

道路事業の再評価資料

〔国道404号 長岡東西道路〕

平成23年10月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 今後の事業展開	3
3. 当該道路の役割・効果	4
1) 3便益に係る整備効果	6
① 走行時間の短縮	6
② 渋滞損失時間の減少	7
③ 交通事故件数の減少	8
2) その他の効果	9
① 日常活動圏の中心都市である長岡市街地へのアクセス向上	9
② 広域ネットワークの形成	10
③ 開発拠点への支援	11
④ 主要な観光地へのアクセス向上	12
⑤ 救命救急施設へのアクセス向上	13
⑥ 災害時における交通の確保	14
4. 費用対効果	15
5. 対応方針（原案）	16
客観的評価指標抽出資料	17
費用対効果算出資料	21

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「長岡東西道路」の一部を構成し、

○信濃川で分断されている長岡市街地の交通渋滞の緩和

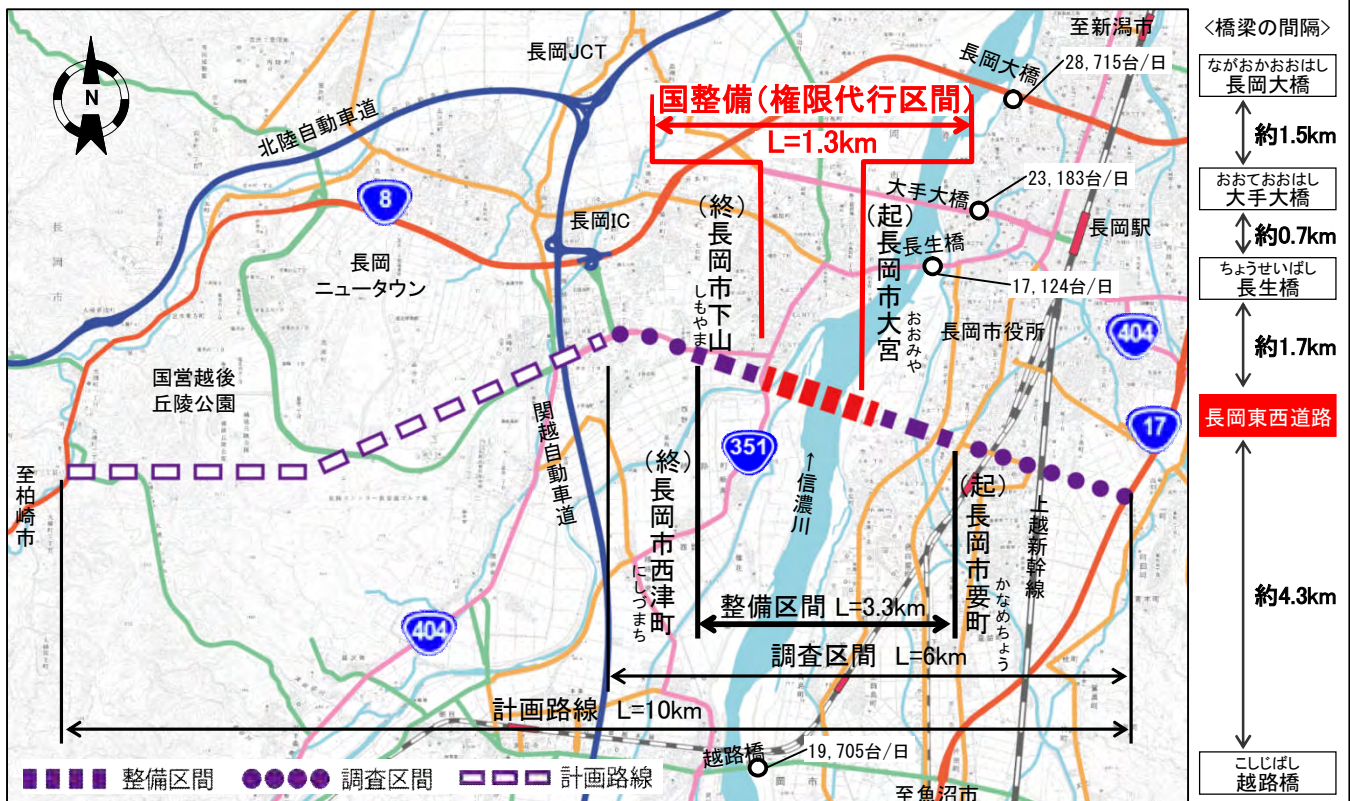
○市町村合併により誕生した新長岡市の連携強化など

を目的とし、国道404号の新潟県長岡市要町ながおかしかなめちよう～同市西津町間にしづまちに至る延長約3.3kmの事業である。そのうち、信濃川を渡河する橋梁区間の長岡市大宮ながおかしおおみや～同市下山間しもやま 約1.3kmにおいて直轄権限代行により改築事業を行うものである。

広域位置



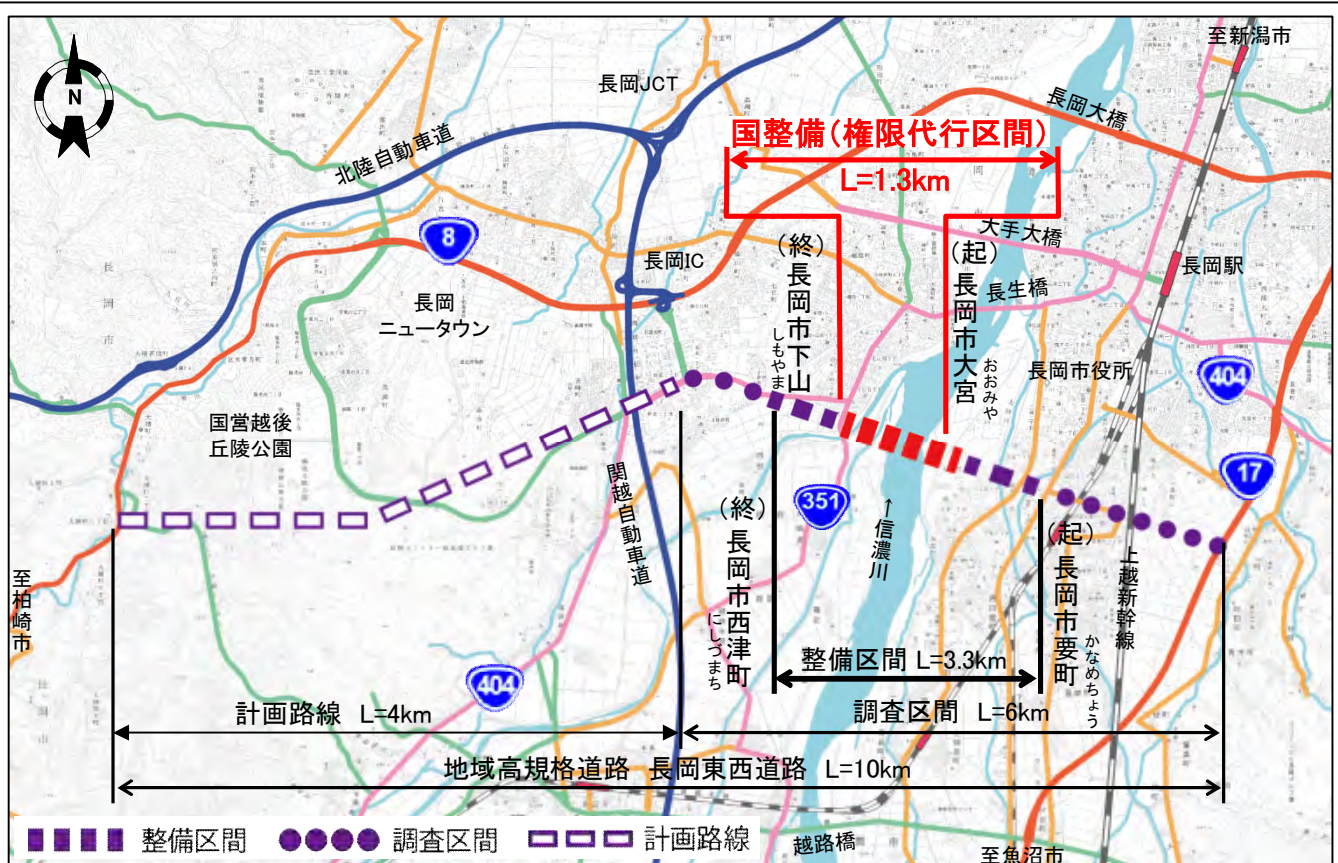
長岡東西道路整備イメージ



2) 事業の概要

- 事業名：一般国道404号 ながおかとうざいどうろ 長岡東西道路 ● 延 長 : 1.3km [3.3km]
- 起終点：(起) ながおかし おおみや 長岡市大宮 ながおかし かなめちよう [長岡市要町]
- (終) ながおかし しもやま 長岡市下山 ながおかし にしづまち [長岡市西津町]
- 事業化 : 平成18年度 (直轄権限代行)
- 都市計画決定 : 平成10年度
- 用地着手 : 平成19年度 (直轄権限代行)
- 工事着手 : 平成19年度 (直轄権限代行)
- 全体事業費 : 100億円 [220億円]
- 平成23年度までの投資額 : 50億円 (進捗率50%) [147億円 (進捗率67%)]

※ [] 書きは、国+県事業区間

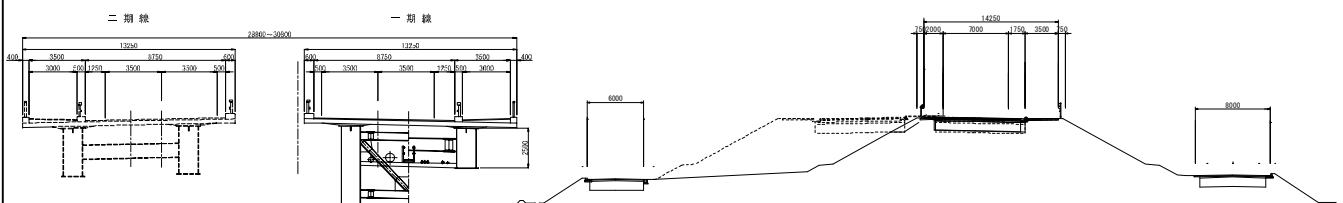


【横断図】

単位：m

【橋梁部 (渡河部)】

【一般部】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年度	主な経緯
平成6年度	地域高規格道路「長岡東西道路」計画路線指定(L=10km)
平成9年度	地域高規格道路「長岡東西道路」整備区間に指定(L=3.3km)
平成10年度	事業化(新潟県)
平成10年度	都市計画決定
平成18年度	国による渡河区間の事業(直轄権限代行)に着手
平成19年度	用地着手
平成19年度	工事着手
平成19年度	事業再評価(指摘事項なし、継続) ※新潟県にて実施

2) 事業の進捗状況

平成23年度末予定

		全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	国+県整備	220億円	147億円	67%	73億円
	国整備	100億円	50億円	50%	50億円
	県整備	120億円	97億円	81%	23億円
うち用地費・補償費	国+県整備	74億円	74億円	100%	0億円
	国整備	5億円	5億円	100%	0億円
	県整備	69億円	69億円	100%	0億円

※金額は税込み

3) 今後の事業展開

- 信濃川渡河部は、平成25年度の暫定2車線での供用に向けて工事を進める。
- 信濃川右岸側については、平成25年度の市道を利用した暫定供用をめざすとともに、引き続き早期の供用に向けて工事を進める。
- 4車線整備の時期は周辺の交通状況などを勘案して検討する。



