

国道7号 朝日温海道路

費用対便益算出資料

[様式集]

客観的評価指標抽出資料	P 1
様式－2	P 4
様式－3①	P 6
様式－3②	P 8
様式－4	P 1 1
様式－5	P 1 3
参考様式－1	P 1 4
参考様式－2	P 1 6

平成29年11月

北陸地方整備局

【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

政策目標		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及び削減率
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であ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 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
		■ 拠点空港、地方管理空港、その他の空港もしくは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
	(3) 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 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/km ² 以下である市街地内での事業である
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	■ 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		
■ 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	<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	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	

政策目標		指標
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"/> バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	(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
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 第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
		<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 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)
	(2) 災害への備え	<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 checked="" 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
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
		<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
		<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
		<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <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 <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
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 type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <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 <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の確認を行うことを基本とする。

□印の指標は定性的に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の内容

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=1.4 (事業全体の費用対効果)、B/C=1.5 (残事業の費用対効果)

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及び削減率
(整備なし: 38.7万人・時間/年 → 整備あり: 21.3万人・時間/年 削減率: 45%)
- ・ 拠点空港、地方管理空港、その他の空港もしくは共用空港へのアクセス向上が見込まれる
(新潟空港(拠点空港)~鶴岡市 整備なし: 約145分 → 整備あり: 約122分 約23分短縮(-16%))

(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
(新潟東港(国際拠点港湾)~鶴岡市 整備なし: 約128分 → 整備あり: 約105分 約23分短縮(-18%))
- ・ 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
(地域ブランド(ヤナギガレイ、越後杉ブランド)などの農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 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
(対象路線は、高規格幹線道路として位置づけられており、日本海沿岸東北自動車道(新潟県新潟市~青森県青森市)の一部区間を構成する)
- ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
(村上市役所~府屋地区 整備なし: 約46分 → 整備あり: 約33分 約13分短縮(-28%)、
鶴岡市役所~鼠ヶ関地区 整備なし: 約46分 → 整備あり: 約37分 約9分短縮(-20%))

(5) 個性ある地域の形成

- ・ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
(村上市、鶴岡市の観光施設や温泉等へのアクセスや回遊性の向上が見込まれる)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・ 第三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
(新潟県立新発田病院~蒲萄地区 整備なし: 約61分 → 整備あり: 約57分 約4分短縮(-7%)、
日本海総合病院~鼠ヶ関地区 整備なし: 約51分 → 整備あり: 約42分 約9分短縮(-18%))

III. 安 全

(2) 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
(「新潟県地域防災計画」及び「山形県地域防災計画」では、国道7号が第一次緊急輸送道路として位置づけられている)
- ・ 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)
(対象路線は、高規格幹線道路として位置づけられており、日本海沿岸東北自動車道(新潟県新潟市~青森県青森市)の一部区間を構成する)
- ・ 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
(現道における事前通行規制区間(蒲萄、下大鳥)の迂回路として機能することが見込まれる)

IV. 環 境

(1) 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
(費用便益分析対象範囲のCO2排出量の削減量: 約6.5万t-CO2/年
整備なし: 約728.3万t-CO2/年 → 整備あり: 約721.8万t-CO2/年)

(2) 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
(費用便益分析対象範囲のNOx排出量の削減率: 1.2% NOx排出削減量: 約347t-NOx/年
整備なし: 約29,492t-NOx/年 → 整備あり: 約29,145t-NOx/年)
- ・ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
(費用便益分析対象範囲のSPM排出量の削減率: 1.3% SPM排出削減量: 約33t-SPM/年
整備なし: 約2,549t-SPM/年 → 整備あり: 約2,516t-SPM/年)

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
国道7号	朝日温海道路	L=40.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,500~12,400	2	東北地方整備局 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29年度		
単純合計	1,763億円	540億円	2,303億円
うち残事業分	1,629億円	540億円	2,168億円
基準年における 現在価値 (C)	1,490億円	163億円	1,653億円
うち残事業分	1,351億円	163億円	1,514億円

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29年度			
供用年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	111億円	38億円	12億円	161億円
基準年における 現在価値 (B)	1,562億円	543億円	152億円	2,257億円
うち残事業分	1,562億円	543億円	152億円	2,257億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	603億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.7%
費用便益比（残事業）	1.5
経済的純現在価値（残事業）	742億円
経済的内部収益率（残事業）	6.3%

