

事後評価に係る資料

【道路事業】

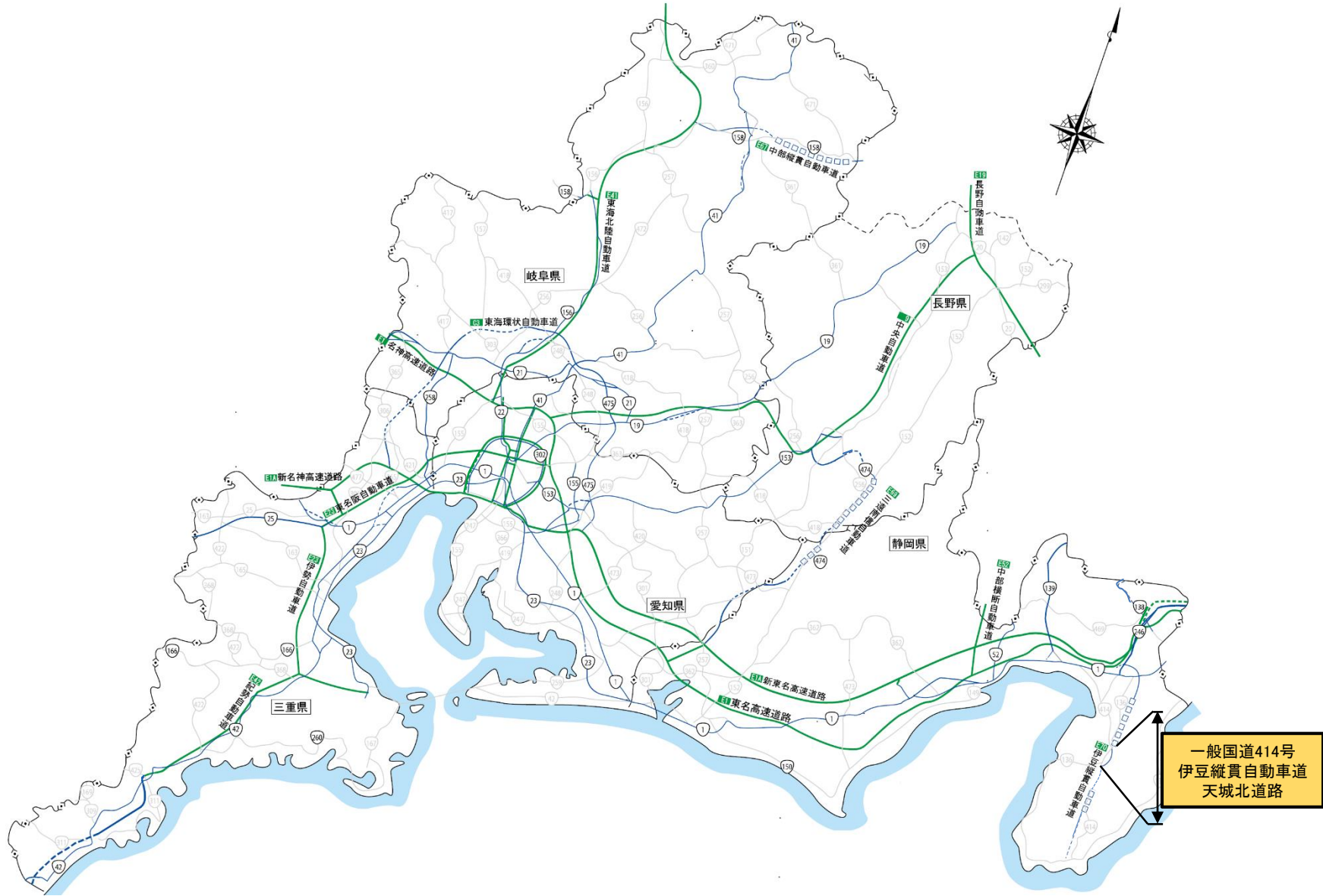
令和5年10月6日

国土交通省中部地方整備局

## 目 次

1. 事後評価対象事業位置図	1
2. 事後評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 事業対象事業事後評価結果原案、B／Cバックデータ	
○伊豆縦貫自動車道 一体評価	3
○一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路	11

