

道路事業の再評価説明資料

〔国道113号 鷹ノ巣道路〕

平成27年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 事業の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
(1) 事業の経緯	.....	P 3
(2) 事業の進捗状況	.....	P 3
(3) 今後の事業展開	.....	P 3
3. 事業費の見直し	.....	P 4
4. 当該道路の役割・効果	.....	P 7
(1) 防災面を含む多様な効果		
①災害に強い道路ネットワークの形成	.....	P 9
②孤立集落の解消・経済活動停止の回避	.....	P 10
③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上	.....	P 11
④冬期交通障害の回避	.....	P 12
(2) 3便益に係る整備効果		
①走行時間の短縮	.....	P 13
②交通事故件数の減少	.....	P 14
5. 費用と効果	.....	P 15
6. 対応方針（原案）	.....	P 16
参考資料	.....	P 17

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「新潟山形南部連絡道路」の一部区間を形成し、

- 災害に強い幹線道路ネットワークの形成
- 急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避
- 物流や観光、地域経済活動の活性化 など

を目的として、国道113号の新潟県いわふねぐんせきかわむらおおあざしもかわぐち岩船郡関川村大字下川口～大字片貝間かたかいの延長5.0kmについて道路整備を行うものである。

【広域位置図】



【平面図】



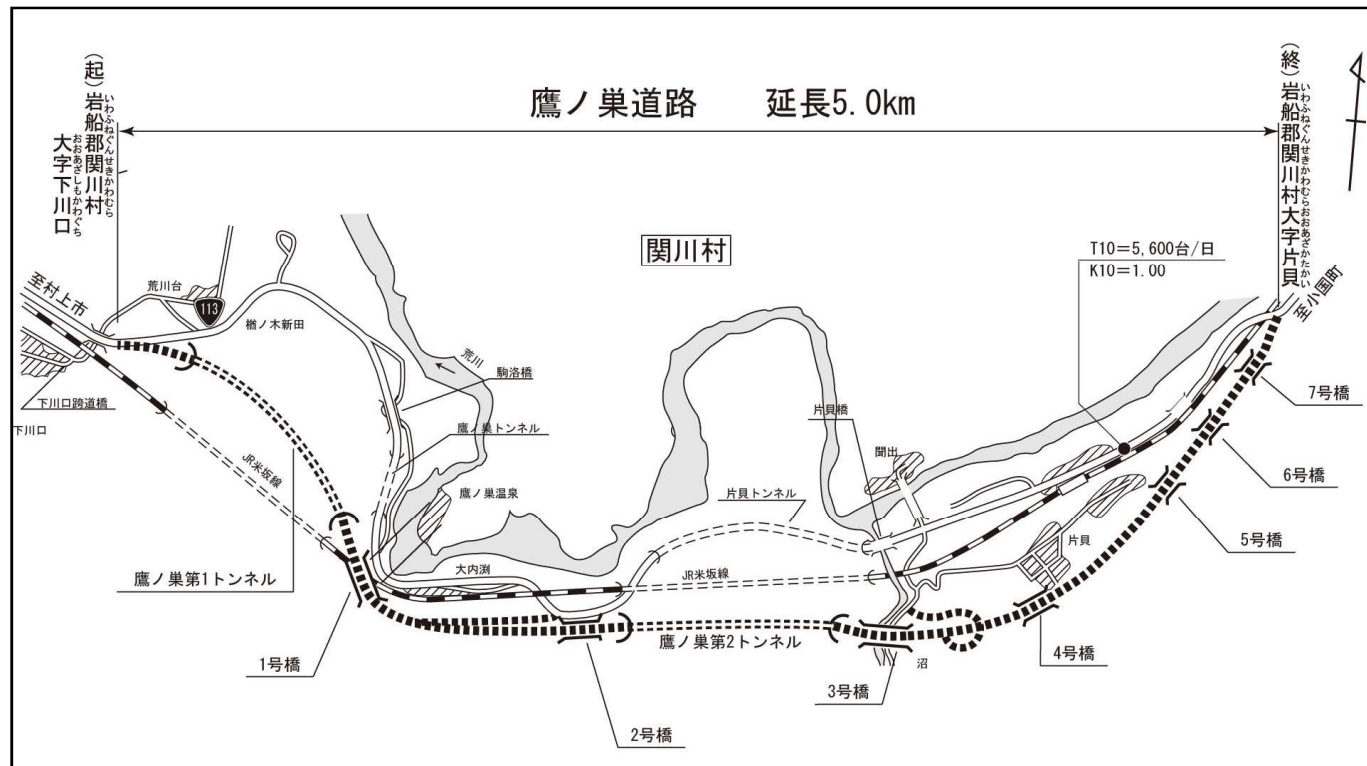
新潟山形南部連絡道路 延長80 km(計画路線指定 H6.12.16)				
荒川道路 延長3.6km	鷹ノ巣道路 延長5.0km	小国道路 延長12km	梨郷道路 延長7.2km	赤湯バイパス 延長7.2km
新潟地域集積圏		米沢地域集積圏		
新潟県側 延長 30km		山形県側 延長 50km		

1. 事業の概要

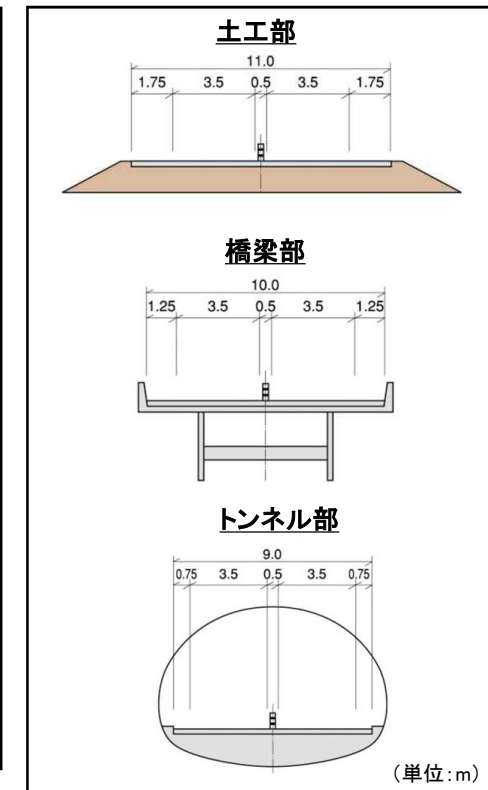
(2) 事業の概要

- 事業名：国道113号 鷹ノ巣道路
- 起終点：(起)新潟県岩船郡関川村大字下川口
(終)新潟県岩船郡関川村大字片貝
- 事業化：平成9年度
- 工事着手：平成13年度
- 平成27年度末までの投資額(予定)：58億円(進捗率約38%)
- 延長：5.0km
- 用地着手：平成13年度
- 全体事業費：153億円(完成2車線)

【平面図】



【標準横断図】

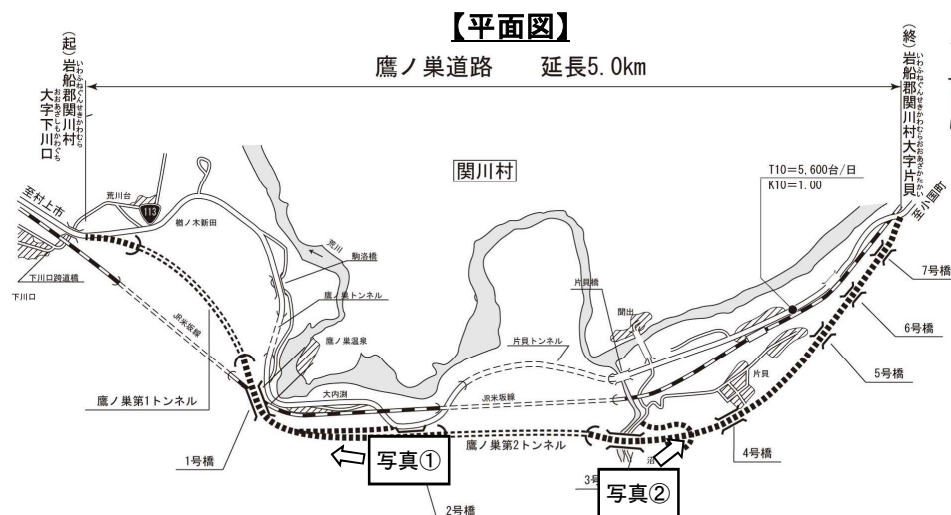


2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年度	主な経緯
平成8年度	鷹ノ巣道路区間の整備区間指定
平成9年度	事業化
平成10～11年度	環境影響評価
平成13年度	用地買収・工事着手
平成15～19年度	計画見直し (4車線→2車線へ変更、ルート見直しなど)
平成22年度	事業再評価（指摘事項なし、事業継続）
平成25年度	事業再評価（指摘事項なし、事業継続）

○平成25年度の再評価以降、改良工事及び橋梁下部工事などを実施しているところ。



(2) 事業の進捗状況

平成27年度末(予定)

	全体	執行済み額	残事業費
事業費	153億円	58億円	95億円
うち用地費及び補償費	6.8億円	5.4億円	1.4億円

(3) 今後の事業展開

○関川村大字下川口～同村大字片貝間（延長5.0km）について、早期完成2車線の開通を目指して事業を推進する。

【写真①: 大内淵地区より村上市方面を望む】



【写真②: 沼地区函渠が概成】



3. 事業費の見直し

【コスト増額内容：+37.0億円】

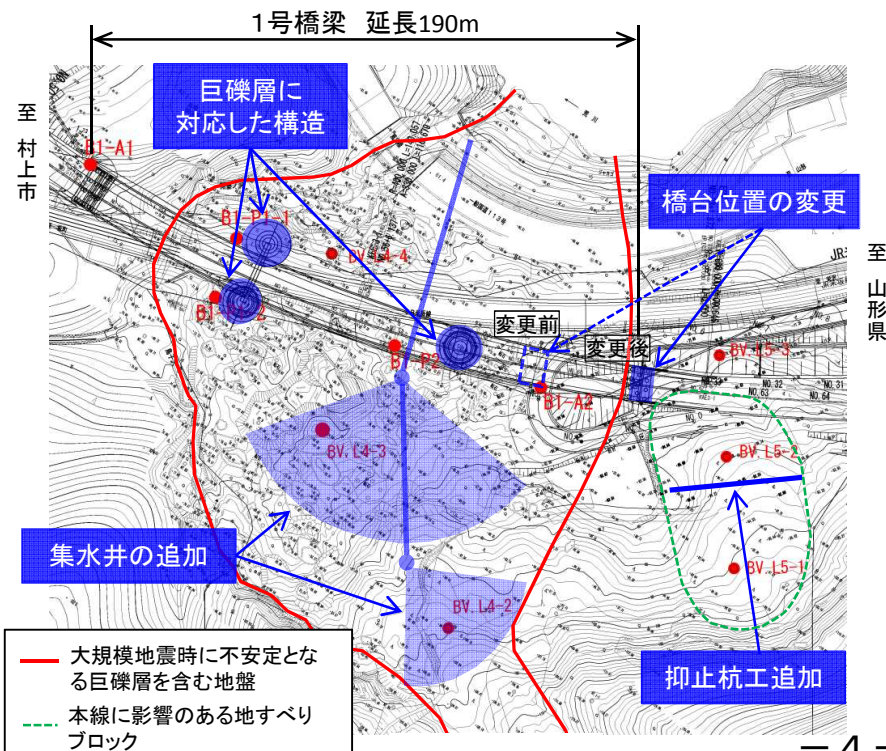
①巨礫層に起因する対策工の追加

- ・ 鷹ノ巣道路1号橋梁付近について、用地買収完了後の平成25年度より本線部の地質調査に着手した結果、橋脚施工箇所において、巨礫層が深部にまで存在していることが判明したため、追加の地質調査と解析を実施した。
- ・ その結果、大規模地震時において不安定となる巨礫層を含む周辺地盤に対応するため、橋脚を「鞘管構造」とし、橋台位置を変更（延長145m→190m）すると共に集水井などの対策工を実施することとした。また、本線に影響する地すべりブロック対策として抑止杭工を追加したため、費用が増加した。

