

国道7号 新発田拡幅 再評価資料

平成22年12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	4
3. 事業の必要性・効果	5
1) 客観的評価指標	5
4. 当該道路の役割・効果	8
1) 3 便益に係る整備効果	8
① 走行時間の短縮	8
② 渋滞損失時間の減少	9
③ 交通事故件数の減少	10
2) 事業の投資効果	11
3) その他の効果	12
① 環状道路機能強化と城下町新発田のまちづくり支援	12
② 三次医療施設へのアクセス向上	13
③ 冬期における円滑な交通の確保	14
④ 災害復旧活動における円滑な移動の確保	15
⑤ 通勤支援	16
⑥ 緊急輸送道路の信頼性確保	17
4) その他事業を巡る社会経済情勢等の変化	18
5. 費用対効果	19
6. 事業の進捗見込み	20
7. コスト縮減や代替案の可能性	20
8. 対応方針（原案）	21
費用対効果算出資料	22

1. 事業の概要

1)事業の目的

当該事業は、

○市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和

○沿線地域の振興、活性化 など

を目的として、国道7号の新発田市奥山新保しばたしおくやましんぼから新発田市三日市間しばたしみっかいち（延長5.8km）について現道拡幅整備を行うものである。

【広域位置図】



事業区間の渋滞状況(高浜入口交差点付近朝)



事業区間の渋滞状況(城北町交差点付近夕方)

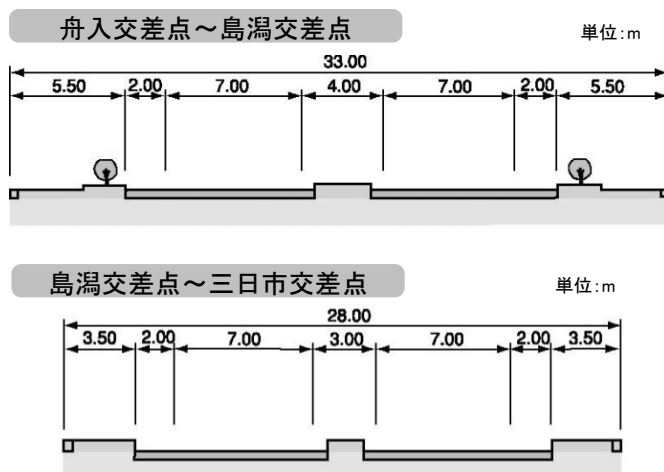
【位置図】



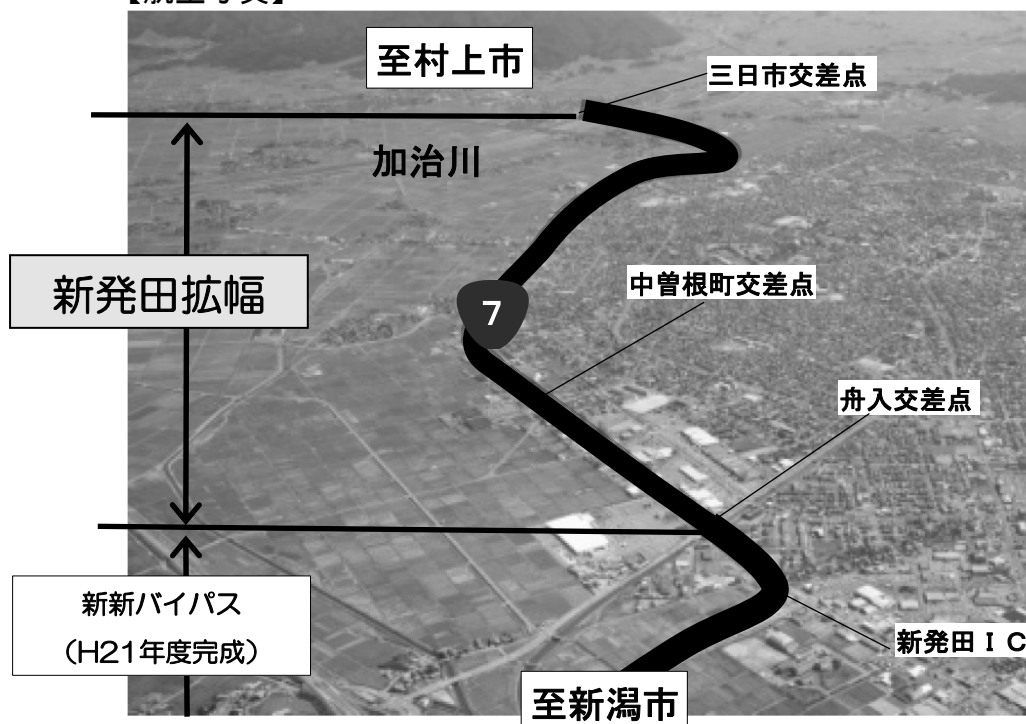
2) 事業の概要

- 事業名：新発田^{しばた}拡幅
- 延長：5.8 km
- 起終点：(起)新潟県新発田^{しばたし おくやましんぼ}市奥山新保
(終)新潟県新発田^{しばたし みっかいち}市三日市
- 都市計画決定：平成2年度
- 事業化：平成3年度
- 用地着手：平成6年度
- 工事着手：平成12年度
- 全体事業費：340億円
- 平成22年度末までの投資額(予定)：107億円(進捗率約31.5%)

【完成横断図】



【航空写真】



2. 現在に至る経緯等

1)事業の経緯

平成 2年度	都市計画決定
平成 3年度	事業化
平成 6年度	用地着手(三日市交差点は平成8年度)
平成12年度	工事着手(三日市交差点)
平成14年度	三日市交差点立体化
平成21年度	舟入交差点 <small>ふないり</small> ～中曽根町交差点 <small>なかそねちよう</small> 間(L=900m)供用

2)事業の進捗状況

平成22年度末予定

	全体	執行済み額	進捗率	残事業費
事業費	340億円	107億円	31%	233億円
うち用地費	50億円	25億円	50%	25億円

※金額は税込み

【路線図】



3) 今後の事業展開

- ・ なかそねちょう 中曽根町交差点～こふねちょう 小舟町交差点間については、用地取得や埋蔵文化財調査を実施する。
- ・ さらに、加治川に架かる加治大橋については、架橋から49年経過による著しい老朽化対策及び耐震対策に向け、緊急輸送道路の機能確保のための架け替えに着手する。

【今後の事業展開】



(中曽根町～小舟町交差点間)



(加治大橋)



3. 事業の必要性・効果

1) 客観的評価指標

○残事業を進め、当該事業を完成することで得られる整備効果を、客観的評価指標から項目を抽出して整理する。

【一般国道（二次改築）】

●事業採択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/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。
		□現道等に、当該路線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	■重要港湾もしくは特定重要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/km ² 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	□対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上）への連絡道路となる。
		□高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり。
		□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。	
	□新規整備の公共公益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"/> 交通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 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 type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。		
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。		
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CO ₂ 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NO ₂ 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	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	<input checked="" 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期待される。

※○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又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
 - B/C=1.3 (事業全体の費用対効果)
 - B/C=2.1 (残事業の費用対効果)

I. 活力

- (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・費用便益対象エリアの渋滞損失時間削減量=74万人時間/年【P9で詳述】
整備なし 1,391万人時間/年 → 整備あり1,317万人時間/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見込まれる。
 - 上り 島潟→城北町 19.3km/h 7時台
三日市→高浜入口 12.9km/h 7時台
 - 下り 小舟町→城北町 18.7km/h 8時台
中曽根町→小舟町 15.3km/h 18時台
 - ・特急停車駅である新発田駅へのアクセス向上が見込まれる。
 - ・国管理空港である新潟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
 - ・コンテナターミナルを有し、中国や韓国との貿易が盛んな特定重要港湾である新潟港(東港区)へのアクセス向上が見込まれる。
- (3) 都市の再生
 - ・沿道まちづくりとの連携あり。【P12で詳述】
(新発田市都市計画マスタープランにおいて新発田市街地部の国道7号沿線は沿道型商業地として位置づけられており、当該事業の整備と連携)
- (4) 国土・地域ネットワークの構築
 - ・日常活動圏中心都市である新発田市へのアクセス向上が見込まれる。【P16で詳述】
- (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。

II. 暮らし

- (1) 安全で安心できるくらしの確保
 - ・三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上が見込まれる。【P13で詳述】

III. 安全

- (1) 災害への備え
 - ・第1次緊急輸送道路としての位置づけあり。【P15、17で詳述】

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=5,000t-co2/年
(整備なし121万3千t-co2/年 → 整備あり120万8千t-co2/年)
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・費用便益分析対象エリアのNOx排出量の削減量=27t-NOx/年
(整備なし 4,442t-NOx/年 → 整備あり4,415t-NOx/年)
 - ・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量=2t-NOx/年
(整備なし 382t-SPM/年 → 整備あり380t-SPM/年)

V. その他

- (1) その他
 - ・冬期間の円滑な交通の確保が可能となる。【P14で詳述】
 - ・中心市街地の環状道路としての機能の強化とそれに伴う中心市街地へのアクセス向上が見込まれる。【P12で詳述】