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	9,500～12,400	±10%	1.1～1.5
事業費	1,763億円	±10%	1.3～1.5
事業期間	14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	9,500～12,400	±10%	1.3～1.6
事業費	1,629億円	±10%	1.4～1.6
事業期間	9年	±20%	1.4～1.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名 国道7号 朝日温海道路

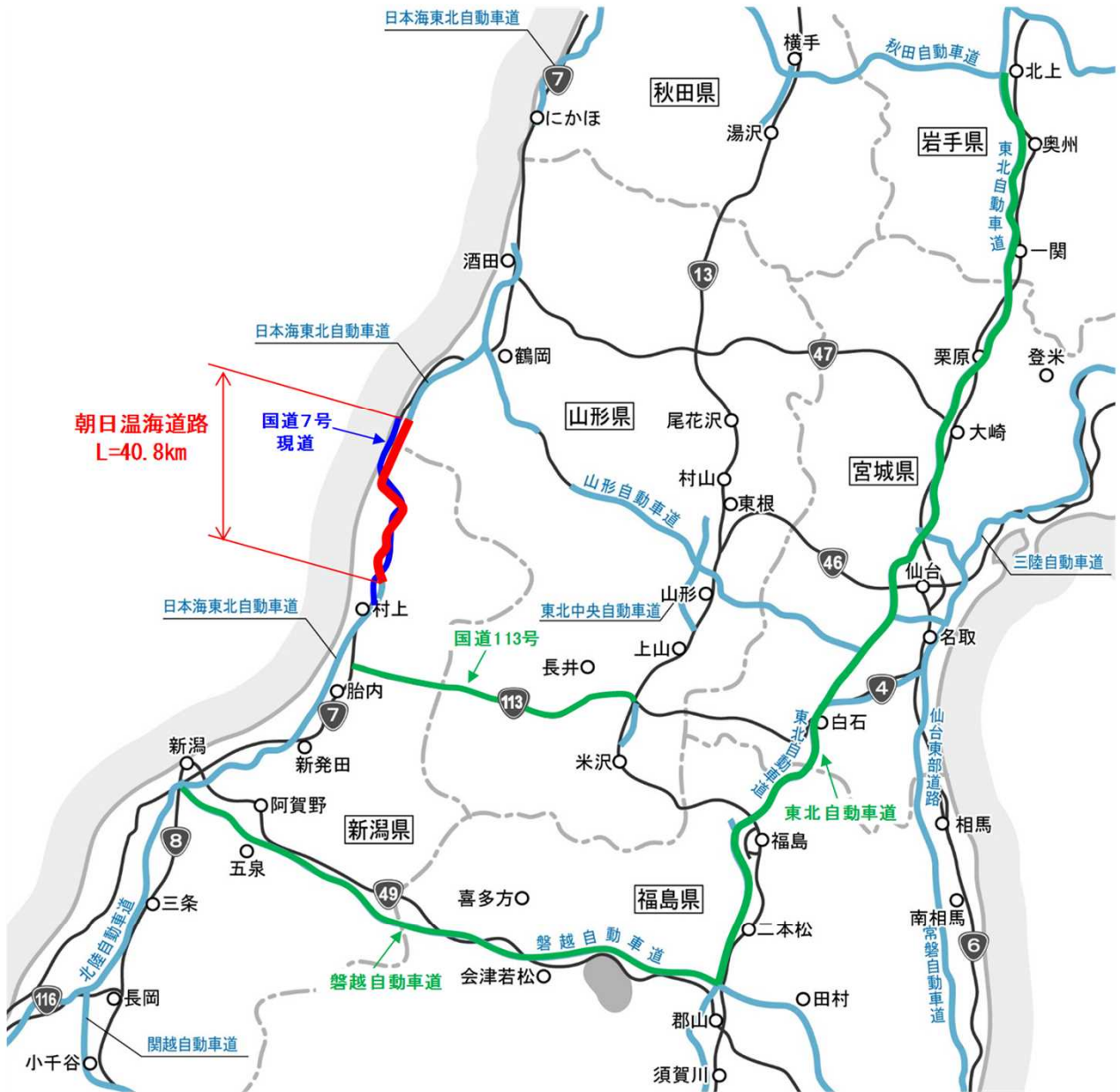
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=40.8km	交通量※ ¹	[台/日]	0	11,200	
	走行時間※ ²	[分]	0	33	
	走行時間費用※ ³	[億円/年]	0.00	75.58	
②主な周辺道路※ ⁴	国道7号 現道 L=46.1km	交通量	[台/日]	10,200	1,000
		走行時間	[分]	64	57
		走行時間費用	[億円/年]	131.89	9.75
	国道113号 L=83.9km	交通量	[台/日]	8,700	8,300
		走行時間	[分]	121	119
		走行時間費用	[億円/年]	192.91	181.05
	磐越自動車道 L=153.7km	交通量	[台/日]	11,200	10,800
		走行時間	[分]	145	144
		走行時間費用	[億円/年]	326.78	311.16
	東北自動車道 L=248.6km	交通量	[台/日]	30,600	29,800
		走行時間	[分]	166	166
		走行時間費用	[億円/年]	994.75	965.10
③その他道路合計 L=7,495.8km	走行時間費用	[億円/年]	15,103.67	15,101.97	

