

資料－ 5

平成22年度第4回
北陸地方整備局
事業評価監視委員会

国道289号 八十里越

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（現道区間 H42推計値）	8
① 走行時間短縮	8
② 交通事故件数の減少	9
2) 事業の投資効果	10
3) その他の効果	11
① 現道における交通不能区間の解消	11
② 災害時への緊急ネットワークの形成	12
③ 冬期におけるスムーズな交通の確保	13
④ 第三次緊急医療機関へのアクセス性の工場	14
⑤ 主要な観光地へのアクセス向上	16
⑥ 物流効果の支援	17
⑦ 国管理空港の新潟空港へのアクセス向上	20
5. 費用対効果	21
6. 事業進捗の見込み	22
7. コスト縮減の可能性	22
8. 対応方針（原案）	23
費用対効果算出資料	24

1. 事業の概要

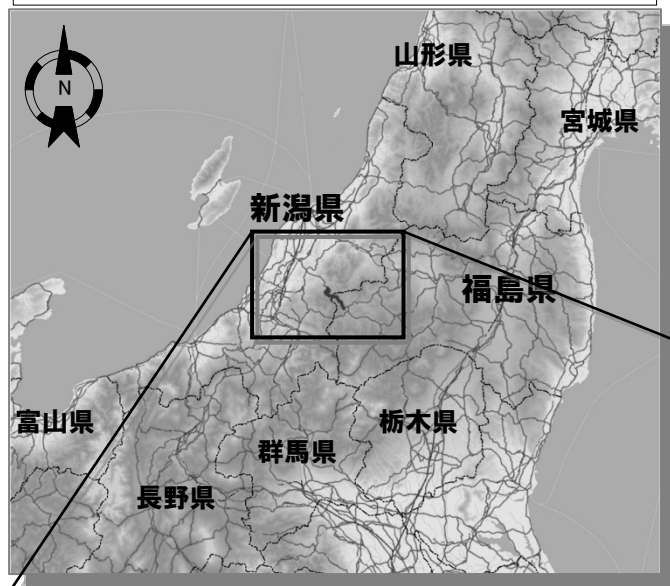
1) 事業の目的

当事業は、

- 通行不能区間の解消
- 安全・安心な暮らしの支援 など

を目的とし、一般国道289号の新潟県三条市大字塩野^{しおのふち}御所^{かのおづ}～福島県南会津郡只見町大字叶津間において権限代行により改築事業を行うものである。
現在、全線供用に向けて事業推進中である。

【位置図】



【現況写真】

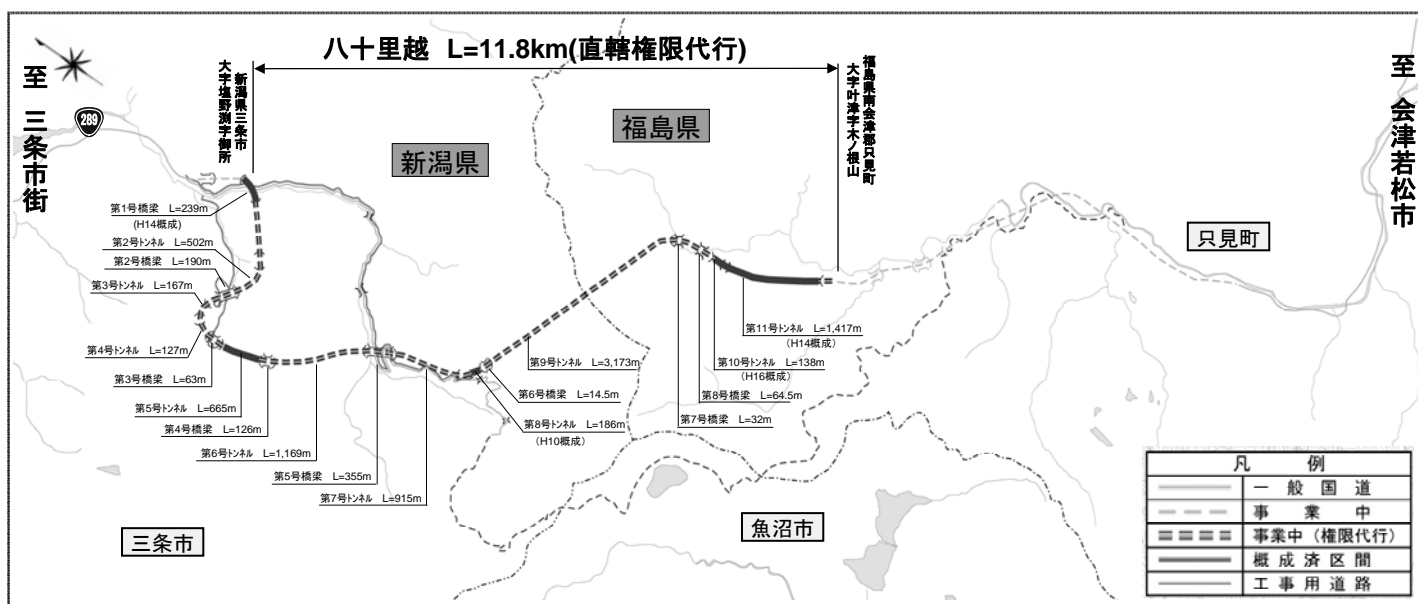
5号桥梁架橋地点から県境方向を望む
※下図中矢印方向(写真①)