3. 当該道路の役割・効果（詳細は6ページ以降に記載）

1) 3便益に係わる整備効果

① 走行時間の短縮（P6, 7）

- 長岡東西道路の整備により、信濃川橋梁部の混雑時旅行速度が改善される。
- 長岡東西道路の整備により、安全・円滑な走行環境が確保され、長岡市中心市街地の渋滞損失時間が約8万人・時間/年、エリア全体では約13万人・時間/年削減される。
- 長岡東西道路の整備により、エリア全体の走行時間短縮として年間15億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると195億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 15 (億円/年) ※

※完成供用年次の便益

総走行時間費用 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別走行時間 (分) × 車種別時間価値原単位 (円/台・分)] × 365 (日/年)

割引率等を考慮

195億円

② 走行経費減少便益

- 長岡東西道路の整備により、走行経費減少として年間4億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると53億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 4 (億円/年) ※

※完成供用年次の便益

総走行経費 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別延長 (km) × 車種別走行経費原単位 (円/台・km)] × 365 (日/年)

割引率等を考慮

53億円

③ 交通事故減少便益（P8）

- 長岡市中心部において、交差点を中心とする追突事故が多く、死傷事故率が500件/億台kmを超える区間が13区間存在している。
- 長岡東西道路の整備により安全な走行環境が確保され、長岡市中心市街地で年間約14件、エリア全体で約16件の削減が期待される。
- 長岡東西道路の整備により、エリア全体の平均事故件数減少として年間0.9億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると16億円と算出される。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の交通事故による社会的損失

= 0.9 (億円/年) ※

※完成供用年次の便益

交通事故による社会的損失 = $\sum \sum$ [路線別平均事故件数 (件/年) × 人身事故1件当たり損失額 (円/件)]

割引率等を考慮

16億円

2) その他の効果

①日常活動圏の中心都市である長岡市街地へのアクセス向上 (P9)

- 市町村合併により広域化した長岡市中心市街地部は、日常活動圏の中心都市として、周辺地域と密接なつながりを持つ。
- 長岡東西道路の整備により、信濃川渡河部を中心とした交通渋滞が緩和され、通勤・通学・買い物など日常生活活動の利便性が向上する。

②広域ネットワークの形成 (P10)

- 長岡東西道路は、長岡市総合計画におけるラダー型広域幹線道路の一翼を担い、長岡地域の東西交通を処理する要となる。
- 長岡東西道路の整備により、東西方向の新たな交通軸としての機能を担い、地域の交流促進と東西市街地の連携強化を図る。

③開発拠点への支援 (P11)

- 長岡東西道路周辺には、長岡防災シビックコア、長岡業務拠点地区、長岡ニュータウン、国営越後丘陵公園等の大規模開発拠点がある。
- 長岡東西道路の整備により、各拠点間のアクセス性向上により、開発計画の促進や産業の活性化が期待される。

④主要な観光地へのアクセス向上 (P12)

- 「国営越後丘陵公園」、「蓬平温泉」など観光地が、信濃川を挟んで東西に広く点在している。
- 長岡東西道路の整備により、長岡市へ訪れる観光客の利便性向上に寄与し、観光拠点間の連絡性の向上が期待される。

⑤救命救急施設へのアクセス向上 (P13)

- 長岡東西道路の整備効果が高い宮内地区から、年間約220人が長岡赤十字病院に緊急搬送されている。
- 長岡東西道路の整備により宮内地区から長岡赤十字病院まで約3分(約23%)短縮する。
- 救命救急施設である三次医療施設となる長岡赤十字病院へのアクセス向上や経路選択の幅が広がり、一刻を争う救急患者の救命活動を支援する。

⑥災害時における交通の確保 (P14)

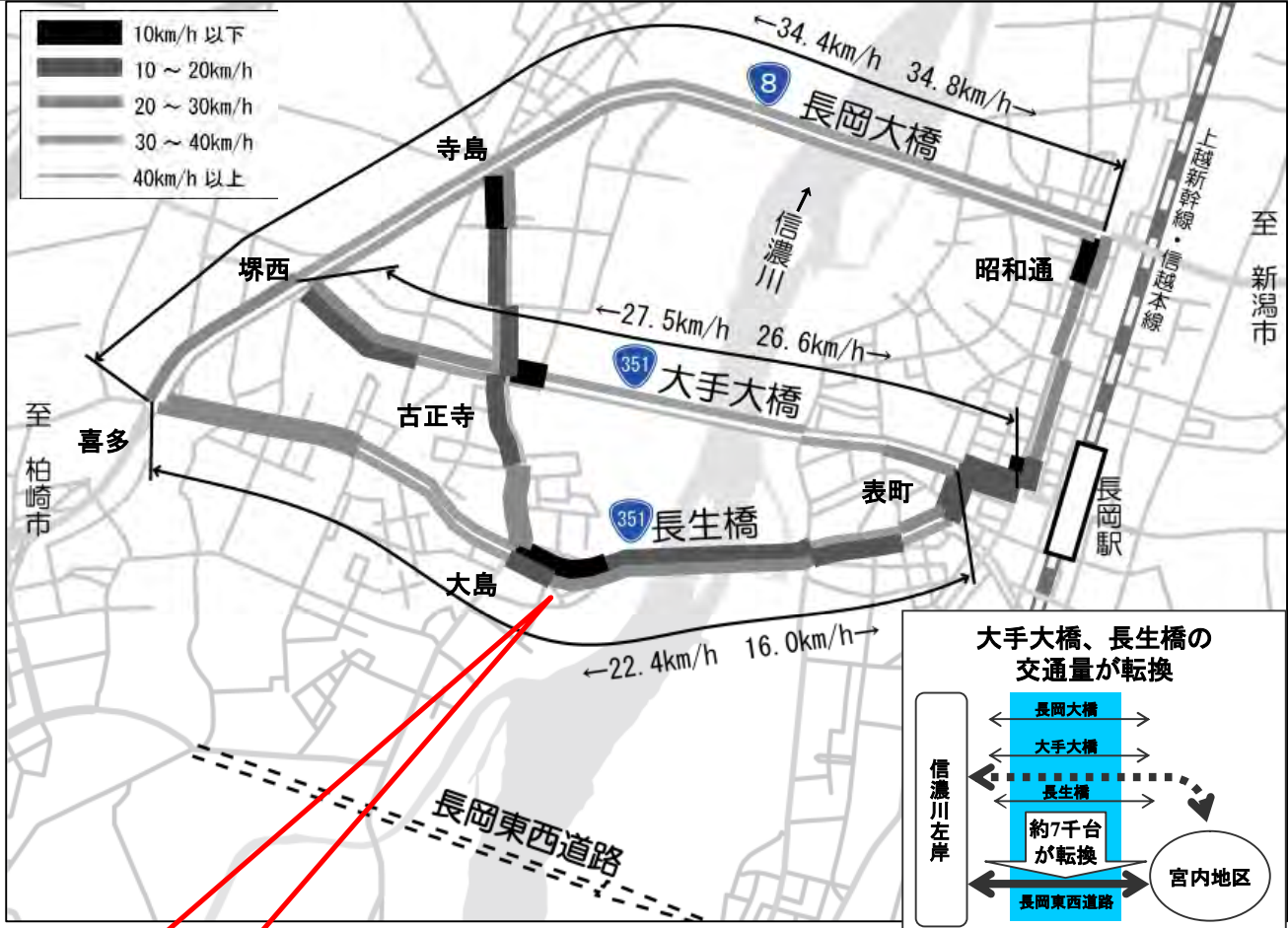
- 平成23年7月新潟・福島豪雨により、信濃川右岸側が浸水し、大手大橋及び長生橋は通行止めとなった。そのため、長岡大橋周辺に交通が集中し渋滞が発生。
- 長岡東西道路の整備により、豪雨時においても信濃川断面の交通容量を確保し、渋滞の緩和が見込まれる。

1) 3 便益に係わる整備効果

① 走行時間の短縮

- 長岡市中心市街地部では信濃川渡河部及びその周辺で旅行速度が低く、特に長生橋では長岡駅方面へ向かう混雑時の旅行速度が20km/hを下回っている。
- 長岡東西道路の整備により、大手大橋及び長生橋から約7千台/日（両橋梁における交通量の約19%）が長岡東西道路に転換されることで、河川断面の交通容量が確保され、旅行速度の改善効果が期待される。（長生橋ルートで約15km/h向上）

現況の旅行速度の状況（朝混雑時）



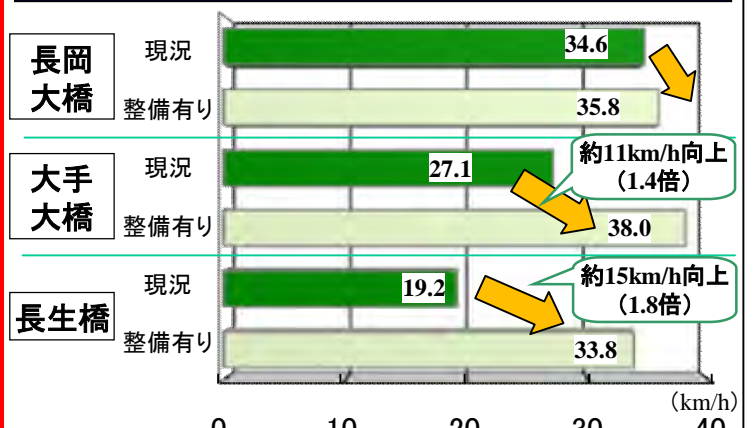
※H21.10調査結果 [大手大橋4車化後調査] (7時台)

