35	0.16	34.16	16.21
12年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	20.85	4.70	6.37	31.91	14.56	0.84	0.18	0.64	1.66	0.76	0.34	0.16	33.92	15.48
13年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	20.68	4.65	6.36	31.69	13.91	0.83	0.18	0.64	1.65	0.72	0.34	0.15	33.68	14.78
14年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	20.51	4.60	6.35	31.46	13.28	0.82	0.18	0.64	1.64	0.69	0.34	0.14	33.44	14.11
15年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	20.35	4.55	6.34	31.24	12.67	0.82	0.17	0.64	1.63	0.66	0.34	0.14	33.21	13.47
16年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	20.18	4.50	6.33	31.01	12.10	0.81	0.17	0.64	1.62	0.63	0.33	0.13	32.97	12.86
17年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	20.02	4.45	6.32	30.78	11.55	0.80	0.17	0.64	1.61	0.61	0.33	0.12	32.73	12.28
18年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	19.85	4.40	6.31	30.56	11.02	0.80	0.17	0.64	1.60	0.58	0.33	0.12	32.49	11.72
19年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	19.69	4.34	6.30	30.33	10.52	0.79	0.17	0.64	1.59	0.55	0.33	0.11	32.25	11.19
20年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	19.52	4.29	6.29	30.11	10.04	0.78	0.16	0.64	1.58	0.53	0.32	0.11	32.02	10.68
21年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	19.36	4.24	6.28	29.88	9.58	0.78	0.16	0.63	1.58	0.51	0.32	0.10	31.78	10.19
22年目	R 32	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	19.19	4.19	6.27	29.66	9.14	0.77	0.16	0.63	1.57	0.48	0.32	0.10	31.54	9.72
23年目	R 33	0.99132	0.98795	0.99838	0.99221	0.2965	102.8	19.02	4.14	6.26	29.43	8.72	0.76	0.16	0.63	1.56	0.46	0.32	0.09	31.30	9.28
24年目	R 34	0.99125	0.98783	0.99838	0.99215	0.2851	102.8	18.86	4.09	6.25	29.20	8.32	0.76	0.16	0.63	1.55	0.44	0.31	0.09	31.06	8.86
25年目	R 35	0.99118	0.98770	0.99837	0.99210	0.2741	102.8	18.69	4.04	6.24	28.98	7.94	0.75	0.15	0.63	1.54	0.42	0.31	0.09	30.83	8.45
26年目	R 36	0.99111	0.98758	0.99837	0.99204	0.2636	102.8	18.53	4.00	6.23	28.75	7.58	0.74	0.15	0.63	1.53	0.40	0.31	0.08	30.59	8.06
27年目	R 37	0.99105	0.98745	0.99837	0.99199	0.2534	102.8	18.36	3.95	6.22	28.53	7.23	0.74	0.15	0.63	1.52	0.38	0.31	0.08	30.35	7.69
28年目	R 38	0.99098	0.98732	0.99837	0.99193	0.2437	102.8	18.20	3.90	6.21	28.31	6.90	0.73	0.15	0.63	1.51	0.37	0.30	0.07	30.12	7.34
29年目	R 39	0.99091	0.98720	0.99836	0.99188	0.2343	102.8	18.04	3.85	6.20	28.08	6.58	0.72	0.15	0.63	1.50	0.35	0.30	0.07	29.88	7.00
30年目	R 40	0.99084	0.98707	0.99836	0.99182	0.2253	102.8	17.87	3.80	6.19	27.86	6.28	0.72	0.15	0.63	1.49	0.34	0.30	0.07	29.65	6.68
31年目	R 41	0.99077	0.98695	0.99836	0.99177	0.2166	102.8	17.71	3.75	6.18	27.64	5.99	0.71	0.14	0.62	1.48	0.32	0.30	0.06	29.41	6.37
32年目	R 42	0.99071	0.98682	0.99836	0.99171	0.2083	102.8	17.55	3.70	6.17	27.41	5.71	0.70	0.14	0.62	1.47	0.31	0.29	0.06	29.18	6.08
33年目	R 43	0.99064	0.98669	0.99835	0.99166	0.2003	102.8	17.38	3.65	6.16	27.19	5.45	0.70	0.14	0.62	1.46	0.29	0.29	0.06	28.94	5.80
34年目	R 44	0.99057	0.98657	0.99835	0.99160	0.1926	102.8	17.22	3.60	6.15	26.97	5.19	0.69	0.14	0.62	1.45	0.28	0.29	0.06	28.71	5.53
35年目	R 45	0.99050	0.98644	0.99835	0.99155	0.1852	102.8	17.06	3.55	6.14	26.75	4.95	0.69	0.14	0.62	1.44	0.27	0.29	0.05	28.48	5.27
36年目	R 46	0.99043	0.98632	0.99835	0.99149	0.1780	102.8	16.90	3.51	6.13	26.53	4.72	0.68	0.13	0.62	1.43	0.26	0.28	0.05	28.25	5.03
37年目	R 47	0.99037	0.98619	0.99834	0.99143	0.1712	102.8	16.73	3.46	6.12	26.31	4.50	0.67	0.13	0.62	1.42	0.24	0.28	0.05	28.01	4.80
38年目	R 48	0.99030	0.98606	0.99834	0.99138	0.1646	102.8	16.57	3.41	6.11	26.09	4.29	0.67	0.13	0.62	1.41	0.23	0.28	0.05	27.78	4.57
39年目	R 49	0.99023	0.98594	0.99834	0.99132	0.1583	102.8	16.41	3.36	6.10	25.87	4.10	0.66	0.13	0.62	1.40	0.22	0.28	0.04	27.55	4.36
40年目	R 50	0.99016	0.98581	0.99834	0.99127	0.1522	102.8	16.25	3.31	6.09	25.65	3.90	0.65	0.13	0.62	1.40	0.21	0.28	0.04	27.32	4.16
41年目	R 51	0.99009	0.98569	0.99833	0.99121	0.1463	102.8	16.09	3.27	6.08	25.44	3.72	0.65	0.13	0.61	1.39	0.20	0.27	0.04	27.10	3.97
42年目	R 52	0.99003	0.98556	0.99833	0.99116	0.1407	102.8	15.93	3.22	6.07	25.22	3.55	0.64	0.12	0.61	1.38	0.19	0.27	0.04	26.87	3.78
43年目	R 53	0.98996	0.98543	0.99833	0.99110	0.1353	102.8	15.77	3.17	6.06	25.01	3.38	0.63	0.12	0.61	1.37	0.19	0.27	0.04	26.64	3.60
44年目	R 54	0.98989	0.98531	0.99833	0.99105	0.1301	102.8	15.61	3.13	6.05	24.79	3.23	0.63	0.12	0.61	1.36	0.18	0.27	0.03	26.41	3.44
45年目	R 55	0.98982	0.98518	0.99832	0.99099	0.1251	102.8	15.46	3.08	6.04	24.58	3.07	0.62	0.12	0.61	1.35	0.17	0.26	0.03	26.19	3.28
46年目	R 56	0.98976	0.98506	0.99832	0.99094	0.1203	102.8	15.30	3.04	6.03	24.36	2.93	0.61	0.12	0.61	1.34	0.16	0.26	0.03	25.96	3.12
47年目	R 57	0.98969	0.98493	0.99832	0.99088	0.1157	102.8	15.14	2.99	6.02	24.15	2.79	0.61	0.11	0.61	1.33	0.15	0.26	0.03	25.74	2.98
48年目	R 58	0.98962	0.98480	0.99831	0.99083	0.1112	102.8	14.99	2.95	6.01	23.94	2.66	0.60	0.11	0.61	1.32	0.15	0.26	0.03	25.52	2.84
49年目	R 59	0.98973	0.98501	0.99832	0.99078	0.1069	102.8	14.83	2.90	6.00	23.73	2.54	0.60	0.11	0.61	1.31	0.14	0.25	0.03	25.30	2.70
合計								939.27	204.06	312.08	1,455.41	503.03	37.74	7.81	31.55	77.10	26.35	15.65	5.42	1,548.16	534.79

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	松阪多気バイパス	4	11.9 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			式	1	32,318	
	改良費		式	1	8,409	
		土工	m <sup>3</sup>	946,000	3,088	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	27,200	280	
		法面工	m <sup>2</sup>	71,500	284	切土法面、盛土法面
		擁壁工	m	4,700	1,267	補強土壁、重力式擁壁、もたれ擁壁等
		管渠工	m	4,500	109	
		函渠工	m	2,000	414	
		排水工	m	27,400	476	
		中央分離帯工	m	18,400	460	
		雑工	式	1	2,031	
	橋梁費		式	1	18,375	
		100m以上	m	3,919	17,075	
		100m未満	m	113	1,300	
	トンネル費		式			
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費		式			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	5,382	
車道舗装		m <sup>2</sup>	262,000	4,801		
歩道舗装		m <sup>2</sup>	75,000	581		
付帯施設費		式	1	152		
	交通管理施設費	式	1	152	標識、防護柵など	
	遮音壁	m				
②用地及び補償費		式	1	13,329		
	用地費		m <sup>2</sup>	437,500	8,709	
		宅地	m <sup>2</sup>	35,300	1,287	
		田畑	m <sup>2</sup>	301,400	6,250	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	87,200	950	
		その他	m <sup>2</sup>	13,600	222	
	補償費	式	1	4,620		
③間接経費		式	1	9,353	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費	①+②+③+消費税	式		55,000		

## 【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42号	松阪多気バイパス	4	11.9km

■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	11.9	3,389	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	21,835	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			25,224	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	松阪多気バイパス	2	11.9 km

## ■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工費費			式	1	9,585	
	改良費		式	1	2,524	
		土工	m <sup>3</sup>	58,000	458	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	3,500	19	切土法面、盛土法面
		擁壁工	m	1,200	432	補強土壁、重力式擁壁、もたれ擁壁等
		管渠工	m	600	14	
		函渠工	m	383	295	
		排水工	m	1,236	19	
		中央分離帯工	m	2,000	50	
		雑工	式	1	1,237	
	橋梁費		式	1	6,250	
		100m以上	m	2,034	5,150	
		100m未満	m	33	1,100	
	トンネル費		式			
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費		式			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	761	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	130,000	734	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	3,400	27	
付帯施設費		式	1	50		
	交通管理施設費	式	1	50	標識、防護柵など	
	遮音壁	m				
②用地及び補償費			式			
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
補償費		式				
③間接経費			式	1	754	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		10,339	

## 【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42号	松阪多気バイパス	2	11.9km

■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	11.9	3,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	14,500	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			17,850	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）（原案）

担当課：  
担当課長名：

事業名	一般国道139号 <small>ふじかいりょう</small> 富士改良		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	自：静岡県富士市 <small>ふじ さめじま</small> 鮫島 至：静岡県富士市 <small>ふじ あおしま</small> 青島				延長	1.6 km
事業概要	一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、南北幹線の強化、及び富士市街部の交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路である。					
H5年度事業化	H4年度都市計画決定	H7年度用地着手	H18年度工事着手			
全体事業費	170億円	事業進捗率 (令和2年3月時点)	約74%	供用済延長	0.8 km	
計画交通量	26,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 56/206 億円 事業費：52/193 億円 維持管理費：4.4/13 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 179/303 億円 走行時間短縮便益：154/265億円 走行経費減少便益：23/35億円 交通事故減少便益：1.9/2.4億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.3~1.6(交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.9~3.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.9~3.5(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.9~3.2(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道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（富士市バス等）が存在する。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑤地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・富士市が早期整備を要望

知事の意見：

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、広域幹線道路網を形成する国道139号と国道1号の変則的な接続を富士市内で改善させ道路整備であり、交通渋滞の緩和や通交通安全の確保を図るとともに、重要港湾である田子の浦港へのアクセス向上による物流の効率化など様々な効果が期待され、当該地域の発展と安全・安心に寄与する重要な事業です。

今後も、効果の早期発現が図られるよう、引き続き必要な予算の確保とコスト削減の徹底に努め、事を推進するようお願いいたします。

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いたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線は富士市街部の南北路線で唯一の4車線道路であり、夕ピーク時を中心に20km/h未満の速度低下が引き続き発生。
- ・富士改良区間と並行する（都）田子浦伝法線と国道139号現道では、4年間で396件もの死傷事故が発生。
- ・田子の浦港は富士市南部に位置する重要港湾であり、静岡県内では清水港に次ぐ取扱貨物量を誇る。
- ・田子の浦港発着の一般道利用交通のうち約7割が富士市方面であることから、田子の浦港は富士市・富士宮市方面との結びつきが強い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約74%（令和2年3月時点）、用地取得率は約84%。（令和2年3月末時点）
- ・平成20年度に国道1号～（都）前田宮下線間（L=0.1km）開通済み。
- ・平成27年度に（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）開通済み。
- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、調査、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・（都）前田宮下線から（都）津田蓼原線間（L=0.8km）について、早期開通を目指し調査、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コスト削減に努めながら事業を推進する。

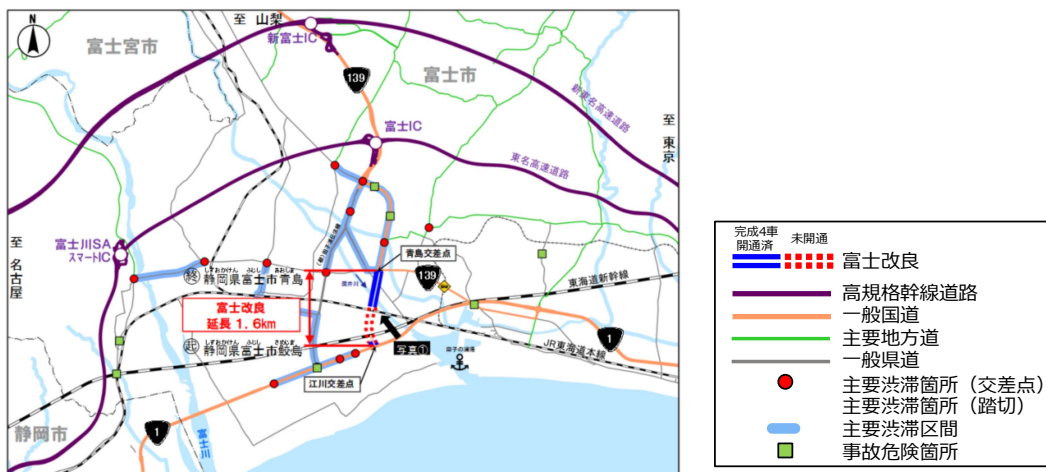
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※ 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139号 富士改良
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C) = 1.5 (経済的純現在価値(B-C) = 97億円 経済的内部収益率(EIRR) = 5.2%) 残事業:費用便益比(B/C) = 3.2 (経済的純現在価値(B-C) = 123億円 経済的内部収益率(EIRR) = 11.7%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 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): 2,068万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 42万人・時間/年 (2,068万人・時間/年⇒2,027万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について: (都) 田子の浦伝法線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 154万人・時間/年 (都) 田子の浦伝法線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 3割削減 (都) 田子の浦伝法線
		■ 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	並行する(県) 富士停車場線の旅行速度が改善される。(旅行速度約13km/h⇒約20km/h)
		□ 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	
		■ 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	(都) 田子浦伝法線を路線指定しているバスの定時性向上が期待される。(富士市バス・富士急静岡バス)
		■ 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	新富士駅へのアクセス向上(富士市街地⇒新富士駅: 約8分⇒約6分)
		□ 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	
	物流効率化の支援	■ 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	田子の浦港への新たなアクセスルートが形成される。(富士市街地⇒田子の浦港: 約35分⇒約32分)
		□ 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	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する			
□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり			
□ 中心市街地内で行う事業である			