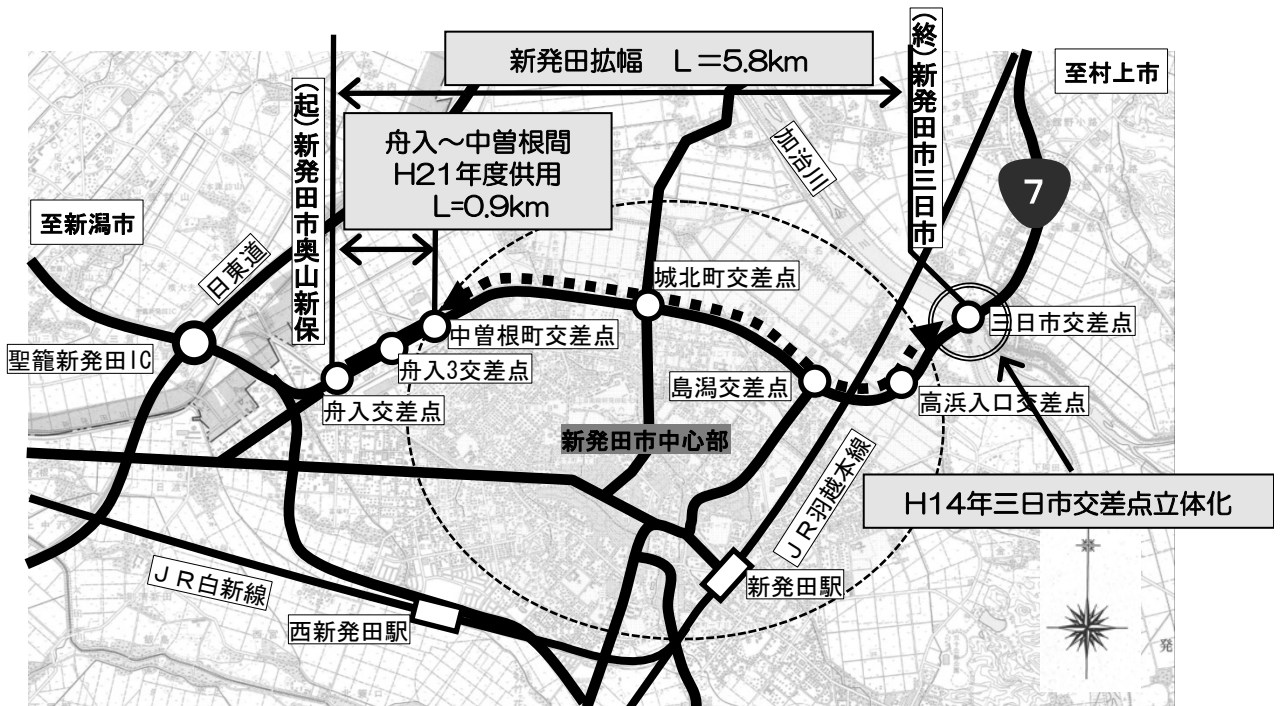
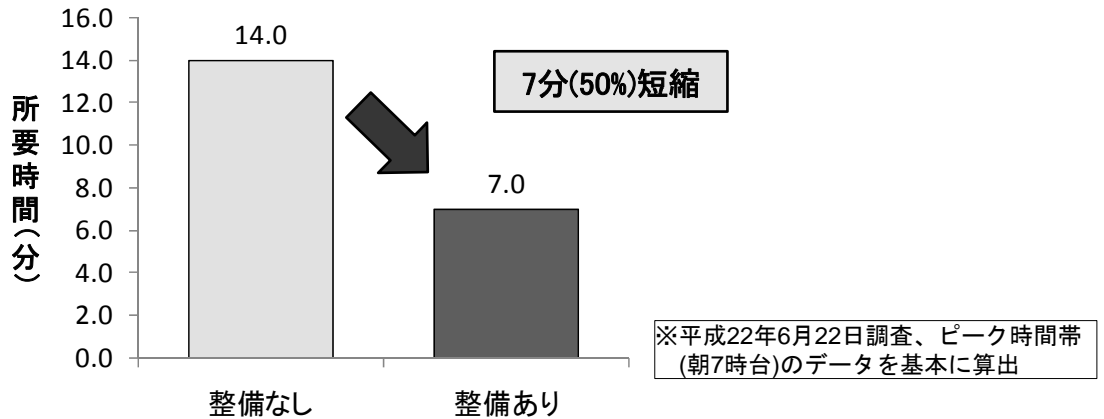
4. 当該道路の役割・効果

1) 3便益に係る整備効果

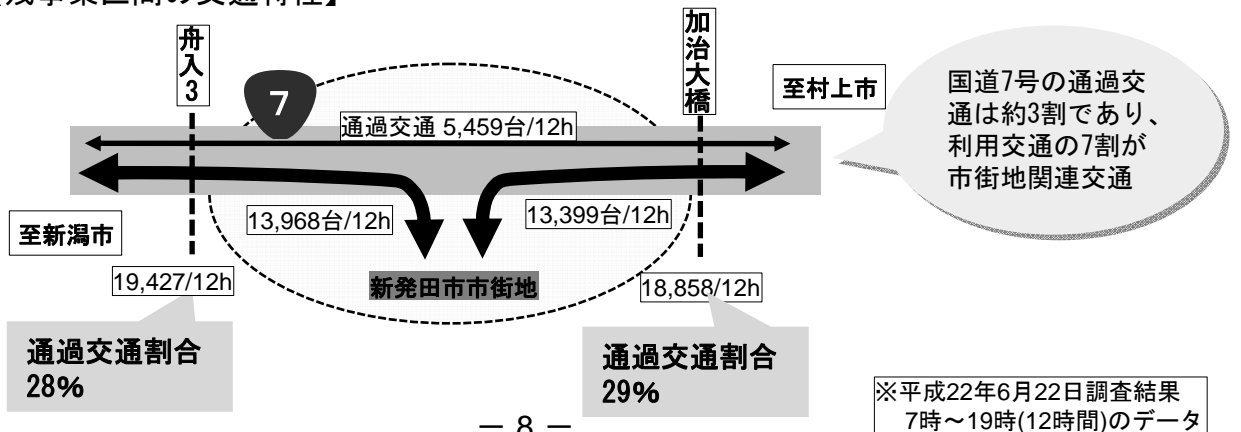
① 走行時間の短縮

- 国道7号利用交通のうち、3割(約5,500台/12h)が通過交通である。
- 新発田拡幅の整備により円滑な走行環境が確保され、走行時間が約7分短縮する。

【舟入3交差点～三日市交差点間の所要時間】



【残事業区間の交通特性】

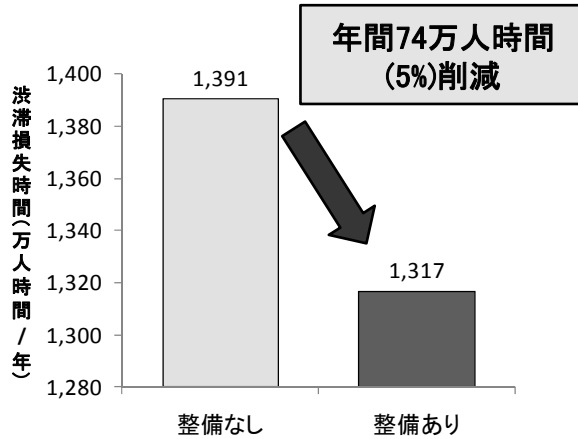


② 渋滞損失時間の減少

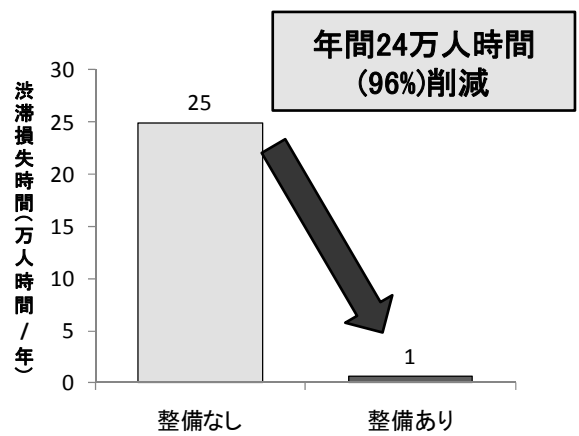
○新発田拡幅の整備により、円滑な走行環境が確保され、損失時間が年間約74万人時間削減される。

【渋滞損失時間の削減】

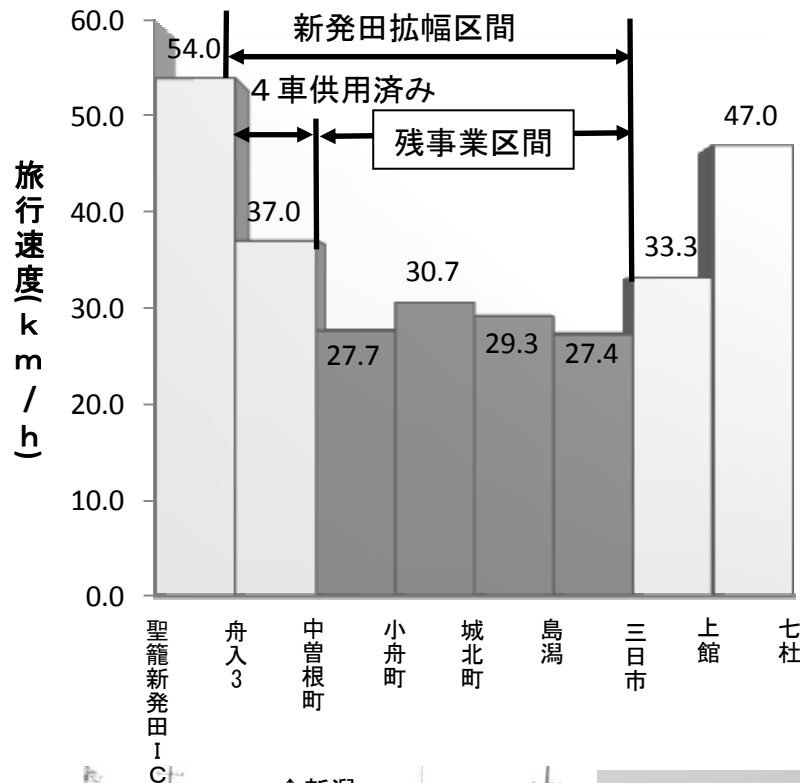
○費用便益分析対象エリア (H42年推計値)