2) 事業の概要

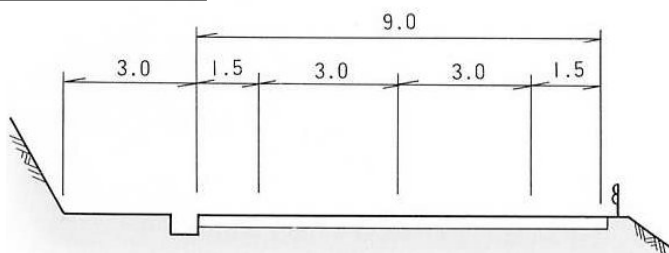
- 事業名 : 一般国道289号 八十里越
- 起終点 : (起)新潟県三条市大字塩野^{さんじょうし おおあざしおのふち} 淵
(終)福島県南会津郡只見町大字叶津^{みなみあいづぐんただみまちおおあざかのうづ}
- 事業化 : 昭和61年度(権限代行)
- 用地着手 : 平成2年度
- 全体事業費 : 604億円
- 平成22年度までの投資額(予定) : 371億円(進捗率約61%)
- 延長 : 11.8km
- ルート承認 : 昭和58年度
- 都市計画決定 : ー
- 工事着手 : 平成元年度

【路線図】



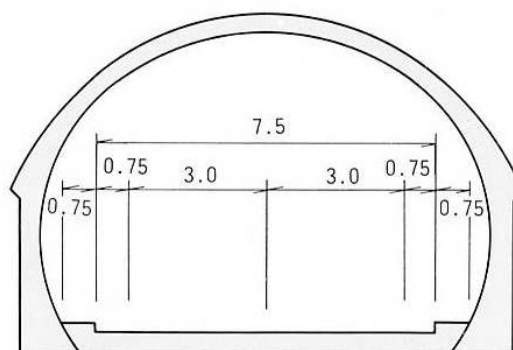
【横断面図】

一般部

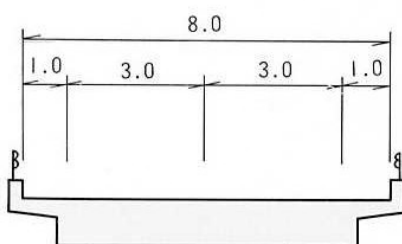


トンネル部

(単位:m)



橋梁部



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主 な 経 緯
昭和61年度	・事業化
平成元年度	・工事着手
平成2年度	・用地着手
平成10年度	・8号トンネル(L=186m) 概成
平成14年度	・11号トンネル(L=1,417m)、1号橋梁(L=239m) 8号ロックシェッド(L=20m)、福島1号流路 概成
平成16年度	・10号トンネル(L=138m)、中柄沢流路 概成
平成19年度	・5号トンネル(L=665m)、大久保沢流路 概成
平成20年度	・6号ロックシェッド(L=57m)、馬追沢流路(L=341m) 概成
平成21年度	・8号橋梁(L=60m) 概成