# 事後評価対象箇所(第2回委員会審議対象)



事後評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	B/C	対応方針(原案)	備考
1	高	①	静岡	414	一般国道414号伊豆縦貫自動車道天城北道路	一般国道414号天城北(あまぎきた)道路は、伊豆(いず)縦貫(じゅうかん)自動車道の一部を構成し、交通渋滞の緩和を図るとともに、緊急輸送路の機能強化、観光振興の支援、救急医療活動の支援を目的に実施した、延長6.7kmの事業。	7.6	H2 H18	S61	H6	H11	7.6	369	100	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成20年4月に天城(あまぎ)北(きた)道路の修善寺(しゅぜんじ)IC～大平(おおだいら)IC間が、平成31年1月に大平(おおだいら)IC～月ヶ瀬(つきがせ)IC間が開通しました。</li> <li>断面交通量は横ばいで推移しているが、天城北道路の全線開通により、国道136号現道の交通量は約6割減少し、天城北道路に転換している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道414号伊豆(いず)縦貫(じゅうかん)自動車道天城北(あまぎきた)道路は、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。</li> <li>なお、伊豆(いず)縦貫(じゅうかん)自動車道は複数の区間を一体とした評価を実施しておりますので、引き続き、天城北(あまぎきた)道路を含めた伊豆縦貫自動車道全体での事業評価を実施する予定です。</li> <li>一般国道414号伊豆(いず)縦貫(じゅうかん)自動車道天城北(あまぎきた)道路は、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考える。</li> </ul>	【一体】 1.3 【個別】 1.3	対応なし	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次  
 ※2.(事後評価該当項目)  
 ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業  
 ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業  
 ③その他

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号 一般国道414号	伊豆縦貫自動車道 沼津岡宮IC~下田IC	L=55.8km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,100	2、4	中部地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	6,563億円	1,452億円	654億円	8,669億円
基準年における 現在価値(C)	7,954億円	444億円	118億円	8,516億円

## 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5年度			
供用年	平成26年度、令和元年度、令和5年度、令和7年度 令和10年度、令和13年度、令和21年度、令和34年度			
単年便益 (初年便益)	178億円	18億円	4.6億円	201億円
基準年における 現在価値(B)	9,530億円	966億円	225億円	10,721億円

## ③ 結果

費用便益比(B/C)	1.3
経済的純現在価値(B-C)	2,205億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.0%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：伊豆縦貫自動車道 沼津岡宮IC～下田IC

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 伊豆縦貫自動車道 55.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		18,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		51	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		189.76	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道135号 42.2km	交通量	[台/日]	12,800	10,300
		走行時間	[分]	94	86
		走行時間費用	[億円/年]	225.10	168.18
	国道136号 (その1) 40.4km	交通量	[台/日]	5,000	2,900
		走行時間	[分]	73	70
		走行時間費用	[億円/年]	66.79	38.11
	国道136号 (その2) 3.5km	交通量	[台/日]	42,700	32,500
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	88.06	57.13
	国道246号 4.2km	交通量	[台/日]	48,000	41,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	84.73	65.45
	国道414号 41.7km	交通量	[台/日]	6,100	1,400
		走行時間	[分]	109	93
		走行時間費用	[億円/年]	127.12	25.09
③その他道路合計 2686.5km	走行時間費用	[億円/年]	10,223.45	9,858.51	

			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：2874.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	10,815.25	10,402.23	413.02