○残事業区間 (H42年推計値)



【旅行速度(平日朝夕ピーク時間帯、上下線平均)】



※朝夕ピーク時間帯
: 7時~9時、17時~19時



城北町交差点を先頭とする渋滞

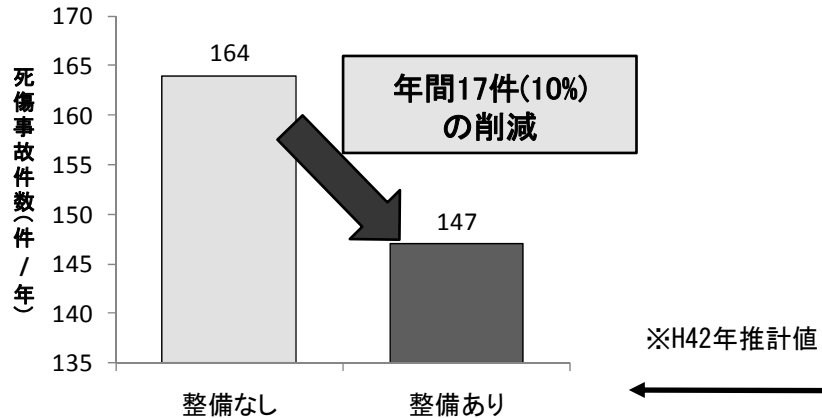


高浜入口交差点を先頭とする渋滞
(三日市交差点付近)

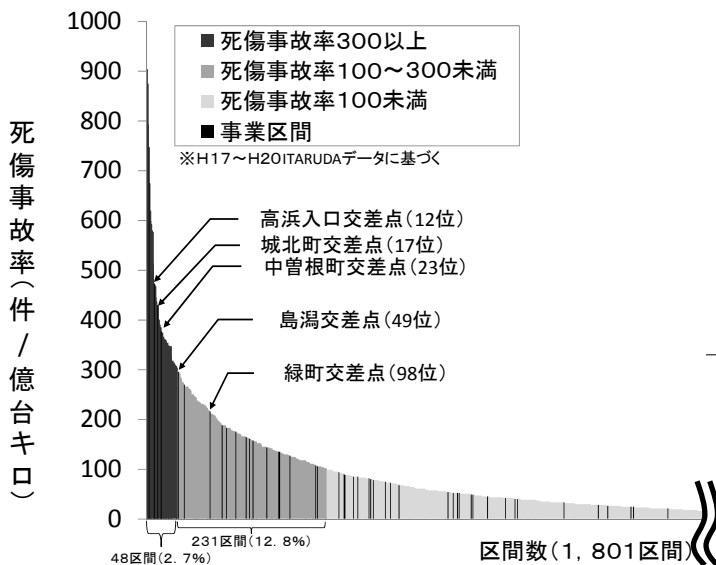
③ 交通事故件数の減少

- 当該区間には、過去4ヶ年における死傷事故率が300件/億台kmを超える箇所が存在し、発生した事故のうち、「自動車関連事故」が91%となっている。また、「自動車関連事故」のうち、84%が「追突」となっている。
- 新発田拡幅の整備により、新発田市街地内の道路では、年間約17件の死傷事故件数の削減が期待できる。

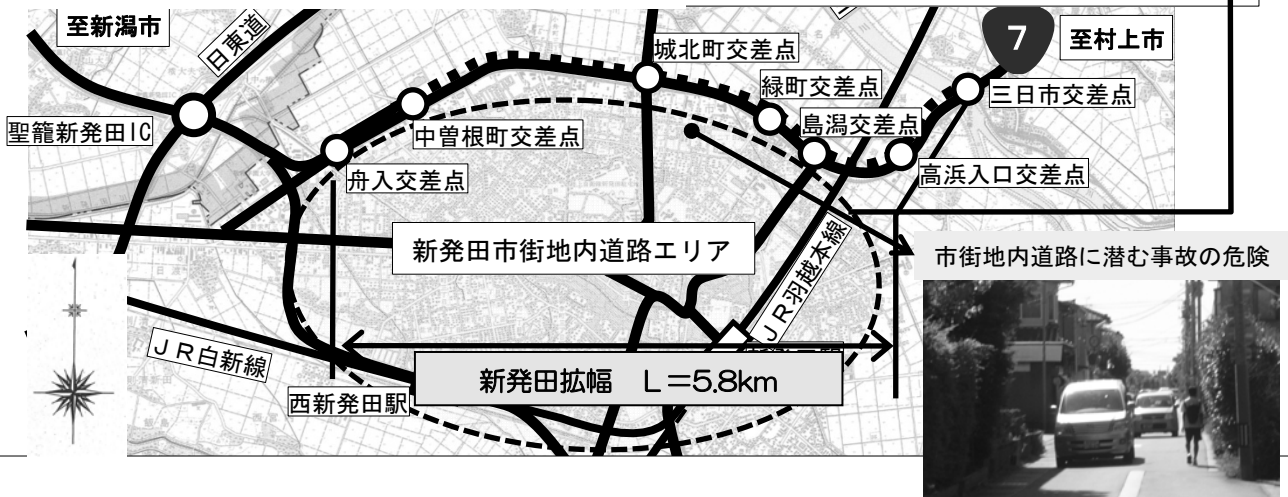
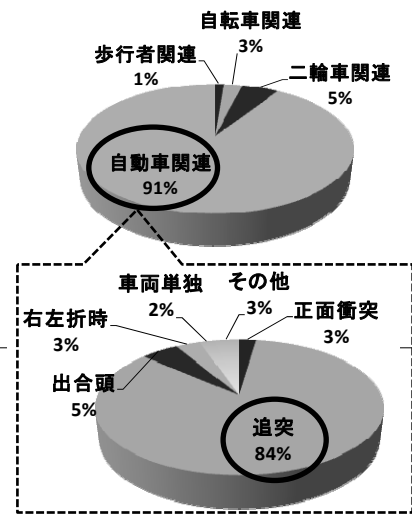
【新発田市街地内道路の死傷事故件数の削減】



【新潟国道管内の死傷事故率(H17~H20)】



【事業区間の事故特性(H17~H20)】



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

※出典：「費用便益分析マニュアル」H20年11月国土交通省

① 走行時間短縮便益

- 新発田拡幅の整備により、走行時間短縮による年間27億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360億円と算出される。

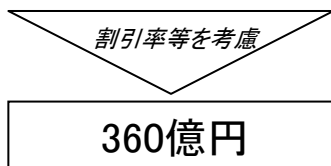
【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用
= 27(億円/年)※

※供用開始年次の便益

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

(円/台・分)



車種	時間価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

② 走行経費減少便益

- 新発田拡幅の整備により、走行経費減少による年間1.9億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26億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費
= 1.9(億円/年)※

※供用開始年次の便益

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



一般道(市街地)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	44.82	114.46	46.00	34.40	77.94
10	32.54	96.41	33.62	29.42	63.97
15	28.26	89.42	29.30	27.32	57.23
20	26.02	85.31	27.02	26.00	52.54
25	24.60	82.46	25.58	25.03	48.86
30	23.62	80.32	24.58	24.26	45.84
35	22.90	78.66	23.85	23.65	43.34
40	22.63	77.76	23.57	23.30	41.81
45	22.46	77.12	23.39	23.03	40.63
50	22.37	76.71	23.29	22.85	39.79
55	22.37	76.53	23.29	22.75	39.30
60	22.44	76.57	23.36	22.74	39.18

③ 交通事故減少便益

- 新発田拡幅の整備により、新発田市街地内道路で事故件数が年間17件減少し、年間1.0億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13億円と算出される。