2) 事業の進捗状況

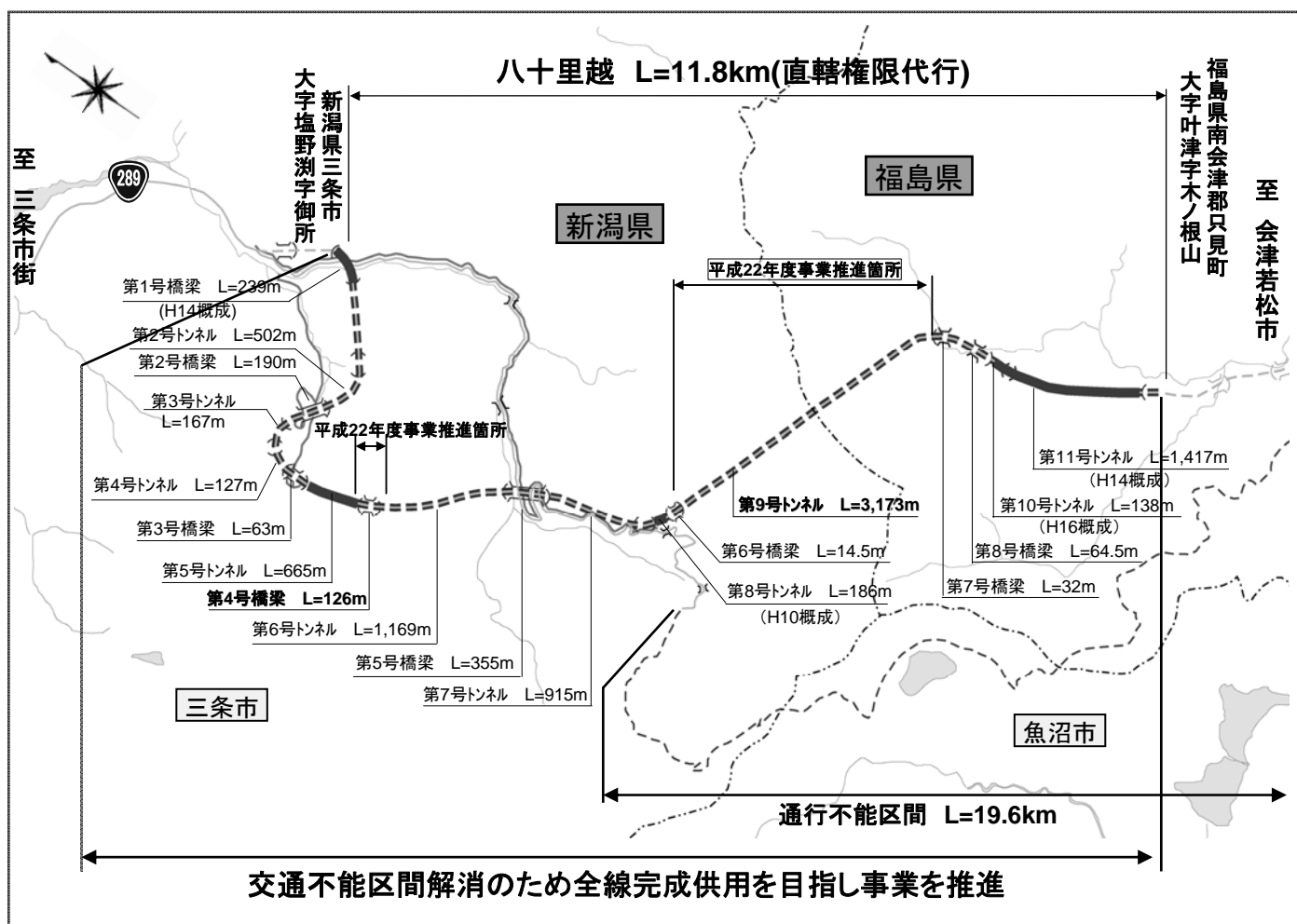
平成22年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	604億円	371億円	61%	233億円
うち用地費・補償費	2.59億円	2億円	77%	0.59億円



3) 今後の事業展開

- ・平成22年度は新潟・福島県境の9号トンネルの貫通、4号橋梁下部工などの事業を実施した。
- ・全線完成供用を目指し事業を推進する。
- ・また、繁殖が確認されているイヌワシについて、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。



凡 例	
———	一般国道
- - - -	事業中
■ ■ ■ ■	事業中(権限代行)
————	概成済区間
————	工事用道路

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整理する。

【国道（一次改築）】

●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
	(2) 物流効率化の支援	■ 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
		□ 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
	(3) 都市の再生	■ 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
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 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
	(5) 個性ある地域の形成	□ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
□ 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"/> 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 checked="" 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 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"/> 現道等の防災点検又は震災点検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
Ⅳ. 環境	(1) 地球環境の保全	<input 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 type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input 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"/> 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 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 「P24～詳述」
B/C=1.2(事業全体の3便益による費用便益比)
B/C=3.9(残事業費に対する3便益による費用便益比)

I. 活 力

- (1)円滑なモビリティの確保 「P20に詳述」
・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。
(只見町～新潟空港間 整備なし 182分 → 整備あり 109分 約40%短縮)
- (2)物流効率化支援 「P19に詳述」
・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
(只見町～三条市各種卸売市場 整備なし 140分 → 整備あり 79分 約44%短縮)
- (4)国土・地域ネットワークの構築 「P11に詳述」
・現道の交通不能区間を解消する。
・現道の大型車すれ違い困難区間を解消する。
- (5)個性ある地域の形成 「P17～18に詳述」
・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。
(大内宿～寺泊海水浴場 整備なし 296分
整備あり 208分 約30%短縮)