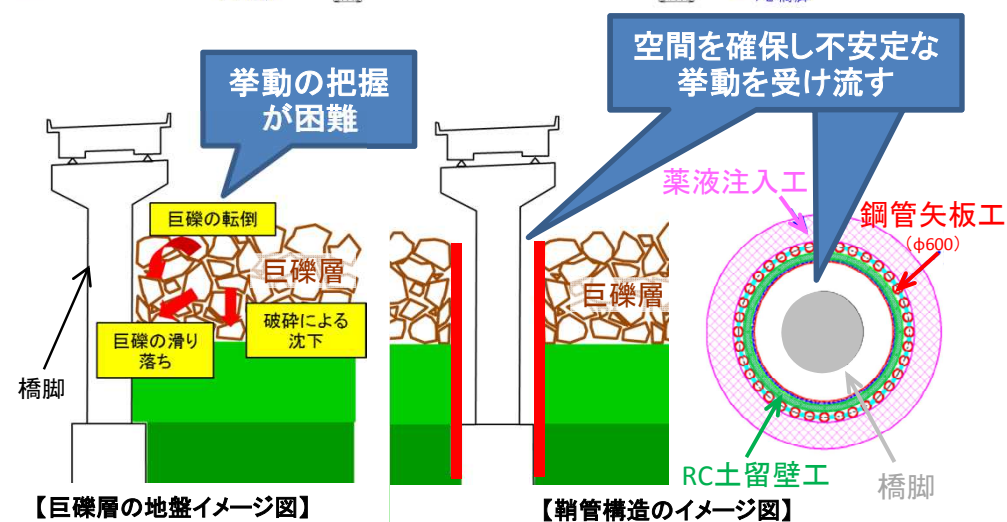
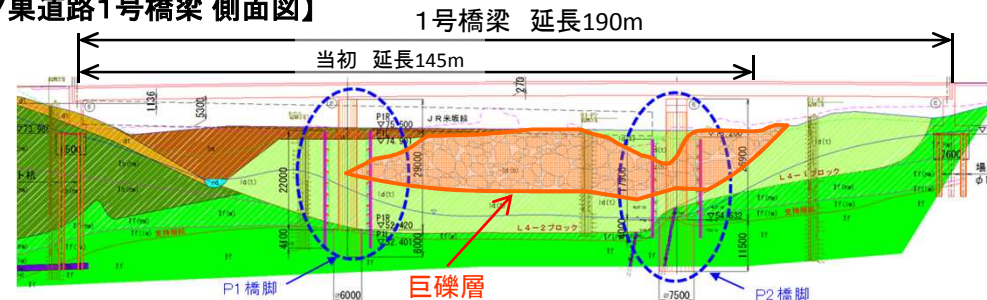
【+34.0億円】



【鷹ノ巣道路1号橋梁 平面図】



【鷹ノ巣道路1号橋梁 側面図】

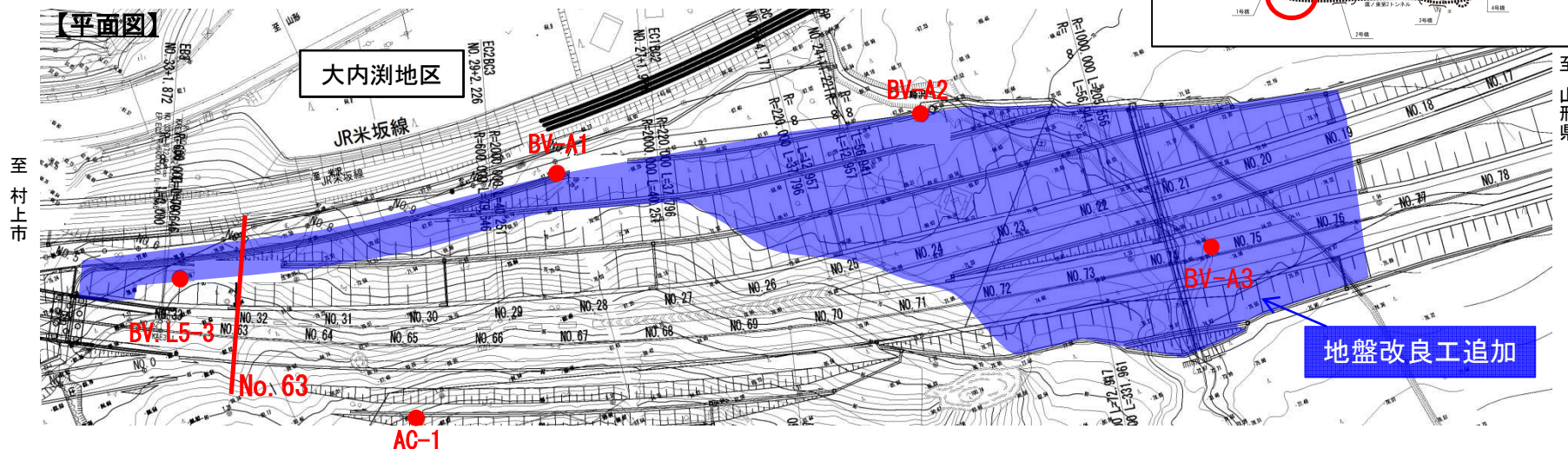
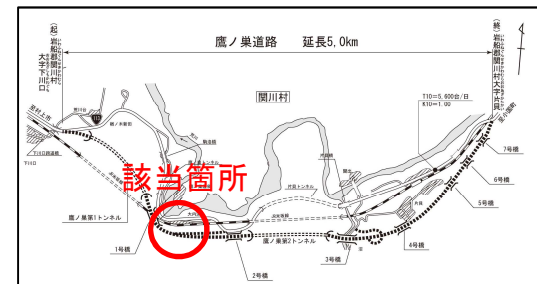


3. 事業費の見直し

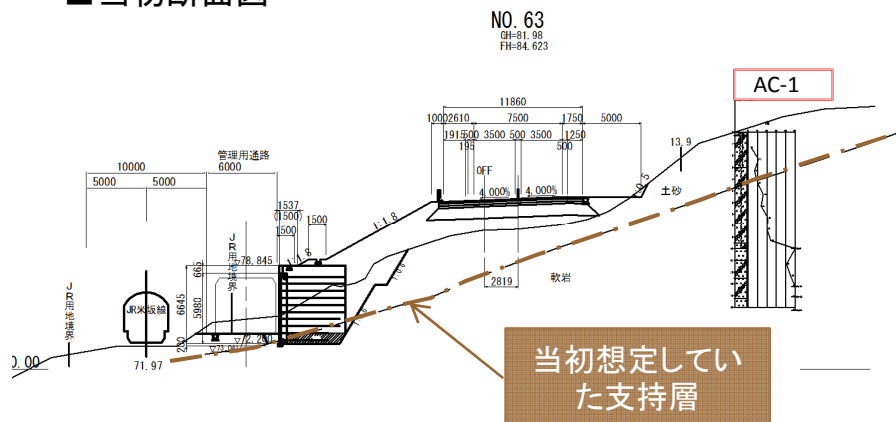
②軟弱地盤対策工の実施

【+3.0億円】

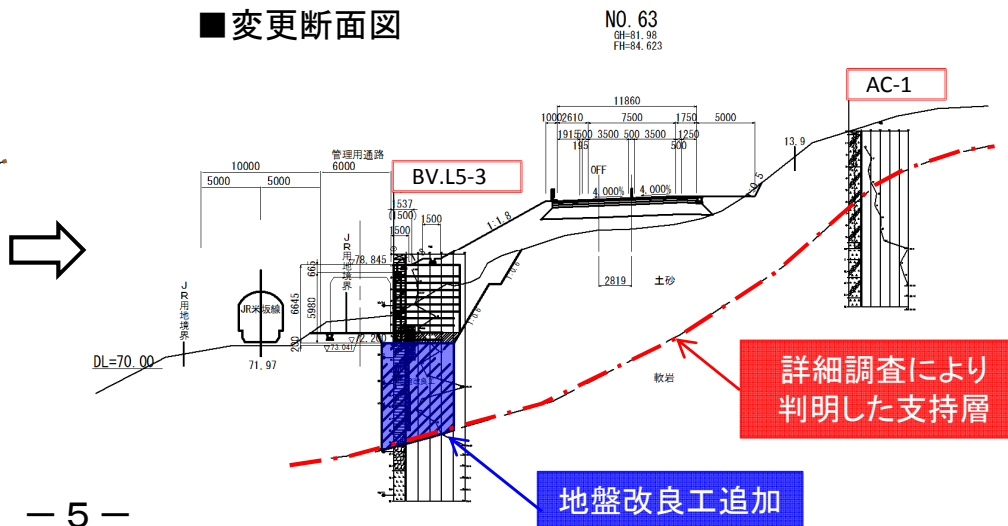
- 大内湊地区において、用地難航箇所での地質調査が未了であったことから、平成25年度に用地難航者との調整後、詳細地質調査を実施した結果、軟弱層があることが判明し、地盤改良工が必要となった。