長生橋東詰交差点を先頭に渋滞が発生 朝混雑時:1400m、夕混雑時1100m



長生橋西詰付近の混雑状況

信濃川橋梁部周辺の混雑時旅行速度が改善



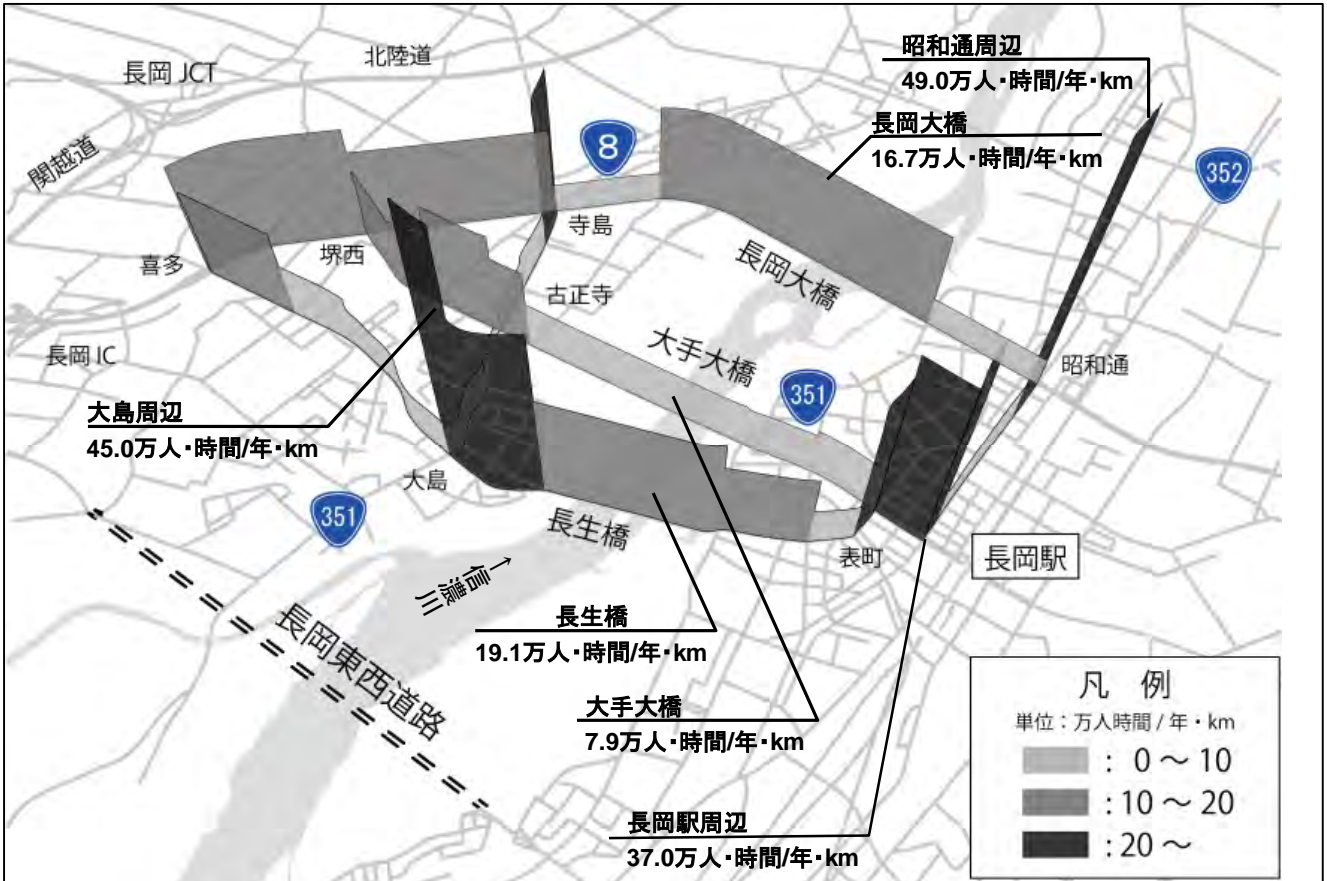
※現況は、H21.10調査結果 [大手大橋4車化後調査] (7時台) 上下平均値
 ※H42将来交通量推計に基づく推計値
 ※評価区間は「現況の旅行速度の状況（朝混雑時）」と同様な区間とした。

② 渋滞損失時間の減少

- 長岡市中心市街地部の渋滞は、信濃川渡河部で著しく発生している。
- 長岡東西道路の整備により円滑な走行環境が確保され、長岡市中心市街地部の渋滞損失時間が年間約8万人時間削減される。

渋滞損失時間

長岡市中心市街地部の渋滞損失

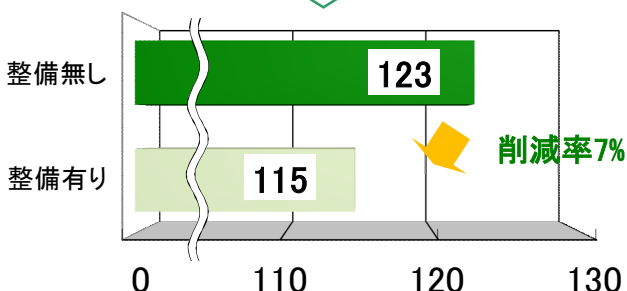


※H21.10調査結果 [大手大橋4車化後調査]

長岡市中心市街地部

(国道8号、長岡IC、長岡東西道路、長岡駅を含む範囲)

約8万人・時間/年削減

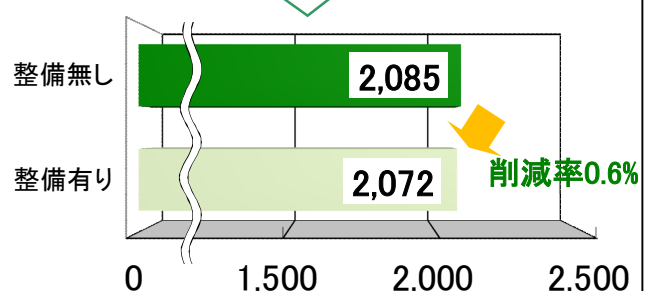


※H42将来交通量推計に基づく推計値

(万人・時間/年)

便益算定エリア全体

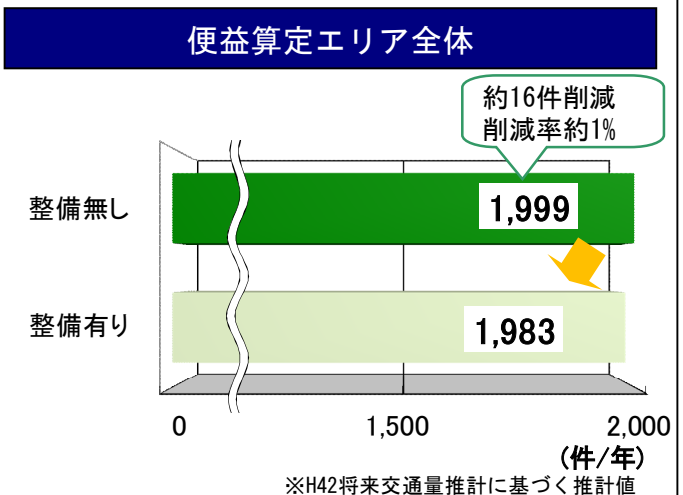
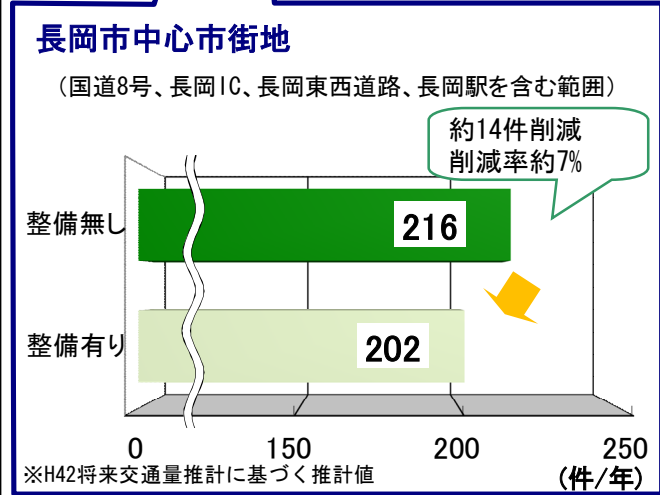
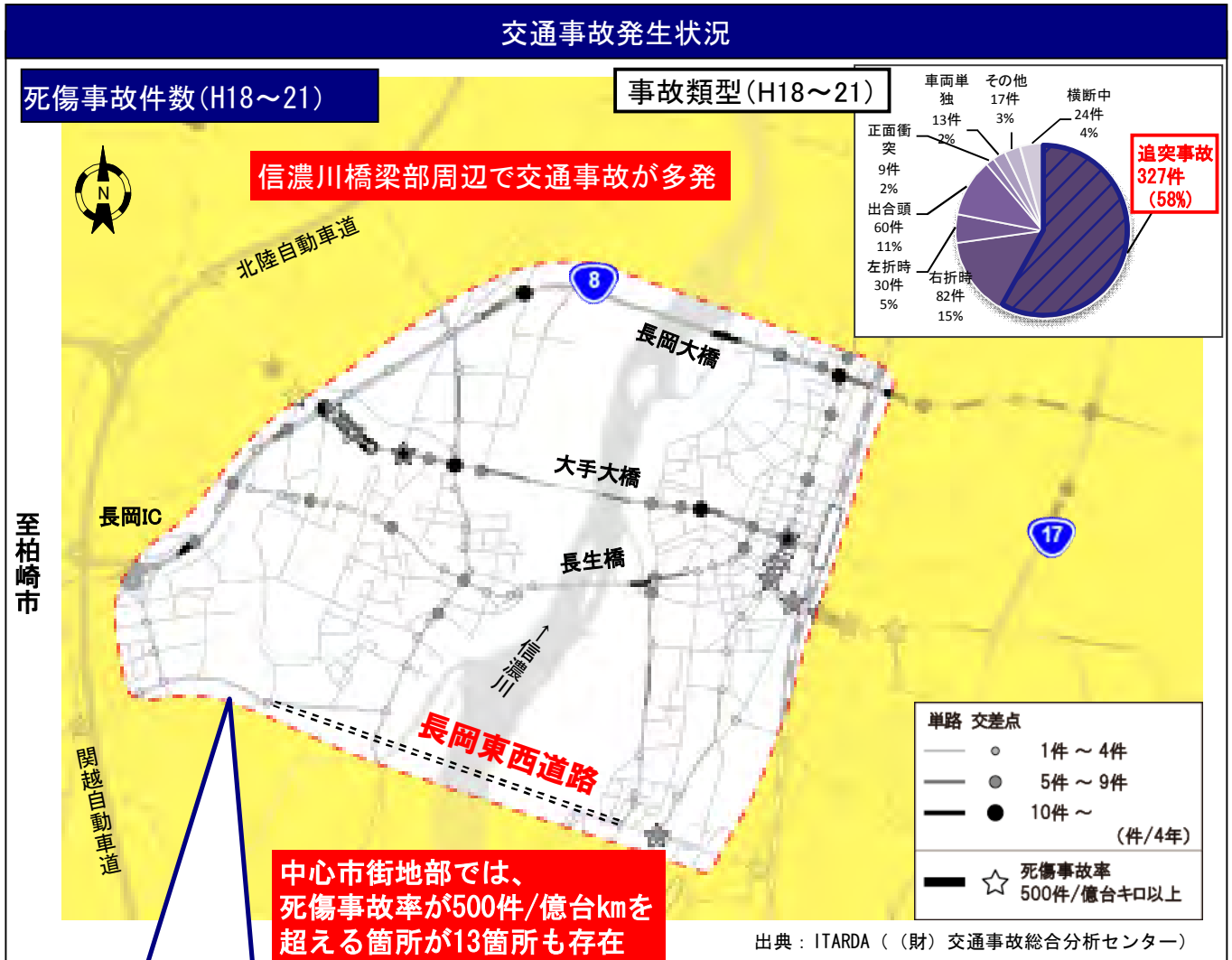
約13万人・時間/年削減



(万人・時間/年)