II. 暮らし

- (3)安全で安心できるくらしの確保 「P16に詳述」
・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
(只見町～会津中央病院 整備なし 133分 (事前通行規制区間)
只見町～長岡赤十字病院 整備なし 123分 (R252号経由 冬期通行不能区間)
整備あり 100分 (通年利用) 約19%短縮)

III. 安 全

- (2)災害への備え 「P12～14に詳述」
・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。
(新潟市～会津若松市 整備なし 256分 → 整備あり 195分 約24%短縮)
・現道の冬期通行不能区間、及び雨量による規制区間を解消する。
・通年において只見町と三条市間のアクセスが確保される。

V. その他

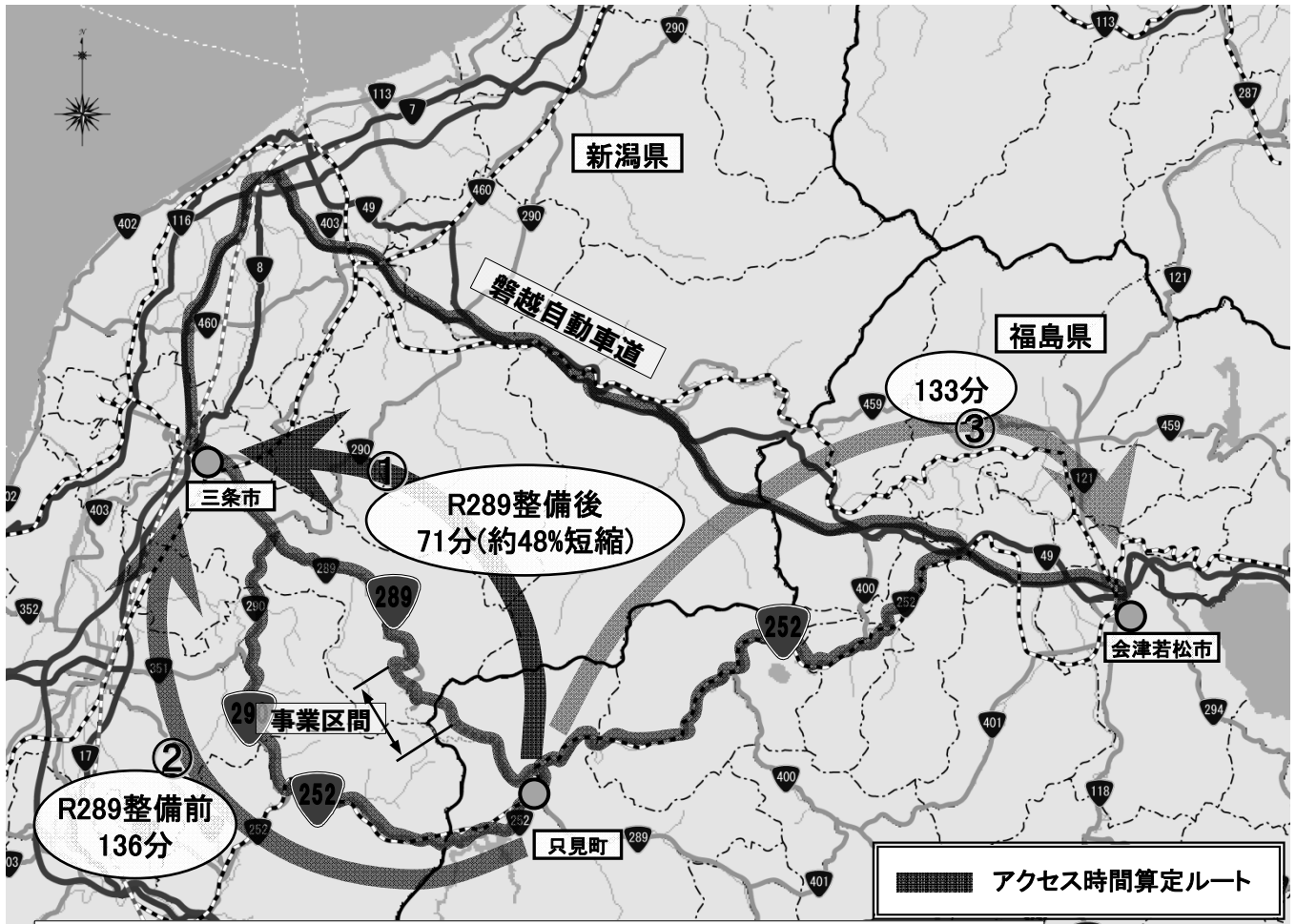
- (2)その他
・只見町から隣接した日常活動圏の中心都市である新潟県三条市へのアクセス向上が見込まれる。「P8に詳述」
・冬期におけるスムーズな交通の確保が期待される。「P15に詳述」
(只見町～三条市 整備なし 136分 (R252号経由 冬期通行不能区間)
整備あり 71分 約48%短縮 (通年利用)