■当初断面図

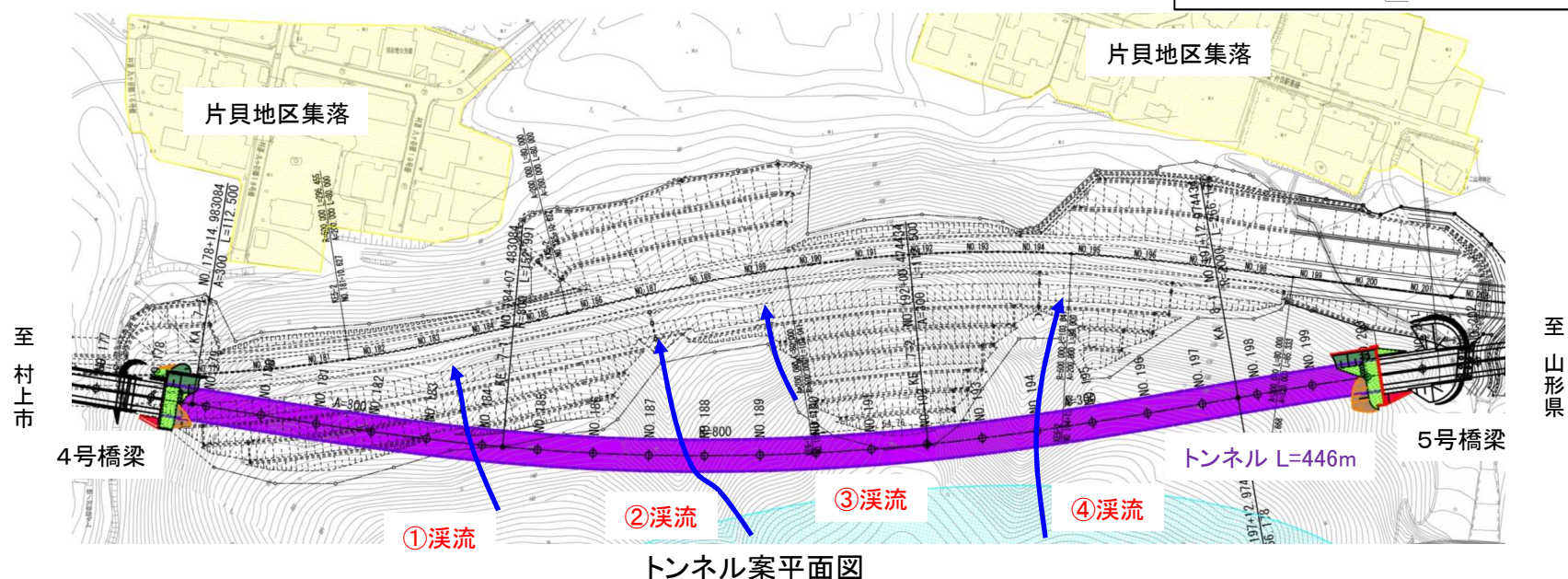
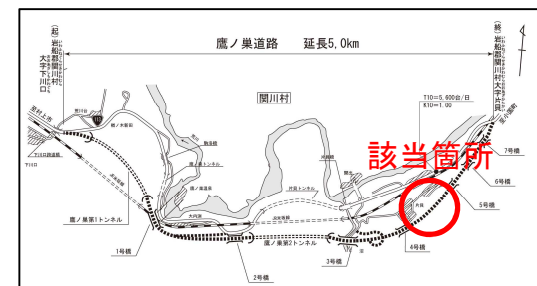


■変更断面図



3. 事業費の見直し

- ③道路構造の見直し 【±0.0億円】
- ・4号橋梁から5号橋梁間の土工区間において、溪流が4箇所あり、急勾配であることや過去に土砂流出の痕跡が見られることから土石流対策が必要であることが判明した。しかしながら、異常気象時における被災リスクの小さいトンネル案を採用することで、当該区間の費用を当初のままとした。



○見直し後の事業費

平成27年度末(予定)

	全体	執行済み額	進捗率	残事業費
事業費	約190億円	約58億円	30%	約132億円
うち用地費及び補償費	約5.5億円	約5.4億円	98%	約0.1億円

4. 当該道路の役割・効果

〈防災面を含む多様な効果〉

①災害に強い道路ネットワークの形成（9ページ）

- 冠水危険区間や防災点検箇所等を回避することで災害に強い道路ネットワークが形成
- 災害による通行止めに伴う大幅な迂回が解消
- 第1次緊急輸送道路として、緊急時のアクセス信頼性が向上

②孤立集落の解消・経済活動停止の回避（10ページ）

- 代替路が形成されることで孤立集落が解消
- 沿線集落の孤立化の恐れが解消されることで、住民の安全で安心な暮らしが確保
- 孤立の恐れが解消されることで、沿線観光施設の営業が維持され、災害時の社会的損失が減少

③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上（11ページ）

- 救急医療施設へのアクセスが向上し、迅速な救命救急活動を支援
- 県境を越えて出産や人工透析等のために通院する山形県小国町住民の移動時間短縮及び安全性が確保

④冬期交通障害の回避（12ページ）

- 線形不良区間の回避や、堆雪幅に必要な幅員確保などが図られることで、冬期間においても安定的な交通機能が確保

4. 当該道路の役割・効果

〈3便益に係る整備効果〉

① 走行時間の短縮(13ページ)

- 鷹ノ巣道路の整備により、事業区間の走行時間が約5分短縮する。
- 鷹ノ巣道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、鷹ノ巣道路及び国道113号現道の損失時間が年間約17万人時間削減される。また、走行時間の短縮による便益が年間8.5億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると119億円と算出される。

【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
= 8.5(億円/年)※

※ 便益算定上の完成開通年次(H36年度)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

119億円
(残事業では
119億円)

② 交通事故件数の減少(14ページ)

- 鷹ノ巣道路の整備により、通過交通等の転換による並行区間の交通量減少及び周辺道路の安全性向上に伴い、年間約9件の死傷事故件数の削減が期待される。
- 鷹ノ巣道路の整備による死傷事故件数の削減により、年間0.8億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11億円と算出される。

【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
= 0.8(億円/年)※

※ 便益算定上の開通年次(H36年度)の便益

割引率等を
考慮

11億円
(残事業では
11億円)

③ 走行経費の減少

- 鷹ノ巣道路の整備により、走行経費減少により年間1.6億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23億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費
= 1.6(億円/年)※

※ 便益算定上の完成開通年次(H36年度)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

23億円
(残事業では
23億円)

4. 当該道路の役割・効果

(1) 防災面を含む多様な効果

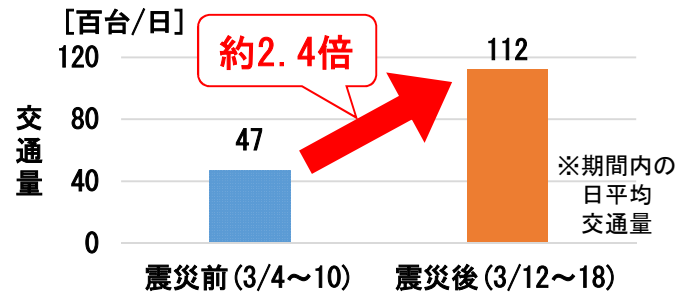
① 災害に強い道路ネットワークの形成

- 国道113号は新潟県下越地域と山形県置賜地域を結ぶ代替路のない唯一の幹線道路で、通行止時には大幅な迂回を強いられる。また国道112号が通行止めの際には、国道113号が代替路として機能する。
- 国道113号は、新潟県及び山形県において第1次緊急輸送道路に指定されており、東日本大震災時には被災地へ向かう迂回路として機能するなど災害時の重要度は高い。
- 鷹ノ巣道路の整備により、冠水危険区間や災害の監視が必要な箇所（防災点検箇所）等を回避することで安全な走行環境が確保され、災害に強い道路ネットワークが形成される。

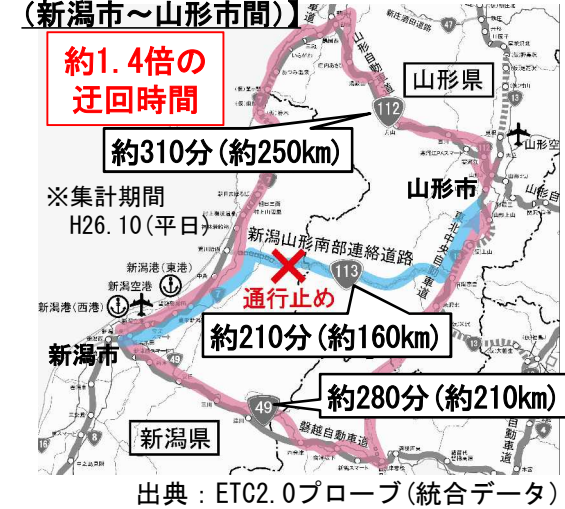
【周辺エリアの緊急輸送道路網】



【東日本大震災時の国道113号(小国町)の交通量】



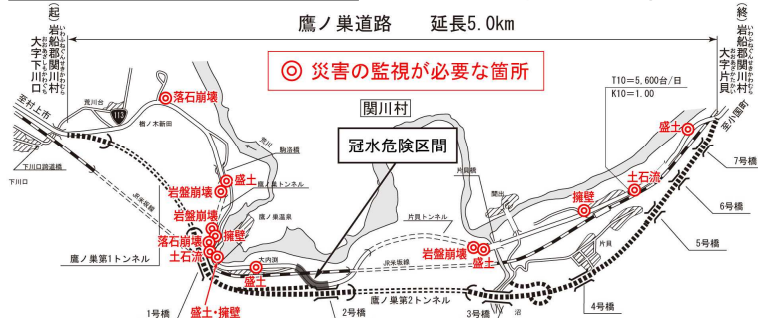
【国道113号通行止めによる迂回経路(新潟市～山形市間)】



【参考】【国道112号通行止めによる迂回経路】

【災害の監視が必要な箇所】

資料：H26年度防災点検(新潟国道事務所)