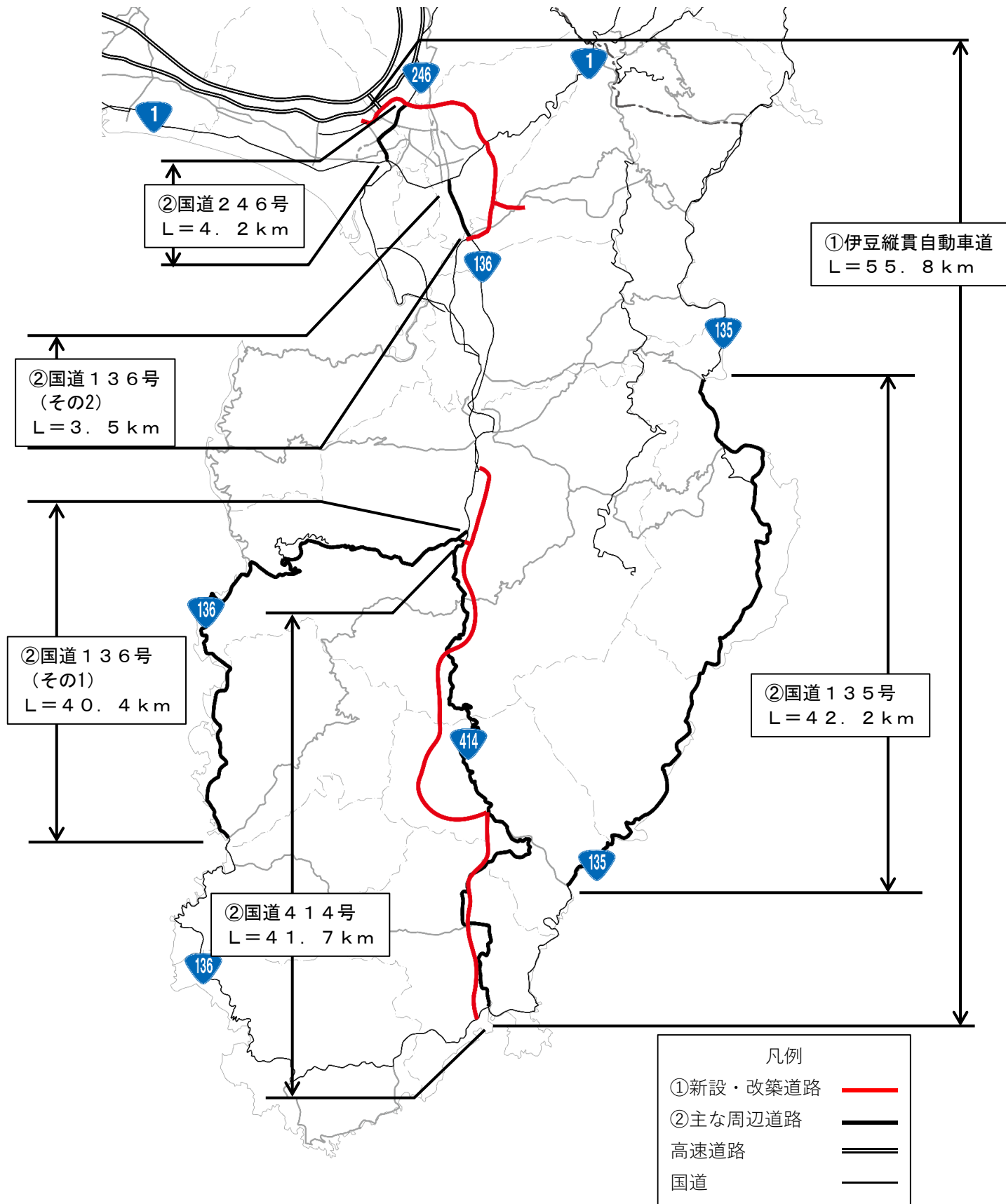
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

(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:伊豆縦貫自動車道 沼津岡宮IC~下田IC

(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 (令和4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5年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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)		
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:伊豆縦貫自動車道 沼津岡宮IC~下田IC

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

事業名:伊豆縦貫自動車道 沼津岡宮IC～下田IC

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概算事業計画による値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載 更新計画、過年度の施工実績を元に算出		
	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				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				