③交通事故件数の減少

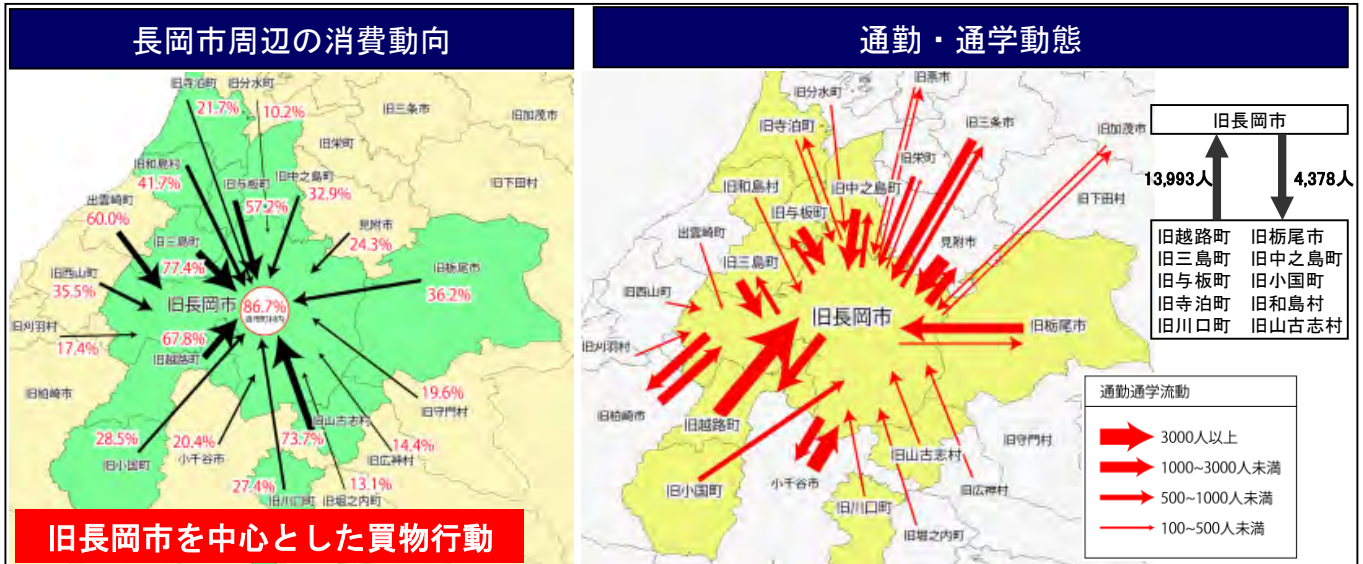
- 長岡市中心市街地部の事故は交差点を中心とする追突事故が多く、死傷事故率が500件/億台kmを超える区間が13箇所存在している。
- 長岡東西道路の整備により、交通事故の多発している大手大橋・長生橋の両橋詰交差点を経由しないルートが形成されるため、事故の削減が期待される。
- 長岡東西道路の整備により、死傷事故件数は長岡市中心市街地で約14件削減が期待される。



2) その他の効果

① 日常活動圏の中心都市である長岡市街地へのアクセス向上

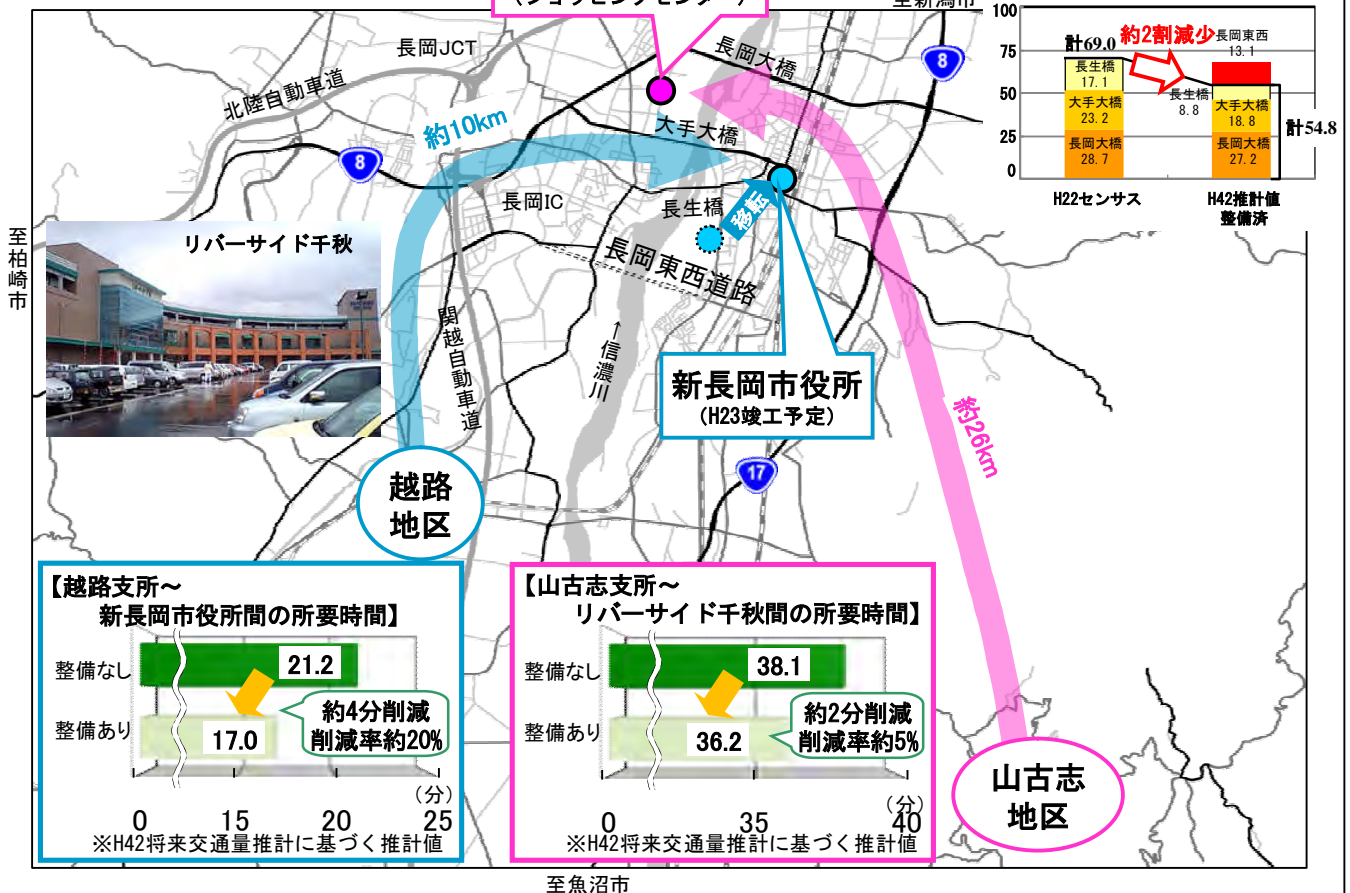
- 市町村合併により広域化した長岡市中心市街地部は、日常活動圏の中心都市として、周辺地域と密接なつながりを持つ。
- 長岡東西道路の整備により、信濃川渡河部を中心とした交通渋滞が緩和され、通勤・通学・買い物など日常生活活動の利便性が向上する。



中心市街地へのアクセス性向上

リバーサイド千秋 (ショッピングセンター)

信濃川を通過する交通量の変化 (千台/日) (長岡東西道路を除く)



②広域ネットワークの形成

- 長岡東西道路は、長岡市総合計画におけるラダー型広域幹線道路の一翼を担い、長岡地域の東西交通を処理する要となる。
- 長岡東西道路の整備により、東西方向の新たな交通軸としての機能を担い、地域の交流促進と東西市街地の連携強化を図る。

長岡市総合計画におけるラダー型広域幹線道路網



出典：長岡市総合計画

③開発拠点への支援

- 長岡東西道路周辺には、長岡防災シビックコア、長岡業務拠点地区、長岡ニュータウン、国営越後丘陵公園等の大規模開発拠点がある。
- 長岡東西道路の整備により、各拠点間のアクセス性向上により、開発計画の促進や産業の活性化が期待される。

長岡東西道路周辺の施設



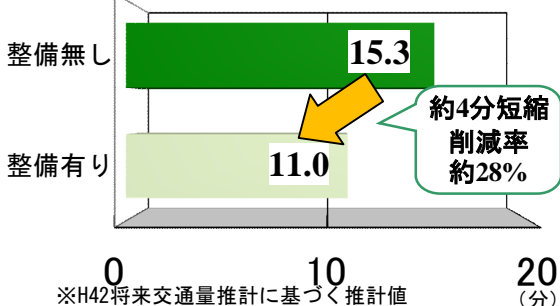
長岡防災シビックコア地区



長岡オフィス・アルカディア(長岡業務拠点地区)

産業業務拠点としての事務所・研究所、研究・設計、試作開発を伴う製造業等の誘致を進めている。

【長岡IC～長岡防災シビックコア地区】



国営越後丘陵公園



西部丘陵東地区

「文化・教育」「産業」「自然」の3つの要素がバランスよく配置された土地利用を進めている。

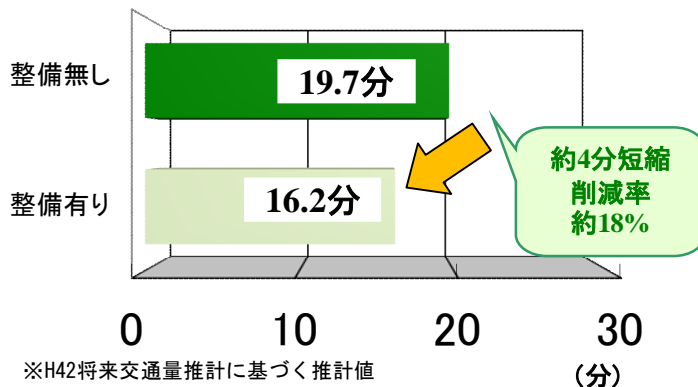
④主要な観光地へのアクセス向上

- 「国営越後丘陵公園」、^{よもぎひらおんせん}「蓬平温泉」など観光地が、信濃川を挟んで東西に広く点在している。
- 長岡東西道路の整備により、長岡市へ訪れる観光客の利便性向上に寄与し、観光拠点間の連絡性の向上が期待される。