【冠水による通行止めの状況】

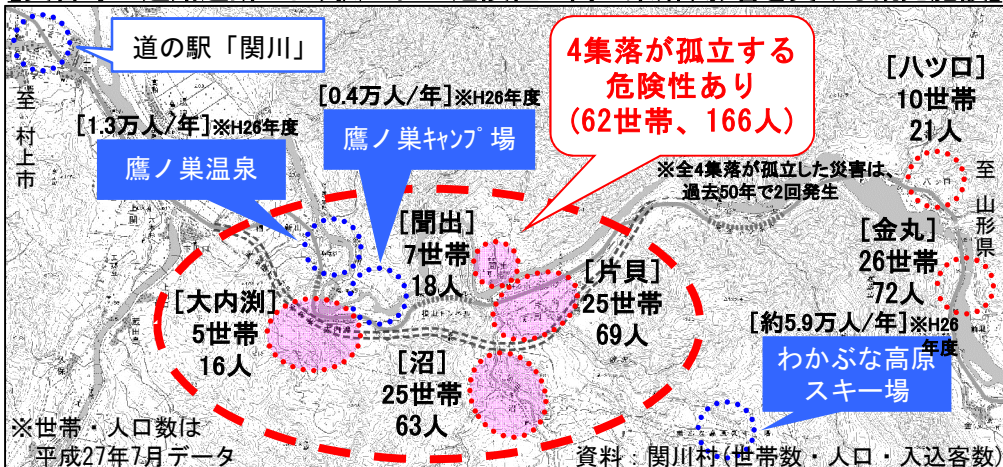


4. 当該道路の役割・効果

②孤立集落の解消・経済活動停止の回避

- 国道113号現道を遮断された場合、4集落（166人）の孤立が生じる恐れがある。
- また国道113号現道が通行止めになった場合、関川村の観光地である「鷹ノ巣温泉」や「わかぶな高原スキー場」などにアクセス不能となり、地域経済活動に多大な影響を与える。
- 鷹ノ巣道路の整備により、災害時における集落の孤立化を解消するとともに、関川村内の経済活動停止を回避することが期待される。

【災害等の道路遮断により孤立化の危険性が高い集落、影響を受ける観光施設】

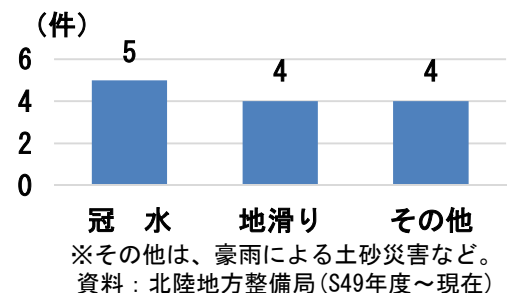


【わかぶな高原スキー場】 ※H26年度データ
昭和62年開設。新潟市から高速道路利用で約1時間。新潟駅からのシャトル便や高速利用者へのリフト券割引販売などを実施。年間入込客数は約5.9万人。

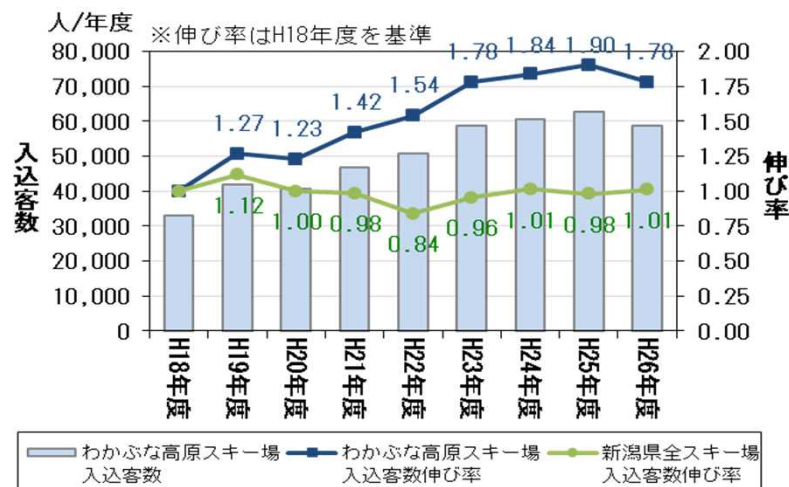
【過去に発生した主な災害等】



【国道113号の災害による通行規制】



【わかぶな高原スキー場入込客数】



『日沿道と荒川道路の整備を契機に、一層身近になった新潟市周辺のお客様をターゲットにサービス展開を図り、入込客や売り上げの増加につなげることができました。』

株式会社わかぶな高原
(H25.11ヒアリング)

日東道・荒川道路開通により、新潟市周辺にサービス展開
→鷹ノ巣道路開通後、さらなるサービス展開が期待される

4. 当該道路の役割・効果

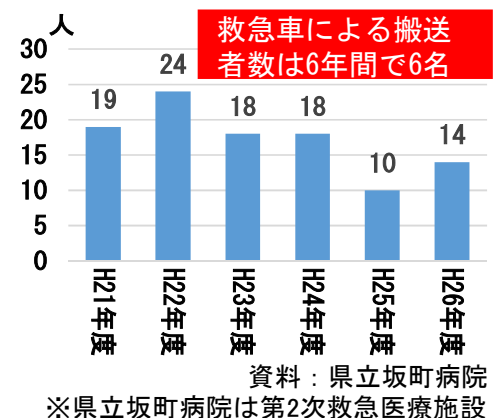
③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上

- 鷹ノ巣道路の整備により、6集落（259人）の救急医療施設へのアクセス性が期待される。
- 山形県小国町から、出産や人工透析で新潟側の病院に通院している。H20年9月から小国町立小国病院での分娩ができなくなったことで新潟側の病院への依存が高まり、さらに国道113号の重要度が増加した。
- 鷹ノ巣道路の整備により、救急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性が確保（p12～14）されるなど、迅速な救命救急活動を支援することが期待される。

【道路整備により救急医療サービスが向上する集落】



【小国町民の県立坂町病院利用実態】



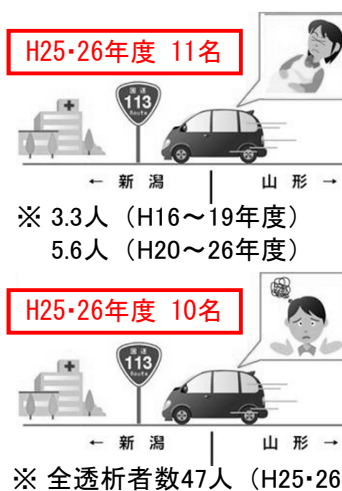
【新潟県側のサービスに依存する小国町】

「出産」の場合

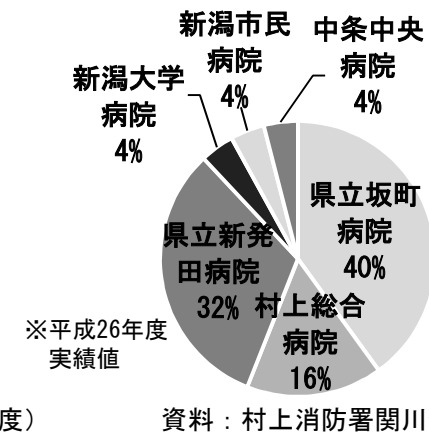
- ・小国町の出生者のうち12%が新潟県で出産。(H25・26年度出生者数92人中、11名が新潟県で出産)
- ・H20年9月から町立小国病院で分娩ができなくなり、**町外へ100%依存**。
- ・新潟県での平均出産数は3.3人→5.6人に増加。

「人工透析」の場合

- ・国道113号利用で県立坂町病院に6人、村上総合病院に4人の**計10人(全透析者の21%)が新潟県の病院に通院**。※H25・26年度
- ・**通院頻度は1～3回/週**。



【現道沿線6集落の救急搬送先】

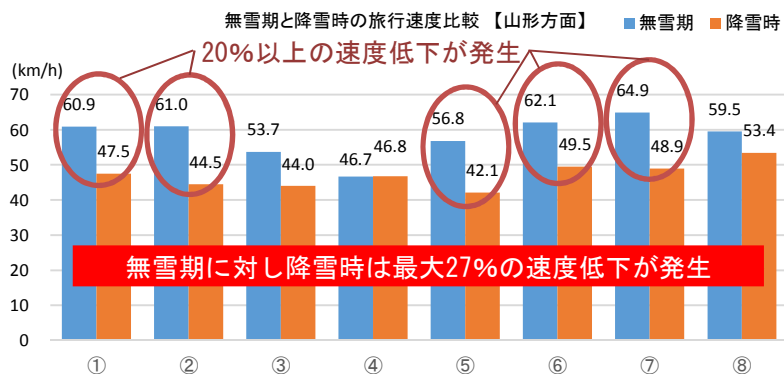
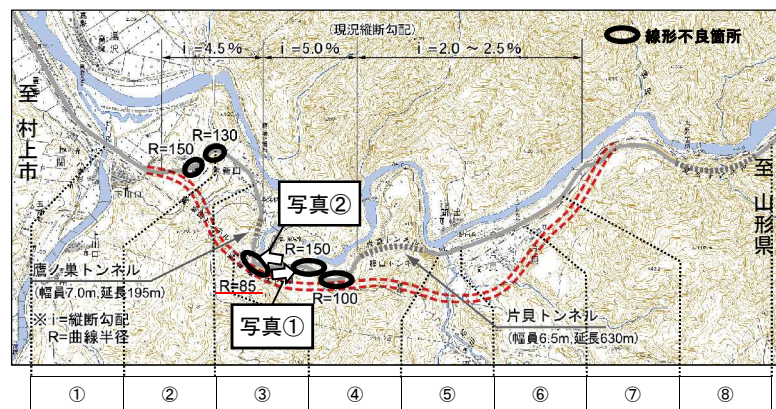


4. 当該道路の役割・効果

④冬期交通障害の回避

- 国道113号沿線地域は冬期降雪日数が多く、雪による旅行速度の低下が著しい。また、鷹ノ巣道路区間では、雪により最大27%の旅行速度低下が発生している。
- 冬期の豪雪に加え唯一の生活道という状況が、住民生活や経済活動に大きな負荷を与えている。
- 鷹ノ巣道路の整備により、線形不良区間の回避や、堆雪幅に必要な幅員確保などが図られることで、冬期間においても安定的な交通機能が確保される。