## 事後評価結果（令和5年度）（案）

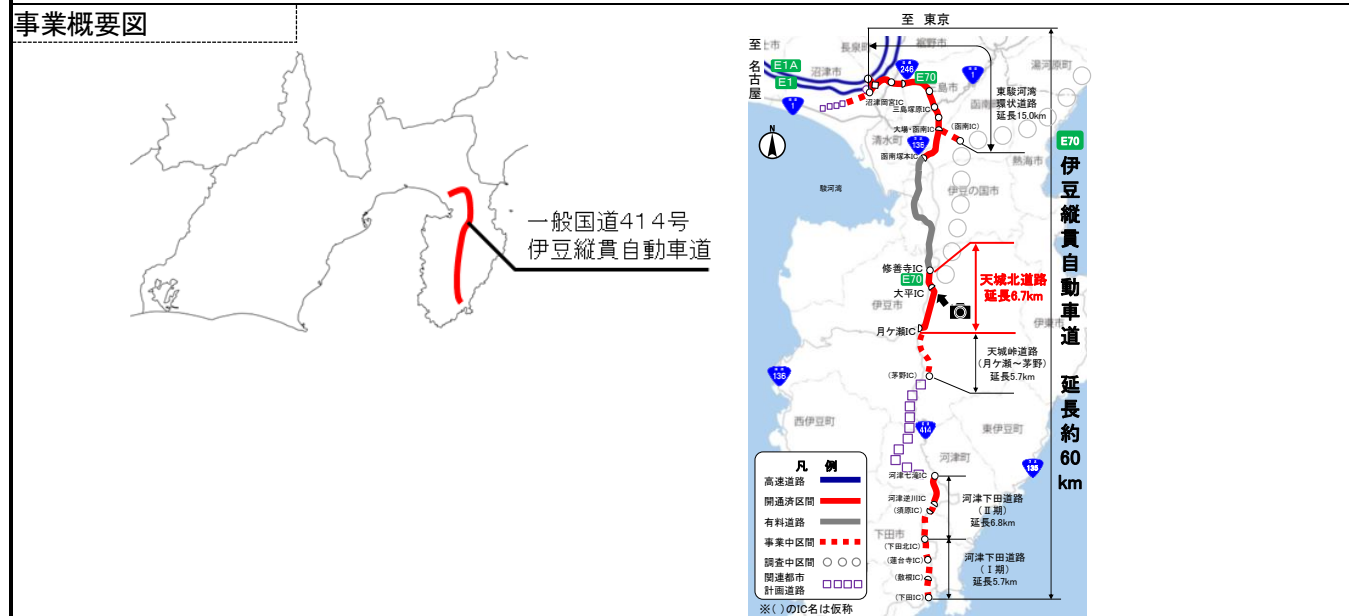
担当課： \_\_\_\_\_

担当課長名： \_\_\_\_\_

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路	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：静岡県伊豆市修善寺 至：静岡県伊豆市矢熊	延長	6.7 km			

**事業概要**  
一般国道414号伊豆縦貫自動車道天城北道路は、静岡県伊豆市修善寺から静岡県伊豆市矢熊に至る延長6.7 kmの自動車専用道路である。

**事業の目的・必要性**  
一般国道414号天城北道路は、伊豆縦貫自動車道の一部を構成し、交通渋滞の緩和を図るとともに、緊急輸送路の機能強化、観光振興の支援、救急医療活動の支援を目的に実施した、延長6.7 kmの事業で、平成31年1月に全線開通した。



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	H6年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) — /R1年度	変動	—	
		都市計画決定	—	工事着手	H14年度	(暫定/完成)	(実績)H30年度/ —	変動	—	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — /570億円 (実績値) — /572億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 485億円/ (実績値) 492億円/	—	—	変動	—	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / 21,600台/日	実績 (暫定/完成)	10,000台/日 /	—	—	変動	—	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	32.9km/h → 67.6km/h (供用直前年次)H27年度 (供用後年次)R3年度			交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	132.4件/億台扣 → 18.9件/億台扣 (供用直前年次)H26~H29年 (供用後年次)H31~R3年				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	3.2	総費用 449億円 (事業費: 430億円 維持管理費: 19億円 更新費: 一億円)	総便益 1,450億円 (走行時間短縮便益: 1,311億円 走行経費減少便益: 92億円 交通事故減少便益: 47億円)	基準年 平成15年				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3 (1.3)	総費用 8,516億円 (事業費: 7,954億円 維持管理費: 444億円 更新費: 118億円)	総便益 10,721億円 (走行時間短縮便益: 9,530億円 走行経費減少便益: 966億円 交通事故減少便益: 225億円)	基準年 令和5年				
	事業遅延による コスト増	費用増加額			—億円		便益減少額		—億円	