【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
= 1.0(億円/年)※

※供用開始年次の便益

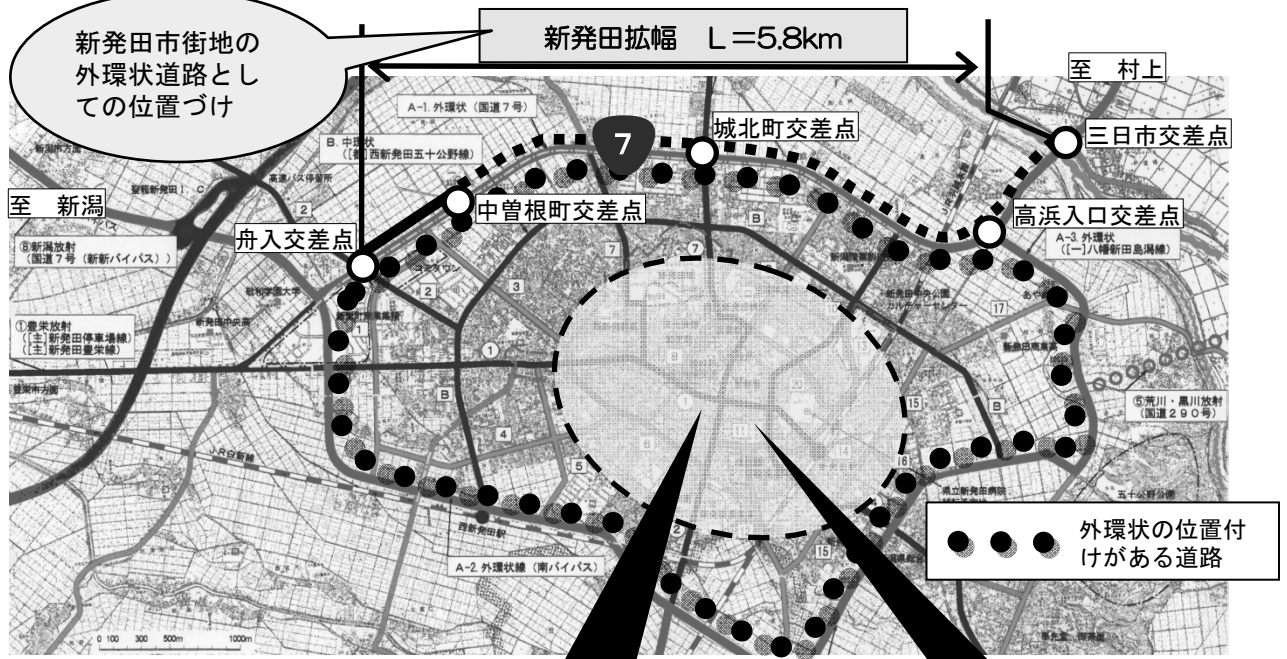


3) その他の効果

①環状道路機能の強化と城下町新発田のまちづくり支援

- 新発田市市街地部は、城下町の名残から、狭く、カーブした道路が多い。
- そのような市街地部の道路において、歴史的な街並を活かした新たなまちづくりへの取り組みが進められている一方で、当該事業区間は、新発田市まちづくり交通計画において、市街地部の外環状道路として位置づけられている。
- 当該事業区間の完成により、新たなまちづくりを進める中心市街地へのアクセス利便性向上が期待される。

【『新発田市まちづくり交通計画』(H14年策定)における国道7号の位置づけ】



【新発田の歴史を生きし活用した中心市街地のまちづくり】

(寺町・清水谷地区街なみ環境整備)



(歩行者ネットワーク整備)



(新発田駅周辺整備)



【城下町ならではの狭い道路】

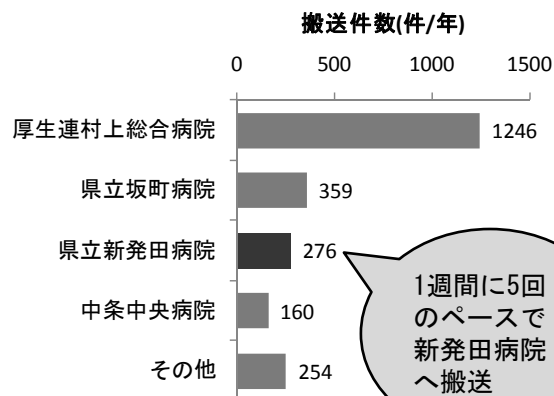


※新発田市まちづくり交通計画とは
 新発田市まちづくり総合計画や中心市街地活性化基本計画等のまちづくりの計画をもとに、将来の新発田市街地を対象に交通の目標を明らかにした上で、道路、公共交通、歩行者・自転車空間の整備に関する計画を策定したもの

②三次医療施設へのアクセス向上

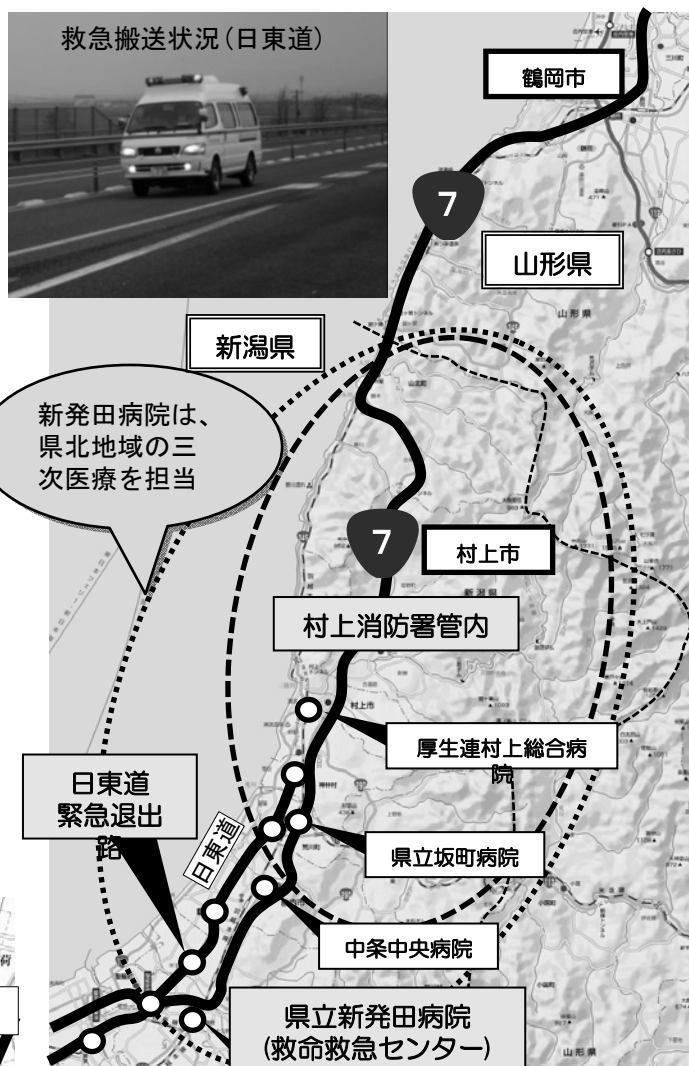
- 新発田市には、救命救急センターを有する県立新発田病院があり、県北地域(新発田市以北)の高度医療を担当している。
- 村上消防署管内では、日東道を利用した県立新発田病院への搬送が1週間に5回行われている。
- 当該事業区間の完成により、城北町交差点等の渋滞解消され、県北地域の三次医療施設へのアクセス向上が期待される。

【村上消防署管内の病院別搬送件数(H21年)】



県立新発田病院

【村上消防署管内と新発田病院の位置】

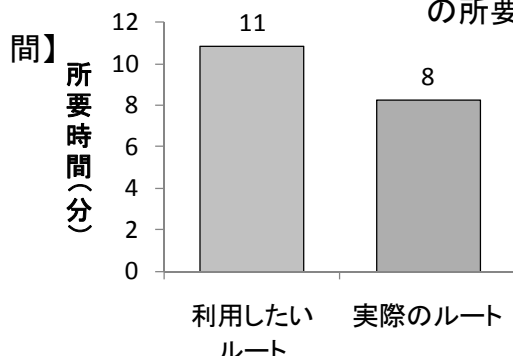


【日東道緊急退出路から新発田病院への搬送ルート】



※渋滞長：H22年6月22日調査結果

【日東道緊急退出路～県立新発田病院の所要時間】

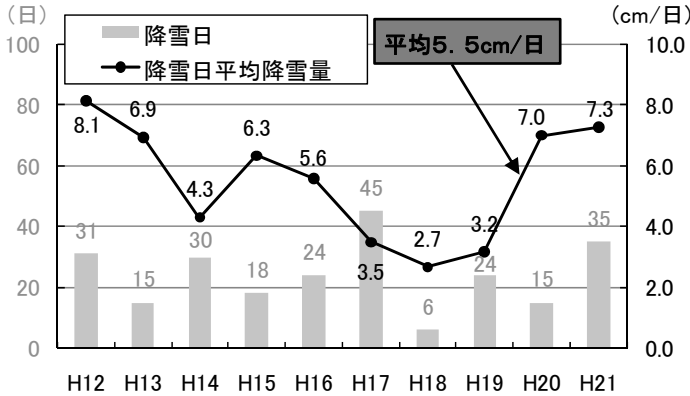


※ルート延長に対して時速60km/hで算定。「利用したいルート」は城北町交差点の渋滞通過時間を上乗せ。

③冬期における円滑な交通の確保

- 当該事業区間は、冬期の降雪により走行速度が低下し、道路交通に影響を与えている。
- 当該事業区間の整備により、冬期間の円滑な交通の確保が可能となる。

【降雪日数と降雪日平均降雪量】



【年度別降雪日平均降雪量の推移】

※気象庁HPより (新潟)

【冬期間の降雪日数】

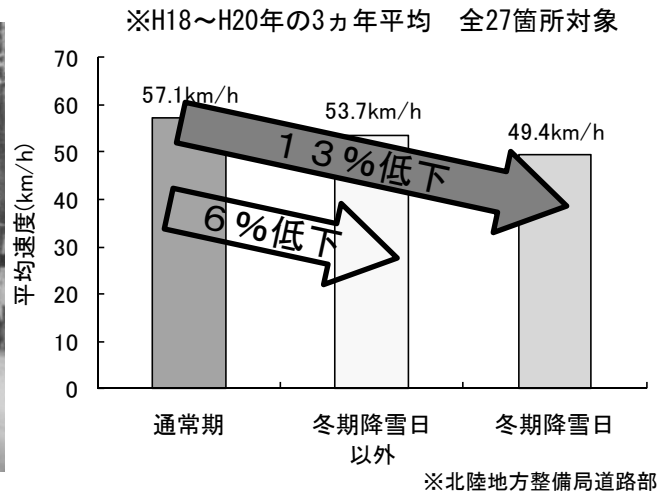
	冬期			通常期
	降雪初日～終了の日数	うち、降雪日数	うち、降雪日以外	
平成12年度	96	31	65	269
平成13年度	49	15	34	316
平成14年度	102	30	72	263
平成15年度	70	18	52	295
平成16年度	75	24	51	290
平成17年度	101	45	56	264
平成18年度	108	6	102	257
平成19年度	60	24	36	305
平成20年度	58	15	43	307
平成21年度	105	35	70	260
10カ年平均	82	24	58	283