【国道113号の冬期における旅行速度の低下】



資料：プローブデータ

※集計期間

無雪期：H26年10月1日～30日 降雪時：H26年12月6、22日

【冬期の交通状況と降雪日数】

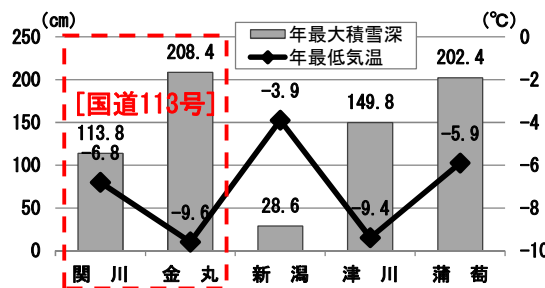


【写真②→】
冬期の路面状況
および視界状況

冬期日数	降雪日数	降雪日以外
112日	76日	36日

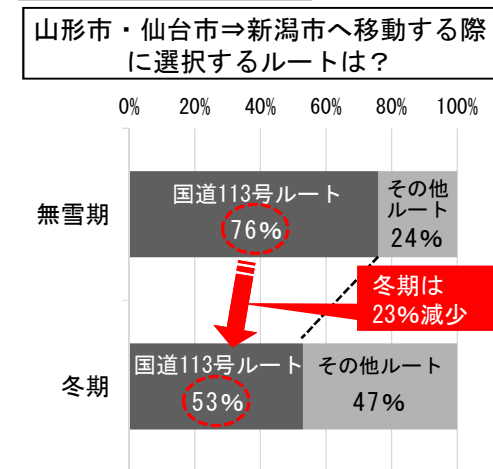
資料：気象庁(下関:H17～26年度、10力年平均)

【国道113沿道地域と他地域の
積雪量・最低気温比較(過去5力年平均)】

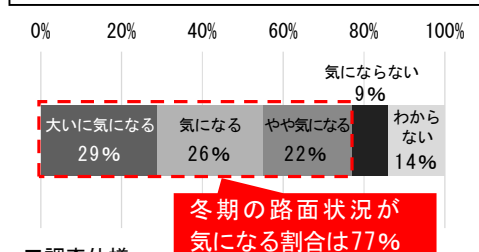


資料：国土交通省北陸地方整備局 H22～H26平均値

【雪道の運転への不安】



国道113号県境ルート利用時の評価
(冬期の路面状態について)



■調査仕様
・対象：国道113号県境区間の自動車走行経験者
(新潟県・山形県・宮城県住民)
・サンプル数：600名
・実施年月：平成25年1月

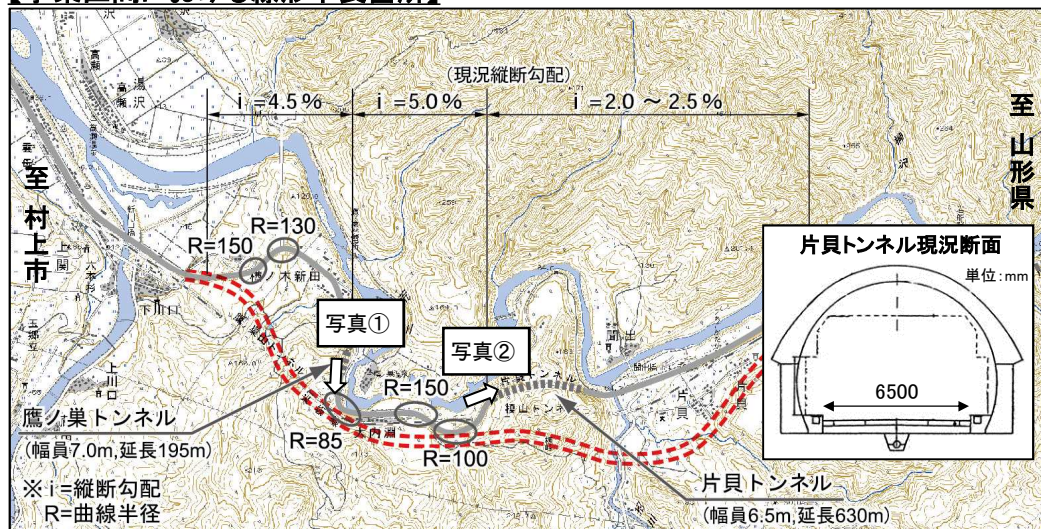
4. 当該道路の役割・効果

(2) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 鷹ノ巣道路の事業区間は、急カーブ区間や急勾配区間が連続しており、円滑な走行が阻害されている。
- 鷹ノ巣道路の整備により、安全で円滑な走行環境が確保され、事業区間の旅行速度が向上し、約5分の走行時間短縮効果が見込まれる。
- また、鷹ノ巣道路および国道113号現道において、損失時間約16.6万人時間/年の削減も見込まれる。

【事業区間における線形不良箇所】

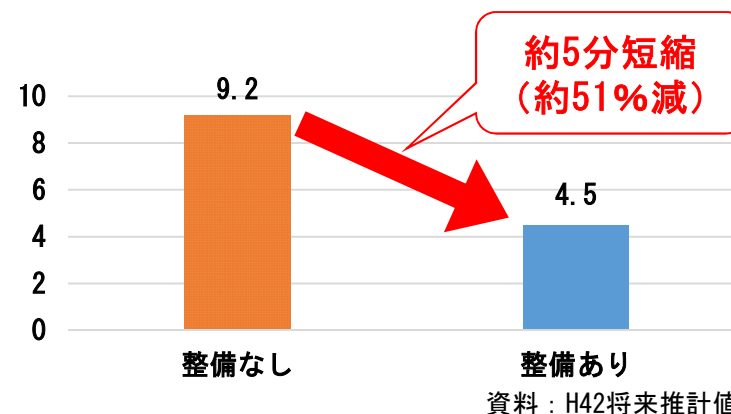


大内淵地区の線形不良箇所 (R=85)

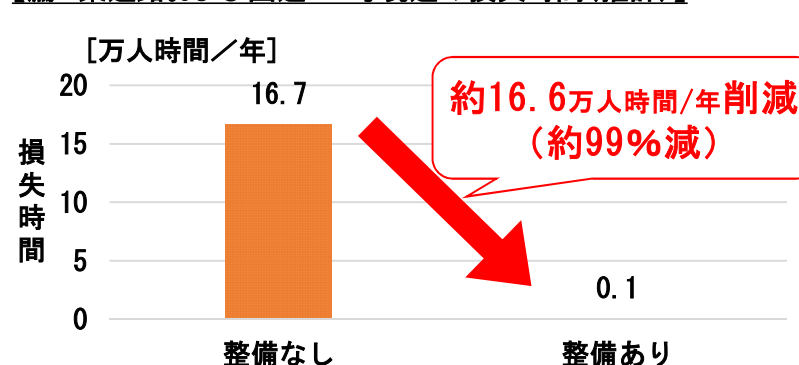


幅員が狭く見通しも悪い片貝トンネル(延長630m)

【鷹ノ巣道路の所要時間(推計)】



【鷹ノ巣道路および国道113号現道の損失時間(推計)】



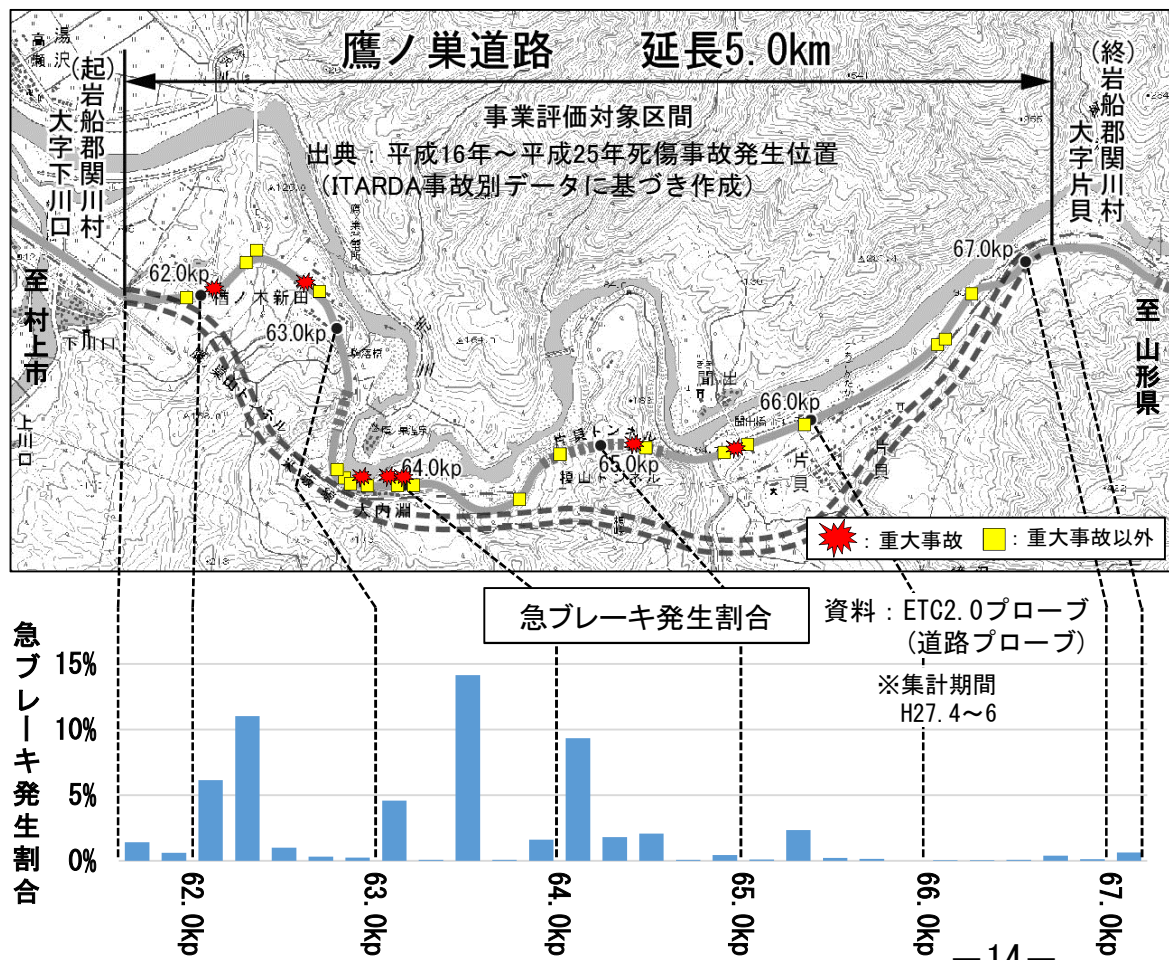
※出典: H42将来推計値を用いて算出

4. 当該道路の役割・効果

②交通事故件数の減少

- 鷹ノ巣道路の事業区間は、死傷事故が多発している区間が点在し、重傷者が含まれる重大事故も発生している。また代替路が無い場合、事故発生時には渋滞などの交通障害が発生している。
- 鷹ノ巣道路の整備により、現道の通過交通や大型車がバイパスに転換することで、事業区間および現道における安全な走行環境が確保され、年間約9件の死傷事故件数削減（約88%減）が見込まれる。