			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：8,068.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	16,750.00	16,644.61	105.39

- ※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： 国道7号 朝日温海道路

(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)	■
	その他	□
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	平成29年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(H42年)
	複数時点での推計	□
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)	□
	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) ()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	□
	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	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。
	最終配分の速度	□
	採用理由を記載	
その他()	□	

(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 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) 採用した冬期日数の考え方を記載	(107) 日	
		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(107日)及び降雪日数(72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4%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： 国道7号 朝日温海道路

(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 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 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(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)

箇所名: 国道7号 朝日温海道路					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.286	40.8	11.65
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 25	1.1699	99.0	0.95	1.16		
-13年目	H 26	1.1249	101.5	20.68	23.58		
-12年目	H 27	1.0816	102.9	27.78	30.05		
-11年目	H 28	1.0400	102.9	38.41	39.95		
-10年目	H 29	1.0000	102.9	46.82	46.82		
-9年目	H 30	0.9615	102.9	113.36	109.00		
-8年目	H 31	0.9246	102.9	150.13	138.81		
-7年目	H 32	0.8890	102.9	222.12	197.46		
-6年目	H 33	0.8548	102.9	267.50	228.66		
-5年目	H 34	0.8219	102.9	265.79	218.45		
-4年目	H 35	0.7903	102.9	235.19	185.87		
-3年目	H 36	0.7599	102.9	169.19	128.57		
-2年目	H 37	0.7307	102.9	114.08	83.36		
-1年目	H 38	0.7026	102.9	91.44	64.25		
供用開始年次	H 39	0.6756	102.9			10.79	7.29
1年目	H 40	0.6496	102.9			10.79	7.01
2年目	H 41	0.6246	102.9			10.79	6.74
3年目	H 42	0.6006	102.9			10.79	6.48
4年目	H 43	0.5775	102.9			10.79	6.23
5年目	H 44	0.5553	102.9			10.79	5.99
6年目	H 45	0.5339	102.9			10.79	5.76
7年目	H 46	0.5134	102.9			10.79	5.54
8年目	H 47	0.4936	102.9			10.79	5.33
9年目	H 48	0.4746	102.9			10.79	5.12
10年目	H 49	0.4564	102.9			10.79	4.92
11年目	H 50	0.4388	102.9			10.79	4.73
12年目	H 51	0.4220	102.9			10.79	4.55
13年目	H 52	0.4057	102.9			10.79	4.38
14年目	H 53	0.3901	102.9			10.79	4.21
15年目	H 54	0.3751	102.9			10.79	4.05
16年目	H 55	0.3607	102.9			10.79	3.89
17年目	H 56	0.3468	102.9			10.79	3.74
18年目	H 57	0.3335	102.9			10.79	3.60
19年目	H 58	0.3207	102.9			10.79	3.46
20年目	H 59	0.3083	102.9			10.79	3.33
21年目	H 60	0.2965	102.9			10.79	3.20
22年目	H 61	0.2851	102.9			10.79	3.08
23年目	H 62	0.2741	102.9			10.79	2.96
24年目	H 63	0.2636	102.9			10.79	2.84
25年目	H 64	0.2534	102.9			10.79	2.73
26年目	H 65	0.2437	102.9			10.79	2.63
27年目	H 66	0.2343	102.9			10.79	2.53
28年目	H 67	0.2253	102.9			10.79	2.43
29年目	H 68	0.2166	102.9			10.79	2.34
30年目	H 69	0.2083	102.9			10.79	2.25
31年目	H 70	0.2003	102.9			10.79	2.16
32年目	H 71	0.1926	102.9			10.79	2.08
33年目	H 72	0.1852	102.9			10.79	2.00
34年目	H 73	0.1780	102.9			10.79	1.92
35年目	H 74	0.1712	102.9			10.79	1.85
36年目	H 75	0.1646	102.9			10.79	1.78
37年目	H 76	0.1583	102.9			10.79	1.71
38年目	H 77	0.1522	102.9			10.79	1.64
39年目	H 78	0.1463	102.9			10.79	1.58
40年目	H 79	0.1407	102.9			10.79	1.52
41年目	H 80	0.1353	102.9			10.79	1.46
42年目	H 81	0.1301	102.9			10.79	1.40
43年目	H 82	0.1251	102.9			10.79	1.35
44年目	H 83	0.1203	102.9			10.79	1.30
45年目	H 84	0.1157	102.9			10.79	1.25
46年目	H 85	0.1112	102.9			10.79	1.20
47年目	H 86	0.1069	102.9			10.79	1.15
48年目	H 87	0.1028	102.9			10.79	1.11
49年目	H 88	0.0989	102.9	-56.29	-5.57	10.79	1.07
合計				1,707.15	1,490.42	539.50	162.87
単純事業費計				1,763.44		539.50	