※気象庁HPより (新潟)

【現道部の冬期道路交通状況】



【北陸地整管内直轄国道の冬期旅行速度の低下】

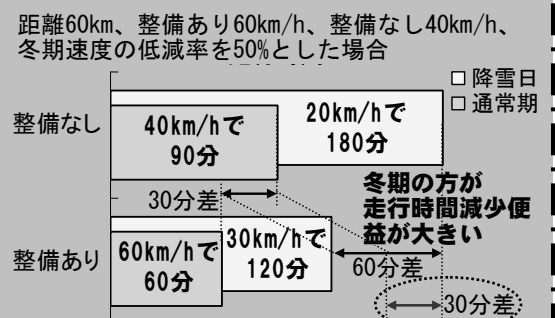


○冬期の積雪による影響を考慮した便益を仮に試算する場合の考え方

$$\text{冬期走行時間の短縮割合} \times \text{冬期日数} \times (\text{走行時間費用} + \text{走行経費}) = 8 \text{ 億円}$$

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した (参考値)

【走行時間イメージ】



④災害復旧活動における円滑な移動の確保

- 新潟県では、大規模地震発生時等災害時の緊急輸送道路ネットワーク計画を策定しており、当該事業区間を含む国道7号全線が第1次緊急輸送道路として位置づけられている。
- また自衛隊新発田駐屯地があり、当該事業区間の完成により、有事における自衛隊新発田駐屯地から高速道路IC等へのアクセス性向上が期待される。

【自衛隊新発田駐屯地からの緊急災害派遣時の移動ルート】

※自衛隊新発田駐屯地ヒアリングより



【自衛隊新発田駐屯地からの災害派遣履歴(過去20年間)】

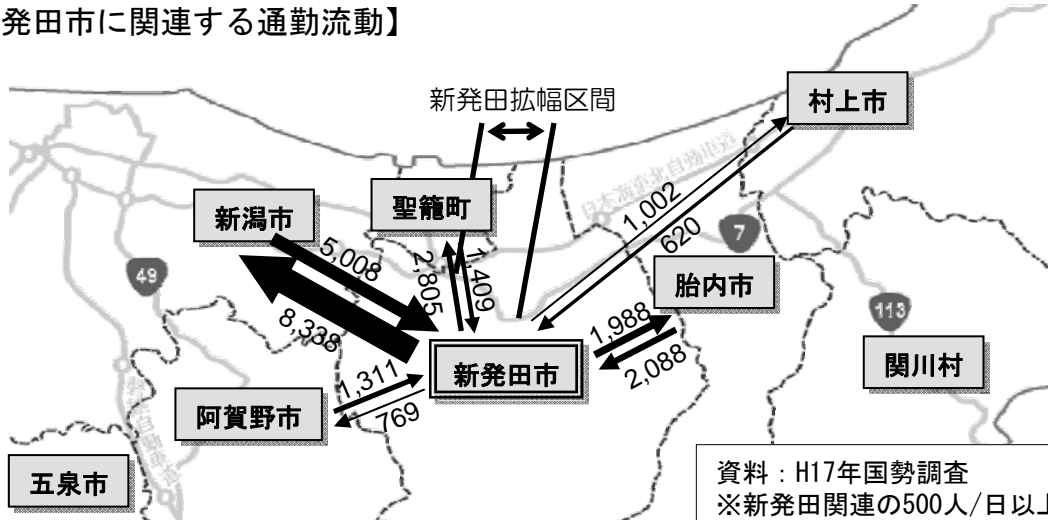
派遣期間	名称	派遣場所	派遣のべ人数	車両	活動内容
H6.1	阪神・淡路大震災災害派遣	兵庫県芦屋地区	55	15	給水・医療支援
H9.2	柏崎海岸地区漂着油に伴う災害派遣	新潟県柏崎海岸地区	127		漂着油回収
H10.8	大日原近傍派遣	大日原	59		
H10.8	神林村災害派遣(水害派遣)	神林村	239	29	堤防の補強・土のう積み上げ等
H16.4	山北町林野火災災害派遣	岩船郡山北町	57		消化及び空中消化支援
H16.7	7.13水害災害派遣	三条市及び南蒲原郡下田村	1,207		人命救助、堤防構築及び給水支援等
H16.10	新潟県中越地震災害派遣	山古志村、越路村、長岡市、新潟市	8,835		人命救助、給水・炊き出し支援等
H16.12	新潟県中越地区除雪支援(その1)	山古志村	41		除雪
H17.1	新潟県中越地区除雪支援(その2)	山古志村	158		除雪
H17.1	新潟県中越地区除雪支援(その3)	山古志村	59		除雪
H18.1	新潟県南部地域雪害派遣	十日町及び津南町	127		除雪
H18.7	長野県大雨に伴う災害派遣	長野県岡谷市	58		人命救助等
H19.7	新潟県中越沖地震災害派遣	刈羽村等			情報活動、給水・給食支援
H22.3	加茂市に対する災害派遣(給水支援)	加茂市	24		給水支援

※自衛隊新発田駐屯地提供資料、派遣のべ人数および車両は把握されている数値のみ表示

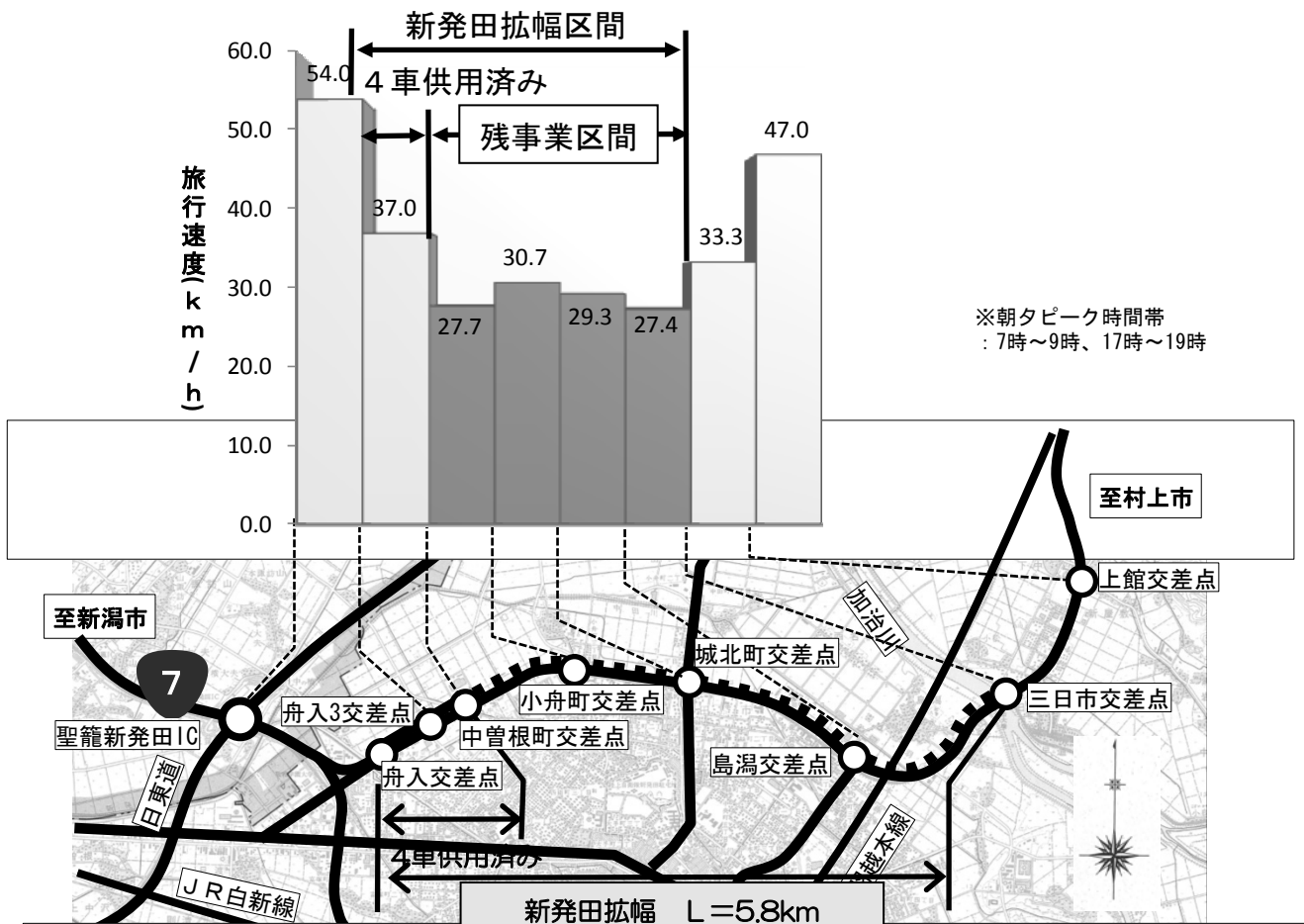
⑤通勤支援

- 新発田市は、隣接する胎内市や聖籠町、新潟市北区から、新発田市の市街地部に立地する事業所や商業施設への通勤流動が多い。
- また、新発田市から新新バイパスや日東道を利用した新潟市中心部への通勤流動も多い。
- 当該事業区間の完成により、通勤時間が短縮される等、通勤移動を支援することが期待される。