長岡東西道路周辺の観光施設



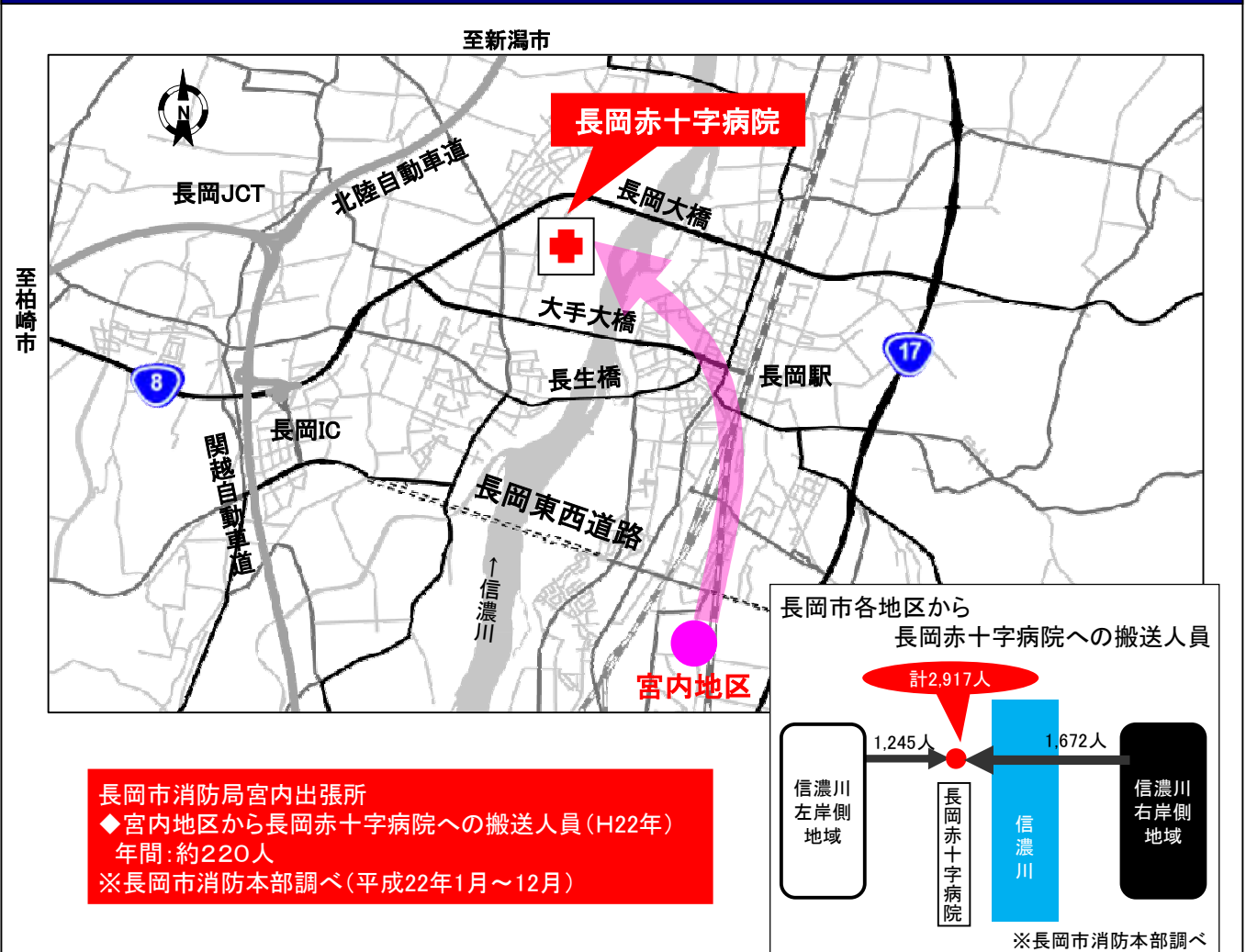
【長岡駅～国営越後丘陵公園】



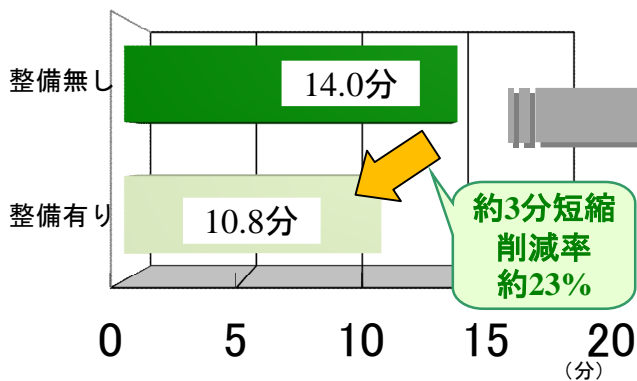
⑤救命救急施設へのアクセス向上

- 長岡東西道路の整備効果が高い宮内地区から、年間約220人が長岡赤十字病院に緊急搬送されている。
- 長岡東西道路の整備により宮内地区から長岡赤十字病院まで約3分（約23%）短縮する。
- 救命救急施設である三次医療施設となる長岡赤十字病院へのアクセス向上や経路選択の幅が広がり、一刻を争う救急患者の救命活動を支援する。

三次医療施設（長岡赤十字病院）へのアクセス向上

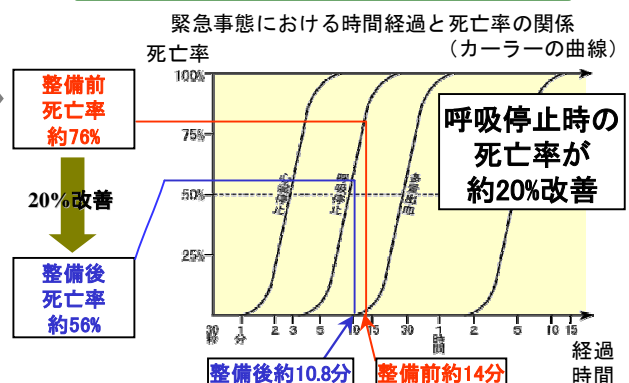


【宮内地区～長岡赤十字病院間の所要時間】



※H42将来交通量推計に基づく推計値

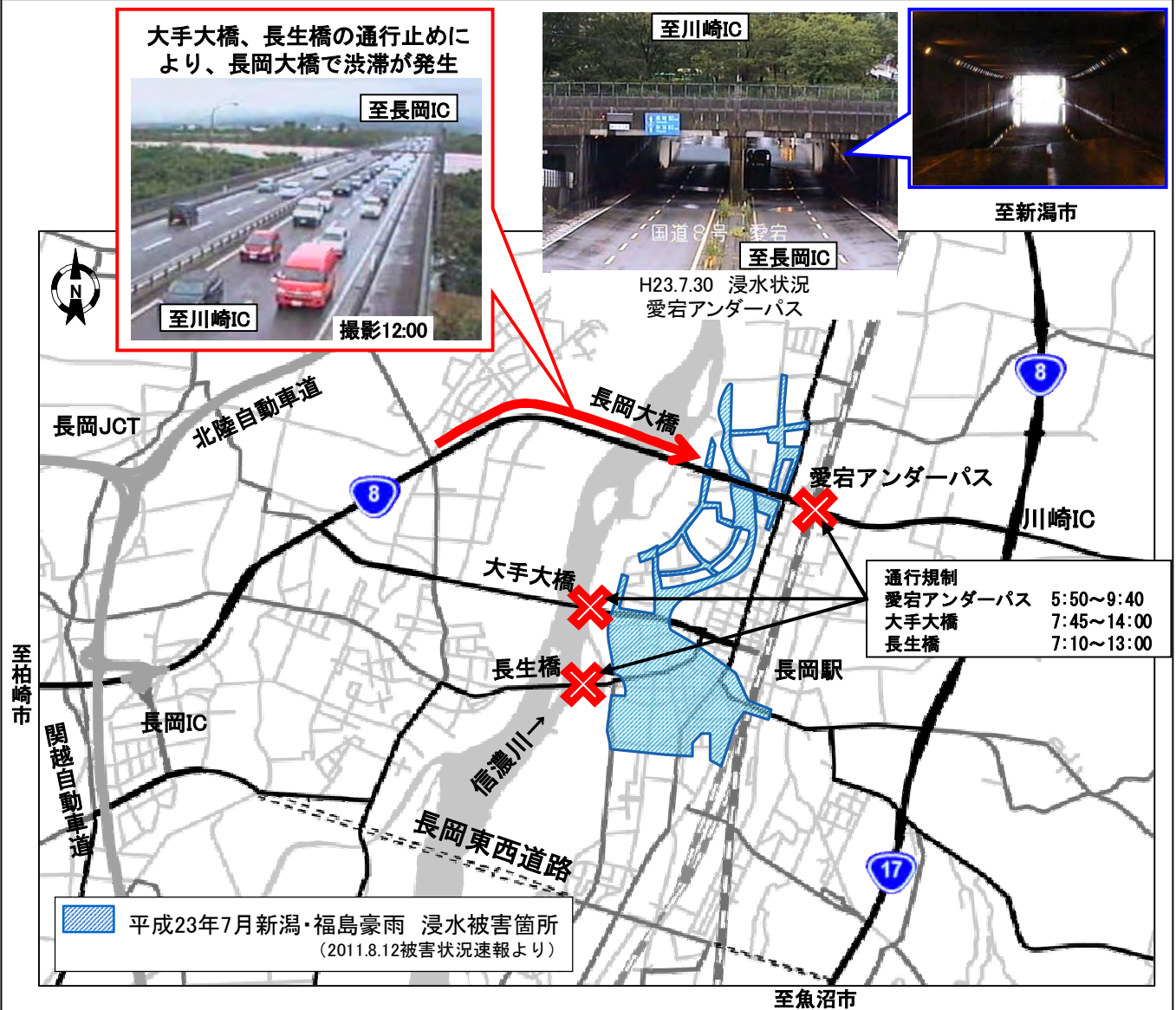
所要時間短縮による死亡率の改善



⑥災害時における交通の確保

- 平成23年7月新潟・福島豪雨により、信濃川右岸側が浸水し、大手大橋及び長生橋は通行止めとなった。そのため、長岡大橋に交通が集中し渋滞が発生。
- 長岡東西道路の整備により、豪雨時においても信濃川断面の交通容量を確保し、渋滞の緩和が見込まれる。

平成23年7月新潟・福島豪雨 長岡市街地の浸水被害状況



H23.7.30 浸水状況

大手大橋東詰(右岸側で発生した浸水により、通行止めが発生)



H23.7.30 浸水状況

JR長岡駅前

4. 費用対効果

- ・基準年における費用及び便益の現在価値
 現在価値算出のための割引率：4%
 基準年次：平成23年度
 検討年数：50年
- ・将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、平成23年4月時点で事業化済みの計画路線を対象に設定した道路網である。

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	226億円	223億円	3億円
残事業	67億円	64億円	3億円

<便益>

基準年における現在価値		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	264億円	195億円	53億円	16億円
残事業	264億円	195億円	53億円	16億円

※冬期の積雪等の影響を考慮

<費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	264億円/226億円=1.2
残事業	264億円/67億円=4.0

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
 2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

<その他の便益>

長岡東西道路の役割	具体的内容
①日常活動圏の中心都市である長岡市街地へのアクセス向上	◇中心市街地へのアクセス向上 (山古志支所～リバーサイド千秋 約2分短縮) (越路支所～新長岡市役所 約4分短縮)
②広域ネットワークの形成	◇長岡市総合計画におけるラダー型広域幹線道路の一翼を担う ◇地域の交流促進と東西市街地の連携強化
③開発拠点への支援	◇各拠点間のアクセス向上 (長岡IC～長岡防災シビックコア地区 約4分短縮) ◇開発計画の促進や産業の活性化
④主要な観光地へのアクセス向上	◇主要観光施設へのアクセス性の向上 (長岡駅～国営越後丘陵公園 約4分短縮) ◇観光客数の増加や地域の活性化が期待される。
⑤救命救急施設へのアクセス向上	◇三次医療施設へのアクセス向上 (宮内地区～長岡赤十字病院 約3分短縮)
⑥災害時における交通の確保	◇豪雨などにより信濃川橋梁部が通行止めになった場合に発生する渋滞の緩和効果が期待

5. 対応方針（原案）

①事業の必要性に関する視点

- 信濃川を渡河する橋梁部及びその周辺では旅行速度が20km/hを下回っており、さらに事業区間周辺で死傷事故率が500件/億台kmを超える区間が13区間も存在していることから、定時性の確保や安全性を向上させる必要がある。
- また、長岡中心市街地と、長岡ニュータウンや国営越後丘陵公園等の開発拠点とのアクセス性を向上させることによる、地域の活性化を支援する必要がある。
- その他、広域ネットワークの形成、主要な観光地へのアクセス向上、救命救急施設へのアクセス性向上など、整備効果は多岐にわたっている。

②事業進捗の見込みの視点

- すでに用地の取得は終わっており、信濃川橋梁の下部工事は完成・上部工事に着手している。
- 事業の進捗にあたり、長岡市から早期整備の要望が強く事業実施にあたり大きな支障はない。

③コスト縮減からの視点

- 建設発生土の転用等により、コスト縮減に努める。

④対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

長岡東西道路は、交通渋滞の解消や交通事故の削減、周辺地域とのアクセス性の向上、広域道路ネットワークの形成、地域開発支援など期待される効果は大きい。

3便益の費用便益比は、全体事業が1.2、残事業が4.0となり、投資効率性は確保されている。

客觀的評價指標抽出資料

5. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（二次改築）】

● 事業採択時の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
------	------------	-----------------

● 事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		■ 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/日以上かつ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
		□ 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
		□ 拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上が見込まれる
	(2) 物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは国際拠点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において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		□ 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
	(3) 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
		□ 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
		□ 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
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 対象区域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
		□ 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
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□ 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
□ 現道等における交通不能区間を解消する		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
(5) 個性ある地域の形成	■ 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	
	■ 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	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である	