	<b>事業遅延の理由</b> 特になし
	<b>交通量変動の理由</b> 計画時では、将来（H32（R2））交通需要予測において、調査中路線も含んだ伊豆縦貫自動車道全線の供用を見込んでいるが、事後評価時（R5）では天城北道路2車線や未事業化区間、事業中区間があることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。
	<b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b> <input type="checkbox"/> 円滑なモビリティの確保 ・ 並行区間の年間渋滞損失削減率（約9割削減） ・ 並行区間を利用するバス路線（東海バス）の運行時間の短縮（20分⇒13分） <input type="checkbox"/> 国土・地域ネットワークの構築 ・ 拠点都市間（伊豆市～伊豆の国市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ・ 伊豆の国市役所～伊豆市役所天城湯ヶ島支所間のアクセス向上（26分⇒21分） <input type="checkbox"/> 個性ある地域の形成 ・ 修善寺駅～天城峠間のアクセス向上（34分⇒27分） <input type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保 ・ 天城湯ヶ島地区⇒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（28分⇒23分） <input type="checkbox"/> 災害への備え ・ 第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・ 緊急輸送道路の代替路線を形成。 <input type="checkbox"/> 地球環境の保全 ・ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量（3.8千t-CO2/年削減） <input type="checkbox"/> 生活環境の改善・保全 ・ 現道等における自動車からのNO2排出削減（約5割削減） ・ 現道等における自動車からのSPM排出削減（約5割削減）
	<b>その他評価すべきと判断した項目</b> 特になし
事業による環境変化	<b>環境影響評価に対応する項目</b> 特になし。
	<b>その他評価すべきと判断した項目</b> 特になし。
	<b>事業評価監視委員会の意見</b>  
	<b>事業を巡る社会経済情勢等の変化</b> ・ 平成20年4月に天城北道路の修善寺IC～大平IC間が、平成31年1月に大平IC～月ヶ瀬IC間が開通しました。 ・ 断面交通量は横ばいで推移しているが、天城北道路の全線開通により、国道136号現道の交通量は約6割減少し、天城北道路に転換している。

<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路は、暫定2車線の効果が発現していることから、今後暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。</li> <li>・なお、伊豆縦貫自動車道は複数の区間を一体とした評価を実施しており、引き続き、天城北道路を含めた伊豆縦貫自動車道全体での事業評価を実施する予定。</li> <li>・一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路は、効果が発現しており、暫定2車線までについて改善措置の必要性はないと考える。</li> <li>・今後は周辺の道路ネットワーク整備の進捗状況や交通状況を踏まえて、4車線化を検討する。</li> </ul>
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。</li> </ul>
<p>特記事項</p>	<p>特になし。</p>

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

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

(事後評価)

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 天城北道路
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間b(当該区間/並行区間)について: 国道136号(修善寺IC~出口交差点) 並行区間の渋滞損失時間(現況): 81万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 69万人・時間/年(81万人・時間/年⇒12万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率: 約9割削減
		○ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	並行区間を利用するバス路線(東海バス)の運行時間の短縮(修善寺インター~湯ヶ島間 20分⇒13分)
		○ 新幹線駅へのアクセス向上の状況	
		○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	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の状況	
		○ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	都市の再生	○ 三大都市圏の環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
1. 活力		■ 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	伊豆市(旧天城湯ヶ島地区)、伊豆の国市
	□ 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の状況	伊豆の国市役所~伊豆市役所天城湯ヶ島支所間のアクセス向上(26分⇒21分)	
個性ある地域の形成	○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
	● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果	修善寺駅~天城峠間のアクセス向上(36分⇒28分)	
	○ 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果		