		<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 type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	富士山、およびその構成資産へのアクセス向上が期待される。 (JR新富士駅⇒富士宮口：約66分⇒約63分) (R1年7月1日～9月10日の登山者数は約23.6万人) 【出典】環境省 関東地方環境事務所HP
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	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)等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 type="checkbox"/> 第三次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
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	

		<p>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</p>	
	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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	静岡県地域防災計画第一次緊急輸送路に位置づけ
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
4. 環境	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	CO2排出削減量：1.6千t/年（1,130千t/年⇒1,128千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間：富士停車場線・田子浦伝法線・国道139号・田子浦港富士インター線） 排出削減量：11.8t/年、排出削減率：約3割削減 バイパス等についてNOx排出増加量：11.1t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間：富士停車場線・田子浦伝法線・国道139号・田子浦港富士インター線） 排出削減量：0.8t/年、排出削減率：約3割削減 バイパス等についてSPM排出増加量：0.6t/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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	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が見込まれる	

## 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139号	富士改良	L=1.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,400	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	159億円	43億円	202億円
うち残事業分	63億円	15億円	77億円
基準年における 現在価値(C)	193億円	13億円	206億円
うち残事業分	52億円	4.4億円	56億円

## 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	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	2.5億円	0.18億円	22億円
基準年における 現在価値(B)	265億円	35億円	2.4億円	303億円
うち残事業分	154億円	23億円	1.9億円	179億円

③ 結 果

費用便益比(B/C)	1.5
経済的純現在価値(B-C)	97億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.2%
費用便益比(残事業)	3.2
経済的純現在価値(残事業)	123億円
経済的内部収益率(残事業)	11.7%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	26,400台/日	±10%	1.3 ~ 1.6
事業費	159億円	±10%	1.4 ~ 1.5
事業期間	37年	±20%	1.3 ~ 1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	26,400台/日	±10%	2.9 ~ 3.5
事業費	63億円	±10%	2.9 ~ 3.5
事業期間	9年	±20%	2.9 ~ 3.2

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道139号 富士改良（事業全体）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：1.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	26,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	15.01	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(都) 田子浦伝法線： 1.9km	交通量	[台/日]	18,300	15,200
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	26.25	19.09
	(県) 富士停車場線： 1.0km	交通量	[台/日]	20,200	14,000
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	17.56	11.18
	(県) 田子浦港富士 インター線：1.2km	交通量	[台/日]	14,700	9,800
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	16.22	10.19
	一般国道139号 ：2.1km	交通量	[台/日]	23,900	23,300
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	39.32	38.25
③その他の道路合計 447.9km		走行時間費用	[億円/年]	3,784.94	3,770.99

			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：455.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,884.29	3,864.71	19.58

※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。

【図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道139号 富士改良（残事業）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 改築区間：1.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	9,500	26,400		
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	1	3		
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	2.48	15.01		
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(都) 田子浦伝法線： 1.9km	交通量	[台/日]	18,200	15,200	
		走行時間	[分]	8	7	
		走行時間費用	[億円/年]	25.47	19.09	
	(県) 富士停車場線： 1.0km	交通量	[台/日]	19,100	14,000	
		走行時間	[分]	4	4	
		走行時間費用	[億円/年]	16.64	11.18	
	(県) 田子浦港富士 インター線：1.2km	交通量	[台/日]	16,100	9,800	
		走行時間	[分]	6	5	
		走行時間費用	[億円/年]	18.55	10.19	
	一般国道139号 ：2.1km	交通量	[台/日]	23,800	23,300	
		走行時間	[分]	9	9	
		走行時間費用	[億円/年]	39.08	38.25	
③その他の道路合計 447.9km		走行時間費用	[億円/年]	3,773.66	3,770.99	
			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：455.7km		走行時間短縮便益	[億円/年]	3,875.88	3,864.71	11.17

※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。



【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139号 富士改良

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

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" 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

箇所名：一般国道139号 富士改良（事業全体）				維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
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）	
				単価（億円）	延長（km）	単価（億円）	単価（億円）
				0.59	1.6	0.94	
				単価（億円）	現在価値	単価（億円）	現在価値
-37年目	H 5	2.8834	117.9	0.19	0.49		
-36年目	H 6	2.7725	117.8	0.19	0.47		
-35年目	H 7	2.6658	117.1	2.53	5.92		
-34年目	H 8	2.5633	116.6	7.28	16.46		
-33年目	H 9	2.4647	117.5	1.57	3.39		
-32年目	H 10	2.3699	116.9	0.10	0.20		
-31年目	H 11	2.2788	115.2	0.62	1.26		
-30年目	H 12	2.1911	113.8	0.38	0.75		
-29年目	H 13	2.1068	112.4	0.19	0.37		
-28年目	H 14	2.0258	110.5	0.48	0.90		
-27年目	H 15	1.9479	109.0	0.57	1.05		
-26年目	H 16	1.8730	107.9	2.44	4.36		
-25年目	H 17	1.8009	106.7	0.76	1.32		
-24年目	H 18	1.7317	105.9	4.86	8.16		
-23年目	H 19	1.6651	105.0	4.04	6.59		
-22年目	H 20	1.6010	104.4	4.71	7.42		
-21年目	H 21	1.5395	103.0	5.15	7.91		
-20年目	H 22	1.4802	101.3	5.65	8.49		
-19年目	H 23	1.4233	99.8	6.12	8.97		
-18年目	H 24	1.3686	99.0	3.86	5.49		
-17年目	H 25	1.3159	99.0	10.70	14.63		
-16年目	H 26	1.2653	101.5	7.62	9.76		
-15年目	H 27	1.2167	103.0	6.40	7.77		
-14年目	H 28	1.1699	102.8	3.64	4.26		
-13年目	H 29	1.1249	102.9	2.78	3.12		
-12年目	H 30	1.0816	102.8	2.78	3.01		
-11年目	R 1	1.0400	102.8	3.45	3.59		
基準年	R 2	1.0000	102.8	7.70	7.70		
-9年目	R 3	0.9615	102.8	11.96	11.50		
-8年目	R 4	0.9246	102.8	2.29	2.12		
-7年目	R 5	0.8890	102.8	11.21	9.97		
-6年目	R 6	0.8548	102.8	3.55	3.03		
-5年目	R 7	0.8219	102.8	4.08	3.35		
-4年目	R 8	0.7903	102.8	8.79	6.95		
-3年目	R 9	0.7599	102.8	4.15	3.16		
-2年目	R 10	0.7307	102.8	9.02	6.59		
-1年目	R 11	0.7026	102.8	7.64	5.37		
供用開始年次	R 12	0.6756	102.8			0.85	0.58
1年目	R 13	0.6496	102.8			0.85	0.56
2年目	R 14	0.6246	102.8			0.85	0.53
3年目	R 15	0.6006	102.8			0.85	0.51
4年目	R 16	0.5775	102.8			0.85	0.49
5年目	R 17	0.5553	102.8			0.85	0.47
6年目	R 18	0.5339	102.8			0.85	0.46
7年目	R 19	0.5134	102.8			0.85	0.44
8年目	R 20	0.4936	102.8			0.85	0.42
9年目	R 21	0.4746	102.8			0.85	0.41
10年目	R 22	0.4564	102.8			0.85	0.39
11年目	R 23	0.4388	102.8			0.85	0.38
12年目	R 24	0.4220	102.8			0.85	0.36
13年目	R 25	0.4057	102.8			0.85	0.35
14年目	R 26	0.3901	102.8			0.85	0.33
15年目	R 27	0.3751	102.8			0.85	0.32
16年目	R 28	0.3607	102.8			0.85	0.31
17年目	R 29	0.3468	102.8			0.85	0.30
18年目	R 30	0.3335	102.8			0.85	0.28
19年目	R 31	0.3207	102.8			0.85	0.27
20年目	R 32	0.3083	102.8			0.85	0.26
21年目	R 33	0.2965	102.8			0.85	0.25
22年目	R 34	0.2851	102.8			0.85	0.24
23年目	R 35	0.2741	102.8			0.85	0.23
24年目	R 36	0.2636	102.8			0.85	0.23
25年目	R 37	0.2534	102.8			0.85	0.22
26年目	R 38	0.2437	102.8			0.85	0.21
27年目	R 39	0.2343	102.8			0.85	0.20
28年目	R 40	0.2253	102.8			0.85	0.19
29年目	R 41	0.2166	102.8			0.85	0.19
30年目	R 42	0.2083	102.8			0.85	0.18
31年目	R 43	0.2003	102.8			0.85	0.17
32年目	R 44	0.1926	102.8			0.85	0.16
33年目	R 45	0.1852	102.8			0.85	0.16
34年目	R 46	0.1780	102.8			0.85	0.15
35年目	R 47	0.1712	102.8			0.85	0.15
36年目	R 48	0.1646	102.8			0.85	0.14
37年目	R 49	0.1583	102.8			0.85	0.14
38年目	R 50	0.1522	102.8			0.85	0.13
39年目	R 51	0.1463	102.8			0.85	0.13
40年目	R 52	0.1407	102.8			0.85	0.12
41年目	R 53	0.1353	102.8			0.85	0.12
42年目	R 54	0.1301	102.8			0.85	0.11
43年目	R 55	0.1251	102.8			0.85	0.11
44年目	R 56	0.1203	102.8			0.85	0.10
45年目	R 57	0.1157	102.8			0.85	0.10
46年目	R 58	0.1112	102.8			0.85	0.10
47年目	R 59	0.1069	102.8			0.85	0.09
48年目	R 60	0.1028	102.8			0.85	0.09
49年目	R 61	0.0989	102.8	-28.09	-2.78	0.85	0.08
合計				131.37	193.05	42.73	12.91
単純事業費計				159.46		42.73	

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。

## 費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道139号 富士改良（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）	
				0.40	0.8	0.32	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年	R 2	1.0000	102.8				
-9年目	R 3	0.9615	102.8	11.96	11.50		
-8年目	R 4	0.9246	102.8	2.29	2.12		
-7年目	R 5	0.8890	102.8	11.21	9.97		
-6年目	R 6	0.8548	102.8	3.55	3.03		
-5年目	R 7	0.8219	102.8	4.08	3.35		
-4年目	R 8	0.7903	102.8	8.79	6.95		
-3年目	R 9	0.7599	102.8	4.15	3.16		
-2年目	R 10	0.7307	102.8	9.02	6.59		
-1年目	R 11	0.7026	102.8	7.64	5.37		
供用開始年次	R 12	0.6756	102.8			0.29	0.20
1年目	R 13	0.6496	102.8			0.29	0.19
2年目	R 14	0.6246	102.8			0.29	0.18
3年目	R 15	0.6006	102.8			0.29	0.17
4年目	R 16	0.5775	102.8			0.29	0.17
5年目	R 17	0.5553	102.8			0.29	0.16
6年目	R 18	0.5339	102.8			0.29	0.16
7年目	R 19	0.5134	102.8			0.29	0.15
8年目	R 20	0.4936	102.8			0.29	0.14
9年目	R 21	0.4746	102.8			0.29	0.14
10年目	R 22	0.4564	102.8			0.29	0.13
11年目	R 23	0.4388	102.8			0.29	0.13
12年目	R 24	0.4220	102.8			0.29	0.12
13年目	R 25	0.4057	102.8			0.29	0.12
14年目	R 26	0.3901	102.8			0.29	0.11
15年目	R 27	0.3751	102.8			0.29	0.11
16年目	R 28	0.3607	102.8			0.29	0.10
17年目	R 29	0.3468	102.8			0.29	0.10
18年目	R 30	0.3335	102.8			0.29	0.10
19年目	R 31	0.3207	102.8			0.29	0.09
20年目	R 32	0.3083	102.8			0.29	0.09
21年目	R 33	0.2965	102.8			0.29	0.09
22年目	R 34	0.2851	102.8			0.29	0.08
23年目	R 35	0.2741	102.8			0.29	0.08
24年目	R 36	0.2636	102.8			0.29	0.08
25年目	R 37	0.2534	102.8			0.29	0.07
26年目	R 38	0.2437	102.8			0.29	0.07
27年目	R 39	0.2343	102.8			0.29	0.07
28年目	R 40	0.2253	102.8			0.29	0.07
29年目	R 41	0.2166	102.8			0.29	0.06
30年目	R 42	0.2083	102.8			0.29	0.06
31年目	R 43	0.2003	102.8			0.29	0.06
32年目	R 44	0.1926	102.8			0.29	0.06
33年目	R 45	0.1852	102.8			0.29	0.05
34年目	R 46	0.1780	102.8			0.29	0.05
35年目	R 47	0.1712	102.8			0.29	0.05
36年目	R 48	0.1646	102.8			0.29	0.05
37年目	R 49	0.1583	102.8			0.29	0.05
38年目	R 50	0.1522	102.8			0.29	0.04
39年目	R 51	0.1463	102.8			0.29	0.04
40年目	R 52	0.1407	102.8			0.29	0.04
41年目	R 53	0.1353	102.8			0.29	0.04
42年目	R 54	0.1301	102.8			0.29	0.04
43年目	R 55	0.1251	102.8			0.29	0.04
44年目	R 56	0.1203	102.8			0.29	0.03
45年目	R 57	0.1157	102.8			0.29	0.03
46年目	R 58	0.1112	102.8			0.29	0.03
47年目	R 59	0.1069	102.8			0.29	0.03
48年目	R 60	0.1028	102.8			0.29	0.03
49年目	R 61	0.0989	102.8	-1.64	-0.16	0.29	0.03
合計				61.05	51.87	14.55	4.38
単純事業費計				62.69		14.55	