II. 暮らし	(1) 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
	(2) 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
	(3) 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
III. 安全	(1) 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
	(2) 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 type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		<input type="checkbox"/> 並行する交通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
IV. 環境	(1) 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
	(2) 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
		<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
V. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<input checked="" 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
	(2) 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

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的または定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1)事業の効率性(コスト縮減後のB/C)

B/C=1.2 (事業全体の費用対効果)

B/C=4.0 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1)円滑なモビリティの確保

・費用便益分析対象エリアの年間渋滞損失時間の削減率=約0.6%

(整備なし 約2085万人・時間/年 → 整備あり 約2072万人時間/年)

・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

(大手大橋:整備なし 約21km/h → 整備あり 約38km/h)

(長生橋 :整備なし 約22km/h → 整備あり 約34km/h)

・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

(3)都市の再生

・「新潟県広域道路整備基本計画(H10.6)」に交流促進型の広域道路として位置づけあり

(4)国土・地域ネットワークの構築

・当該路線は地域高規格道路「長岡東西道路」の一部区間を形成している。

・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる

(5)個性ある地域の形成

・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

(長岡東西道路の整備により、川東地区・川西地区の一体的発展に寄与)

・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

(長岡ニュータウン、国営越後丘陵公園等の開発拠点と長岡市の中心市街地との連携を強化)

・主要な観光地へのアクセス向上が期待される

(長岡駅～国営越後丘陵公園間 整備なし 19.7分 → 整備あり 16.2分 約18%短縮)

II. 暮らし

・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

(宮内地区～長岡赤十字病院 整備なし 14.0分 → 整備あり 10.8分 約23%短縮)

III. 安全

(2)災害への備え

・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
(R8長岡大橋(新町一丁目交差点～寺島交差点)を代替)

IV. 環境

(1)地球環境の保全

・費用便益分析対象エリアのCO2排出量の削減量=約2611t-CO2/年

(整備なし 約90.1万t-CO2/年 → 整備あり 約89.8万t-CO2/年)

(2)生活環境の改善・保全

・現道におけるNO2排出削減率=約16.4%

(整備なし 約35.8t-NOX/年 → 整備あり 約30t-NOX/年)

・現道路におけるSPM排出削減率=約16.4%

(整備なし 約3.4t-SPM/年 → 整備あり 約2.8t-SPM/年)

V. その他

(1)他のプロジェクトとの関係

・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

費用対効果算出資料

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404号	長岡東西道路	L=3.3Km	地二	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,100~16,800	2	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	212億円	7.0億円	219億円
うち残事業分	69億円	7.0億円	76億円
基準年における 現在価値 (C)	223億円	2.8億円	226億円
うち残事業分	64億円	2.8億円	67億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成23年度			
供用年	平成26年度、平成28年度			
単年便益 (初年便益)	15億円	3.1億円	0.9億円	19億円
基準年における 現在価値 (B)	195億円	53億円	16億円	264億円
うち残事業分	195億円	53億円	16億円	264億円

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）	38億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8%
費用便益比（残事業）	4.0
経済的純現在価値（残事業）	197億円
経済的内部収益率（残事業）	21.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	13,100～16,800	±10%	3.6～4.5
事業費	69億円	±10%	3.6～4.4
事業期間	4年	±20%	3.9～4.0

交通状況の変化（全体）

様式-3①

事業名：長岡東西道路

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔バイパス等〕 :3.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	13,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.0	5.6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	12.10	
②主な周辺道路 ^{※4}	①国道351号 :8.7km	交通量	[台/日]	12,300	9,300
		走行時間	[分]	16.6	15.4
		走行時間費用	[億円/年]	35.46	24.96
	②国道8号 :6.8km	交通量	[台/日]	28,600	27,400
		走行時間	[分]	11.4	11.2
		走行時間費用	[億円/年]	57.12	53.71
	③(一)山田中淵線 :2.0km	交通量	[台/日]	8,500	4,000
		走行時間	[分]	3.7	3.2
		走行時間費用	[億円/年]	5.49	2.18
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 :2236.55km	走行時間費用	[億円/年]	2,386.46	2,382.10	
			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：2257.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,484.53	2,475.06	9.48

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

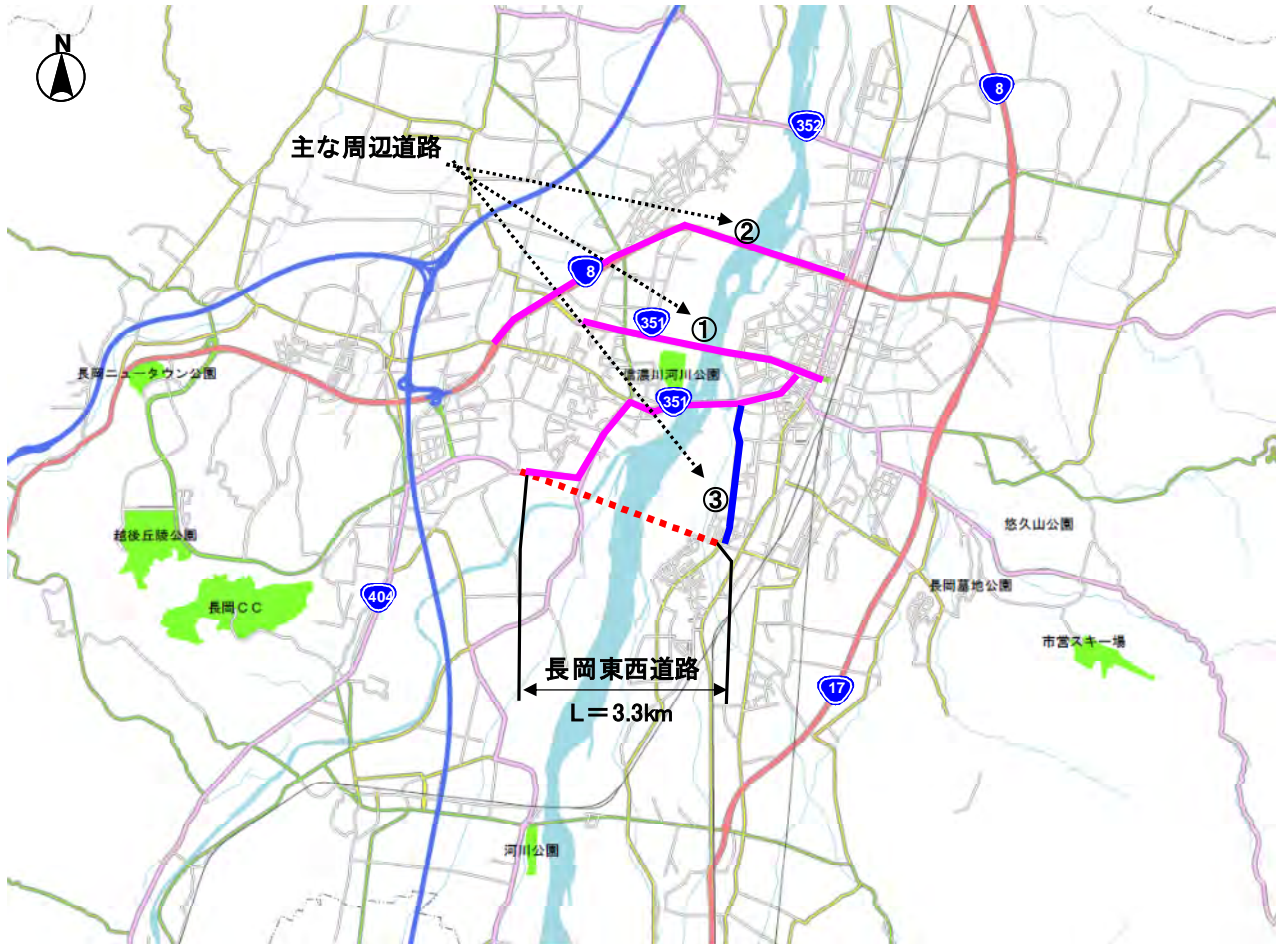
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

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

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	■	
	その他	□	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	□
		複数時点での推計	■(H17、H42)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■
		整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	□
		その他()	□
	開発交通量の考慮	無	■
		有	□
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	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	□
		山間部海岸部で併行道路が少ない	□
	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	□	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	□	
	採用理由を記載		
	その他(最終配分後の交通量とQ-V条件式との関係から設定。 この際、Vminは実態に即した速度で設定。)	■	

(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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	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			
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数(年あたり)	(95) 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(95日)及び降雪日数(67日)を考慮	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
	通常期と冬期の速度比(降雪時13%低下、降雪時以外6%低下)を考慮			
	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 (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 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 権限代行区間であるため、新潟県の管理する国道の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表(全体)

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404号 長岡東西道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.046	3.3	0.15

年次	年度	割引率 4.0%	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
-16年目	H 10	1.6651	102.8	0.95	1.38		
-15年目	H 11	1.6010	101.3	2.86	4.07		
-14年目	H 12	1.5395	99.7	4.95	6.88		
-13年目	H 13	1.4802	98.4	6.92	9.37		
-12年目	H 14	1.4233	96.6	7.77	10.30		
-11年目	H 15	1.3686	95.4	7.88	10.17		
-10年目	H 16	1.3159	94.4	7.71	9.67		
-9年目	H 17	1.2653	93.2	6.71	8.20		
-8年目	H 18	1.2167	92.5	7.20	8.52		
-7年目	H 19	1.1699	91.7	13.71	15.74		
-6年目	H 20	1.1249	91.2	21.17	23.50		
-5年目	H 21	1.0816	90.0	19.69	21.30		
-4年目	H 22	1.0400	90.0	15.53	16.15		
-3年目	H 23	1.0000	90.0	20.02	20.02		
-2年目	H 24	0.9615	90.0	30.19	29.03		
-1年目	H 25	0.9246	90.0	28.83	26.66		
供用開始年次	H 26	0.8890	90.0	5.71	5.08	0.14	0.12
1年目	H 27	0.8548	90.0	3.93	3.36	0.14	0.12
2年目	H 28	0.8219	90.0			0.14	0.12
3年目	H 29	0.7903	90.0			0.14	0.11
4年目	H 30	0.7599	90.0			0.14	0.11
5年目	H 31	0.7307	90.0			0.14	0.10
6年目	H 32	0.7026	90.0			0.14	0.10
7年目	H 33	0.6756	90.0			0.14	0.09
8年目	H 34	0.6496	90.0			0.14	0.09
9年目	H 35	0.6246	90.0			0.14	0.09
10年目	H 36	0.6006	90.0			0.14	0.08
11年目	H 37	0.5775	90.0			0.14	0.08
12年目	H 38	0.5553	90.0			0.14	0.08
13年目	H 39	0.5339	90.0			0.14	0.07
14年目	H 40	0.5134	90.0			0.14	0.07
15年目	H 41	0.4936	90.0			0.14	0.07
16年目	H 42	0.4746	90.0			0.14	0.07
17年目	H 43	0.4564	90.0			0.14	0.06
18年目	H 44	0.4388	90.0			0.14	0.06
19年目	H 45	0.4220	90.0			0.14	0.06
20年目	H 46	0.4057	90.0			0.14	0.06
21年目	H 47	0.3901	90.0			0.14	0.05
22年目	H 48	0.3751	90.0			0.14	0.05
23年目	H 49	0.3607	90.0			0.14	0.05
24年目	H 50	0.3468	90.0			0.14	0.05
25年目	H 51	0.3335	90.0			0.14	0.05
26年目	H 52	0.3207	90.0			0.14	0.04
27年目	H 53	0.3083	90.0			0.14	0.04
28年目	H 54	0.2965	90.0			0.14	0.04
29年目	H 55	0.2851	90.0			0.14	0.04
30年目	H 56	0.2741	90.0			0.14	0.04
31年目	H 57	0.2636	90.0			0.14	0.04
32年目	H 58	0.2534	90.0			0.14	0.04
33年目	H 59	0.2437	90.0			0.14	0.03
34年目	H 60	0.2343	90.0			0.14	0.03
35年目	H 61	0.2253	90.0			0.14	0.03
36年目	H 62	0.2166	90.0			0.14	0.03
37年目	H 63	0.2083	90.0			0.14	0.03
38年目	H 64	0.2003	90.0			0.14	0.03
39年目	H 65	0.1926	90.0			0.14	0.03
40年目	H 66	0.1852	90.0			0.14	0.03
41年目	H 67	0.1780	90.0			0.14	0.02
42年目	H 68	0.1712	90.0			0.14	0.02
43年目	H 69	0.1646	90.0			0.14	0.02
44年目	H 70	0.1583	90.0			0.14	0.02
45年目	H 71	0.1522	90.0			0.14	0.02
46年目	H 72	0.1463	90.0			0.14	0.02
47年目	H 73	0.1407	90.0			0.14	0.02
48年目	H 74	0.1353	90.0			0.14	0.02
49年目	H 75	0.1301	90.0	-46.27	-6.02	0.14	0.02
合計				165.46	223.38	7.00	2.76
単純事業費計				211.73		7.00	