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。
 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: 国道7号 朝日温海道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.286	40.8	11.65

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
-9年目	H 30	0.9615	102.9	113.36	109.00		
-8年目	H 31	0.9246	102.9	150.13	138.81		
-7年目	H 32	0.8890	102.9	222.12	197.46		
-6年目	H 33	0.8548	102.9	267.50	228.66		
-5年目	H 34	0.8219	102.9	265.79	218.45		
-4年目	H 35	0.7903	102.9	235.19	185.87		
-3年目	H 36	0.7599	102.9	169.19	128.57		
-2年目	H 37	0.7307	102.9	114.08	83.36		
-1年目	H 38	0.7026	102.9	91.44	64.25		
供用開始年次	H 39	0.6756	102.9			10.79	7.29
1年目	H 40	0.6496	102.9			10.79	7.01
2年目	H 41	0.6246	102.9			10.79	6.74
3年目	H 42	0.6006	102.9			10.79	6.48
4年目	H 43	0.5775	102.9			10.79	6.23
5年目	H 44	0.5553	102.9			10.79	5.99
6年目	H 45	0.5339	102.9			10.79	5.76
7年目	H 46	0.5134	102.9			10.79	5.54
8年目	H 47	0.4936	102.9			10.79	5.33
9年目	H 48	0.4746	102.9			10.79	5.12
10年目	H 49	0.4564	102.9			10.79	4.92
11年目	H 50	0.4388	102.9			10.79	4.73
12年目	H 51	0.4220	102.9			10.79	4.55
13年目	H 52	0.4057	102.9			10.79	4.38
14年目	H 53	0.3901	102.9			10.79	4.21
15年目	H 54	0.3751	102.9			10.79	4.05
16年目	H 55	0.3607	102.9			10.79	3.89
17年目	H 56	0.3468	102.9			10.79	3.74
18年目	H 57	0.3335	102.9			10.79	3.60
19年目	H 58	0.3207	102.9			10.79	3.46
20年目	H 59	0.3083	102.9			10.79	3.33
21年目	H 60	0.2965	102.9			10.79	3.20
22年目	H 61	0.2851	102.9			10.79	3.08
23年目	H 62	0.2741	102.9			10.79	2.96
24年目	H 63	0.2636	102.9			10.79	2.84
25年目	H 64	0.2534	102.9			10.79	2.73
26年目	H 65	0.2437	102.9			10.79	2.63
27年目	H 66	0.2343	102.9			10.79	2.53
28年目	H 67	0.2253	102.9			10.79	2.43
29年目	H 68	0.2166	102.9			10.79	2.34
30年目	H 69	0.2083	102.9			10.79	2.25
31年目	H 70	0.2003	102.9			10.79	2.16
32年目	H 71	0.1926	102.9			10.79	2.08
33年目	H 72	0.1852	102.9			10.79	2.00
34年目	H 73	0.1780	102.9			10.79	1.92
35年目	H 74	0.1712	102.9			10.79	1.85
36年目	H 75	0.1646	102.9			10.79	1.78
37年目	H 76	0.1583	102.9			10.79	1.71
38年目	H 77	0.1522	102.9			10.79	1.64
39年目	H 78	0.1463	102.9			10.79	1.58
40年目	H 79	0.1407	102.9			10.79	1.52
41年目	H 80	0.1353	102.9			10.79	1.46
42年目	H 81	0.1301	102.9			10.79	1.40
43年目	H 82	0.1251	102.9			10.79	1.35
44年目	H 83	0.1203	102.9			10.79	1.30
45年目	H 84	0.1157	102.9			10.79	1.25
46年目	H 85	0.1112	102.9			10.79	1.20
47年目	H 86	0.1069	102.9			10.79	1.15
48年目	H 87	0.1028	102.9			10.79	1.11
49年目	H 88	0.0989	102.9	-30.19	-2.99	10.79	1.07
合計				1,598.61	1,351.44	539.50	162.87
単純事業費計				1,628.80		539.50	