【新発田市に関連する通勤流動】



【旅行速度(平日朝夕ピーク時間帯、上下線平均)】



⑥緊急輸送道路の信頼性確保

- 加治大橋は架橋から49年経過しており、架替が必要な状況となっている。
- 当該事業の一つである加治大橋の架け替えにより、耐震性の確保により国道7号の緊急輸送道路としての機能を強化し、安全で円滑な交通確保が期待される。

【加治大橋の全景写真】

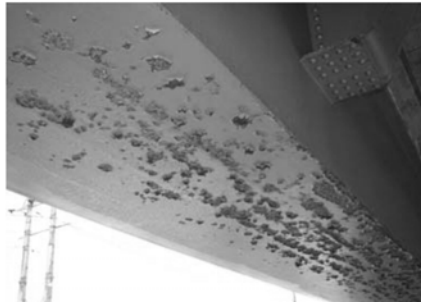


《加治大橋の概要》

- ・架橋年：昭和35年(1960年)
架橋から49年経過
- ・橋長：193.5m
- ・総径間数：5径間
- ・設計活荷重：TL-20
- ・設計基準：昭和31年鋼道路橋
設計示方書

【主な補修履歴】

年次	区分	内容
1970	補修	塗替塗装
1989	補修	塗替塗装
1998	補強	落橋防止装置設置
2004	補修	車両用防護柵更新
2007	補強	橋脚補強
2008	補修	塗替塗装・床版補修
2010	補修	支承補修・桁補修(当て板)



(主桁に防食機能の劣化が進行)
※H19年撮影

【必要な補修】

- ・現河川改修計画により、橋脚基礎が根入れ不足である。また、橋脚部の洗掘が進行している。
- ・今後想定される補修や下部構造の対策を考慮した場合、架替が必要な状況となっている。

区分	内容
補修	塗替塗装
補修	支承取替
補修	伸縮装置取替
補修	桁補修(当て板、桁連結)
補強	耐震補強
補修	床版打換

【加治大橋の位置】



4) その他事業を巡る社会経済情勢等の変化

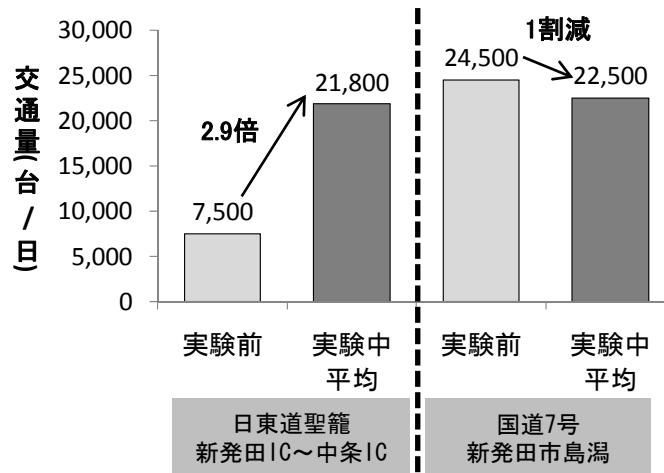
○現在、次の通り高速道路無料化社会実験を行っており、地域に与える影響等を調査中である。

【日東道無料化実験の概要】

- 実験期間:平成22年6月28日(月)午前0:00～平成23年3月末
- 対象区間:日本海東北沿岸自動車道 新潟中央IC～荒川胎内IC(延長L=47km)
- 対象車両:全車種(現金利用者を含む)



【交通量の変化(平日)】

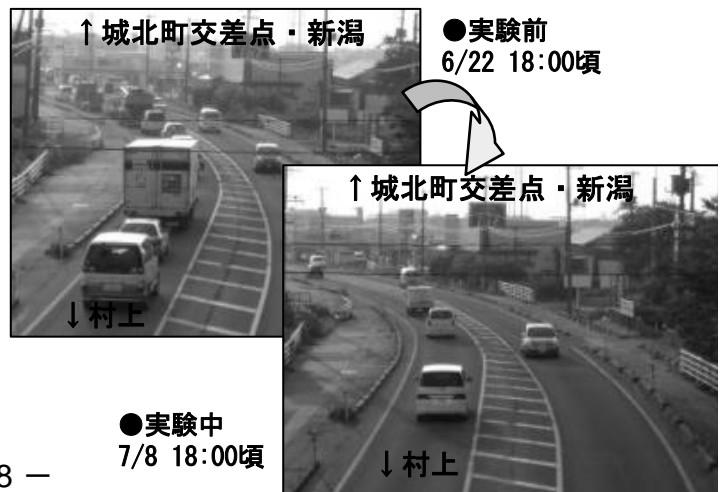
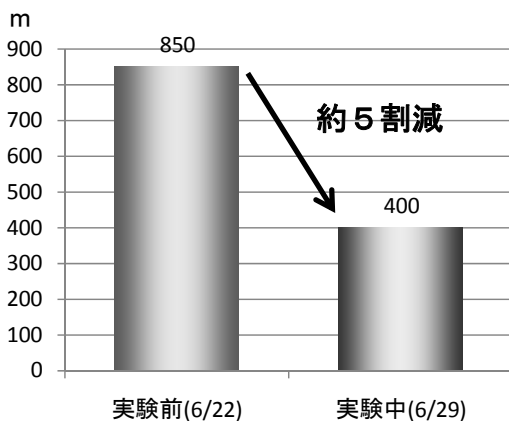


※調査データ

日東道: 実験前6/21～6/25平均、実験中6/28～7/23平日平均
 国道7号: 実験前6/22平均、実験6/29・7/6・7/13・7/20平均

【渋滞状況の変化(平日)】

国道7号の渋滞長(18:00頃)(城北町交差点 新潟方向)



5. 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22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、高規格幹線道路については第四次全国総合開発計画等、一般道路については各自治体の都市計画等に基づき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	310億円	293億円	16億円
残事業	184億円	169億円	15億円

<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	399億円	360億円	26億円	13億円
残事業	379億円	343億円	24億円	13億円

<3便益による費用便益比>

費用便益比 B / C	
事業全体	399億円/310億円=1.3
残事業	379億円/184億円=2.1

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>

新発田拡幅の役割	具体内容	
①環状道路機能の強化と城下町新発田のまちづくり支援	●市街地の環状道路機能が強化され、中心市街地の歴史的街並を活かしたまちづくりへの支援が期待される	
②三次医療施設へのアクセス向上	●三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上が期待される	
③冬期における円滑な交通の確保	●年間0.5億円の走行時間短縮便益、走行経費減少便益	8億円※
④災害復旧活動における円滑な移動の確保	●自衛隊新発田駐屯地から高速道路I C等へのアクセス向上が期待される	
⑤通勤支援	●通勤時間の短縮等が期待される	
⑥緊急輸送道路の信頼性確保	●老朽橋の架替により緊急輸送道路の機能強化が期待される	

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

6. 事業の進捗見込み

① 残事業の内容

残事業の主な内容は次のとおり。

- ・ 中曽根町交差点～加治大橋間の用地買収・補償
- ・ 埋蔵文化財調査の実施
- ・ 現加治大橋の架け替えおよび新橋整備(橋梁部4車線化)
- ・ 中曽根町交差点～三日市交差点間の4車線化工事

② 今後の事業の見通し等

- ・ 並行する日本海東北自動車道(新潟中央IC～荒川胎内IC)において現在、高速道路無料化社会実験を実施中であり、今後料金体系の変更等が伴う場合、必要に応じ事業計画の見直しについて検討する。
- ・ 中曽根町交差点～小舟町交差点間については、用地協議の進捗に合わせ用地買収・補償を行い、埋蔵文化財調査を実施する。
- ・ また、現加治大橋についても高速道路無料化社会実験や中曽根町交差点～小舟交差点間の進捗を踏まえ、必要な対策を実施する。

【今後の事業展開】



7. コスト縮減や代替案の可能性

- ・ 新発田拡幅事業は、地形、土地利用状況等を勘案し、平面交差を基本とするなど、構造・規格、施設規模等は必要最小限にすることに配慮した計画となっている。
- ・ また、植樹帯設置箇所の見直しなど、さらなるコスト縮減についての検討を行っているところである。
- ・ 施工にあたっては、新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

8. 対応方針(原案)

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・ 国道7号新発田拡幅は、日本海側の広域幹線道路となっている他、新発田市中心市街地の環状道路としての役割を担っている。
- ・ 新発田拡幅の整備によって、新発田市街地における渋滞の緩和・解消や地域産業の活性化への寄与の他、広域ネットワークとしての機能強化、アクセス向上によるまちづくりの支援、救急搬送による救命率の向上など、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1.3、残事業が2.1となり、投資効率性は確保されている。
- ・ 今後の交通状況を見据えつつ、用地協議の進捗にあわせ中曽根町交差点～小舟町交差点間の用地買収・補償及び埋蔵文化財調査や加治大橋の対策を実施する。

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・その他別
一般国道7号	新発田拡幅	L=5.8km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,600~37,000	4	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22年度		
単純合計	326億円	57億円	383億円
うち残事業分	198億円	52億円	250億円
基準年における 現在価値(C)	293億円	16億円	310億円
うち残事業分	169億円	15億円	184億円