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139号 富士改良（事業全体）

年次	年度	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	11.74	2.75	5.09	19.58	13.23	1.12	0.19	1.23	2.54	1.72	0.18	0.12	22.30	15.06
1年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	11.65	2.73	5.08	19.46	12.64	1.11	0.19	1.23	2.53	1.64	0.17	0.11	22.16	14.40
2年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	11.57	2.70	5.08	19.34	12.08	1.11	0.19	1.22	2.52	1.57	0.17	0.11	22.03	13.76
3年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	11.48	2.67	5.07	19.22	11.54	1.10	0.19	1.22	2.51	1.50	0.17	0.10	21.90	13.15
4年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	11.39	2.65	5.06	19.10	11.03	1.09	0.18	1.22	2.49	1.44	0.17	0.10	21.76	12.57
5年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	11.31	2.62	5.05	18.98	10.54	1.08	0.18	1.22	2.48	1.38	0.17	0.09	21.63	12.01
6年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	11.22	2.59	5.04	18.86	10.07	1.07	0.18	1.22	2.47	1.32	0.17	0.09	21.49	11.48
7年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	11.13	2.57	5.04	18.74	9.62	1.07	0.18	1.21	2.46	1.26	0.17	0.09	21.36	10.97
8年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	11.05	2.54	5.03	18.61	9.19	1.06	0.18	1.21	2.45	1.21	0.17	0.08	21.23	10.48
9年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	10.96	2.51	5.02	18.49	8.78	1.05	0.17	1.21	2.43	1.15	0.16	0.08	21.09	10.01
10年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	10.87	2.49	5.01	18.37	8.39	1.04	0.17	1.21	2.42	1.11	0.16	0.07	20.96	9.56
11年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	10.79	2.46	5.00	18.25	8.01	1.03	0.17	1.21	2.41	1.06	0.16	0.07	20.82	9.14
12年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	10.70	2.43	5.00	18.13	7.65	1.02	0.17	1.20	2.40	1.01	0.16	0.07	20.69	8.73
13年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	10.62	2.41	4.99	18.01	7.31	1.02	0.17	1.20	2.39	0.97	0.16	0.06	20.56	8.34
14年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	10.53	2.38	4.98	17.89	6.98	1.01	0.17	1.20	2.37	0.93	0.16	0.06	20.42	7.97
15年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	10.44	2.35	4.97	17.77	6.67	1.00	0.16	1.20	2.36	0.89	0.16	0.06	20.29	7.61
16年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	10.36	2.33	4.96	17.65	6.37	0.99	0.16	1.20	2.35	0.85	0.16	0.06	20.15	7.27
17年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	10.27	2.30	4.96	17.53	6.08	0.98	0.16	1.19	2.34	0.81	0.16	0.05	20.02	6.94
18年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	10.18	2.27	4.95	17.41	5.80	0.97	0.16	1.19	2.32	0.78	0.15	0.05	19.89	6.63
19年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	10.10	2.25	4.94	17.28	5.54	0.97	0.16	1.19	2.31	0.74	0.15	0.05	19.75	6.33
20年目	R 32	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	10.01	2.22	4.93	17.16	5.29	0.96	0.15	1.19	2.30	0.71	0.15	0.05	19.62	6.05
21年目	R 33	0.99132	0.98796	0.99838	0.99221	0.2965	102.8	9.92	2.19	4.92	17.04	5.05	0.95	0.15	1.19	2.29	0.68	0.15	0.04	19.48	5.78
22年目	R 34	0.99126	0.98785	0.99838	0.99216	0.2851	102.8	9.84	2.17	4.92	16.92	4.82	0.94	0.15	1.19	2.28	0.65	0.15	0.04	19.35	5.52
23年目	R 35	0.99120	0.98773	0.99837	0.99211	0.2741	102.8	9.75	2.14	4.91	16.80	4.61	0.93	0.15	1.18	2.26	0.62	0.15	0.04	19.22	5.27
24年目	R 36	0.99114	0.98762	0.99837	0.99207	0.2636	102.8	9.67	2.12	4.90	16.68	4.40	0.92	0.15	1.18	2.25	0.59	0.15	0.04	19.08	5.03
25年目	R 37	0.99108	0.98751	0.99837	0.99202	0.2534	102.8	9.58	2.09	4.89	16.56	4.20	0.92	0.14	1.18	2.24	0.57	0.15	0.04	18.95	4.80
26年目	R 38	0.99102	0.98739	0.99837	0.99197	0.2437	102.8	9.50	2.06	4.88	16.44	4.01	0.91	0.14	1.18	2.23	0.54	0.14	0.04	18.82	4.59
27年目	R 39	0.99096	0.98728	0.99837	0.99192	0.2343	102.8	9.41	2.04	4.88	16.32	3.82	0.90	0.14	1.18	2.22	0.52	0.14	0.03	18.68	4.38
28年目	R 40	0.99090	0.98717	0.99836	0.99187	0.2253	102.8	9.33	2.01	4.87	16.20	3.65	0.89	0.14	1.17	2.21	0.50	0.14	0.03	18.55	4.18
29年目	R 41	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2166	102.8	9.24	1.99	4.86	16.09	3.48	0.88	0.14	1.17	2.19	0.48	0.14	0.03	18.42	3.99
30年目	R 42	0.99077	0.98694	0.99836	0.99177	0.2083	102.8	9.16	1.96	4.85	15.97	3.33	0.88	0.14	1.17	2.18	0.45	0.14	0.03	18.29	3.81
31年目	R 43	0.99071	0.98683	0.99836	0.99172	0.2003	102.8	9.07	1.93	4.84	15.85	3.17	0.87	0.13	1.17	2.17	0.43	0.14	0.03	18.16	3.64
32年目	R 44	0.99065	0.98671	0.99835	0.99167	0.1926	102.8	8.99	1.91	4.84	15.73	3.03	0.86	0.13	1.17	2.16	0.42	0.14	0.03	18.03	3.47
33年目	R 45	0.99059	0.98660	0.99835	0.99162	0.1852	102.8	8.90	1.88	4.83	15.61	2.89	0.85	0.13	1.16	2.15	0.40	0.14	0.03	17.90	3.31
34年目	R 46	0.99053	0.98649	0.99835	0.99157	0.1780	102.8	8.82	1.86	4.82	15.50	2.76	0.84	0.13	1.16	2.13	0.38	0.14	0.02	17.77	3.16
35年目	R 47	0.99047	0.98637	0.99835	0.99152	0.1712	102.8	8.74	1.83	4.81	15.38	2.63	0.84	0.13	1.16	2.12	0.36	0.13	0.02	17.64	3.02
36年目	R 48	0.99041	0.98626	0.99834	0.99147	0.1646	102.8	8.65	1.81	4.80	15.27	2.51	0.83	0.13	1.16	2.11	0.35	0.13	0.02	17.51	2.88
37年目	R 49	0.99035	0.98615	0.99834	0.99142	0.1583	102.8	8.57	1.78	4.80	15.15	2.40	0.82	0.12	1.16	2.10	0.33	0.13	0.02	17.38	2.75
38年目	R 50	0.99028	0.98603	0.99834	0.99137	0.1522	102.8	8.49	1.76	4.79	15.03	2.29	0.81	0.12	1.15	2.09	0.32	0.13	0.02	17.25	2.63
39年目	R 51	0.99022	0.98592	0.99834	0.99132	0.1463	102.8	8.40	1.73	4.78	14.92	2.18	0.80	0.12	1.15	2.08	0.30	0.13	0.02	17.13	2.51
40年目	R 52	0.99016	0.98581	0.99834	0.99127	0.1407	102.8	8.32	1.71	4.77	14.80	2.08	0.80	0.12	1.15	2.07	0.29	0.13	0.02	17.00	2.39
41年目	R 53	0.99010	0.98569	0.99833	0.99122	0.1353	102.8	8.24	1.69	4.77	14.69	1.99	0.79	0.12	1.15	2.05	0.28	0.13	0.02	16.87	2.28
42年目	R 54	0.99004	0.98558	0.99833	0.99117	0.1301	102.8	8.16	1.66	4.76	14.58	1.90	0.78	0.12	1.15	2.04	0.27	0.13	0.02	16.75	2.18
43年目	R 55	0.98998	0.98546	0.99833	0.99112	0.1251	102.8	8.08	1.64	4.75	14.46	1.81	0.77	0.11	1.14	2.03	0.25	0.13	0.02	16.62	2.08
44年目	R 56	0.98992	0.98535	0.99833	0.99107	0.1203	102.8	8.00	1.61	4.74	14.35	1.73	0.77	0.11	1.14	2.02	0.24	0.12	0.01	16.50	1.98
45年目	R 57	0.98986	0.98524	0.99832	0.99102	0.1157	102.8	7.92	1.59	4.73	14.24	1.65	0.76	0.11	1.14	2.01	0.23	0.12	0.01	16.37	1.89
46年目	R 58	0.98980	0.98512	0.99832	0.99097	0.1112	102.8	7.84	1.57	4.73	14.13	1.57	0.75	0.11	1.14	2.00	0.22	0.12	0.01	16.25	1.81
47年目	R 59	0.98973	0.98501	0.99832	0.99092	0.1069	102.8	7.76	1.54	4.72	14.02	1.50	0.74	0.11	1.14	1.99	0.21	0.12	0.01	16.12	1.72
48年目	R 60	0.98967	0.98490	0.99832	0.99087	0.1028	102.8	7.68	1.52	4.71	13.91	1.43	0.73	0.11	1.14	1.98	0.20	0.12	0.01	16.00	1.65
49年目	R 61	0.98961	0.98478	0.99831	0.99082	0.0989	102.8	7.60	1.50	4.70	13.79	1.36	0.73	0.10	1.13	1.96	0.19	0.12	0.01	15.88	1.57
合計								481.96	105.50	244.83	832.28	265.04	46.11	7.32	59.02	112.45	35.32	7.34	2.35	952.07	302.71

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道139号 富士改良（残事業）

年次	年度	総走行台数の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレ率	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	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	4.80	1.48	4.89	11.17	7.55	0.39	0.12	1.09	1.61	1.09	0.14	0.10	12.92	8.73
1年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	4.77	1.47	4.88	11.11	7.22	0.39	0.12	1.09	1.60	1.04	0.14	0.09	12.86	8.35
2年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	4.73	1.45	4.87	11.06	6.91	0.39	0.12	1.09	1.60	1.00	0.14	0.09	12.79	7.99
3年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	4.70	1.44	4.86	11.00	6.61	0.38	0.12	1.09	1.59	0.96	0.14	0.08	12.73	7.65
4年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	4.66	1.42	4.86	10.94	6.32	0.38	0.12	1.09	1.59	0.92	0.14	0.08	12.67	7.31
5年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	4.63	1.41	4.85	10.89	6.04	0.38	0.12	1.09	1.58	0.88	0.14	0.08	12.60	7.00
6年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	4.59	1.39	4.84	10.83	5.78	0.38	0.11	1.08	1.57	0.84	0.14	0.07	12.54	6.69
7年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	4.56	1.38	4.83	10.77	5.53	0.37	0.11	1.08	1.57	0.80	0.14	0.07	12.47	6.40
8年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	4.52	1.37	4.83	10.71	5.29	0.37	0.11	1.08	1.56	0.77	0.14	0.07	12.41	6.13
9年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	4.49	1.35	4.82	10.66	5.06	0.37	0.11	1.08	1.56	0.74	0.13	0.06	12.35	5.86
10年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	4.45	1.34	4.81	10.60	4.84	0.36	0.11	1.08	1.55	0.71	0.13	0.06	12.28	5.61
11年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	4.41	1.32	4.80	10.54	4.63	0.36	0.11	1.08	1.54	0.68	0.13	0.06	12.22	5.36
12年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	4.38	1.31	4.80	10.48	4.42	0.36	0.11	1.07	1.54	0.65	0.13	0.06	12.15	5.13
13年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	4.34	1.29	4.79	10.43	4.23	0.36	0.11	1.07	1.53	0.62	0.13	0.05	12.09	4.91
14年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	4.31	1.28	4.78	10.37	4.05	0.35	0.10	1.07	1.53	0.60	0.13	0.05	12.03	4.69
15年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	4.27	1.27	4.77	10.31	3.87	0.35	0.10	1.07	1.52	0.57	0.13	0.05	11.96	4.49
16年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	4.24	1.25	4.76	10.25	3.70	0.35	0.10	1.07	1.52	0.55	0.13	0.05	11.90	4.29
17年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	4.20	1.24	4.76	10.20	3.54	0.34	0.10	1.07	1.51	0.52	0.13	0.04	11.83	4.10
18年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	4.17	1.22	4.75	10.14	3.38	0.34	0.10	1.06	1.50	0.50	0.13	0.04	11.77	3.93
19年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	4.13	1.21	4.74	10.08	3.23	0.34	0.10	1.06	1.50	0.48	0.12	0.04	11.71	3.75
20年目	R 32	0.99139	0.98808	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	4.10	1.19	4.73	10.03	3.09	0.34	0.10	1.06	1.49	0.46	0.12	0.04	11.64	3.59
21年目	R 33	0.99132	0.98796	0.99838	0.99221	0.2965	102.8	4.06	1.18	4.73	9.97	2.96	0.33	0.10	1.06	1.49	0.44	0.12	0.04	11.58	3.43
22年目	R 34	0.99126	0.98785	0.99838	0.99216	0.2851	102.8	4.03	1.17	4.72	9.91	2.83	0.33	0.10	1.06	1.48	0.42	0.12	0.03	11.51	3.28
23年目	R 35	0.99120	0.98773	0.99837	0.99211	0.2741	102.8	3.99	1.15	4.71	9.85	2.70	0.33	0.09	1.05	1.48	0.40	0.12	0.03	11.45	3.14
24年目	R 36	0.99114	0.98762	0.99837	0.99207	0.2636	102.8	3.96	1.14	4.70	9.80	2.58	0.32	0.09	1.05	1.47	0.39	0.12	0.03	11.39	3.00
25年目	R 37	0.99108	0.98751	0.99837	0.99202	0.2534	102.8	3.92	1.12	4.70	9.74	2.47	0.32	0.09	1.05	1.46	0.37	0.12	0.03	11.32	2.87
26年目	R 38	0.99102	0.98739	0.99837	0.99197	0.2437	102.8	3.89	1.11	4.69	9.68	2.36	0.32	0.09	1.05	1.46	0.36	0.12	0.03	11.26	2.74
27年目	R 39	0.99096	0.98728	0.99837	0.99192	0.2343	102.8	3.85	1.10	4.68	9.63	2.26	0.32	0.09	1.05	1.45	0.34	0.12	0.03	11.20	2.62
28年目	R 40	0.99090	0.98717	0.99836	0.99187	0.2253	102.8	3.82	1.08	4.67	9.57	2.16	0.31	0.09	1.05	1.45	0.33	0.12	0.03	11.13	2.51
29年目	R 41	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2166	102.8	3.78	1.07	4.67	9.51	2.06	0.31	0.09	1.04	1.44	0.31	0.12	0.02	11.07	2.40
30年目	R 42	0.99077	0.98694	0.99836	0.99177	0.2083	102.8	3.75	1.05	4.66	9.46	1.97	0.31	0.09	1.04	1.44	0.30	0.11	0.02	11.01	2.29
31年目	R 43	0.99071	0.98683	0.99836	0.99172	0.2003	102.8	3.71	1.04	4.65	9.40	1.88	0.30	0.08	1.04	1.43	0.29	0.11	0.02	10.95	2.19
32年目	R 44	0.99065	0.98671	0.99835	0.99167	0.1926	102.8	3.68	1.03	4.64	9.35	1.80	0.30	0.08	1.04	1.42	0.27	0.11	0.02	10.88	2.10
33年目	R 45	0.99059	0.98660	0.99835	0.99162	0.1852	102.8	3.64	1.01	4.63	9.29	1.72	0.30	0.08	1.04	1.42	0.26	0.11	0.02	10.82	2.00
34年目	R 46	0.99053	0.98649	0.99835	0.99157	0.1780	102.8	3.61	1.00	4.63	9.24	1.64	0.30	0.08	1.04	1.41	0.25	0.11	0.02	10.76	1.92
35年目	R 47	0.99047	0.98637	0.99835	0.99152	0.1712	102.8	3.57	0.99	4.62	9.18	1.57	0.29	0.08	1.03	1.41	0.24	0.11	0.02	10.70	1.83
36年目	R 48	0.99041	0.98626	0.99834	0.99147	0.1646	102.8	3.54	0.97	4.61	9.13	1.50	0.29	0.08	1.03	1.40	0.23	0.11	0.02	10.64	1.75
37年目	R 49	0.99035	0.98615	0.99834	0.99142	0.1583	102.8	3.51	0.96	4.60	9.07	1.44	0.29	0.08	1.03	1.40	0.22	0.11	0.02	10.57	1.67
38年目	R 50	0.99028	0.98603	0.99834	0.99137	0.1522	102.8	3.47	0.95	4.60	9.02	1.37	0.28	0.08	1.03	1.39	0.21	0.11	0.02	10.51	1.60
39年目	R 51	0.99022	0.98592	0.99834	0.99132	0.1463	102.8	3.44	0.93	4.59	8.96	1.31	0.28	0.08	1.03	1.38	0.20	0.11	0.02	10.45	1.53
40年目	R 52	0.99016	0.98581	0.99834	0.99127	0.1407	102.8	3.41	0.92	4.58	8.91	1.25	0.28	0.08	1.03	1.38	0.19	0.11	0.01	10.39	1.46
41年目	R 53	0.99010	0.98569	0.99833	0.99122	0.1353	102.8	3.37	0.91	4.57	8.85	1.20	0.28	0.07	1.02	1.37	0.19	0.10	0.01	10.33	1.40
42年目	R 54	0.99004	0.98558	0.99833	0.99117	0.1301	102.8	3.34	0.89	4.57	8.80	1.14	0.27	0.07	1.02	1.37	0.18	0.10	0.01	10.27	1.34
43年目	R 55	0.98998	0.98546	0.99833	0.99112	0.1251	102.8	3.31	0.88	4.56	8.74	1.09	0.27	0.07	1.02	1.36	0.17	0.10	0.01	10.21	1.28
44年目	R 56	0.98992	0.98535	0.99833	0.99107	0.1203	102.8	3.27	0.87	4.55	8.69	1.05	0.27	0.07	1.02	1.36	0.16	0.10	0.01	10.15	1.22
45年目	R 57	0.98986	0.98524	0.99832	0.99102	0.1157	102.8	3.24	0.86	4.54	8.64	1.00	0.27	0.07	1.02	1.35	0.16	0.10	0.01	10.09	1.17
46年目	R 58	0.98980	0.98512	0.99832	0.99097	0.1112	102.8	3.21	0.84	4.54	8.58	0.95	0.26	0.07	1.02	1.35	0.15	0.10	0.01	10.03	1.12
47年目	R 59	0.98973	0.98501	0.99832	0.99092	0.1069	102.8	3.17	0.83	4.53	8.53	0.91	0.26	0.07	1.01	1.34	0.14	0.10	0.01	9.97	1.07
48年目	R 60	0.98967	0.98490	0.99832	0.99087	0.1028	102.8	3.14	0.82	4.52	8.48	0.87	0.26	0.07	1.01	1.34	0.14	0.10	0.01	9.91	1.02
49年目	R 61	0.98961	0.98478	0.99831	0.99082	0.0989	102.8	3.11	0.81	4.51	8.43	0.83	0.25	0.07	1.01	1.33	0.13	0.10	0.01	9.85	0.97
合 計								197.23	56.76	235.00	488.98	154.15	16.14	4.63	52.61	73.38	22.81	5.98	1.92	568.35	178.88