4. 当該道路の役割・効果

1) 3便益に係る整備効果(H42推計値)

① 走行時間の短縮

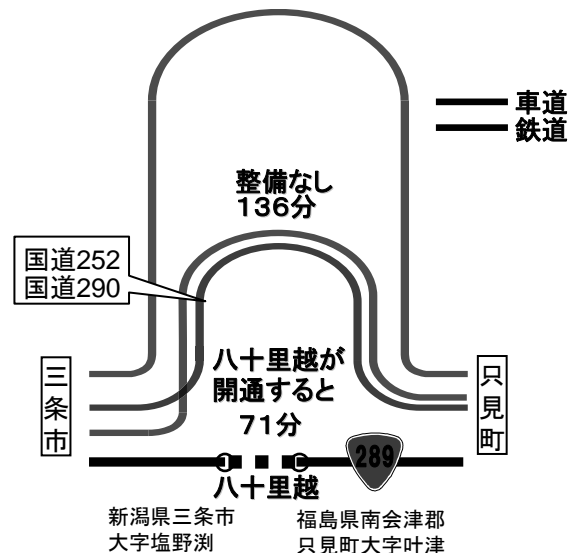
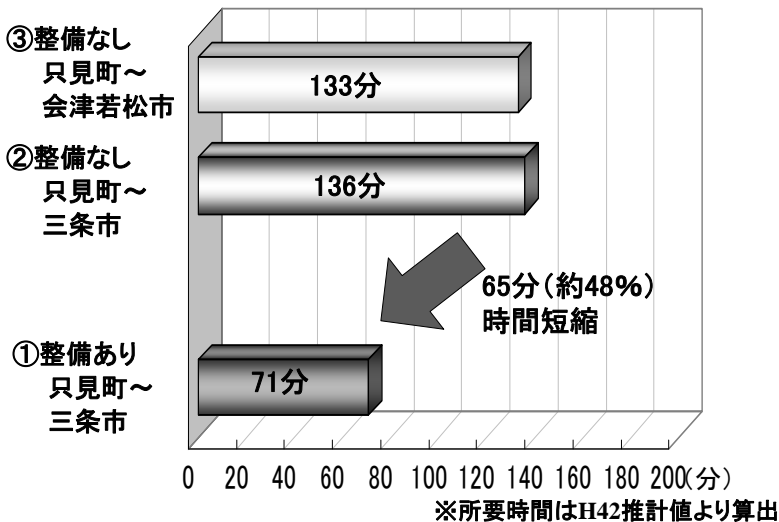
- 八十里越の整備により、只見町から三条市間の所要時間が65分短縮(約48%)。
- 只見町からは、日常生活圏である会津若松市に加え、隣接する日常生活圏中心都市の三条市へのアクセス性が向上する。