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。

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
国道7号	朝日温海道路	2	40.8km

■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				131,130	
	改良費				41,870	
		土工	m3	7,240,391	31,006	切土(248万m3)、盛土(338万m3)、捨土(154万m3)
		法面工	m2	396,537	424	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	724	補強土壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	575	28	
		函渠工	m	2,316	996	
		排水工	m	56,583	643	
		中央分離帯工	m	36,379	800	
		雑工	式	1	7,248	側道工、地すべり対策費など
	橋梁費				12,500	
		100m以上	m	1,588	7,445	9橋
		100m未満	m	1,277	5,055	21橋
	トンネル費				57,564	
		NATM	m	17,464	57,564	19本
	IC費				7,141	
		IC	箇所	7	7,141	ダイヤモンド型(1)、集約ダイヤモンド型(5)、ハーフIC(1)
	舗装費				8,659	
		車道舗装	m2	658,402	8,659	
	付帯施設費				3,396	
		交通管理施設工	式	1	3,396	標識、防護柵、情報版など
②	用地及補償費				9,367	
	用地費		m2	1,353,814	5,629	
		宅地	m2	42,192	460	
		田畑	m2	564,358	4,305	
		山林・原野	m2	747,264	864	
	補償費		式	1	3,738	
③	間接経費		式	1	49,503	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				190,000	

【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
- 用地補償費算出にあたっては、近隣箇所の直近実績を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道7号	朝日温海道路	2	40.8km

■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				126,376	
	改良費				39,848	
		土工	m ³	6,928,531	30,568	切土(243万m ³)、盛土(314万m ³)、捨土(148万m ³)
		法面工	m ²	380,637	407	切土法面、盛土法面、法枠工
		擁壁工	式	1	686	補強土壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	358	18	
		函渠工	m	2,085	847	
		排水工	m	51,959	586	
		中央分離帯工	m	36,379	800	
		雑工	式	1	5,936	側道工、地すべり対策費など
	橋梁費				12,100	
		100m以上	m	1,588	7,445	9橋
		100m未満	m	1,195	4,655	21橋
	トンネル費				55,524	
		NATM	m	17,338	55,524	19本
	IC費				7,141	
		IC	箇所	7	7,141	ダイヤモンド型(1)、集約ダイヤモンド型(5)、ハーフIC(1)
	舗装費				8,659	
		車道舗装	m ²	658,402	8,659	
	付帯施設費				3,104	
		交通管理施設工	式	1	3,104	標識、防護柵、情報版など
②	用地及補償費				6,127	
	用地費		m ²	412,316	3,019	
		宅地	m ²	25,097	337	
		田畑	m ²	228,857	2,399	
		山林・原野	m ²	158,362	284	
	補償費		式	1	3,108	
③	間接経費		式	1	43,167	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				175,671	

【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
- 用地補償費算出にあたっては、近隣箇所の直近実績を使用

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道7号	朝日温海道路	2	40.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	40.8	16,950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	41,300	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			58,250	

【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。