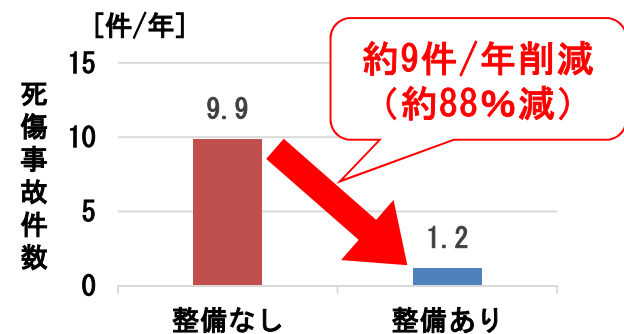
【事業区間における死傷事故発生状況および急ブレーキ発生割合】



【写真：片貝トンネル内での事故】



【鷹ノ巣道路および国道113号現道の死傷事故件数(推計)】



※出典：H42将来推計値を用いて算出

5. 費用と効果

<防災面を含む多様な効果>

鷹ノ巣道路の役割	具体的内容
① 災害に強い道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・冠水危険区間や防災点検箇所等を回避することで災害に強い道路ネットワークが形成 ・災害による通行止めに伴う大幅な迂回が解消 ・第1次緊急輸送道路として、緊急時のアクセス信頼性が向上
② 孤立集落の解消・経済活動停止の回避	<ul style="list-style-type: none"> ・代替路が形成されることで孤立集落が解消 ・沿線集落の孤立化の恐れが解消されることで、住民の安全で安心な暮らしが確保 ・孤立の恐れが解消されることで、沿線観光施設の営業が維持され、災害時の社会的活動損失が減少
③ 救急医療施設への「命の道」としてのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・救急医療施設へのアクセスが向上し、迅速な救命救急活動を支援 ・山形県側から県境を越えた人工透析や出産等の移動時間短縮及び安全・安心が確保
④ 冬期交通障害の回避	<ul style="list-style-type: none"> ・線形不良区間の回避や、堆雪幅に必要な幅員確保などが図られることで、冬期間においても安定的な交通機能が確保

- ・事業費：190億円
- ・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27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27年4月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

<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	196億円		
残事業	123億円	102億円	21億円

<3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	153億円	119億円	23億円	11億円
残事業	153億円	119億円	23億円	11億円

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

6. 対応方針（原案）

(1) 事業の必要性に関する視点

- 現道区間は、冠水や災害等による通行止め時には大幅な迂回を強いられるが、鷹ノ巣道路の整備により、災害時における信頼性向上が期待される。
- 現道区間では、事故や登坂不能等による交通障害が発生しているが、鷹ノ巣道路の整備によって安全で円滑な走行環境の確保が期待される。
- 鷹ノ巣道路の整備により、救急医療施設へのアクセス性が向上し、搬送時間の短縮や安全性向上が期待される。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 計画路線は地形、土地利用状況、主要な幹線道路等との接続などを勘案して決定したものであり、用地買収は98%、事業は30%が完了している。
- 事業区間について早期の開通に向け事業を推進する。

(3) コスト縮減からの視点

- 国道113号鷹ノ巣道路は、平成9年度の事業化を受けて用地買収と工事に着手したものであるが、地域高規格道路の構造要件の緩和等を受けて、構造・規格や施設規模は必要最低限で計画し、最適なルートとなっている。
- 他事業の建設発生土の有効活用することでコスト縮減に努めている。

(4) 対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

- 国道113号鷹ノ巣道路は、地域高規格道路「新潟山形南部連絡道路」延長80kmのうち、起点側の関川村大字下川口～片貝間の延長5.0kmの道路であり、広域ネットワークの一部を構成する重要な役割を担っている。
- 鷹ノ巣道路の整備により、災害に強い道路ネットワークの形成、孤立集落の解消・経済活動停止の回避、救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上、冬期交通障害の解消など、期待される効果は大きい。

参考資料

費用対効果分析実施判定票

年度： 平成27年度

事業名： 国道113号 鹿ノ巣道路

担当課： 道路計画課

担当課長名： 東 佑亮

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「災害に強い幹線道路ネットワークの形成」、「急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避」、「物流や観光、地域経済活動の活性化」などに変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	周辺に大規模開発や新たに計画された道路ネットワーク等がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアルの変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	発生集中交通量の減少がない(H25:15,781[TE/日]に対し、15,781[TE/日]である。	<input checked="" type="checkbox"/>
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	H25年度事業費153億円から190億円に事業費を見直し。(+37億円【24.2%増】)	<input type="checkbox"/>
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が20%*以内]	H25年度事業期間(H32完成)から3年延長。(H35完成【12.5%増】)	<input checked="" type="checkbox"/>
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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。	前回再評価時に費用便益比を算出していない。	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>
以上より、費用対効果分析を実施するものとする。		

參考資料

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
国道113号	鷹ノ巣道路	L=5.0km	地域高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,600	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27年度		
単純合計	177億円	68億円	245億円
うち残事業分	122億円	68億円	190億円
基準年における 現在価値 (C)	174億円	21億円	196億円
うち残事業分	102億円	21億円	123億円

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27年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	8.5億円	1.6億円	0.78億円	11億円
基準年における 現在価値 (B)	119億円	23億円	11億円	153億円
うち残事業分	119億円	23億円	11億円	153億円

交通状況の変化

様式-3①

事業名 鷹ノ巣道路

(事業全体・残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [鷹ノ巣道路] :5.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]		7,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]		4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		7.16	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 国道113号現道 : 5.3km	交通量	[台/日]	7,400	0
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	14.19	0.00
		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]		
		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 L=6977.6km	走行時間費用	[億円/年]	18.07	17.34	
			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 : 6987.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32.27	24.50	7.77

※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。

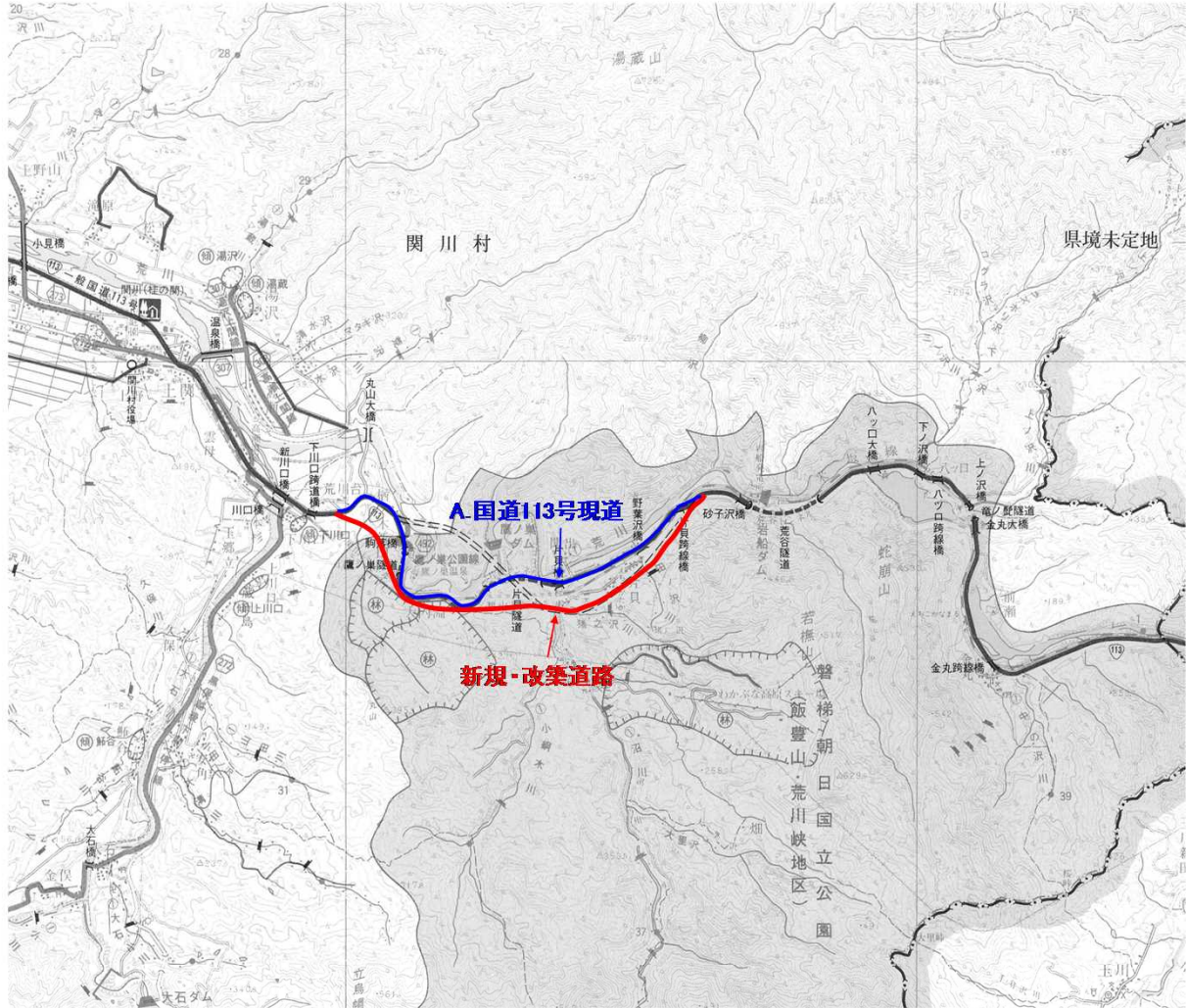
※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※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。

※6 : その他道路は通行止めによる迂回により生じる費用を計上。

(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： 鷹ノ巣道路

(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 (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		<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		H27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"/> (H42年)	
		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"/> (H17年センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)		<input type="checkbox"/>
		その他()		<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無		<input checked="" type="checkbox"/>
		有		<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分		<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分		<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分		<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		<input type="checkbox"/>	
	簡易手法		<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である		<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない		<input type="checkbox"/>
		その他()		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
その他()		<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載		<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載		<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他()		<input type="checkbox"/>	
	その他()		<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	(106.1) %
	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 休日係数が1.1を超える月が年間で9ヶ月ある。現道におけるH26年度常観交通量データにより平休比を算出。			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	(83) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載 過去の実績値を考慮。	
			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 過去の実績値がないため。			
	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)	(112)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日数(112日)及び降雪日数(76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15%低下、降雪時以外8%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 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: 鷹ノ巣道路

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定。		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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