【隣接する日常生活圏中心都市間のアクセス性の向上】

～参考～

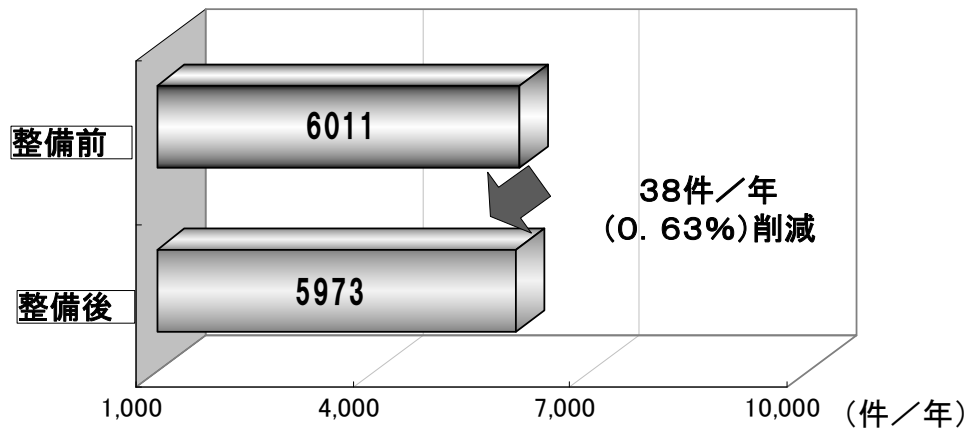
三条市⇄只見町のアクセス向上イメージ図



②交通事故件数の減少

○ 八十里越の整備により、費用便益分析対象エリアの事故件数は38件／年削減。

【交通事故件数の削減（H42推計）】



○ 整備前に比べ迂回距離が短くなり、走行距離が減少し事故に遭う確率が低くなる。

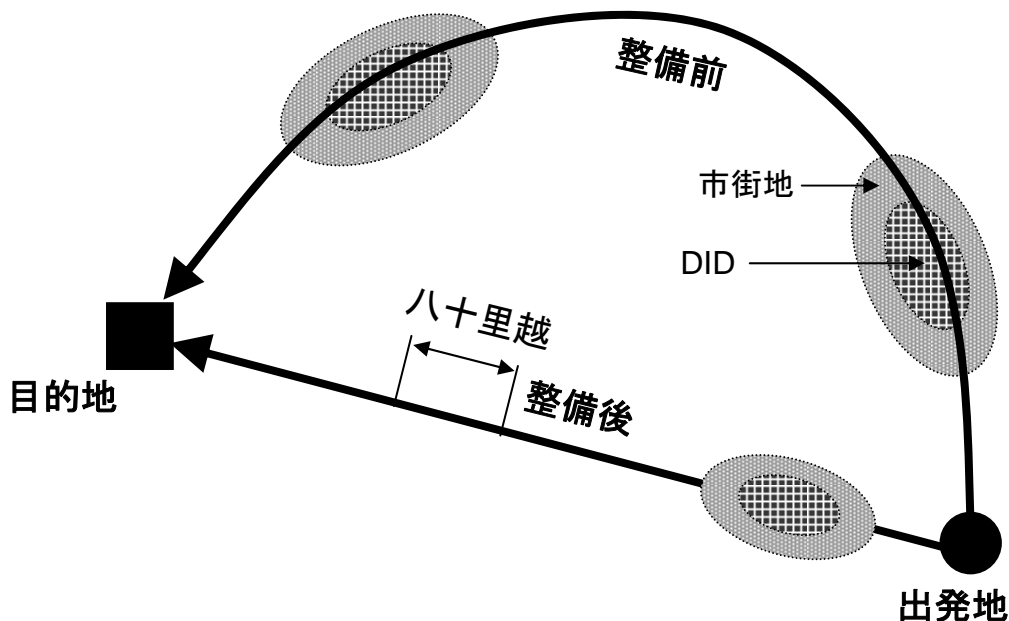
走行距離 16万8千km／日の減少

※八十里越利用交通1台あたり約105km

○ 整備前に比べ事故の危険性が高いDID地区や市街地を通過する距離が減少し、事故にあう危険性が低くなる。



整備前に比べ整備後に年間38件の事故が減少



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

- ・ 八十里越の整備により、走行時間短縮により年間30億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464億円と算出される。

【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
＝30(億円/年)※

※供用開始年次の便益

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(分)
× 車種別時間価値原単位(円/台・分)] × 365(日/年)

(円/台・分)

割引率等を考慮

464億円

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

- ・ 八十里越の整備により、走行経費減少により年間17億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270億円と算出される。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費
＝17(億円/年)※

※供用開始年次の便益

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)

走行経費原単位：一般道(山地) (円/台・km)

割引率等を考慮

270億円

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	33.68	85.96	34.57	27.01	64.03
10	23.74	71.48	24.55	23.27	54.80
15	20.24	65.67	21.02	21.59	49.63
20	18.38	62.15	19.12	20.47	45.72
25	17.19	59.64	17.91	19.62	42.49
30	16.35	57.72	17.06	18.94	39.77
35	15.74	56.21	16.42	18.38	37.47
40	15.41	55.23	16.09	17.99	35.83
45	15.18	54.49	15.84	17.70	34.52
50	15.02	53.98	15.69	17.48	33.55
55	14.94	53.69	15.60	17.34	32.91
60	14.93	53.60	15.59	17.28	32.60

③ 交通事故減少便益

- ・ 八十里越の整備により、平均事故件数が年間38件減少し、年間2億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36億円と算出される。