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22年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	27億円	1.9億円	1.0億円	30億円
基準年における 現在価値(B)	360億円	26億円	13億円	399億円
うち残事業分	343億円	24億円	13億円	379億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	89.5億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	195.4億円
経済的内部収益率（残事業）	8.3%

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（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	25,600~37,000	±10%	2.0~2.2
事業費	198億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	10年	±20%	2.0~2.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：新発田拡幅（事業全体）

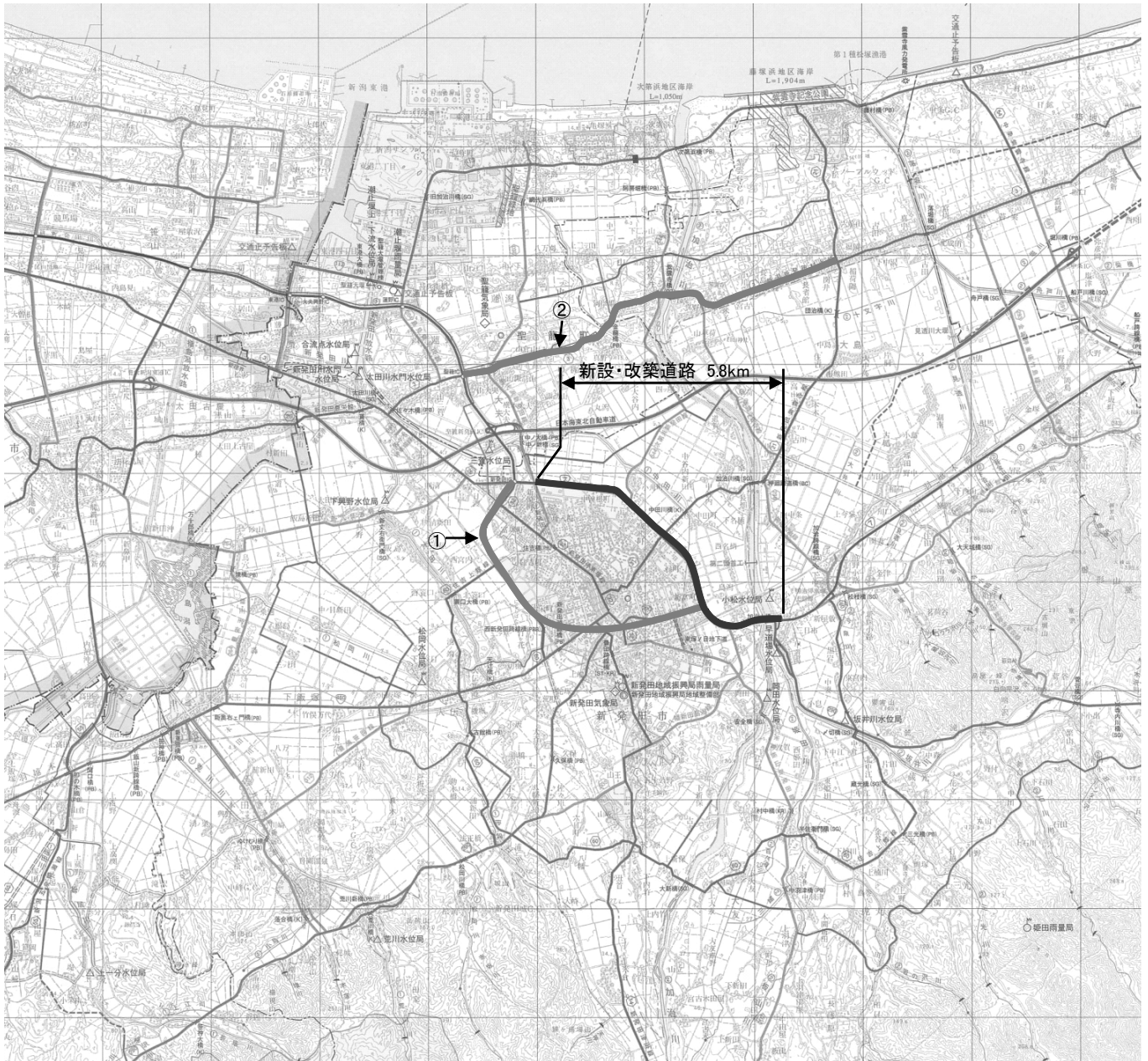
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [現道拡幅] : 5.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	17,800	30,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8.2	6.2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	26.48	34.38	
②主な周辺道路 ^{※4}	①(都)新栄町荒町線・(都)島潟荒町線 : 8.5km	交通量	[台/日]	18,200	12,200
		走行時間	[分]	11.2	10.6
		走行時間費用	[億円/年]	36.22	22.56
	②(主)新潟新発田村上線 : 8.0km	交通量	[台/日]	12,800	10,400
		走行時間	[分]	17.2	15.0
		走行時間費用	[億円/年]	41.83	29.49
		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 : 1985.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,791.67	2,783.47	

			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)
計 : 2008.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,896.20	2,869.90	26.30

- ※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



交通状況の変化

様式-3①

事業名：新発田拡幅（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 [現道拡幅] : 5.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	17,900	30,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7.8	5.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	25.49	32.38	
②主な周辺道路 ^{※4}	①(都)新栄町荒町線・(都)島潟荒町線 : 8.5km	交通量	[台/日]	17,500	12,200
		走行時間	[分]	11.1	10.6
		走行時間費用	[億円/年]	34.33	22.56
	②(主)新潟新発田村上線 : 8.0km	交通量	[台/日]	12,800	10,400
		走行時間	[分]	17.2	15.0
		走行時間費用	[億円/年]	41.81	29.49
		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 : 1986.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,793.35	2,785.48	

			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)
計 : 2008.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,894.98	2,869.91	25.07

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

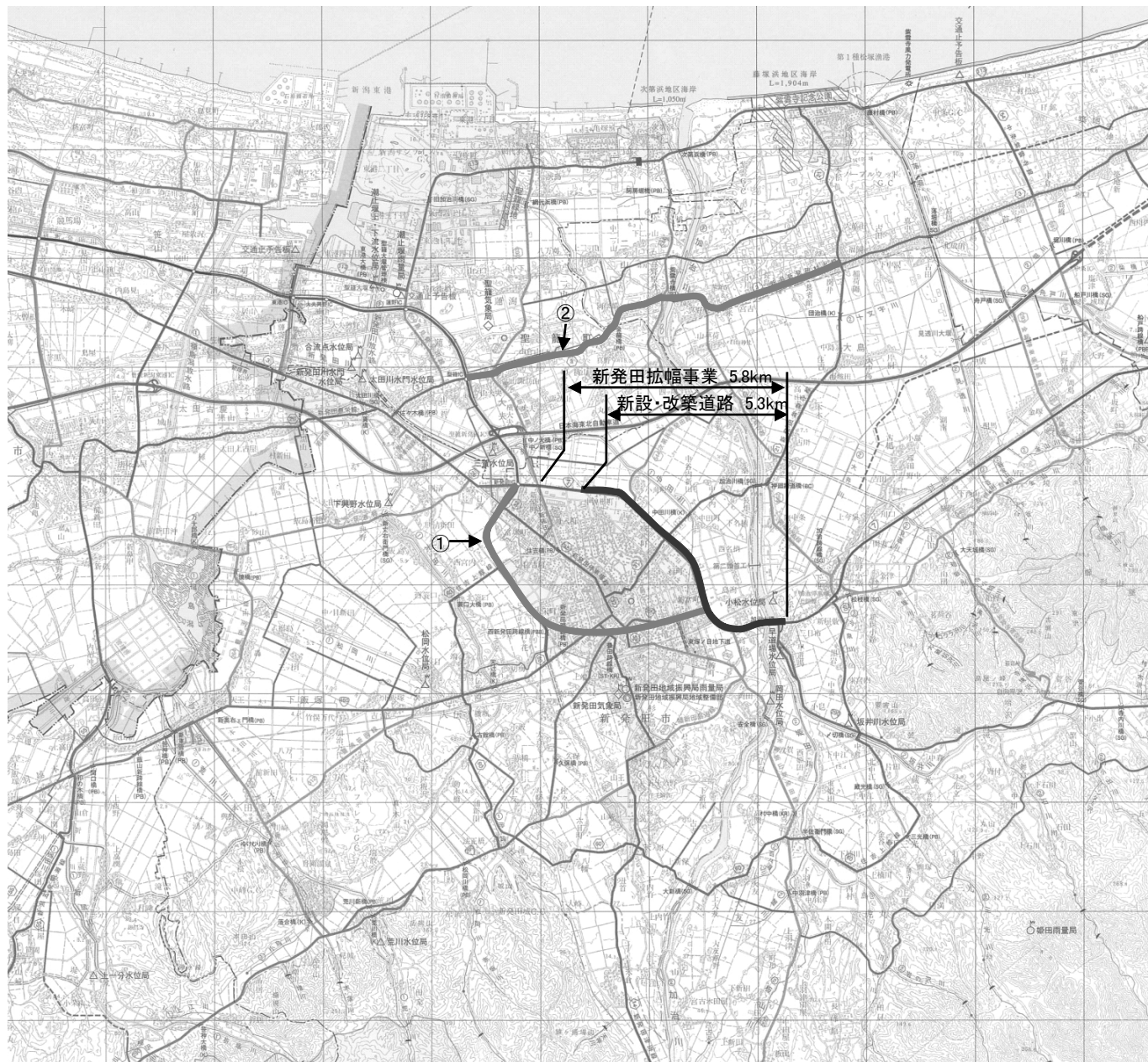
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新発田拡幅