				維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.286	5	1.43	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価	現在	単価	現在
基準年度	H 27		91.1				
-27年目	H 9	2.0258	110.4	1.05	1.75		
-26年目	H 10	1.9479	109.9	1.43	2.31		
-25年目	H 11	1.8730	108.4	1.24	1.95		
-24年目	H 12	1.8009	107.2	7.14	10.93		
-23年目	H 13	1.7317	105.7	3.14	4.69		
-22年目	H 14	1.6651	103.8	4.21	6.63		
-21年目	H 15	1.6010	102.3	8.68	12.44		
-20年目	H 16	1.5395	101.0	1.71	2.38		
-19年目	H 17	1.4802	99.6	0.80	1.08		
-18年目	H 18	1.4233	98.7	0.64	0.84		
-17年目	H 19	1.3686	97.6	2.53	3.26		
-16年目	H 20	1.3159	96.8	1.41	1.75		
-15年目	H 21	1.2653	95.6	0.51	0.62		
-14年目	H 22	1.2167	93.7	0.48	0.56		
-13年目	H 23	1.1699	92.1	3.82	4.42		
-12年目	H 24	1.1249	91.3	4.68	5.25		
-11年目	H 25	1.0816	91.1	2.86	3.09		
-10年目	H 26	1.0400	91.1	3.71	3.85		
-9年目	H 27	1.0000	91.1	5.00	5.00		
-8年目	H 28	0.9615	91.1	9.53	9.16		
-7年目	H 29	0.9246	91.1	11.57	10.70		
-6年目	H 30	0.8890	91.1	16.67	14.82		
-5年目	H 31	0.8548	91.1	17.40	14.87		
-4年目	H 32	0.8219	91.1	18.97	15.59		
-3年目	H 33	0.7903	91.1	19.44	15.37		
-2年目	H 34	0.7599	91.1	18.52	14.07		
-1年目	H 35	0.7307	91.1	10.24	7.48		
供用開始年次	H 36	0.7026	91.1			1.36	0.96
1年目	H 37	0.6756	91.1			1.36	0.92
2年目	H 38	0.6496	91.1			1.36	0.88
3年目	H 39	0.6246	91.1			1.36	0.85
4年目	H 40	0.6006	91.1			1.36	0.82
5年目	H 41	0.5775	91.1			1.36	0.79
6年目	H 42	0.5553	91.1			1.36	0.76
7年目	H 43	0.5339	91.1			1.36	0.73
8年目	H 44	0.5134	91.1			1.36	0.70
9年目	H 45	0.4936	91.1			1.36	0.67
10年目	H 46	0.4746	91.1			1.36	0.65
11年目	H 47	0.4564	91.1			1.36	0.62
12年目	H 48	0.4388	91.1			1.36	0.60
13年目	H 49	0.4220	91.1			1.36	0.57
14年目	H 50	0.4057	91.1			1.36	0.55
15年目	H 51	0.3901	91.1			1.36	0.53
16年目	H 52	0.3751	91.1			1.36	0.51
17年目	H 53	0.3607	91.1			1.36	0.49
18年目	H 54	0.3468	91.1			1.36	0.47
19年目	H 55	0.3335	91.1			1.36	0.45
20年目	H 56	0.3207	91.1			1.36	0.44
21年目	H 57	0.3083	91.1			1.36	0.42
22年目	H 58	0.2965	91.1			1.36	0.40
23年目	H 59	0.2851	91.1			1.36	0.39
24年目	H 60	0.2741	91.1			1.36	0.37
25年目	H 61	0.2636	91.1			1.36	0.36
26年目	H 62	0.2534	91.1			1.36	0.35
27年目	H 63	0.2437	91.1			1.36	0.33
28年目	H 64	0.2343	91.1			1.36	0.32
29年目	H 65	0.2253	91.1			1.36	0.31
30年目	H 66	0.2166	91.1			1.36	0.29
31年目	H 67	0.2083	91.1			1.36	0.28
32年目	H 68	0.2003	91.1			1.36	0.27
33年目	H 69	0.1926	91.1			1.36	0.26
34年目	H 70	0.1852	91.1			1.36	0.25
35年目	H 71	0.1780	91.1			1.36	0.24
36年目	H 72	0.1712	91.1			1.36	0.23
37年目	H 73	0.1646	91.1			1.36	0.22
38年目	H 74	0.1583	91.1			1.36	0.22
39年目	H 75	0.1522	91.1			1.36	0.21
40年目	H 76	0.1463	91.1			1.36	0.20
41年目	H 77	0.1407	91.1			1.36	0.19
42年目	H 78	0.1353	91.1			1.36	0.18
43年目	H 79	0.1301	91.1			1.36	0.18
44年目	H 80	0.1251	91.1			1.36	0.17
45年目	H 81	0.1203	91.1			1.36	0.16
46年目	H 82	0.1157	91.1			1.36	0.16
47年目	H 83	0.1112	91.1			1.36	0.15
48年目	H 84	0.1069	91.1			1.36	0.15
49年目	H 85	0.1028	91.1	-3.57	-0.37	1.36	0.14
合計				173.82	174.49	68.10	21.36
単純事業費計				177.38		68.10	

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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 鷹ノ巣道路(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.286	5	1.43	
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
基準年度	H 27		91.1				
-8年目	H 28	0.9615	91.1	9.53	9.16		
-7年目	H 29	0.9246	91.1	11.57	10.70		
-6年目	H 30	0.8890	91.1	16.67	14.82		
-5年目	H 31	0.8548	91.1	17.40	14.87		
-4年目	H 32	0.8219	91.1	18.97	15.59		
-3年目	H 33	0.7903	91.1	19.44	15.37		
-2年目	H 34	0.7599	91.1	18.52	14.07		
-1年目	H 35	0.7307	91.1	10.24	7.48		
供用開始年次	H 36	0.7026	91.1			1.36	0.96
1年目	H 37	0.6756	91.1			1.36	0.92
2年目	H 38	0.6496	91.1			1.36	0.88
3年目	H 39	0.6246	91.1			1.36	0.85
4年目	H 40	0.6006	91.1			1.36	0.82
5年目	H 41	0.5775	91.1			1.36	0.79
6年目	H 42	0.5553	91.1			1.36	0.76
7年目	H 43	0.5339	91.1			1.36	0.73
8年目	H 44	0.5134	91.1			1.36	0.70
9年目	H 45	0.4936	91.1			1.36	0.67
10年目	H 46	0.4746	91.1			1.36	0.65
11年目	H 47	0.4564	91.1			1.36	0.62
12年目	H 48	0.4388	91.1			1.36	0.60
13年目	H 49	0.4220	91.1			1.36	0.57
14年目	H 50	0.4057	91.1			1.36	0.55
15年目	H 51	0.3901	91.1			1.36	0.53
16年目	H 52	0.3751	91.1			1.36	0.51
17年目	H 53	0.3607	91.1			1.36	0.49
18年目	H 54	0.3468	91.1			1.36	0.47
19年目	H 55	0.3335	91.1			1.36	0.45
20年目	H 56	0.3207	91.1			1.36	0.44
21年目	H 57	0.3083	91.1			1.36	0.42
22年目	H 58	0.2965	91.1			1.36	0.40
23年目	H 59	0.2851	91.1			1.36	0.39
24年目	H 60	0.2741	91.1			1.36	0.37
25年目	H 61	0.2636	91.1			1.36	0.36
26年目	H 62	0.2534	91.1			1.36	0.35
27年目	H 63	0.2437	91.1			1.36	0.33
28年目	H 64	0.2343	91.1			1.36	0.32
29年目	H 65	0.2253	91.1			1.36	0.31
30年目	H 66	0.2166	91.1			1.36	0.29
31年目	H 67	0.2083	91.1			1.36	0.28
32年目	H 68	0.2003	91.1			1.36	0.27
33年目	H 69	0.1926	91.1			1.36	0.26
34年目	H 70	0.1852	91.1			1.36	0.25
35年目	H 71	0.1780	91.1			1.36	0.24
36年目	H 72	0.1712	91.1			1.36	0.23
37年目	H 73	0.1646	91.1			1.36	0.22
38年目	H 74	0.1583	91.1			1.36	0.22
39年目	H 75	0.1522	91.1			1.36	0.21
40年目	H 76	0.1463	91.1			1.36	0.20
41年目	H 77	0.1407	91.1			1.36	0.19
42年目	H 78	0.1353	91.1			1.36	0.18
43年目	H 79	0.1301	91.1			1.36	0.18
44年目	H 80	0.1251	91.1			1.36	0.17
45年目	H 81	0.1203	91.1			1.36	0.16
46年目	H 82	0.1157	91.1			1.36	0.16
47年目	H 83	0.1112	91.1			1.36	0.15
48年目	H 84	0.1069	91.1			1.36	0.15
49年目	H 85	0.1028	91.1	-0.03	0.00	1.36	0.14
合計				122.31	102.06	68.10	21.36
単純事業費計				122.34		68.10	

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。

箇所名: 鹿ノ鼻道路(事業全体・残事業)