【交通事故減少便益】

※供用開始年次の便益

＝整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失
＝2.4(億円/年)※

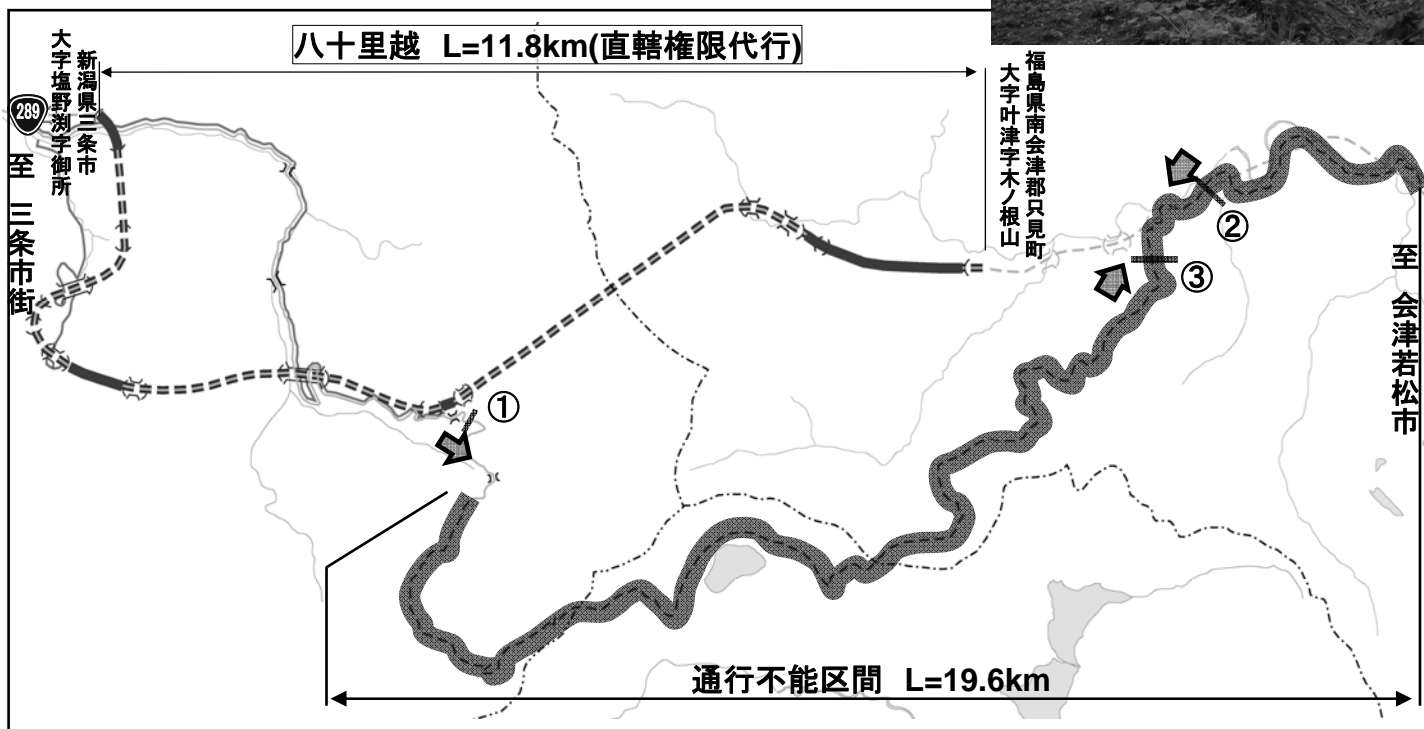
割引率等を考慮

36億円

3) その他の効果

① 現道における交通不能区間の解消

- 当該路線現道には、急峻な地形、日本有数の豪雪地帯であることなどから、現在も19.6kmに及ぶ通行不能区間が存在している。
- 当該路線の整備により通行不能区間を解消し、地域間のネットワークの構築、信頼性・安全性の高い交通の確保を図る。
- なお、通行不能区間は権限代行区間外の福島県施工区間にも及ぶため、連携を図りながら事業推進に努める。
- また、当該路線整備により大型車の安全で安心な通行を実現し、信頼性・安全性の高い交通の確保を図る。



②災害時への緊急ネットワークの形成

■ 災害による道路寸断で孤立化する集落を解消する

- 新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっている。
- 笠堀地区は、当該路線が地区の三条市街側において被災し寸断すると、孤立してしまう。
- 入叶津地区は、当該路線が地区の会津若松市側において被災し寸断すると、孤立してしまう。
- 当該路線の整備により、災害時における集落の孤立化が解消され、交通の信頼性が向上する。