2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	天城湯ヶ島地区⇒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（28分⇒23分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	○ 並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況	
	災害への備え	■ 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（R4.8）において第一次緊急輸送路に指定
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	国道136号・414号（現道）が通行止め時の代替路
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		□ 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	
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：3.8千t/年（約510千t/年→約506千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（並行区間） NO2排出削減量：7.9t/年（約15.8t/年→約7.9t/年） NO2排出削減率：約50%
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（並行区間） SPM排出削減量：0.5t/年（約0.9t/年→約0.4t/年） SPM排出削減率：約52%
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		○ その他、環境や景観上の効果	
		5. その他	他のプロジェクトとの関係
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道414号	伊豆縦貫自動車道 天城北道路	L=6.7km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,600	2	中部地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	456億円	94億円		550億円
基準年における 現在価値 (C)	712億円	49億円		761億円

## 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5年度			
供用年	令和元年度			
単年便益 (初年便益)	35億円	3.6億円	0.75億円	39億円
基準年における 現在価値 (B)	881億円	93億円	19億円	993億円

## ③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.3
経済的純現在価値 (B-C)	231億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.3%

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。

## 交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路（事業全体）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 天城北道路 6.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		12,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		17.88	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道136号 5.4km	交通量	[台/日]	12,300	5,500
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	38.24	12.80
	(一) 修善寺天城湯ヶ島線 9.9km	交通量	[台/日]	6,500	1,900
		走行時間	[分]	28	26
		走行時間費用	[億円/年]	33.83	9.12
③その他道路合計 806.4km	走行時間費用	[億円/年]	1,619.51	1,617.44	

			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：828.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,691.58	1,657.24	34.34

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

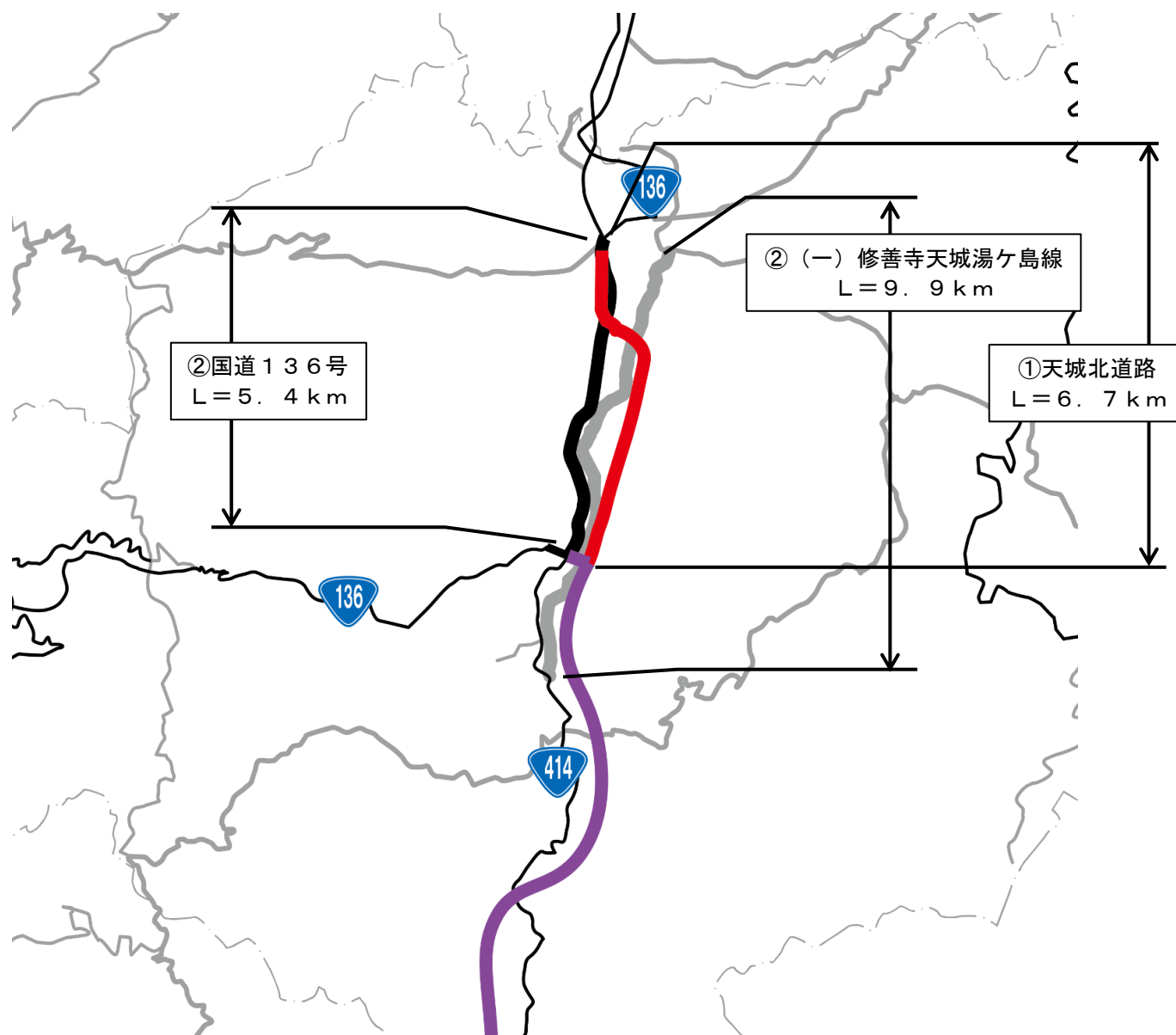
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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 天城北道路