便益の現在価値算定表

年次 (基準年)	年度 H 27	総走行台年の年次別伸び率 (北陸70%)			GDP テラレウ	割引率			現在価値 (1)×(A)	走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A)×②	事故減少便益(億円) ③×(A)	合計 (億円)	
		乗用車種	小型貨物	普通貨物		全車	(A)	乗用車種		小型貨物	普通貨物	② 計			③	便益合計 (1)~(3)	現在価値 割引率%
供用開始年次	H 36	0.99583	0.99520	0.99270	91.1	0.7028	0.49	4.86	8.49	5.96	0.61	1.15	0.78	10.90	7.66	
1年目	H 37	0.99578	0.99498	0.99264	91.1	0.6756	0.49	4.76	8.37	5.65	0.61	1.09	0.77	10.75	7.26	
2年目	H 38	0.99579	0.99475	0.99259	91.1	0.6496	0.48	4.66	8.25	5.36	0.60	1.03	0.77	10.60	6.89	
3年目	H 39	0.99578	0.99452	0.99253	91.1	0.6246	0.47	4.56	8.13	5.08	0.60	0.98	0.76	10.45	6.53	
4年目	H 40	0.99576	0.99427	0.99248	91.1	0.6006	0.46	4.46	8.01	4.81	0.60	0.92	0.76	10.30	6.19	
5年目	H 41	0.99574	0.99402	0.99242	91.1	0.5775	0.46	4.36	7.89	4.56	0.60	0.88	0.75	10.16	5.87	
6年目	H 42	0.99572	0.99376	0.99236	91.1	0.5553	0.45	4.26	7.77	4.31	0.59	0.83	0.75	10.01	5.56	
7年目	H 43	0.99077	0.99335	0.99205	91.1	0.5339	0.45	4.27	7.75	4.14	0.59	0.79	0.74	9.97	5.33	
8年目	H 44	0.99089	0.99330	0.99199	91.1	0.5134	0.44	4.28	7.72	3.97	0.58	0.76	0.73	9.84	5.10	
9年目	H 45	0.99080	0.99326	0.99193	91.1	0.4936	0.44	4.29	7.70	3.80	0.58	0.73	0.73	9.84	4.89	
10年目	H 46	0.99051	0.99321	0.99186	91.1	0.4746	0.44	4.30	7.68	3.64	0.57	0.70	0.72	9.84	4.69	
11年目	H 47	0.99042	0.99316	0.99179	91.1	0.4564	0.43	4.31	7.66	3.49	0.57	0.67	0.72	9.84	4.49	
12年目	H 48	0.99033	0.99312	0.99173	91.1	0.4388	0.43	4.32	7.63	3.35	0.56	0.64	0.71	9.81	4.30	
13年目	H 49	0.99023	0.99307	0.99166	91.1	0.4220	0.43	4.32	7.61	3.21	0.56	0.62	0.70	9.80	4.13	
14年目	H 50	0.99014	0.99302	0.99159	91.1	0.4057	0.43	4.33	7.59	3.08	0.55	0.59	0.70	9.74	3.95	
15年目	H 51	0.99004	0.99297	0.99152	91.1	0.3901	0.42	4.34	7.56	2.95	0.55	0.57	0.69	9.71	3.79	
16年目	H 52	0.98994	0.99292	0.99144	91.1	0.3751	0.42	4.35	7.54	2.83	0.54	0.54	0.69	9.68	3.63	
17年目	H 53	0.98984	0.99287	0.99137	91.1	0.3607	0.42	4.36	7.52	2.71	0.53	0.52	0.68	9.65	3.48	
18年目	H 54	0.98973	0.99282	0.99129	91.1	0.3468	0.41	4.37	7.50	2.60	0.53	0.50	0.67	9.61	3.33	
19年目	H 55	0.98963	0.99277	0.99122	91.1	0.3335	0.41	4.38	7.47	2.49	0.52	0.48	0.67	9.58	3.20	
20年目	H 56	0.98952	0.99272	0.99114	91.1	0.3207	0.41	4.38	7.45	2.39	0.52	0.46	0.66	9.55	3.06	
21年目	H 57	0.98941	0.99266	0.99106	91.1	0.3083	0.40	4.39	7.43	2.29	0.51	0.44	0.66	9.52	2.93	
22年目	H 58	0.98929	0.99261	0.99098	91.1	0.2965	0.40	4.40	7.41	2.20	0.51	0.42	0.65	9.48	2.81	
23年目	H 59	0.98918	0.99255	0.99090	91.1	0.2851	0.40	4.41	7.38	2.11	0.50	0.41	0.64	9.45	2.69	
24年目	H 60	0.98906	0.99250	0.99083	91.1	0.2741	0.40	4.42	7.36	2.02	0.50	0.39	0.64	9.42	2.58	
25年目	H 61	0.98894	0.99244	0.99073	91.1	0.2636	0.39	4.43	7.34	1.93	0.49	0.37	0.63	9.38	2.47	
26年目	H 62	0.98881	0.99238	0.99064	91.1	0.2534	0.39	4.44	7.32	1.85	0.48	0.36	0.63	9.35	2.37	
27年目	H 63	0.98870	0.99233	0.99056	91.1	0.2437	0.39	4.44	7.29	1.78	0.48	0.34	0.62	9.32	2.27	
28年目	H 64	0.98858	0.99228	0.99048	91.1	0.2343	0.38	4.45	7.27	1.70	0.47	0.33	0.62	9.29	2.18	
29年目	H 65	0.98848	0.99223	0.99040	91.1	0.2253	0.38	4.46	7.25	1.63	0.47	0.31	0.61	9.25	2.08	
30年目	H 66	0.98837	0.99218	0.99032	91.1	0.2166	0.38	4.47	7.23	1.57	0.46	0.30	0.60	9.22	2.00	
31年目	H 67	0.98826	0.99213	0.99024	91.1	0.2083	0.37	4.48	7.20	1.50	0.46	0.29	0.60	9.19	1.91	
32年目	H 68	0.98815	0.99208	0.99016	91.1	0.2003	0.37	4.49	7.18	1.44	0.45	0.28	0.59	9.16	1.83	
33年目	H 69	0.98804	0.99203	0.99008	91.1	0.1926	0.37	4.50	7.16	1.38	0.45	0.27	0.59	9.11	1.76	
34年目	H 70	0.98793	0.99198	0.99000	91.1	0.1852	0.37	4.50	7.14	1.32	0.44	0.25	0.58	9.09	1.68	
35年目	H 71	0.98782	0.99193	0.98992	91.1	0.1780	0.36	4.51	7.12	1.27	0.44	0.24	0.57	9.06	1.61	
36年目	H 72	0.98771	0.99188	0.98984	91.1	0.1712	0.36	4.52	7.09	1.21	0.43	0.23	0.57	9.03	1.55	
37年目	H 73	0.98760	0.99183	0.98976	91.1	0.1646	0.36	4.53	7.07	1.16	0.43	0.22	0.56	9.00	1.48	
38年目	H 74	0.98749	0.99178	0.98968	91.1	0.1583	0.35	4.54	7.05	1.12	0.42	0.22	0.56	8.97	1.42	
39年目	H 75	0.98738	0.99173	0.98960	91.1	0.1522	0.35	4.55	7.03	1.07	0.41	0.21	0.55	8.93	1.36	
40年目	H 76	0.98727	0.99168	0.98952	91.1	0.1463	0.35	4.56	7.01	1.03	0.41	0.20	0.54	8.90	1.30	
41年目	H 77	0.98716	0.99163	0.98944	91.1	0.1407	0.34	4.57	6.99	0.98	0.40	0.19	0.54	8.87	1.25	
42年目	H 78	0.98705	0.99158	0.98936	91.1	0.1353	0.34	4.57	6.97	0.94	0.40	0.18	0.53	8.84	1.20	
43年目	H 79	0.98694	0.99153	0.98928	91.1	0.1301	0.34	4.58	6.95	0.90	0.39	0.17	0.53	8.81	1.15	
44年目	H 80	0.98683	0.99148	0.98920	91.1	0.1251	0.34	4.59	6.92	0.87	0.39	0.17	0.52	8.78	1.10	
45年目	H 81	0.98672	0.99143	0.98912	91.1	0.1203	0.33	4.60	6.90	0.83	0.38	0.16	0.52	8.75	1.05	
46年目	H 82	0.98661	0.99138	0.98904	91.1	0.1157	0.33	4.61	6.88	0.80	0.38	0.15	0.51	8.72	1.01	
47年目	H 83	0.98650	0.99133	0.98896	91.1	0.1112	0.33	4.62	6.86	0.76	0.37	0.15	0.51	8.69	0.97	
48年目	H 84	0.98639	0.99128	0.98888	91.1	0.1069	0.32	4.63	6.84	0.73	0.37	0.14	0.50	8.66	0.93	
49年目	H 85	0.98628	0.99123	0.98880	91.1	0.1028	0.32	4.64	6.82	0.70	0.36	0.14	0.49	8.63	0.89	
合計							19.79	223.46	369.75	119.48	24.63	22.98	31.81	472.72	153.16	

路線名	箇所名	車線数	延長
国道113号鷹ノ巣道路	新潟県岩船郡関川村下川口～金丸	2	5.068km

■全体事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				15,729	
	改良費				5,340	
		土工	m ³	1,095,227	1,906	切土(357,877m ³)、盛土(737,350m ³)、購入土(184,874m ³)
		軟弱地盤対策工	式	22,000	215	
		法面工	m ²	63,534	202	切土法面、盛土法面
		擁壁工	m ²	1,336	52	重力式擁壁、補強土壁、ブロック積擁壁
		函渠工	m	112	117	
		排水工	m	8,647	52	
		地すべり対策工	式	1	330	
		巨礫対策工	式	1	2,466	
	橋梁費				2,917	
		100m以上	m	438	1,894	3橋
		100m未満	m	254	1,022	4橋
	トンネル費				6,640	
		1号トンネル	m	765	2,849	
		2号トンネル	m	821	2,501	
		3号トンネル	m	446	1,290	
	IC・JCT費				175	
		大内測IC	箇所	1	175	ダイヤモンド型(1/4)
	舗装費				309	
		アスファルト舗装工	m ²	36,667	304	
		縁石工	m	2,960	5	
	附帯施設費等				348	
		交通管理施設工	m	9,779	79	路側防護柵工、防止柵工
		法面对策工	式	0	0	切土法面
		雪崩対策施設工	m	110	117	崩落雪対策施設
		雑工	式	1	152	沼川取付道路等
②	用地及補償費				548	
	用地費				345	
		宅地	m ²	16,230	154	
		田畑	m ²	3,596	13	
		山林・原野	m ²	180,846	178	
	補償費		式	1	203	
③	間接経費		式	1	2,724	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				19,001	

注)事業費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

路線名	箇所名	車線数	延長
国道113号鷹ノ巣道路	新潟県岩船郡関川村下川口～金丸	2	5.068km

■残事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					12,846		
	改良費				3,016		
		土工	m ³	308,819	210	切土(13,765m ³)、盛土(295,054m ³)、購入土(7,874m ³)	
		軟弱地盤対策工	式	22,000	165		
		法面工	m ²	8,322	43	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	m ²			重力式擁壁、補強土壁、ブロック積擁壁	
		函渠工	m	17	10		
		排水工	m	4,425	22		
		地すべり対策工	式	1	330		
		巨礫対策工	式	1	2,236		
	橋梁費					2,547	
		100m以上	m	393	1,549	3橋	
		100m未満	m	254	998	4橋	
	トンネル費					6,640	
		1号トンネル	m	765	2,849		
		2号トンネル	m	821	2,501		
		3号トンネル	m	446	1,290		
	IC・JCT費					65	
		大内測IC	箇所	1	65	ダイヤモンド型(1/4)	
	舗装費					309	
		アスファルト舗装工	m ²	36,667	304		
		縁石工	m	2,960	5		
	附帯施設費等					268	
		交通管理施設工	m	9,779	79	路側防護柵工、防止柵工	
		法面对策工	式			切土法面	
		雪崩対策施設工	m	110	117	崩落雪対策施設	
		雑工	式	1	72	沼川取付道路等	
②用地及補償費					9		
用地費					8		
	宅地	m ²					
	田畑	m ²					
	山林・原野	m ²	29,623	8			
	補償費	式	1	1			
③間接経費		式	1		359	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					13,214		

注) 事業費の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
鷹ノ巣道路	下川口～片貝	2	5.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.0	1,700	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			7,150	

【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。