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(残事業)

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404号 長岡東西道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.046	3.3	0.15

年次	年度	割引率 4.0%	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
-16年目	H 10	1.6651	102.8				
-15年目	H 11	1.6010	101.3				
-14年目	H 12	1.5395	99.7				
-13年目	H 13	1.4802	98.4				
-12年目	H 14	1.4233	96.6				
-11年目	H 15	1.3686	95.4				
-10年目	H 16	1.3159	94.4				
-9年目	H 17	1.2653	93.2				
-8年目	H 18	1.2167	92.5				
-7年目	H 19	1.1699	91.7				
-6年目	H 20	1.1249	91.2				
-5年目	H 21	1.0816	90.0				
-4年目	H 22	1.0400	90.0				
-3年目	H 23	1.0000	90.0				
-2年目	H 24	0.9615	90.0	30.19	29.03		
-1年目	H 25	0.9246	90.0	28.83	26.66		
供用開始年次	H 26	0.8890	90.0	5.71	5.08	0.14	0.12
1年目	H 27	0.8548	90.0	3.93	3.36	0.14	0.12
2年目	H 28	0.8219	90.0			0.14	0.12
3年目	H 29	0.7903	90.0			0.14	0.11
4年目	H 30	0.7599	90.0			0.14	0.11
5年目	H 31	0.7307	90.0			0.14	0.10
6年目	H 32	0.7026	90.0			0.14	0.10
7年目	H 33	0.6756	90.0			0.14	0.09
8年目	H 34	0.6496	90.0			0.14	0.09
9年目	H 35	0.6246	90.0			0.14	0.09
10年目	H 36	0.6006	90.0			0.14	0.08
11年目	H 37	0.5775	90.0			0.14	0.08
12年目	H 38	0.5553	90.0			0.14	0.08
13年目	H 39	0.5339	90.0			0.14	0.07
14年目	H 40	0.5134	90.0			0.14	0.07
15年目	H 41	0.4936	90.0			0.14	0.07
16年目	H 42	0.4746	90.0			0.14	0.07
17年目	H 43	0.4564	90.0			0.14	0.06
18年目	H 44	0.4388	90.0			0.14	0.06
19年目	H 45	0.4220	90.0			0.14	0.06
20年目	H 46	0.4057	90.0			0.14	0.06
21年目	H 47	0.3901	90.0			0.14	0.05
22年目	H 48	0.3751	90.0			0.14	0.05
23年目	H 49	0.3607	90.0			0.14	0.05
24年目	H 50	0.3468	90.0			0.14	0.05
25年目	H 51	0.3335	90.0			0.14	0.05
26年目	H 52	0.3207	90.0			0.14	0.04
27年目	H 53	0.3083	90.0			0.14	0.04
28年目	H 54	0.2965	90.0			0.14	0.04
29年目	H 55	0.2851	90.0			0.14	0.04
30年目	H 56	0.2741	90.0			0.14	0.04
31年目	H 57	0.2636	90.0			0.14	0.04
32年目	H 58	0.2534	90.0			0.14	0.04
33年目	H 59	0.2437	90.0			0.14	0.03
34年目	H 60	0.2343	90.0			0.14	0.03
35年目	H 61	0.2253	90.0			0.14	0.03
36年目	H 62	0.2166	90.0			0.14	0.03
37年目	H 63	0.2083	90.0			0.14	0.03
38年目	H 64	0.2003	90.0			0.14	0.03
39年目	H 65	0.1926	90.0			0.14	0.03
40年目	H 66	0.1852	90.0			0.14	0.03
41年目	H 67	0.1780	90.0			0.14	0.02
42年目	H 68	0.1712	90.0			0.14	0.02
43年目	H 69	0.1646	90.0			0.14	0.02
44年目	H 70	0.1583	90.0			0.14	0.02
45年目	H 71	0.1522	90.0			0.14	0.02
46年目	H 72	0.1463	90.0			0.14	0.02
47年目	H 73	0.1407	90.0			0.14	0.02
48年目	H 74	0.1353	90.0			0.14	0.02
49年目	H 75	0.1301	90.0	0.00	0.00	0.14	0.02
合計				68.66	64.13	7.00	2.76
単純事業費計				68.66		7.00	

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(全体・残事業)

箇所名:一般国道404号 長岡東西道路

年度 (基準年)	年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7ロウ)				GDP データ	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)			
		乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車		乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	(A)×(2)		現在価値 (3)×(A)	現在価値 (1~3) 割引率4%	
H23	供用開始年次	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	900	10.44	2.49	1.85	14.78	13.14	0.42	0.45	3.12	2.77	0.90	0.80	18.80	16.71	
H 2	1年目	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	900	10.38	2.44	1.80	14.62	12.50	0.41	0.44	3.09	2.64	0.89	0.76	18.60	15.90	
H 3	2年目	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	900	7.35	2.03	1.36	10.73	8.82	0.48	0.54	3.05	2.50	0.91	0.89	14.69	12.07	
H 4	3年目	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	900	7.31	1.99	1.32	10.62	8.39	0.48	0.53	3.01	2.38	0.90	0.71	14.53	11.48	
H 5	4年目	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	900	7.27	1.95	1.28	10.50	7.98	0.47	0.51	2.98	2.26	0.89	0.68	14.37	10.92	
H 6	5年目	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	900	7.23	1.91	1.25	10.39	7.59	0.46	0.50	2.94	2.15	0.88	0.64	14.21	10.38	
H 7	6年目	0.99442	0.97960	0.96926	0.98963	900	7.19	1.88	1.21	10.27	7.22	0.45	0.48	2.91	2.04	0.87	0.61	14.05	9.87	
H 8	7年目	0.99439	0.97923	0.96880	0.98952	900	7.16	1.85	1.19	10.19	6.89	0.45	0.47	2.88	1.95	0.87	0.59	13.94	9.42	
H 9	8年目	0.99436	0.97886	0.96832	0.98941	900	7.13	1.82	1.16	10.11	6.57	0.44	0.46	2.86	1.86	0.86	0.56	13.83	8.99	
H 10	9年目	0.99433	0.97850	0.96784	0.98930	900	7.10	1.80	1.14	10.03	6.27	0.44	0.45	2.84	1.77	0.85	0.53	13.72	8.57	
H 11	10年目	0.99430	0.97814	0.96737	0.98919	900	7.07	1.77	1.12	9.95	5.98	0.43	0.44	2.81	1.69	0.85	0.51	13.61	8.18	
H 12	11年目	0.99427	0.97778	0.96690	0.98908	900	7.04	1.74	1.09	9.88	5.70	0.42	0.44	2.79	1.61	0.84	0.49	13.50	7.80	
H 13	12年目	0.99424	0.97742	0.96643	0.98897	900	7.01	1.72	1.07	9.80	5.44	0.42	0.43	2.76	1.54	0.83	0.46	13.40	7.44	
H 14	13年目	0.99421	0.97706	0.96596	0.98886	900	6.98	1.69	1.05	9.72	5.19	0.41	0.42	2.74	1.46	0.83	0.44	13.29	7.09	
H 15	14年目	0.99418	0.97670	0.96549	0.98875	900	6.95	1.66	1.03	9.64	4.95	0.40	0.41	2.72	1.40	0.82	0.42	13.18	6.77	
H 16	15年目	0.99415	0.97634	0.96502	0.98864	900	6.92	1.64	1.00	9.56	4.72	0.40	0.40	2.69	1.33	0.82	0.40	13.07	6.45	
H 17	16年目	0.99412	0.97598	0.96455	0.98853	900	6.89	1.61	0.98	9.48	4.50	0.39	0.39	2.67	1.27	0.81	0.38	12.96	6.15	
H 18	17年目	0.99409	0.97562	0.96408	0.98842	900	6.83	1.60	0.98	9.41	4.29	0.39	0.39	2.65	1.21	0.80	0.37	12.86	5.87	
H 19	18年目	0.99406	0.97526	0.96361	0.98831	900	6.76	1.59	0.98	9.33	4.10	0.38	0.39	2.63	1.15	0.80	0.35	12.76	5.60	
H 20	19年目	0.99403	0.97490	0.96314	0.98820	900	6.70	1.58	0.98	9.26	3.91	0.38	0.39	2.61	1.10	0.79	0.33	12.66	5.34	
H 21	20年目	0.99400	0.97454	0.96267	0.98809	900	6.63	1.57	0.99	9.19	3.73	0.38	0.39	2.59	1.05	0.78	0.32	12.56	5.10	
H 22	21年目	0.99397	0.97418	0.96220	0.98798	900	6.57	1.56	0.99	9.12	3.56	0.38	0.39	2.57	1.00	0.78	0.30	12.47	4.86	
H 23	22年目	0.99394	0.97382	0.96173	0.98787	900	6.51	1.55	0.99	9.04	3.39	0.37	0.37	2.55	0.96	0.77	0.29	12.37	4.64	
H 24	23年目	0.99391	0.97346	0.96126	0.98776	900	6.44	1.53	0.99	8.97	3.24	0.37	0.40	2.53	0.91	0.76	0.28	12.27	4.42	
H 25	24年目	0.99388	0.97310	0.96079	0.98765	900	6.38	1.52	1.00	8.90	3.09	0.37	0.40	2.51	0.87	0.76	0.28	12.17	4.22	
H 26	25年目	0.99385	0.97274	0.96032	0.98754	900	6.31	1.51	1.00	8.82	2.94	0.37	0.40	2.50	0.83	0.75	0.25	12.07	4.03	
H 27	26年目	0.99382	0.97238	0.95985	0.98743	900	6.25	1.50	1.00	8.75	2.81	0.36	0.40	2.48	0.79	0.75	0.24	11.97	3.84	
H 28	27年目	0.99379	0.97202	0.95938	0.98732	900	6.18	1.49	1.00	8.68	2.68	0.36	0.40	2.46	0.76	0.74	0.23	11.87	3.66	
H 29	28年目	0.99376	0.97166	0.95891	0.98721	900	6.12	1.48	1.00	8.60	2.55	0.36	0.40	2.44	0.72	0.73	0.22	11.77	3.49	
H 30	29年目	0.99373	0.97130	0.95844	0.98710	900	6.06	1.47	1.01	8.53	2.43	0.36	0.40	2.42	0.69	0.73	0.21	11.67	3.33	
H 31	30年目	0.99370	0.97094	0.95797	0.98699	900	5.99	1.46	1.01	8.46	2.32	0.35	0.40	2.40	0.66	0.72	0.20	11.58	3.17	
H 32	31年目	0.99367	0.97058	0.95750	0.98688	900	5.93	1.45	1.01	8.39	2.21	0.35	0.40	2.38	0.63	0.71	0.19	11.48	3.03	
H 33	32年目	0.99364	0.97022	0.95703	0.98677	900	5.86	1.44	1.01	8.31	2.11	0.35	0.40	2.36	0.60	0.71	0.18	11.38	2.88	
H 34	33年目	0.99361	0.96986	0.95656	0.98666	900	5.80	1.43	1.01	8.24	2.01	0.35	0.40	2.34	0.57	0.70	0.17	11.28	2.75	
H 35	34年目	0.99358	0.96950	0.95609	0.98655	900	5.74	1.42	1.02	8.17	1.91	0.34	0.40	2.32	0.54	0.69	0.16	11.18	2.62	
H 36	35年目	0.99355	0.96914	0.95562	0.98644	900	5.67	1.41	1.02	8.09	1.82	0.34	0.40	2.30	0.52	0.69	0.15	11.08	2.50	
H 37	36年目	0.99352	0.96878	0.95515	0.98633	900	5.61	1.39	1.02	8.02	1.74	0.34	0.41	2.28	0.49	0.68	0.15	10.98	2.38	
H 38	37年目	0.99349	0.96842	0.95468	0.98622	900	5.54	1.38	1.02	7.95	1.66	0.34	0.41	2.26	0.47	0.67	0.14	10.88	2.27	
H 39	38年目	0.99346	0.96806	0.95421	0.98611	900	5.48	1.37	1.02	7.88	1.58	0.33	0.41	2.24	0.45	0.67	0.13	10.79	2.16	
H 40	39年目	0.99343	0.96770	0.95374	0.98600	900	5.42	1.36	1.03	7.80	1.50	0.33	0.41	2.22	0.43	0.66	0.13	10.69	2.06	
H 41	40年目	0.99340	0.96734	0.95327	0.98589	900	5.35	1.35	1.03	7.73	1.43	0.33	0.41	2.20	0.41	0.65	0.12	10.59	1.96	
H 42	41年目	0.99337	0.96698	0.95280	0.98578	900	5.29	1.34	1.03	7.66	1.36	0.32	0.41	2.19	0.39	0.65	0.12	10.49	1.87	
H 43	42年目	0.99334	0.96662	0.95233	0.98567	900	5.23	1.33	1.03	7.59	1.30	0.32	0.41	2.17	0.37	0.64	0.11	10.39	1.78	
H 44	43年目	0.99331	0.96626	0.95186	0.98556	900	5.16	1.32	1.03	7.51	1.24	0.32	0.41	2.15	0.35	0.64	0.10	10.30	1.69	
H 45	44年目	0.99328	0.96590	0.95139	0.98545	900	5.10	1.31	1.03	7.44	1.18	0.32	0.41	2.13	0.34	0.63	0.10	10.20	1.61	
H 46	45年目	0.99325	0.96554	0.95092	0.98534	900	5.04	1.30	1.04	7.37	1.12	0.31	0.41	2.11	0.32	0.62	0.09	10.10	1.54	
H 47	46年目	0.99322	0.96518	0.95045	0.98523	900	4.97	1.29	1.04	7.30	1.07	0.31	0.41	2.09	0.31	0.62	0.09	10.01	1.46	
H 48	47年目	0.99319	0.96482	0.95000	0.98512	900	4.91	1.28	1.04	7.23	1.02	0.31	0.41	2.07	0.29	0.61	0.09	9.91	1.39	
H 49	48年目	0.99316	0.96446	0.94953	0.98501	900	4.85	1.27	1.04	7.16	0.97	0.31	0.41	2.05	0.28	0.60	0.08	9.81	1.33	
H 50	49年目	0.99313	0.96410	0.94906	0.98490	900	4.79	1.26	1.04	7.09	0.92	0.30	0.41	2.03	0.26	0.60	0.08	9.72	1.26	
合計							318.84	79.07	54.34	452.25	195.00	86.24	18.79	21.06	126.09	53.36	37.72	15.96	616.06	264.31