路線名	箇所名	車線数	延長
国道139号	富士改良	4	1.6km

## ■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				8,728	
	改良費				1,720	
		土工	m <sup>3</sup>	54,270	142	掘削:5,840m <sup>3</sup> 、盛土:48,430m <sup>3</sup>
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	930	6	
		法面工	m <sup>2</sup>	1,602	2	切土法面:1,514m <sup>2</sup> 、盛土法面:88m <sup>2</sup>
		擁壁工	式	1	292	重力式擁壁、補強土壁、プレキャスト擁壁 等
		管渠工	m	4	2	
		函渠工	m	180	114	
		排水工	m	3,719	134	
		中央分離帯工	m	706	21	
		雑工	式	1	1,007	
	橋梁費				6,430	
		100m以上	m	226	2,247	終点側本線橋
		100m未満	m	501	4,183	本線ランプ橋、JR跨線橋部、潤井川橋、ランプ橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				464	
		車道舗装(本線)	m <sup>2</sup>	28,800	354	
		車道舗装(ランプ)	m <sup>2</sup>	3,960	68	
		車道舗装(側道)	m <sup>2</sup>	3,070	12	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	11,200	30	
	付帯施設費				114	
		交通管理施設工	式	1	114	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				5,315	
	用地費		m <sup>2</sup>	38,772	2,809	
		宅地	m <sup>2</sup>	34,962	2,436	
		田畑	m <sup>2</sup>	3,810	373	
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	2,506	
③	間接経費		式	1	2,957	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				17,000	

## 【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する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道139号	富士改良	4	1.6km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.6	400	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	4,300	路面補修、構造物の点検・補修等
料金徴収経費				
その他				
維持管理費合計			4,700	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

路線名	箇所名	車線数	延長
国道139号	富士改良	4	0.8km

## ■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①	工事費				5,001	
	改良費				345	
		土工	m <sup>3</sup>	25,210	64	掘削(5,500m <sup>3</sup> )、盛土(19,710m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>2</sup>	820	3	
		法面工	m <sup>2</sup>			
		擁壁工	式	1	98	重力式擁壁、補強土壁、プレキャスト擁壁 等
		管渠工	m			
		函渠工	m	150	36	
		排水工	m	2,424	111	
		中央分離帯工	m	650	17	
		雑工	式	1	16	
	橋梁費				4,465	
		100m以上	m	226	1,170	終点側本線橋
		100m未満	m	433	3,295	本線ランプ橋、JR跨線橋部、ランプ橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				110	
		車道舗装(本線)	m <sup>2</sup>	8,233	69	
		車道舗装(ランプ)	m <sup>2</sup>	1,050	11	
		車道舗装(側道)	m <sup>2</sup>	1,721	8	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	4,231	22	
	付帯施設費				81	
		交通管理施設工	式	1	81	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,504	
	用地費		m <sup>2</sup>	6,417	164	
		宅地	m <sup>2</sup>	6,417	164	
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	1,340	
③	間接経費		式	1	375	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	残事業費(R3以降)				6,880	

## 【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する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道139号	富士改良	4	0.8km

■維持管理費内訳(残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	0.8	200	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	1,400	路面補修、構造物の点検・補修等
料金徴収経費				
その他				
維持管理費合計			1,600	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出する
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション)		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：愛知県東海市新宝町 至：愛知県東海市東海町				延長	2.0km
事業概要						
<p>一般国道247号西知多道路（東海ジャンクション）は、愛知県東海市新宝町から東海市東海町間に至る延長2.0kmの道路である。</p> <p>西知多道路（東海ジャンクション）の整備により、国道247号の物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性が確保され、交通渋滞の緩和やリニア中央新幹線の開通などによる円滑なモビリティの確保、個性ある地域の形成による交通需要の増加にも対応している。</p>						
H28年度事業化	H26年度	都市計画決定	R元年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	500億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約10%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	10,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 364/416億円 事業費：347/398億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 490/490億円 走行時間短縮便益：454/454億円 走行経費減少便益：34/34億円 交通事故減少便益：1.7/1.7億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.2~1.5(交通量±10%)          事業費：B/C=1.1~1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=1.2~1.5(事業費±10%)          事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.2~1.4(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・新幹線駅（JR名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定重要港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③ 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理（東海太田川駅周辺地区）の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>④ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>・知多地域から日常生活圏の中心都市（名古屋市中心部）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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（セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市開発）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（めんたいパークとこなめ）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけがある。</li> <li>・第一次緊急輸送道路（知多半島道路）の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑦ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量削減が見込まれる。</li> </ul>						

⑧ 生活環境の改善・保全

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

愛知県・4市から構成される西知多道路推進協議会が早期整備を要望。

知事の意見：

○「対応方針（原案）」に対して異議ありません。

一般国道247号西知多道路は、国際拠点空港の中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅とを結び、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを形成する国土強靱化に資する大変重要な道路です。本事業区間（東海ジャンクション）周辺は、臨海工業地帯の物流交通と名古屋市内へ向かう通過交通が輻輳し、著しい渋滞が発生しており、本道路が整備されることで、渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られます。よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。

本県としても、本事業のストック効果が最大限に発揮されるよう、西知多道路 南部区間（日長IC（仮称）～常滑JCT（仮称））の整備を進めてまいります。

なお、事業実施にあたりましては、全体の事業費が大幅に増となっていることから、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努められるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 西知多道路（日長IC（仮）～青海IC（仮））が、令和元年度に愛知県にて事業化が決定。
- ・ 愛知県国際展示場（R元年8月）、中部国際空港第2ターミナル整備（R元年9月）等中部臨空都市の開発が進展。
- ・ 中部国際空港の利用者についても年々増加傾向にあり、2019年度では年間1,260万人。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約10%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約86%（令和2年3月末時点）。
- ・ 改良工事、下部工工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 東海ジャンクション（延長2.0km）は、早期開通に向けて整備を推進。

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していく。

対応方針（案）

対応方針決定の理由

- ・ 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

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

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

事業名	一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）
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)=1.2 経済的純現在価値(B-C)=74億円 経済的内部収益率(EIRR)=4.9% 残事業：費用便益比(B/C)=1.3 経済的純現在価値(B-C)=126億円 経済的内部収益率(EIRR)=5.7%

●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(人・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）：10,605万人・時間/年 渋滞損失削減時間：44万人・時間/年（10,605万人・時間/年⇒10,561万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道247号） 当該区間の渋滞損失時間（現況）：6.5万人・時間/年（愛知県東海市名和町家下～東海市荒尾町下畑） 当該区間の渋滞損失削減率：約7割削減（愛知県東海市名和町家下～東海市荒尾町下畑）
		<input 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	
		<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	新幹線停車駅（JR名古屋駅）へのアクセス向上（知多市役所～JR名古屋駅：約27分⇒約26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	第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上（名古屋市南区役所～中部国際空港：約51分⇒約50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	特定重要港湾（名古屋港）へのアクセス向上（豊田市役所～名古屋港（東海元浜ふ頭）：約40分⇒約36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 checked="" 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	(土地区画整理事業施工中地区) ・東海市(令和2年8月17日時点):東海太田川駅周辺地区	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
		<input type="checkbox"/> 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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	「西知多道路」の一部として全区間指定	
		<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 checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	日常生活圏の中心都市(名古屋市中部)へのアクセスが向上(知多市役所から名古屋市役所:約26分⇒約25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	セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市「中部臨空都市」を支援	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	めんたいパークとこなめへのアクセス性向上(名古屋市南区役所〜めんたいパークとこなめ:約43分⇒約42分、R1年間入れ込み客数:約100万人)	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
			<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
		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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できる暮らしの確保		<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		



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在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量が100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	愛知県地域防災計画 (R2.7.31) : 第一次緊急輸送道路としての位置付け
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input checked="" 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)	第一次緊急輸送路である知多半島道路が通行止めになった場合の代替路線を形成
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4.環境	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	CO2排出削減量 : 6.8千t/年 (2,340.6千t/年 ⇒ 2,333.8千t/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
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率		(現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別 : 対象地域指定 (推計結果) 評価対象区間(並行区間) : 国道247号(愛知県東海市名和町家下~東海市荒尾町下畑) 排出削減量 : 約0.4t/年(約0.7t/年⇒約0.3t/年)、排出削減率 : 5割削減 バイパス等についてSPM排出増加量 : 0.5 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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	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が見込まれる	

## 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247号	西知多道路 (東海ジャンクション)	L=2.0km	二次改築	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,700	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	455億円	55億円	509億円
うち残事業分	405億円	55億円	459億円
基準年における 現在価値 (C)	398億円	18億円	416億円
うち残事業分	347億円	18億円	364億円

## 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	令和10年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	2.2億円	0.12億円	32億円
基準年における 現在価値 (B)	454億円	34億円	1.7億円	490億円
うち残事業分	454億円	34億円	1.7億円	490億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	74億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	1.3
経済的純現在価値（残事業）	126億円
経済的内部収益率（残事業）	5.7%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	10,700台/日	±10%	1.1~1.3
事業費	455億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	12年	±20%	1.1~1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	10,700台/日	±10%	1.2~1.5
事業費	405億円	±10%	1.2~1.5
事業期間	7年	±20%	1.2~1.4