(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 (令和4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5年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27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)		
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414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路

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

事業名:一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	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414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路  
(事業全体)

維持管理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)
0.31	6.7	2.1

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-25年目	H 6	3.1187	114.3	0.78	2.16				
-24年目	H 7	2.9987	113.7	0.87	2.35				
-23年目	H 8	2.8834	113.2	1.17	3.02				
-22年目	H 9	2.7725	114.2	2.90	7.18				
-21年目	H 10	2.6658	113.6	1.33	3.19				
-20年目	H 11	2.5633	112.0	4.86	11.32				
-19年目	H 12	2.4647	110.7	2.86	6.48				
-18年目	H 13	2.3699	109.4	2.67	5.88				
-17年目	H 14	2.2788	107.6	7.05	15.20				
-16年目	H 15	2.1911	106.1	12.25	25.75				
-15年目	H 16	2.1068	105.0	16.99	34.70				
-14年目	H 17	2.0258	103.7	10.44	20.76				
-13年目	H 18	1.9479	103.0	17.79	34.25				
-12年目	H 19	1.8730	102.1	20.51	38.30				
-11年目	H 20	1.8009	101.6	1.83	3.29				
-10年目	H 21	1.7317	100.3	4.60	8.08				
-9年目	H 22	1.6651	98.6	10.88	18.70				
-8年目	H 23	1.6010	97.2	6.70	11.23				
-7年目	H 24	1.5395	96.4	37.68	61.25				
-6年目	H 25	1.4802	96.4	48.96	76.53				
-5年目	H 26	1.4233	98.7	60.07	88.19				
-4年目	H 27	1.3686	100.2	32.84	45.67				
-3年目	H 28	1.3159	100.2	46.65	62.37				
-2年目	H 29	1.2653	100.5	59.21	75.89				
-1年目	H 30	1.2167	100.4	38.66	47.69				
供用開始年次	R 1	1.1699	101.2	5.46	6.42	1.88	2.21		
1年目	R 2	1.1249	101.9			1.88	2.11		
2年目	R 3	1.0816	101.8			1.88	2.04		
3年目	R 4	1.0400	101.8			1.88	1.96		
基準年	R 5	1.0000	101.8			1.88	1.88		
5年目	R 6	0.9615	101.8			1.88	1.81		
6年目	R 7	0.9246	101.8			1.88	1.74		
7年目	R 8	0.8890	101.8			1.88	1.67		
8年目	R 9	0.8548	101.8			1.88	1.61		
9年目	R 10	0.8219	101.8			1.88	1.55		
10年目	R 11	0.7903	101.8			1.88	1.49		
11年目	R 12	0.7599	101.8			1.88	1.43		
12年目	R 13	0.7307	101.8			1.88	1.38		
13年目	R 14	0.7026	101.8			1.88	1.32		
14年目	R 15	0.6756	101.8			1.88	1.27		
15年目	R 16	0.6496	101.8			1.88	1.22		
16年目	R 17	0.6246	101.8			1.88	1.18		
17年目	R 18	0.6006	101.8			1.88	1.13		
18年目	R 19	0.5775	101.8			1.88	1.09		
19年目	R 20	0.5553	101.8			1.88	1.04		
20年目	R 21	0.5339	101.8			1.88	1.00		
21年目	R 22	0.5134	101.8			1.88	0.97		
22年目	R 23	0.4936	101.8			1.88	0.93		
23年目	R 24	0.4746	101.8			1.88	0.89		
24年目	R 25	0.4564	101.8			1.88	0.86		