(事業全体)

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	3.3km

■事業費内訳 【全体事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				11,493	
	改良費				1,656	
		土工	m ³	4,712,847	636	
		法面工	m ²	18,604	14	
		擁壁工	式	1	29	
		管渠工	式	1	35	
		函渠工	式	1	477	
		排水工	m	7,551	222	
		雑工	式	1	243	
	橋梁費			0	9,262	
		100m以上	式	1	9,262	
	舗装費			0	346	
		車道舗装	m ²	42,892	304	
		歩道舗装	m ²	10,929	42	
	付帯施設費			0	114	
		交通管理施設工	式	1	114	
	築堤・護岸費			0	115	
		土工	式	1	10	
		護岸工	式	1	34	
		根固め工	個	508	31	
		雑工	式	1	40	
②	用地及補償費			0	7,406	
	用地費		m ²		4,155	
		宅地	m ²	-	-	
		田畑	m ²	-	-	
		山林・原野	m ²	-	-	
		その他	m ²	-	-	
	補償費		式		3,251	
③	間接経費		式	1	3,101	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				22,000	

【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

(国事業区間)

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	1.3km

■事業費内訳 【全体事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				8,131	
	改良費				109	
		土工	m ³	4,521,869	44	床堀(160m ³)、盛土工(16,160m ³)、捨土工(4,505,549m ³)
		法面工	m ²	2,690	1	切土法面工(1,230m ²)、盛土法面工(1,460m ²)
		擁壁工	式	1	4	ブロック積(129m ²)
		管渠工	式	1	1	管渠、集水柵
		函渠工	式	1	49	場所打ち函渠
		排水工	m	400	4	
		雑工	式	1	6	
	橋梁費				7,795	
		100m以上	m	1,203	7,795	鋼11径間連続非合成細箱桁橋(870m)、8径間連続少数板桁橋(333m)
	舗装費				56	
		車道舗装	m ²	16,948	43	本線、管理用通路
		歩道舗装	m ²	5,214	13	
	付帯施設費				56	
		交通管理施設工	基	25	56	照明装置(デザインホールベース式)
	築堤・護岸費				115	
		土工	式	1	10	掘削、盛土、間詰等
		護岸工	式	1	34	大型ブロック張り等
		根固め工	個	508	31	根固めブロック(製作・据付)
		雑工	式	1	40	仮設工
②	用地及補償費				477	
	用地費		m ²		5	
		宅地	m ²	-	-	
		田畑	m ²	-	-	
		山林・原野	m ²	-	-	
		その他	m ²	-	-	
	補償費		式	-	472	
③	間接経費		式	1	1,392	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				10,000	

【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

(県事業区間)

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	2.0km

■事業費内訳 【全体事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				3,362	
	改良費				1,547	
		土工	m ³	190,978	592	
		法面工	m ²	15,914	13	
		擁壁工	式	1	25	
		管渠工	式	1	34	
		函渠工	式	1	428	
		排水工	m	7,151	218	
		雑工	式	1	237	
	橋梁費				1,467	
		100m以上	式	1	1,467	
	舗装費				290	
		車道舗装	m ²	25,944	261	
		歩道舗装	m ²	5,715	29	
	付帯施設費				58	
		交通管理施設工	式	1	58	
	築堤・護岸費				0	
		土工	式	0	0	
		護岸工	式	0	0	
		根固め工	個	0	0	
		雑工	式	0	0	
②	用地及補償費				6,929	
	用地費		m ²		4,150	
		宅地	m ²	-	-	
		田畑	m ²	-	-	
		山林・原野	m ²	-	-	
		その他	m ²	-	-	
	補償費		式	-	2,779	
③	間接経費		式	1	1,709	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				12,000	

【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

(事業全体)

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	3.3km

■事業費内訳 【残事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				6,145	
	改良費				783	
		土工	m ³	42,978	219	
		法面工	m ²	15,914	13	
		擁壁工	式	1	25	
		管渠工	式	1	34	
		函渠工	式	1	311	
		排水工	m	7,151	157	
		雑工	式	1	24	
	橋梁費				4,901	
		100m以上	式	1	4,901	
	舗装費				341	
		車道舗装	m ²	41,152	299	
		歩道舗装	m ²	10,929	42	
	付帯施設費				114	
		交通管理施設工	式	1	114	
	築堤・護岸費				7	
		土工	式	0	0	
		護岸工	式	1	7	
		根固め工	個	0	0	
		雑工	式	0	0	
②	用地及補償費				0	
	用地費		m ²		0	
		宅地	m ²	--		
		田畑	m ²	--		
		山林・原野	m ²	--		
		その他	m ²	--		
	補償費		式	-	0	
③	間接経費		式	1	1,066	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				7,211	

【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

(国事業区間)

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	1.3km

■事業費内訳 【残事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					4,213	
	改良費				20	
		土工	m ³	2,000	6	盛土工(2,000m ³)
		法面工	m ²	0	0	
		擁壁工	式	0	0	
		管渠工	式	0	0	
		函渠工	式	1	14	場所打ち函渠
		排水工	m	0	0	
		雑工	式	0	0	
	橋梁費				4,080	
		100m以上	m	1,203	4,080	鋼11径間連続非合成細幅箱桁橋(870m)、8径間連続少数鉄桁橋(333m)
	舗装費				51	
		車道舗装	m ²	15,208	38	本線
		歩道舗装	m ²	5,214	13	
	付帯施設費				56	
		交通管理施設工	基	25	56	照明装置(デザインポールベース式)
	築堤・護岸費				7	
		土工	式	0	0	
		護岸工	式	1	7	大型ブロック張り等
		根固め工	個	0	0	
		雑工	式	0	0	
②用地及補償費					0	
	用地費		m ²		0	
		宅地	m ²	-	-	
		田畑	m ²	-	-	
		山林・原野	m ²	-	-	
		その他	m ²	-	-	
	補償費		式	-	-	
③間接経費			式	1	745	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					4,958	

【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

(県施工区間)

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	2.0km

■事業費内訳 【残事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				1,932	
	改良費				763	
		土工	m ³	40,978	213	
		法面工	m ²	15,914	13	
		擁壁工	式	1	25	
		管渠工	式	1	34	
		函渠工	式	1	297	
		排水工	m	7,151	157	
		雑工	式	1	24	
	橋梁費				821	
		100m以上	式	1	821	
	舗装費				290	
		車道舗装	m ²	25,944	261	
		歩道舗装	m ²	5,715	29	
	付帯施設費				58	
		交通管理施設工	式	1	58	
	築堤・護岸費				0	
		土工	式	0	0	
		護岸工	式	0	0	
		根固め工	個	0	0	
		雑工	式	0	0	
②	用地及補償費				0	
	用地費		m ²		0	
		宅地	m ²	-	-	
		田畑	m ²	-	-	
		山林・原野	m ²	-	-	
		その他	m ²	-	-	
	補償費		式	-	-	
③	間接経費		式	1	321	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				2,253	

【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

参考様式-2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道404号	長岡東西道路	2	3.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持修繕費	km	3.3	10	巡回、清掃、補修等
雪寒費	km	3.3	5	除雪等
維持管理費合計			15	

【単価等について】

○維持管理費は、新潟県版地域区分毎の年間維持管理費、年間雪寒費に基づき算出