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）（事業全体・残事業）

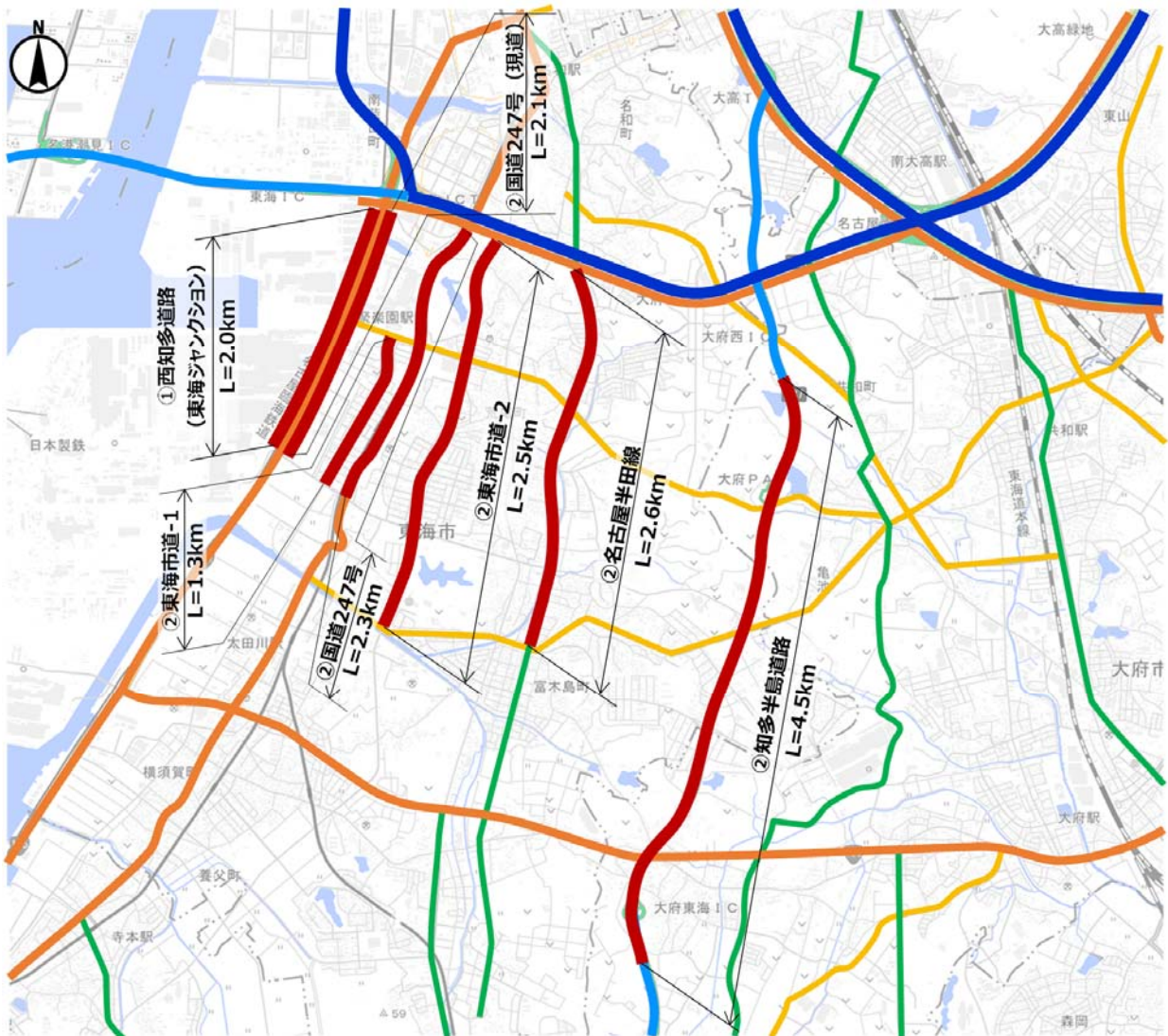
（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間:2.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	10,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	2	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	4.00	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道247号 (現道): 2.1km	交通量	[台/日]	68,100	78,900
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	28.83	26.54
	知多半島道路: 4.5km	交通量	[台/日]	51,400	50,400
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	35.72	34.82
	国道247号 :2.3km	交通量	[台/日]	15,000	9,700
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	13.46	7.67
	(主)名古屋 半田線: 2.6km	交通量	[台/日]	10,700	11,000
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	11.05	11.57
	東海市道-1 :1.3km	交通量	[台/日]	11,600	2,900
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	5.30	1.26
	東海市道-2 :2.5km	交通量	[台/日]	13,500	10,800
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	13.73	9.51
③その他道路合計 :1366.5km	走行時間費用	[億円/年]	7,918.52	7,901.14	

			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:1383.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	8,026.61	7,996.51	30.10

- ※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247号 西知多道路(東海ジャンクション)

(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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )		<input type="checkbox"/>	

事業名:一般国道247号 西知多道路(東海ジャンクション)

(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247号 西知多道路(東海ジャンクション)

(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 checked="" 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

箇所名：一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）  
（事業全体）

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.60	2.0	1.20

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-12年目	H 28	1.1699	102.8	0.46	0.54		
-11年目	H 29	1.1249	102.9	2.31	2.60		
-10年目	H 30	1.0816	102.8	6.90	7.46		
-9年目	R 1	1.0400	102.8	16.87	17.54		
基準年	R 2	1.0000	102.8	23.68	23.68		
-7年目	R 3	0.9615	102.8	41.15	39.56		
-6年目	R 4	0.9246	102.8	60.35	55.79		
-5年目	R 5	0.8890	102.8	66.96	59.53		
-4年目	R 6	0.8548	102.8	52.84	45.16		
-3年目	R 7	0.8219	102.8	83.79	68.87		
-2年目	R 8	0.7903	102.8	65.25	51.57		
-1年目	R 9	0.7599	102.8	34.27	26.04		
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			1.09	0.80
1年目	R 11	0.7026	102.8			1.09	0.77
2年目	R 12	0.6756	102.8			1.09	0.74
3年目	R 13	0.6496	102.8			1.09	0.71
4年目	R 14	0.6246	102.8			1.09	0.68
5年目	R 15	0.6006	102.8			1.09	0.66
6年目	R 16	0.5775	102.8			1.09	0.63
7年目	R 17	0.5553	102.8			1.09	0.61
8年目	R 18	0.5339	102.8			1.09	0.58
9年目	R 19	0.5134	102.8			1.09	0.56
10年目	R 20	0.4936	102.8			1.09	0.54
11年目	R 21	0.4746	102.8			1.09	0.52
12年目	R 22	0.4564	102.8			1.09	0.50
13年目	R 23	0.4388	102.8			1.09	0.48
14年目	R 24	0.4220	102.8			1.09	0.46
15年目	R 25	0.4057	102.8			1.09	0.44
16年目	R 26	0.3901	102.8			1.09	0.43
17年目	R 27	0.3751	102.8			1.09	0.41
18年目	R 28	0.3607	102.8			1.09	0.39
19年目	R 29	0.3468	102.8			1.09	0.38
20年目	R 30	0.3335	102.8			1.09	0.36
21年目	R 31	0.3207	102.8			1.09	0.35
22年目	R 32	0.3083	102.8			1.09	0.34
23年目	R 33	0.2965	102.8			1.09	0.32
24年目	R 34	0.2851	102.8			1.09	0.31
25年目	R 35	0.2741	102.8			1.09	0.30
26年目	R 36	0.2636	102.8			1.09	0.29
27年目	R 37	0.2534	102.8			1.09	0.28
28年目	R 38	0.2437	102.8			1.09	0.27
29年目	R 39	0.2343	102.8			1.09	0.26
30年目	R 40	0.2253	102.8			1.09	0.25
31年目	R 41	0.2166	102.8			1.09	0.24
32年目	R 42	0.2083	102.8			1.09	0.23
33年目	R 43	0.2003	102.8			1.09	0.22
34年目	R 44	0.1926	102.8			1.09	0.21
35年目	R 45	0.1852	102.8			1.09	0.20
36年目	R 46	0.1780	102.8			1.09	0.19
37年目	R 47	0.1712	102.8			1.09	0.19
38年目	R 48	0.1646	102.8			1.09	0.18
39年目	R 49	0.1583	102.8			1.09	0.17
40年目	R 50	0.1522	102.8			1.09	0.17
41年目	R 51	0.1463	102.8			1.09	0.16
42年目	R 52	0.1407	102.8			1.09	0.15
43年目	R 53	0.1353	102.8			1.09	0.15
44年目	R 54	0.1301	102.8			1.09	0.14
45年目	R 55	0.1251	102.8			1.09	0.14
46年目	R 56	0.1203	102.8			1.09	0.13
47年目	R 57	0.1157	102.8			1.09	0.13
48年目	R 58	0.1112	102.8			1.09	0.12
49年目	R 59	0.1069	102.8	-1.22	-0.13	1.09	0.12
合計				453.61	398.23	54.55	17.86

単純事業費計		454.83	54.55
--------	--	--------	-------

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。

## 費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）  
（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）
0.60	2.0	1.20

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
基準年	R 2	1.0000	102.8				
-7年目	R 3	0.9615	102.8	41.15	39.56		
-6年目	R 4	0.9246	102.8	60.35	55.79		
-5年目	R 5	0.8890	102.8	66.96	59.53		
-4年目	R 6	0.8548	102.8	52.84	45.16		
-3年目	R 7	0.8219	102.8	83.79	68.87		
-2年目	R 8	0.7903	102.8	65.25	51.57		
-1年目	R 9	0.7599	102.8	34.27	26.04		
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			1.09	0.80
1年目	R 11	0.7026	102.8			1.09	0.77
2年目	R 12	0.6756	102.8			1.09	0.74
3年目	R 13	0.6496	102.8			1.09	0.71
4年目	R 14	0.6246	102.8			1.09	0.68
5年目	R 15	0.6006	102.8			1.09	0.66
6年目	R 16	0.5775	102.8			1.09	0.63
7年目	R 17	0.5553	102.8			1.09	0.61
8年目	R 18	0.5339	102.8			1.09	0.58
9年目	R 19	0.5134	102.8			1.09	0.56
10年目	R 20	0.4936	102.8			1.09	0.54
11年目	R 21	0.4746	102.8			1.09	0.52
12年目	R 22	0.4564	102.8			1.09	0.50
13年目	R 23	0.4388	102.8			1.09	0.48
14年目	R 24	0.4220	102.8			1.09	0.46
15年目	R 25	0.4057	102.8			1.09	0.44
16年目	R 26	0.3901	102.8			1.09	0.43
17年目	R 27	0.3751	102.8			1.09	0.41
18年目	R 28	0.3607	102.8			1.09	0.39
19年目	R 29	0.3468	102.8			1.09	0.38
20年目	R 30	0.3335	102.8			1.09	0.36
21年目	R 31	0.3207	102.8			1.09	0.35
22年目	R 32	0.3083	102.8			1.09	0.34
23年目	R 33	0.2965	102.8			1.09	0.32
24年目	R 34	0.2851	102.8			1.09	0.31
25年目	R 35	0.2741	102.8			1.09	0.30
26年目	R 36	0.2636	102.8			1.09	0.29
27年目	R 37	0.2534	102.8			1.09	0.28
28年目	R 38	0.2437	102.8			1.09	0.27
29年目	R 39	0.2343	102.8			1.09	0.26
30年目	R 40	0.2253	102.8			1.09	0.25
31年目	R 41	0.2166	102.8			1.09	0.24
32年目	R 42	0.2083	102.8			1.09	0.23
33年目	R 43	0.2003	102.8			1.09	0.22
34年目	R 44	0.1926	102.8			1.09	0.21
35年目	R 45	0.1852	102.8			1.09	0.20
36年目	R 46	0.1780	102.8			1.09	0.19
37年目	R 47	0.1712	102.8			1.09	0.19
38年目	R 48	0.1646	102.8			1.09	0.18
39年目	R 49	0.1583	102.8			1.09	0.17
40年目	R 50	0.1522	102.8			1.09	0.17
41年目	R 51	0.1463	102.8			1.09	0.16
42年目	R 52	0.1407	102.8			1.09	0.15
43年目	R 53	0.1353	102.8			1.09	0.15
44年目	R 54	0.1301	102.8			1.09	0.14
45年目	R 55	0.1251	102.8			1.09	0.14
46年目	R 56	0.1203	102.8			1.09	0.13
47年目	R 57	0.1157	102.8			1.09	0.13
48年目	R 58	0.1112	102.8			1.09	0.12
49年目	R 59	0.1069	102.8			1.09	0.12
合計				404.61	346.54	54.55	17.86
単純事業費計				404.61		54.55	

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247号 西知多道路（東海ジャンクション）（事業全体・残事業）