25年目	R 26	0.4388	101.8			1.88	0.83		
26年目	R 27	0.4220	101.8			1.88	0.79		
27年目	R 28	0.4057	101.8			1.88	0.76		
28年目	R 29	0.3901	101.8			1.88	0.73		
29年目	R 30	0.3751	101.8			1.88	0.71		
30年目	R 31	0.3607	101.8			1.88	0.68		
31年目	R 32	0.3468	101.8			1.88	0.65		
32年目	R 33	0.3335	101.8			1.88	0.63		
33年目	R 34	0.3207	101.8			1.88	0.60		
34年目	R 35	0.3083	101.8			1.88	0.58		
35年目	R 36	0.2965	101.8			1.88	0.56		
36年目	R 37	0.2851	101.8			1.88	0.54		
37年目	R 38	0.2741	101.8			1.88	0.52		
38年目	R 39	0.2636	101.8			1.88	0.50		
39年目	R 40	0.2534	101.8			1.88	0.48		
40年目	R 41	0.2437	101.8			1.88	0.46		
41年目	R 42	0.2343	101.8			1.88	0.44		
42年目	R 43	0.2253	101.8			1.88	0.42		
43年目	R 44	0.2166	101.8			1.88	0.41		
44年目	R 45	0.2083	101.8			1.88	0.39		
45年目	R 46	0.2003	101.8			1.88	0.38		
46年目	R 47	0.1926	101.8			1.88	0.36		
47年目	R 48	0.1852	101.8			1.88	0.35		
48年目	R 49	0.1780	101.8			1.88	0.34		
49年目	R 50	0.1712	101.8	-20.60	-3.53	1.88	0.32		
合計				435.38	712.30	94.09	49.19		
単純事業費計				455.99		94.09			

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道414号	伊豆縦貫自動車道 天城北道路	2	6.7km

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				39,716	
	改良費				7,661	
		土工	m <sup>3</sup>	406,806	1,141	切土、盛土、残土処理
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	7,190	196	
		法面工	m <sup>2</sup>	17,868	154	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,360	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁 等
		管渠工	m	130	12	
		函渠工	m	25	726	
		排水工	m	10,830	254	
		中央分離帯工	m	848	12	
		雑工	式	1	3,806	
	橋梁費				11,058	
		100m以上	m	1,456	9,382	
		100m未満	m	241	1,676	
	トンネル費				16,469	
		NATM	m	3,741	16,469	
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,505	
		IC	箇所	3	1,505	
		JCT	箇所			
	舗装費				2,224	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	70,350	2,219	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	890	5	
	付帯施設費				799	
		交通管理施設工	式	1	799	標識工、防護柵工、道路照明 等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,387	
	用地費		m <sup>2</sup>	1,349,194	2,060	
		宅地	m <sup>2</sup>	3,035	855	
		田畑	m <sup>2</sup>	14,992	850	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	26,863	277	
		その他	m <sup>2</sup>	8,377	78	
	補償費		式	1	327	
③	間接経費		式	1	6,397	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				48,500	

## 【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 天城北道路	2	6.7km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	6.7	1,950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			10,350	

### ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計				

#### 【単価等について】

- 維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。