(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	平成22年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> ()	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(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	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

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

(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 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"/>
その他			

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:新発田拡幅(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.205	5.8	1.19	
年次	年度	割戻率	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
-30年目	H 3	2.1068	102.0	0.19	0.37		
-29年目	H 4	2.0258	103.4	0.49	0.87		
-28年目	H 5	1.9479	103.7	0.29	0.50		
-27年目	H 6	1.8730	103.6	0.98	1.62		
-26年目	H 7	1.8009	103.0	2.35	3.75		
-25年目	H 8	1.7317	102.4	3.32	5.12		
-24年目	H 9	1.6651	103.4	2.22	3.26		
-23年目	H 10	1.6010	102.8	2.31	3.28		
-22年目	H 11	1.5395	101.3	1.90	2.64		
-21年目	H 12	1.4802	99.7	4.40	5.96		
-20年目	H 13	1.4233	98.4	3.74	4.94		
-19年目	H 14	1.3686	96.6	4.40	5.69		
-18年目	H 15	1.3159	95.4	5.99	7.55		
-17年目	H 16	1.2653	94.4	14.26	17.46		
-16年目	H 17	1.2167	93.2	16.39	19.54		
-15年目	H 18	1.1699	92.5	12.32	14.23		
-14年目	H 19	1.1249	91.7	14.63	16.39		
-13年目	H 20	1.0816	91.3	7.48	8.09		
-12年目	H 21	1.0400	91.3	4.34	4.52		
-11年目	H 22	1.0000	91.3	1.24	1.24		
-10年目	H 23	0.9615	91.3	2.87	2.76		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	4.81	4.44		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	6.68	5.94		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	17.35	14.83		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	30.78	25.30		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	31.73	25.08		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	34.60	26.29		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	34.29	25.05		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	34.29	24.09		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	25.68	17.35		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			1.13	0.74
1年目	H 34	0.6246	91.3			1.13	0.71
2年目	H 35	0.6006	91.3			1.13	0.68
3年目	H 36	0.5775	91.3			1.13	0.65
4年目	H 37	0.5553	91.3			1.13	0.63
5年目	H 38	0.5339	91.3			1.13	0.60
6年目	H 39	0.5134	91.3			1.13	0.58
7年目	H 40	0.4936	91.3			1.13	0.56
8年目	H 41	0.4746	91.3			1.13	0.54
9年目	H 42	0.4564	91.3			1.13	0.52
10年目	H 43	0.4388	91.3			1.13	0.50
11年目	H 44	0.4220	91.3			1.13	0.48
12年目	H 45	0.4057	91.3			1.13	0.46
13年目	H 46	0.3901	91.3			1.13	0.44
14年目	H 47	0.3751	91.3			1.13	0.42
15年目	H 48	0.3607	91.3			1.13	0.41
16年目	H 49	0.3468	91.3			1.13	0.39
17年目	H 50	0.3335	91.3			1.13	0.38
18年目	H 51	0.3207	91.3			1.13	0.36
19年目	H 52	0.3083	91.3			1.13	0.35
20年目	H 53	0.2965	91.3			1.13	0.34
21年目	H 54	0.2851	91.3			1.13	0.32
22年目	H 55	0.2741	91.3			1.13	0.31
23年目	H 56	0.2636	91.3			1.13	0.30
24年目	H 57	0.2534	91.3			1.13	0.29
25年目	H 58	0.2437	91.3			1.13	0.28
26年目	H 59	0.2343	91.3			1.13	0.27
27年目	H 60	0.2253	91.3			1.13	0.26
28年目	H 61	0.2166	91.3			1.13	0.25
29年目	H 62	0.2083	91.3			1.13	0.24
30年目	H 63	0.2003	91.3			1.13	0.23
31年目	H 64	0.1926	91.3			1.13	0.22
32年目	H 65	0.1852	91.3			1.13	0.21
33年目	H 66	0.1780	91.3			1.13	0.20
34年目	H 67	0.1712	91.3			1.13	0.19
35年目	H 68	0.1646	91.3			1.13	0.19
36年目	H 69	0.1583	91.3			1.13	0.18
37年目	H 70	0.1522	91.3			1.13	0.17
38年目	H 71	0.1463	91.3			1.13	0.17
39年目	H 72	0.1407	91.3			1.13	0.16
40年目	H 73	0.1353	91.3			1.13	0.15
41年目	H 74	0.1301	91.3			1.13	0.15
42年目	H 75	0.1251	91.3			1.13	0.14
43年目	H 76	0.1203	91.3			1.13	0.14
44年目	H 77	0.1157	91.3			1.13	0.13
45年目	H 78	0.1112	91.3			1.13	0.13
46年目	H 79	0.1069	91.3			1.13	0.12
47年目	H 80	0.1028	91.3			1.13	0.12
48年目	H 81	0.0989	91.3			1.13	0.11
49年目	H 82	0.0951	91.3	-50.20	-4.77	1.13	0.11
合計				276.12	293.38	56.62	16.48
単純事業費計				326.32		56.62	

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: 新発田拡幅(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.205	5.3	1.09	
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
-30年目	H 3	2.1068	102.0				
-29年目	H 4	2.0258	103.4				
-28年目	H 5	1.9479	103.7				
-27年目	H 6	1.8730	103.6				
-26年目	H 7	1.8009	103.0				
-25年目	H 8	1.7317	102.4				
-24年目	H 9	1.6651	103.4				
-23年目	H 10	1.6010	102.8				
-22年目	H 11	1.5395	101.3				
-21年目	H 12	1.4802	99.7				
-20年目	H 13	1.4233	98.4				
-19年目	H 14	1.3686	96.6				
-18年目	H 15	1.3159	95.4				
-17年目	H 16	1.2653	94.4				
-16年目	H 17	1.2167	93.2				
-15年目	H 18	1.1699	92.5				
-14年目	H 19	1.1249	91.7				
-13年目	H 20	1.0816	91.3				
-12年目	H 21	1.0400	91.3				
-11年目	H 22	1.0000	91.3				
-10年目	H 23	0.9615	91.3	2.87	2.76		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	4.81	4.44		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	6.68	5.94		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	17.35	14.83		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	30.78	25.30		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	31.73	25.08		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	34.60	26.29		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	34.29	25.05		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	34.29	24.09		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	25.68	17.35		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			1.03	0.67
1年目	H 34	0.6246	91.3			1.03	0.65
2年目	H 35	0.6006	91.3			1.03	0.62
3年目	H 36	0.5775	91.3			1.03	0.60
4年目	H 37	0.5553	91.3			1.03	0.57
5年目	H 38	0.5339	91.3			1.03	0.55
6年目	H 39	0.5134	91.3			1.03	0.53
7年目	H 40	0.4936	91.3			1.03	0.51
8年目	H 41	0.4746	91.3			1.03	0.49
9年目	H 42	0.4564	91.3			1.03	0.47
10年目	H 43	0.4388	91.3			1.03	0.45
11年目	H 44	0.4220	91.3			1.03	0.44
12年目	H 45	0.4057	91.3			1.03	0.42
13年目	H 46	0.3901	91.3			1.03	0.40
14年目	H 47	0.3751	91.3			1.03	0.39
15年目	H 48	0.3607	91.3			1.03	0.37
16年目	H 49	0.3468	91.3			1.03	0.36
17年目	H 50	0.3335	91.3			1.03	0.35
18年目	H 51	0.3207	91.3			1.03	0.33
19年目	H 52	0.3083	91.3			1.03	0.32
20年目	H 53	0.2965	91.3			1.03	0.31
21年目	H 54	0.2851	91.3			1.03	0.30
22年目	H 55	0.2741	91.3			1.03	0.28
23年目	H 56	0.2636	91.3			1.03	0.27
24年目	H 57	0.2534	91.3			1.03	0.26
25年目	H 58	0.2437	91.3			1.03	0.25
26年目	H 59	0.2343	91.3			1.03	0.24
27年目	H 60	0.2253	91.3			1.03	0.23
28年目	H 61	0.2166	91.3			1.03	0.22
29年目	H 62	0.2083	91.3			1.03	0.22
30年目	H 63	0.2003	91.3			1.03	0.21
31年目	H 64	0.1926	91.3			1.03	0.20
32年目	H 65	0.1852	91.3			1.03	0.19
33年目	H 66	0.1780	91.3			1.03	0.18
34年目	H 67	0.1712	91.3			1.03	0.18
35年目	H 68	0.1646	91.3			1.03	0.17
36年目	H 69	0.1583	91.3			1.03	0.16
37年目	H 70	0.1522	91.3			1.03	0.16
38年目	H 71	0.1463	91.3			1.03	0.15
39年目	H 72	0.1407	91.3			1.03	0.15
40年目	H 73	0.1353	91.3			1.03	0.14
41年目	H 74	0.1301	91.3			1.03	0.13
42年目	H 75	0.1251	91.3			1.03	0.13
43年目	H 76	0.1203	91.3			1.03	0.12
44年目	H 77	0.1157	91.3			1.03	0.12
45年目	H 78	0.1112	91.3			1.03	0.12
46年目	H 79	0.1069	91.3			1.03	0.11
47年目	H 80	0.1028	91.3			1.03	0.11
48年目	H 81	0.0989	91.3			1.03	0.10
49年目	H 82	0.0951	91.3	-25.11	-2.39	1.03	0.10
合計				197.95	168.74	51.74	15.00
単純事業費計				197.95		51.74	

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。