年次	年度 (基準年) R 2	総走行台次の年次別伸び率 (東海ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレート	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	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7307	102.8	13.79	3.08	13.12	29.99	21.91	0.34	0.12	1.71	2.17	1.59	0.12	0.09	32.27	23.58
1年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.7026	102.8	13.78	3.03	13.22	30.04	21.11	0.34	0.11	1.73	2.18	1.53	0.12	0.08	32.34	22.72
2年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	13.78	2.99	13.33	30.10	20.33	0.34	0.11	1.74	2.19	1.48	0.12	0.08	32.41	21.89
3年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	13.68	2.96	13.31	29.95	19.45	0.34	0.11	1.74	2.19	1.42	0.12	0.08	32.25	20.95
4年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	13.58	2.93	13.29	29.79	18.61	0.34	0.11	1.73	2.18	1.36	0.12	0.07	32.09	20.05
5年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	13.48	2.90	13.27	29.64	17.80	0.33	0.11	1.73	2.17	1.31	0.12	0.07	31.93	19.18
6年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	13.37	2.87	13.25	29.49	17.03	0.33	0.11	1.73	2.17	1.25	0.12	0.07	31.78	18.35
7年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	13.27	2.84	13.22	29.34	16.29	0.33	0.11	1.73	2.16	1.20	0.11	0.06	31.62	17.56
8年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	13.17	2.82	13.20	29.19	15.58	0.33	0.11	1.72	2.16	1.15	0.11	0.06	31.46	16.80
9年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	13.07	2.79	13.18	29.04	14.91	0.32	0.10	1.72	2.15	1.10	0.11	0.06	31.30	16.07
10年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	12.97	2.76	13.16	28.89	14.26	0.32	0.10	1.72	2.14	1.06	0.11	0.06	31.14	15.37
11年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	12.87	2.73	13.14	28.74	13.64	0.32	0.10	1.72	2.14	1.01	0.11	0.05	30.99	14.71
12年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	12.77	2.70	13.12	28.59	13.05	0.32	0.10	1.71	2.13	0.97	0.11	0.05	30.83	14.07
13年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	12.66	2.67	13.10	28.43	12.48	0.31	0.10	1.71	2.12	0.93	0.11	0.05	30.67	13.46
14年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	12.56	2.64	13.08	28.28	11.93	0.31	0.10	1.71	2.12	0.89	0.11	0.05	30.51	12.87
15年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	12.46	2.61	13.06	28.13	11.41	0.31	0.10	1.70	2.11	0.86	0.11	0.04	30.35	12.31
16年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	12.36	2.58	13.04	27.98	10.92	0.31	0.10	1.70	2.11	0.82	0.11	0.04	30.19	11.78
17年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	12.26	2.56	13.02	27.83	10.44	0.30	0.10	1.70	2.10	0.79	0.11	0.04	30.04	11.27
18年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	12.16	2.53	12.99	27.68	9.98	0.30	0.09	1.70	2.09	0.75	0.11	0.04	29.88	10.78
19年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	12.06	2.50	12.97	27.53	9.55	0.30	0.09	1.69	2.09	0.72	0.11	0.04	29.72	10.31
20年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	11.95	2.47	12.95	27.38	9.13	0.30	0.09	1.69	2.08	0.69	0.10	0.03	29.56	9.86
21年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	11.85	2.44	12.93	27.23	8.73	0.29	0.09	1.69	2.07	0.66	0.10	0.03	29.40	9.43
22年目	R 32	0.99138	0.98806	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	11.75	2.41	12.91	27.07	8.35	0.29	0.09	1.69	2.07	0.64	0.10	0.03	29.24	9.02
23年目	R 33	0.99131	0.98794	0.99838	0.99220	0.2965	102.8	11.65	2.38	12.89	26.92	7.98	0.29	0.09	1.68	2.06	0.61	0.10	0.03	29.09	8.62
24年目	R 34	0.99124	0.98781	0.99838	0.99215	0.2851	102.8	11.55	2.35	12.87	26.77	7.63	0.29	0.09	1.68	2.05	0.59	0.10	0.03	28.93	8.25
25年目	R 35	0.99117	0.98768	0.99837	0.99209	0.2741	102.8	11.45	2.33	12.85	26.62	7.30	0.28	0.09	1.68	2.05	0.56	0.10	0.03	28.77	7.89
26年目	R 36	0.99111	0.98756	0.99837	0.99204	0.2636	102.8	11.35	2.30	12.83	26.47	6.98	0.28	0.09	1.67	2.04	0.54	0.10	0.03	28.61	7.54
27年目	R 37	0.99104	0.98743	0.99837	0.99198	0.2534	102.8	11.25	2.27	12.81	26.32	6.67	0.28	0.08	1.67	2.04	0.52	0.10	0.03	28.46	7.21
28年目	R 38	0.99097	0.98731	0.99837	0.99193	0.2437	102.8	11.15	2.24	12.79	26.17	6.38	0.28	0.08	1.67	2.03	0.49	0.10	0.02	28.30	6.90
29年目	R 39	0.99090	0.98718	0.99836	0.99187	0.2343	102.8	11.04	2.21	12.76	26.02	6.10	0.27	0.08	1.67	2.02	0.47	0.10	0.02	28.14	6.59
30年目	R 40	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2253	102.8	10.94	2.18	12.74	25.87	5.83	0.27	0.08	1.66	2.02	0.45	0.10	0.02	27.98	6.30
31年目	R 41	0.99077	0.98693	0.99836	0.99176	0.2166	102.8	10.84	2.15	12.72	25.72	5.57	0.27	0.08	1.66	2.01	0.44	0.10	0.02	27.83	6.03
32年目	R 42	0.99070	0.98680	0.99836	0.99171	0.2083	102.8	10.74	2.13	12.70	25.57	5.33	0.27	0.08	1.66	2.00	0.42	0.09	0.02	27.67	5.76
33年目	R 43	0.99063	0.98668	0.99835	0.99165	0.2003	102.8	10.64	2.10	12.68	25.42	5.09	0.26	0.08	1.66	2.00	0.40	0.09	0.02	27.52	5.51
34年目	R 44	0.99056	0.98655	0.99835	0.99160	0.1926	102.8	10.54	2.07	12.66	25.27	4.87	0.26	0.08	1.65	1.99	0.38	0.09	0.02	27.36	5.27
35年目	R 45	0.99050	0.98642	0.99835	0.99154	0.1852	102.8	10.44	2.04	12.64	25.13	4.65	0.26	0.08	1.65	1.99	0.37	0.09	0.02	27.20	5.04
36年目	R 46	0.99043	0.98630	0.99835	0.99148	0.1780	102.8	10.35	2.02	12.62	24.98	4.45	0.26	0.08	1.65	1.98	0.35	0.09	0.02	27.05	4.82
37年目	R 47	0.99036	0.98617	0.99834	0.99143	0.1712	102.8	10.25	1.99	12.60	24.83	4.25	0.25	0.07	1.64	1.97	0.34	0.09	0.02	26.90	4.60
38年目	R 48	0.99029	0.98605	0.99834	0.99137	0.1646	102.8	10.15	1.96	12.58	24.68	4.06	0.25	0.07	1.64	1.97	0.32	0.09	0.01	26.74	4.40
39年目	R 49	0.99022	0.98592	0.99834	0.99132	0.1583	102.8	10.05	1.93	12.56	24.54	3.88	0.25	0.07	1.64	1.96	0.31	0.09	0.01	26.59	4.21
40年目	R 50	0.99016	0.98579	0.99834	0.99126	0.1522	102.8	9.95	1.91	12.53	24.39	3.71	0.25	0.07	1.64	1.95	0.30	0.09	0.01	26.43	4.02
41年目	R 51	0.99009	0.98567	0.99833	0.99121	0.1463	102.8	9.85	1.88	12.51	24.25	3.55	0.24	0.07	1.63	1.95	0.29	0.09	0.01	26.28	3.85
42年目	R 52	0.99002	0.98554	0.99833	0.99115	0.1407	102.8	9.76	1.85	12.49	24.10	3.39	0.24	0.07	1.63	1.94	0.27	0.09	0.01	26.13	3.68
43年目	R 53	0.98995	0.98541	0.99833	0.99110	0.1353	102.8	9.66	1.82	12.47	23.95	3.24	0.24	0.07	1.63	1.94	0.26	0.09	0.01	25.98	3.51
44年目	R 54	0.98988	0.98529	0.99832	0.99104	0.1301	102.8	9.56	1.80	12.45	23.81	3.10	0.24	0.07	1.63	1.93	0.25	0.09	0.01	25.83	3.36
45年目	R 55	0.98982	0.98516	0.99832	0.99099	0.1251	102.8	9.46	1.77	12.43	23.67	2.96	0.23	0.07	1.62	1.92	0.24	0.08	0.01	25.67	3.21
46年目	R 56	0.98975	0.98504	0.99832	0.99093	0.1203	102.8	9.37	1.75	12.41	23.52	2.83	0.23	0.07	1.62	1.92	0.23	0.08	0.01	25.52	3.07
47年目	R 57	0.98968	0.98491	0.99832	0.99088	0.1157	102.8	9.27	1.72	12.39	23.38	2.70	0.23	0.06	1.62	1.91	0.22	0.08	0.01	25.37	2.93
48年目	R 58	0.98961	0.98478	0.99831	0.99082	0.1112	102.8	9.18	1.69	12.37	23.24	2.58	0.23	0.06	1.61	1.91	0.21	0.08	0.01	25.23	2.81
49年目	R 59	0.98954	0.98466	0.99831	0.99077	0.1069	102.8	9.08	1.67	12.35	23.10	2.47	0.23	0.06	1.61	1.90	0.20	0.08	0.01	25.08	2.68
合 計								575.17	117.33	642.55	1,335.05	454.45	14.27	4.39	83.89	102.55	34.25	5.04	1.74	1,442.64	490.44

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道247号	西知多道路(東海ジャンクション)	2	2.0km

■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				46,270	
	改良費				1,964	
		土工	m <sup>3</sup>	63,549	331	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	2,106	5	
		擁壁工	式	1	1,173	
		管渠工	m			
		函渠工	m	9	32	
		排水工	m	6,221	328	
		中央分離帯工	m	1,926	95	
		雑工	式			
	橋梁費					
		100m以上	m			
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				43,606	
		IC	箇所	1	10,393	
		JCT	箇所	1	33,213	
	舗装費				202	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	48,318	202	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				498	
		交通管理施設工	式	1	498	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				199	
	用地費		m <sup>2</sup>	4,647	122	
		宅地	m <sup>2</sup>	229	15	
		田畑	m <sup>2</sup>	4,418	107	
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	77	
③	間接経費		式	1	3,531	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				50,000	

【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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道247号	西知多道路(東海ジャンクション)	2	2.0km

## ■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				43,437	
	改良費				1,206	
		土工	m <sup>3</sup>	31,500	150	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	2,106	5	
		擁壁工	式	1	596	
		管渠工	m			
		函渠工	m	9	32	
		排水工	m	6,221	328	
		中央分離帯工	m	1,926	95	
		雑工	式			
	橋梁費					
		100m以上	m			
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費				41,531	
		IC	箇所	1	10,393	
		JCT	箇所	1	31,138	
	舗装費				202	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	48,318	202	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				498	
		交通管理施設工	式	1	498	
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				76	
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	76	
③	間接経費		式	1	994	地質調査、測量、設計にかかる費用等
全体事業費					44,507	

## 【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247号	西知多道路(東海ジャンクション)	2	2.0km

■維持管理費内訳(事業全体、残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	2.0	550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,450	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,000	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

○その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	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：静岡県賀茂郡河津町梨本 至：静岡県下田市箕作	延長	6.8 km																										
事業概要	<p>一般国道414号伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。</p> <p>本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、静岡県賀茂郡河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的とした道路である。</p>																												
H24年度事業化	-	H25年度用地着手	H26年度工事着手																										
全体事業費	473億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約52%	供用済延長	0.0 km																								
計画交通量	10,000台/日																												
費用対効果 分析結果	<table border="1"> <tr> <th>B/C</th> <th>事業全体</th> <th>残事業</th> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>1.1</td> <td>2.9</td> </tr> </table>	B/C	事業全体	残事業	1.1	1.1	2.9	<table border="1"> <tr> <th>総費用</th> <th>(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>183/470億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：151/438億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：31/31億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	183/470億円		事業費：151/438億円		維持管理費：31/31億円		<table border="1"> <tr> <th>総便益</th> <th>(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>524/524億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：426/426億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：75/75億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：22/22億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	524/524億円		走行時間短縮便益：426/426億円		走行経費減少便益：75/75億円		交通事故減少便益：22/22億円		基準年	令和2年
B/C	事業全体	残事業																											
1.1	1.1	2.9																											
総費用	(残事業)/(事業全体)																												
183/470億円																													
事業費：151/438億円																													
維持管理費：31/31億円																													
総便益	(残事業)/(事業全体)																												
524/524億円																													
走行時間短縮便益：426/426億円																													
走行経費減少便益：75/75億円																													
交通事故減少便益：22/22億円																													
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)</p> <p>(残事業) 交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.1(事業期間±20%)</p>																												
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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（東海バス）が存在する又は新たなバス路線が期待できる</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市（沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間：河津町峰地内(7/20~8/20)）を解消する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>																												

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 1 県 8 市 8 町 4 団体から構成される伊豆縦貫自動車道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・ 6 1 団体から構成される伊豆縦貫自動車道建設推進期成同盟会が早期整備を要望。
- ・ 1 市 5 町 1 5 団体から構成される伊豆縦貫自動車道「河津下田道路」及びアクセス道路建設促進期成同盟会が早期整備を要望。

静岡県知事の意見

○対応方針（原案）のとおり、事業の継続について、異存ありません。

本事業は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する道路の整備であり、夏期大型車通行規制区間の迂回を解消するとともに、救急搬送等の医療活動や災害時の救援活動を支援するなど様々な効果が期待され、伊豆地域全体の発展と住民の安全・安心に寄与する重要な事業です。

本県は、国や市町と一体となって伊豆地域の道路ネットワーク整備を進めております。本事業の整備効果が早期に発現できるよう、工事進捗に応じた段階的な供用を検討するとともに、引き続き必要な予算の確保とコスト縮減の徹底に努め、事業を推進するようお願いいたします。

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

- ・ 伊豆半島の南部の国道 4 1 4 号には、夏期大型車通行規制区間や線形が著しく悪い区間が存在。
- ・ 下田市には、第二次救急医療施設へ 1 5 分以内で到達できていない地区が存在。
- ・ 国道 1 3 5 号は、南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を通過し、複数箇所で浸水が想定。
- ・ 国道 4 1 4 号は、隘路や線形不良区間（夏期大型車規制区間）が存在し、災害時には緊急輸送道路として機能は脆弱。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は約 5 2 % 、用地取得率は約 9 8 % （令和 2 年 3 月末時点）
- ・ 河津 I C（仮称）～下田北 I C（仮称）間（延長 6. 8 km）は、用地買収及び工事を推進する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 河津 I C（仮称）～下田北 I C（仮称）間（延長 6. 8 km）は、早期開通を目指し用地買収及び工事を推進する。

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していく。

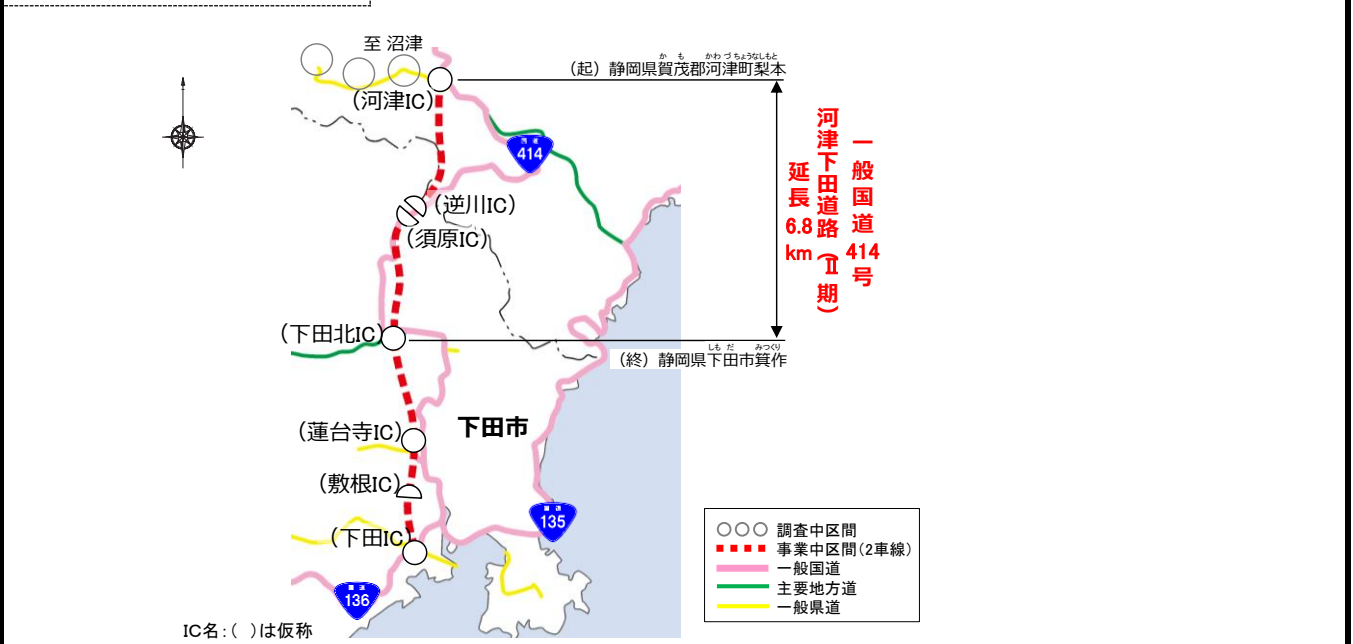
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・ 以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



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

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



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

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車 道河津下田道路（Ⅱ期）
事業主体	中部地方整備局

■事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比(B/C)=1.1（経済的純現在価値(B-C)=54億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.6%） 残事業：費用便益比(B/C)=2.9（経済的純現在価値(B-C)=341億円、経済的内部収益率(EIRR)=14.3%）

■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□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	■ 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・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）：1,641万人・時間/年 渋滞損失削減時間：60万人・時間/年（1,641万人・時間/年⇒1,581万人・時間/年） 区間b（当該区間/並行区間）について：（一般国道414号） 並行区間等の渋滞損失時間（現況）：53万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減時間：52万人・時間/年（53万人・時間/年⇒1万人・時間/年） 並行区間等の渋滞損失削減率：98.9%削減	
		□ 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が期待される		
		■ 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が期待できる	天城経由修善寺行き（東海バス）	
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる		
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	□ 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が見込まれる		
		□ 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が見込まれる		
	1. 活力	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
			□ 三大都市圏の環状道路を形成する	
			□ 市街地再開発、区画整理等の治道まちづくりとの連携あり	
国土・地域ネットワークの構築		□ 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		
	□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	地方生活圏中心都市（沼津市） 改善見込み（下田市⇄沼津市（103分⇒90分））		

	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	 下田市、南伊豆町などの南伊豆地域：年間観光交流客数 364万人（H30） （下田ロープウェイ：約9万人、下田海中水族館：約19万人、伊豆クルーズ（石廊崎遊覧船）：約4万人）
2. 暮らし	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	順天堂大学医学部附属静岡病院（第三次医療施設）へのアクセス向上（73分⇒60分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第1次緊急輸送道路としての位置付けあり（静岡県緊急輸送路 静岡県交通基盤部）
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	国道414号（現道）が通行止め時に代替路になる（静岡県賀茂郡河津町梨本～下田市箕作）
		<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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の代替路線を形成する	国道414号（現道）の夏季大型車通行規制区間（静岡県賀茂郡河津町峰地内）を回避
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	CO2排出削減量：5.4千t/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	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道414号：静岡県賀茂郡河津町梨本～下田市箕作） 排出削減量：9.0t/年、排出削減率：79%削減 （バイパス事業の場合） NOx排出増加量：9.1t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（国道414号：静岡県賀茂郡河津町梨本～下田市箕作） 排出削減量：0.5t/年、排出削減率：79%削減 （バイパス事業の場合） SPM排出増加量：0.4t/年
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 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414号	伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)	L=6.8km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,000	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	433億円	84億円	517億円
うち残事業分	171億円	84億円	255億円
基準年における 現在価値(C)	438億円	31億円	470億円
うち残事業分	151億円	31億円	183億円

## 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	令和5年度、令和10年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	2.0億円	0.77億円	14億円
基準年における 現在価値(B)	426億円	75億円	22億円	524億円
うち残事業分	426億円	75億円	22億円	524億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	54億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	2.9
経済的純現在価値（残事業）	341億円
経済的内部収益率（残事業）	14.3%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,000台/日	±10%	1.1~1.2
事業費	433億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	16年	±20%	1.0~1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,000台/日	±10%	2.7~3.0
事業費	171億円	±10%	2.6~3.1
事業期間	7年	±20%	2.7~3.1

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期) (事業全体・残事業)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 改築区間：6.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	10,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	6	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	9.79	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 414号： 8.0km	交通量	[台/日]	6,300	1,700
		走行時間	[分]	27	21
		走行時間費用	[億円/年]	29.58	6.22
	一般国道 135号： 3.8km	交通量	[台/日]	6,100	2,400
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	14.41	5.02
③その他道路合計 527.3km	走行時間費用	[億円/年]	838.65	835.20	

			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 545.9 km	走行時間短縮便益	[億円/年]	882.64	856.22	26.42

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

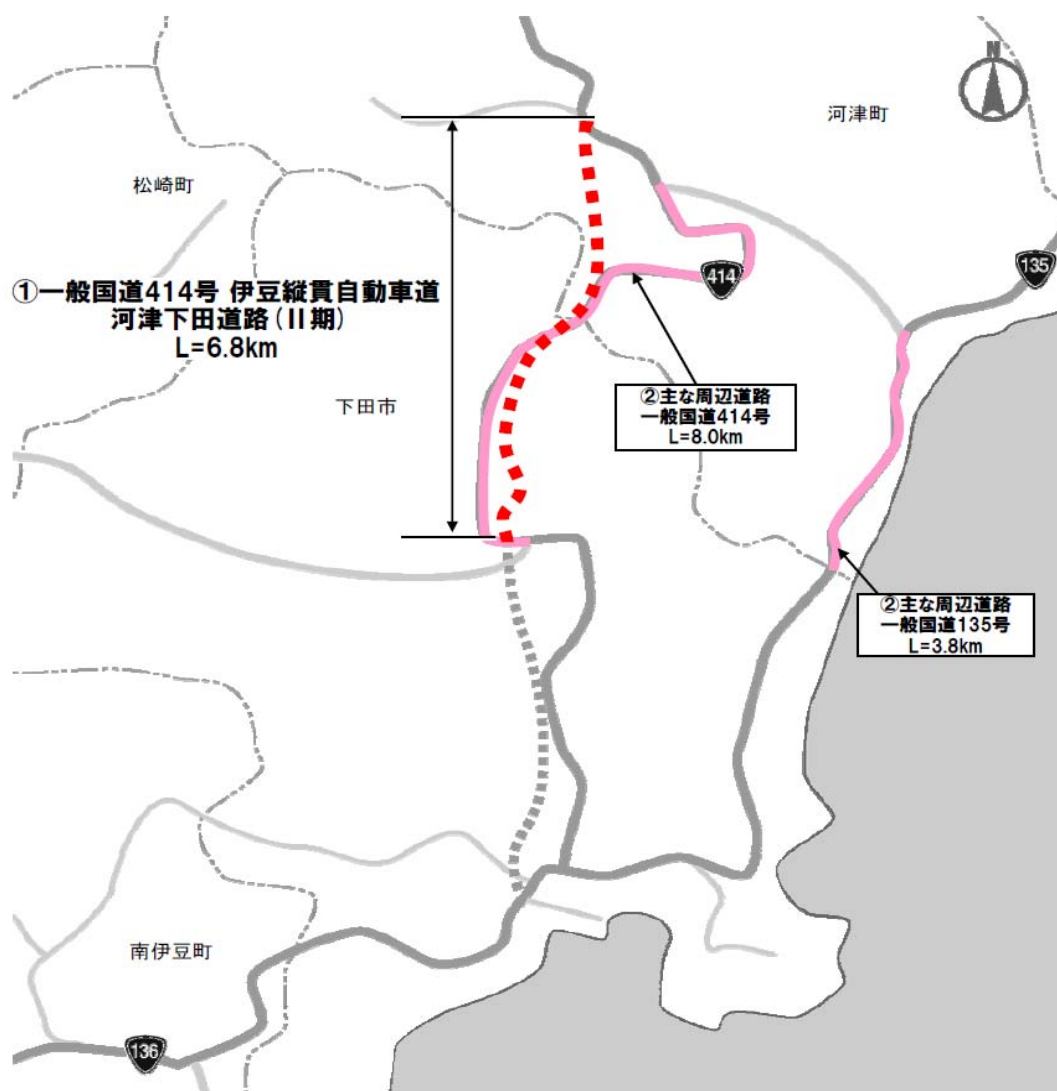
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)

(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	
	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"/>	
	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"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	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
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他( )	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )	<input type="checkbox"/>		

(3)

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



(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 checked="" 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414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.29	6.8	1.96

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	H 24	1.3686	99.0	0.95	1.35		
-10年目	H 25	1.3159	99.0	6.33	8.65		
-09年目	H 26	1.2653	101.5	25.31	32.44		
-08年目	H 27	1.2167	103.0	25.04	30.40		
-07年目	H 28	1.1699	102.8	23.66	27.68		
-06年目	H 29	1.1249	102.9	22.72	25.53		
-05年目	H 30	1.0816	102.8	21.15	22.88		
-04年目	R 1	1.0400	102.8	56.00	58.24		
基準年次	R 2	1.0000	102.8	81.33	81.33		
-02年目	R 3	0.9615	102.8	46.86	45.06		
-01年目	R 4	0.9246	102.8	42.26	39.07		
部分供用開始	R 5	0.8890	102.8	10.49	9.32	0.80	0.71
部分供用1年目	R 6	0.8548	102.8	19.40	16.58	0.80	0.68
部分供用2年目	R 7	0.8219	102.8	22.24	18.28	0.80	0.66
部分供用3年目	R 8	0.7903	102.8	18.73	14.80	0.80	0.63
部分供用4年目	R 9	0.7599	102.8	10.80	8.21	0.80	0.61
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			1.78	1.30
06年目	R 11	0.7026	102.8			1.78	1.25
07年目	R 12	0.6756	102.8			1.78	1.20
08年目	R 13	0.6496	102.8			1.78	1.16
09年目	R 14	0.6246	102.8			1.78	1.11
10年目	R 15	0.6006	102.8			1.78	1.07
11年目	R 16	0.5775	102.8			1.78	1.03
12年目	R 17	0.5553	102.8			1.78	0.99
13年目	R 18	0.5339	102.8			1.78	0.95
14年目	R 19	0.5134	102.8			1.78	0.91
15年目	R 20	0.4936	102.8			1.78	0.88
16年目	R 21	0.4746	102.8			1.78	0.85
17年目	R 22	0.4564	102.8			1.78	0.81
18年目	R 23	0.4388	102.8			1.78	0.78
19年目	R 24	0.4220	102.8			1.78	0.75
20年目	R 25	0.4057	102.8			1.78	0.72
21年目	R 26	0.3901	102.8			1.78	0.70
22年目	R 27	0.3751	102.8			1.78	0.67
23年目	R 28	0.3607	102.8			1.78	0.64
24年目	R 29	0.3468	102.8			1.78	0.62
25年目	R 30	0.3335	102.8			1.78	0.59
26年目	R 31	0.3207	102.8			1.78	0.57
27年目	R 32	0.3083	102.8			1.78	0.55
28年目	R 33	0.2965	102.8			1.78	0.53
29年目	R 34	0.2851	102.8			1.78	0.51
30年目	R 35	0.2741	102.8			1.78	0.49
31年目	R 36	0.2636	102.8			1.78	0.47
32年目	R 37	0.2534	102.8			1.78	0.45
33年目	R 38	0.2437	102.8			1.78	0.43
34年目	R 39	0.2343	102.8			1.78	0.42
35年目	R 40	0.2253	102.8			1.78	0.40
36年目	R 41	0.2166	102.8			1.78	0.39
37年目	R 42	0.2083	102.8			1.78	0.37
38年目	R 43	0.2003	102.8			1.78	0.36
39年目	R 44	0.1926	102.8			1.78	0.34
40年目	R 45	0.1852	102.8			1.78	0.33
41年目	R 46	0.1780	102.8			1.78	0.32
42年目	R 47	0.1712	102.8			1.78	0.31
43年目	R 48	0.1646	102.8			1.78	0.29
44年目	R 49	0.1583	102.8			1.78	0.28
45年目	R 50	0.1522	102.8			1.78	0.27
46年目	R 51	0.1463	102.8			1.78	0.26
47年目	R 52	0.1407	102.8			1.78	0.25
48年目	R 53	0.1353	102.8			1.78	0.24
49年目	R 54	0.1301	102.8	-11.20	-1.46	1.78	0.23
合計				422.08	438.38	84.18	31.35
単純事業費計				433.28		84.18	

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。

## 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414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.29	6.8	1.96

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-11年目	H 24	1.3686	99.0				
-10年目	H 25	1.3159	99.0				
-09年目	H 26	1.2653	101.5				
-08年目	H 27	1.2167	103.0				
-07年目	H 28	1.1699	102.8				
-06年目	H 29	1.1249	102.9				
-05年目	H 30	1.0816	102.8				
-04年目	R 1	1.0400	102.8				
基準年次	R 2	1.0000	102.8				
-02年目	R 3	0.9615	102.8	46.86	45.06		
-01年目	R 4	0.9246	102.8	42.26	39.07		
部分供用開始	R 5	0.8890	102.8	10.49	9.32	0.80	0.71
部分供用1年目	R 6	0.8548	102.8	19.40	16.58	0.80	0.68
部分供用2年目	R 7	0.8219	102.8	22.24	18.28	0.80	0.66
部分供用3年目	R 8	0.7903	102.8	18.73	14.80	0.80	0.63
部分供用4年目	R 9	0.7599	102.8	10.80	8.21	0.80	0.61
供用開始年次	R 10	0.7307	102.8			1.78	1.30
06年目	R 11	0.7026	102.8			1.78	1.25
07年目	R 12	0.6756	102.8			1.78	1.20
08年目	R 13	0.6496	102.8			1.78	1.16
09年目	R 14	0.6246	102.8			1.78	1.11
10年目	R 15	0.6006	102.8			1.78	1.07
11年目	R 16	0.5775	102.8			1.78	1.03
12年目	R 17	0.5553	102.8			1.78	0.99
13年目	R 18	0.5339	102.8			1.78	0.95
14年目	R 19	0.5134	102.8			1.78	0.91
15年目	R 20	0.4936	102.8			1.78	0.88
16年目	R 21	0.4746	102.8			1.78	0.85
17年目	R 22	0.4564	102.8			1.78	0.81
18年目	R 23	0.4388	102.8			1.78	0.78
19年目	R 24	0.4220	102.8			1.78	0.75
20年目	R 25	0.4057	102.8			1.78	0.72
21年目	R 26	0.3901	102.8			1.78	0.70
22年目	R 27	0.3751	102.8			1.78	0.67
23年目	R 28	0.3607	102.8			1.78	0.64
24年目	R 29	0.3468	102.8			1.78	0.62
25年目	R 30	0.3335	102.8			1.78	0.59
26年目	R 31	0.3207	102.8			1.78	0.57
27年目	R 32	0.3083	102.8			1.78	0.55
28年目	R 33	0.2965	102.8			1.78	0.53
29年目	R 34	0.2851	102.8			1.78	0.51
30年目	R 35	0.2741	102.8			1.78	0.49
31年目	R 36	0.2636	102.8			1.78	0.47
32年目	R 37	0.2534	102.8			1.78	0.45
33年目	R 38	0.2437	102.8			1.78	0.43
34年目	R 39	0.2343	102.8			1.78	0.42
35年目	R 40	0.2253	102.8			1.78	0.40
36年目	R 41	0.2166	102.8			1.78	0.39
37年目	R 42	0.2083	102.8			1.78	0.37
38年目	R 43	0.2003	102.8			1.78	0.36
39年目	R 44	0.1926	102.8			1.78	0.34
40年目	R 45	0.1852	102.8			1.78	0.33
41年目	R 46	0.1780	102.8			1.78	0.32
42年目	R 47	0.1712	102.8			1.78	0.31
43年目	R 48	0.1646	102.8			1.78	0.29
44年目	R 49	0.1583	102.8			1.78	0.28
45年目	R 50	0.1522	102.8			1.78	0.27
46年目	R 51	0.1463	102.8			1.78	0.26
47年目	R 52	0.1407	102.8			1.78	0.25
48年目	R 53	0.1353	102.8			1.78	0.24
49年目	R 54	0.1301	102.8	-0.60	-0.08	1.78	0.23
合計				170.18	151.25	84.18	31.35
単純事業費計				170.78		84.18	

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414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)

(事業全体・残事業)

年次	年度 (基準年) R2	総走行台和の年次別伸び率 (東海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	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			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)×(B)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)×(B)	③	現在価値 ③×(A)×(B)	便益合計 (①~③)	現在価値
部分供用開始	R 5	0.99967	0.98620	1.00840	0.99911	0.8890	102.8	9.10	0.51	1.76	11.38	10.12	1.55	0.11	0.35	2.02	1.79	0.77	0.69	14.17	12.59
1年目	R 6	0.99967	0.98601	1.00833	0.99911	0.8548	102.8	9.10	0.51	1.78	11.39	9.73	1.55	0.11	0.36	2.02	1.72	0.77	0.66	14.17	12.11
2年目	R 7	0.99967	0.98581	1.00826	0.99910	0.8219	102.8	9.10	0.50	1.79	11.39	9.36	1.55	0.11	0.36	2.02	1.66	0.77	0.63	14.18	11.65
3年目	R 8	0.99967	0.98561	1.00820	0.99910	0.7903	102.8	9.10	0.49	1.81	11.39	9.01	1.55	0.11	0.36	2.02	1.60	0.77	0.61	14.18	11.21
4年目	R 9	0.99967	0.98540	1.00813	0.99910	0.7599	102.8	9.09	0.48	1.82	11.40	8.66	1.55	0.11	0.37	2.02	1.53	0.77	0.58	14.19	10.78
供用開始年次	R 10	0.99967	0.98518	1.00806	0.99910	0.7307	102.8	17.70	3.08	5.64	26.43	19.31	3.21	0.34	1.08	4.63	3.38	1.33	0.97	32.39	23.67
6年目	R 11	0.99967	0.98496	1.00800	0.99910	0.7026	102.8	17.70	3.04	5.69	26.42	18.56	3.21	0.34	1.08	4.63	3.25	1.33	0.94	32.38	22.75
7年目	R 12	0.99264	0.99035	0.99843	0.99329	0.6756	102.8	17.69	2.99	5.73	26.42	17.85	3.21	0.33	1.09	4.63	3.13	1.33	0.90	32.38	21.88
8年目	R 13	0.99259	0.99026	0.99843	0.99325	0.6496	102.8	17.56	2.96	5.73	26.25	17.05	3.18	0.33	1.09	4.60	2.99	1.32	0.86	32.17	20.90
9年目	R 14	0.99253	0.99016	0.99843	0.99320	0.6246	102.8	17.43	2.93	5.72	26.08	16.29	3.16	0.33	1.09	4.58	2.86	1.31	0.82	31.97	19.97
10年目	R 15	0.99248	0.99007	0.99842	0.99316	0.6006	102.8	17.30	2.90	5.71	25.91	15.56	3.14	0.32	1.09	4.55	2.73	1.30	0.78	31.76	19.08
11年目	R 16	0.99242	0.98997	0.99842	0.99311	0.5775	102.8	17.17	2.87	5.70	25.74	14.87	3.11	0.32	1.09	4.52	2.61	1.30	0.75	31.56	18.22
12年目	R 17	0.99236	0.98986	0.99842	0.99306	0.5553	102.8	17.04	2.85	5.69	25.58	14.20	3.09	0.32	1.08	4.49	2.49	1.29	0.71	31.35	17.41
13年目	R 18	0.99230	0.98976	0.99842	0.99301	0.5339	102.8	16.91	2.82	5.68	25.41	13.57	3.07	0.31	1.08	4.46	2.38	1.28	0.68	31.15	16.63
14年目	R 19	0.99224	0.98966	0.99841	0.99296	0.5134	102.8	16.78	2.79	5.67	25.24	12.96	3.04	0.31	1.08	4.43	2.28	1.27	0.65	30.94	15.89
15年目	R 20	0.99218	0.98955	0.99841	0.99291	0.4936	102.8	16.65	2.76	5.66	25.07	12.38	3.02	0.31	1.08	4.40	2.17	1.26	0.62	30.74	15.17
16年目	R 21	0.99212	0.98944	0.99841	0.99286	0.4746	102.8	16.52	2.73	5.65	24.90	11.82	3.00	0.30	1.08	4.38	2.08	1.25	0.59	30.53	14.49
17年目	R 22	0.99206	0.98932	0.99841	0.99281	0.4564	102.8	16.39	2.70	5.64	24.74	11.29	2.97	0.30	1.08	4.35	1.98	1.24	0.57	30.33	13.84
18年目	R 23	0.99199	0.98921	0.99840	0.99276	0.4388	102.8	16.26	2.67	5.64	24.57	10.78	2.95	0.30	1.07	4.32	1.90	1.23	0.54	30.12	13.22
19年目	R 24	0.99193	0.98909	0.99840	0.99271	0.4220	102.8	16.13	2.64	5.63	24.40	10.30	2.93	0.29	1.07	4.29	1.81	1.22	0.52	29.91	12.62
20年目	R 25	0.99186	0.98897	0.99840	0.99265	0.4057	102.8	16.00	2.61	5.62	24.23	9.83	2.90	0.29	1.07	4.26	1.73	1.22	0.49	29.71	12.05
21年目	R 26	0.99180	0.98885	0.99840	0.99260	0.3901	102.8	15.87	2.59	5.61	24.06	9.39	2.88	0.29	1.07	4.23	1.65	1.21	0.47	29.50	11.51
22年目	R 27	0.99173	0.98872	0.99839	0.99254	0.3751	102.8	15.74	2.56	5.60	23.90	8.96	2.85	0.28	1.07	4.21	1.58	1.20	0.45	29.30	10.99
23年目	R 28	0.99166	0.98859	0.99839	0.99249	0.3607	102.8	15.61	2.53	5.59	23.73	8.56	2.83	0.28	1.06	4.18	1.51	1.19	0.43	29.09	10.49
24年目	R 29	0.99159	0.98846	0.99839	0.99243	0.3468	102.8	15.48	2.50	5.58	23.56	8.17	2.81	0.28	1.06	4.15	1.44	1.18	0.41	28.89	10.02
25年目	R 30	0.99152	0.98833	0.99839	0.99237	0.3335	102.8	15.35	2.47	5.57	23.39	7.80	2.78	0.27	1.06	4.12	1.37	1.17	0.39	28.68	9.57
26年目	R 31	0.99145	0.98819	0.99838	0.99231	0.3207	102.8	15.22	2.44	5.56	23.22	7.45	2.76	0.27	1.06	4.09	1.31	1.16	0.37	28.48	9.13
27年目	R 32	0.99138	0.98806	0.99838	0.99226	0.3083	102.8	15.09	2.41	5.55	23.06	7.11	2.74	0.27	1.06	4.06	1.25	1.15	0.36	28.27	8.72
28年目	R 33	0.99131	0.98794	0.99838	0.99220	0.2965	102.8	14.96	2.38	5.55	22.89	6.79	2.71	0.26	1.06	4.03	1.20	1.14	0.34	28.07	8.32
29年目	R 34	0.99124	0.98781	0.99838	0.99215	0.2851	102.8	14.83	2.36	5.54	22.72	6.48	2.69	0.26	1.05	4.01	1.14	1.13	0.32	27.86	7.94
30年目	R 35	0.99117	0.98768	0.99837	0.99209	0.2741	102.8	14.70	2.33	5.53	22.55	6.18	2.67	0.26	1.05	3.98	1.09	1.13	0.31	27.66	7.58
31年目	R 36	0.99111	0.98756	0.99837	0.99204	0.2636	102.8	14.57	2.30	5.52	22.39	5.90	2.64	0.26	1.05	3.95	1.04	1.12	0.29	27.45	7.24
32年目	R 37	0.99104	0.98743	0.99837	0.99198	0.2534	102.8	14.44	2.27	5.51	22.22	5.63	2.62	0.25	1.05	3.92	0.99	1.11	0.28	27.25	6.90
33年目	R 38	0.99097	0.98731	0.99837	0.99193	0.2437	102.8	14.31	2.24	5.50	22.05	5.37	2.60	0.25	1.05	3.89	0.95	1.10	0.27	27.04	6.59
34年目	R 39	0.99090	0.98718	0.99836	0.99187	0.2343	102.8	14.18	2.21	5.49	21.88	5.13	2.57	0.25	1.05	3.86	0.91	1.09	0.26	26.84	6.29
35年目	R 40	0.99083	0.98705	0.99836	0.99182	0.2253	102.8	14.05	2.18	5.48	21.72	4.89	2.55	0.24	1.04	3.84	0.86	1.08	0.24	26.64	6.00
36年目	R 41	0.99077	0.98693	0.99836	0.99176	0.2166	102.8	13.92	2.16	5.47	21.55	4.67	2.53	0.24	1.04	3.81	0.82	1.07	0.23	26.43	5.73
37年目	R 42	0.99070	0.98680	0.99836	0.99171	0.2083	102.8	13.79	2.13	5.46	21.39	4.45	2.50	0.24	1.04	3.78	0.79	1.06	0.22	26.23	5.46
38年目	R 43	0.99063	0.98668	0.99835	0.99165	0.2003	102.8	13.67	2.10	5.46	21.22	4.25	2.48	0.23	1.04	3.75	0.75	1.06	0.21	26.03	5.21
39年目	R 44	0.99056	0.98655	0.99835	0.99160	0.1926	102.8	13.54	2.07	5.45	21.06	4.06	2.46	0.23	1.04	3.72	0.72	1.05	0.20	25.83	4.97
40年目	R 45	0.99050	0.98642	0.99835	0.99154	0.1852	102.8	13.41	2.04	5.44	20.89	3.87	2.43	0.23	1.04	3.69	0.68	1.04	0.19	25.62	4.75
41年目	R 46	0.99043	0.98630	0.99835	0.99148	0.1780	102.8	13.28	2.02	5.43	20.73	3.69	2.41	0.22	1.03	3.67	0.65	1.03	0.18	25.42	4.53
42年目	R 47	0.99036	0.98617	0.99834	0.99143	0.1712	102.8	13.16	1.99	5.42	20.56	3.52	2.39	0.22	1.03	3.64	0.62	1.02	0.17	25.22	4.32
43年目	R 48	0.99029	0.98605	0.99834	0.99137	0.1646	102.8	13.03	1.96	5.41	20.40	3.36	2.36	0.22	1.03	3.61	0.59	1.01	0.17	25.02	4.12
44年目	R 49	0.99022	0.98592	0.99834	0.99132	0.1583	102.8	12.90	1.93	5.40	20.24	3.20	2.34	0.21	1.03	3.58	0.57	1.00	0.16	24.82	3.93
45年目	R 50	0.99016	0.98579	0.99834	0.99126	0.1522	102.8	12.78	1.91	5.39	20.08	3.06	2.32	0.21	1.03	3.56	0.54	0.99	0.15	24.62	3.75
46年目	R 51	0.99009	0.98567	0.99833	0.99121	0.1463	102.8	12.65	1.88	5.38	19.91	2.91	2.29	0.21	1.03	3.53	0.52	0.99	0.14	24.43	3.57
47年目	R 52	0.99002	0.98554	0.99833	0.99115	0.1407	102.8	12.52	1.85	5.38	19.75	2.78	2.27	0.21	1.02	3.50	0.49	0.98	0.14	24.23	3.41
48年目	R 53	0.98995	0.98541	0.99833	0.99110	0.1353	102.8	12.40	1.83	5.37	19.59	2.65	2.25	0.20	1.02	3.47	0.47	0.97	0.13	24.03	3.25
49年目	R 54	0.98988	0.98529	0.99832	0.99104	0.1301	102.8	12.27	1.80	5.36	19.43	2.53	2.23	0.20	1.02	3.45	0.45	0.96	0.12	23.84	3.10
合計								724.43	111.28	258.77	1,094.47	426.29	130.87	12.63	49.39	192.88	75.04	55.72	22.19	1,343.07	523.52

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道414号	伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)	2	6.8km

## ■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				39,115	
	改良費				10,025	
		土工	m <sup>3</sup>	954,745	3,700	切土、盛土、残土処理
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	149,155	2,530	
		法面工	m <sup>2</sup>	52,662	391	切土法面、盛土法面、法枠工、グラウンドアンカー
		擁壁工	式	1	2,580	補強土壁、L型擁壁、逆T式擁壁
		管渠工	m	414	248	
		函渠工	m	212	172	
		排水工	m	18,623	375	
		中央分離帯工	m	1	16	
		雑工	式	1	13	
	橋梁費				5,034	
		100m以上	m	517	5,034	
		100m未満	m			
	トンネル費				19,862	
		NATM	m	3,398	19,862	
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費				2,494	
		IC	箇所	4	2,494	
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				1,351	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	93,149	1,351	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	-	-	
	付帯施設費				349	
		交通管理施設工	式	1	334	標識工、防護柵工、道路照明 等
		遮音壁	m	300	15	
②	用地及補償費				1,816	
	用地費		m <sup>2</sup>	119,188	1,120	
		宅地	m <sup>2</sup>	4,213	253	
		田畑	m <sup>2</sup>	11,658	350	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	103,317	517	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	696	
③	間接経費		式	1	6,369	
	全体事業費				47,300	

## 【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414号	伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)	2	6.8km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					15,744	
改良費					4,054	
	土工		m <sup>3</sup>	112,287	435	切土、盛土、残土処理
	軟弱地盤改良工		m <sup>3</sup>	74,155	1,265	
	法面工		m <sup>2</sup>	44,185	328	切土法面、盛土法面、法枠工、グラウンドアンカー
	擁壁工		式	1	1,348	補強土壁、L型擁壁、逆T式擁壁
	管渠工		m	290	174	
	函渠工		m	170	138	
	排水工		m	16,763	337	
	中央分離帯工		m	1	16	
	雑工		式	1	13	
橋梁費					2,196	
	100m以上		m	517	2,196	
	100m未満		m			
トンネル費					6,858	
	NATM		m	3,398	6,858	
	シールド		m	-	-	
IC・JCT費					994	
	IC		箇所	4	994	
	JCT		箇所	-	-	
舗装費					1,293	
	車道舗装		m <sup>2</sup>	89,149	1,293	
	歩道舗装		m <sup>2</sup>	-	-	
付帯施設費					349	
	交通管理施設工		式	1	334	標識工、防護柵工、道路照明 等
	遮音壁		m	300	15	
②用地及補償費					120	
用地費			m <sup>2</sup>	1,003	60	
	宅地		m <sup>2</sup>	1,003	60	
	田畑		m <sup>2</sup>			
	山林・原野		m <sup>2</sup>			
	その他		m <sup>2</sup>			
補償費			式	1	60	
③間接経費				式	1	2,915
全体事業費					18,779	

【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414号	河津下田道路(Ⅱ期)	2	6.8km

■維持管理費内訳(事業全体、残事業)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	6.8	1,750	
修繕費	式	1.0	7,510	
その他	式			
維持管理費合計			9,260	

【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