R289整備により
被災時における
笠堀地区と福島県只見町
・会津若松市方面との
連絡が確保

R289整備により
被災時における
入叶津地区と
新潟県三条市方面との
連絡が確保

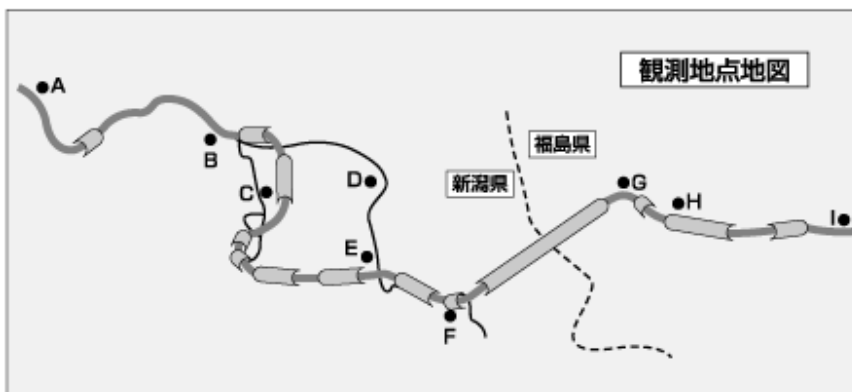
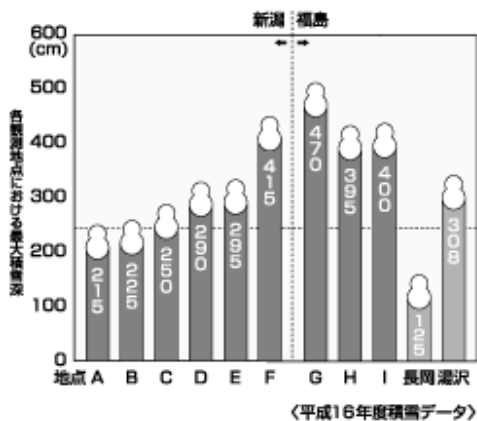


※集落人口・戸数は市町村資料(H17.4末現在)

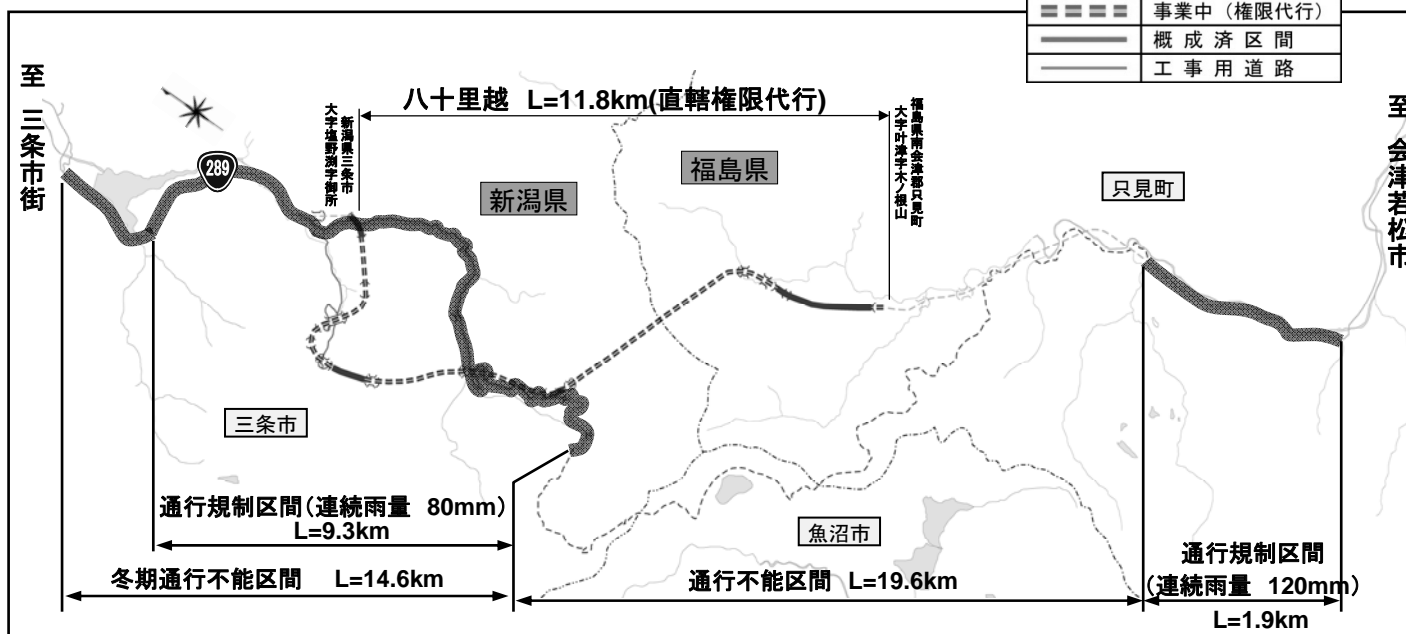
■ 現道等の事前通行規制区間、冬期交通障害区間の解消

- 当該地は、中央部では4.7mもの積雪がある全国有数の豪雪地帯であり、当該路線には冬期に通行止めとなる区間が存在する。
- また、当該路線には連続雨量80mmで通行止めとなる区間も存在している。
- 当該路線の整備により、事前通行規制の解除が見込まれ、更に冬期における通行の確保により 交通の信頼性の向上が期待される。

【当該路線周辺の積雪状況】

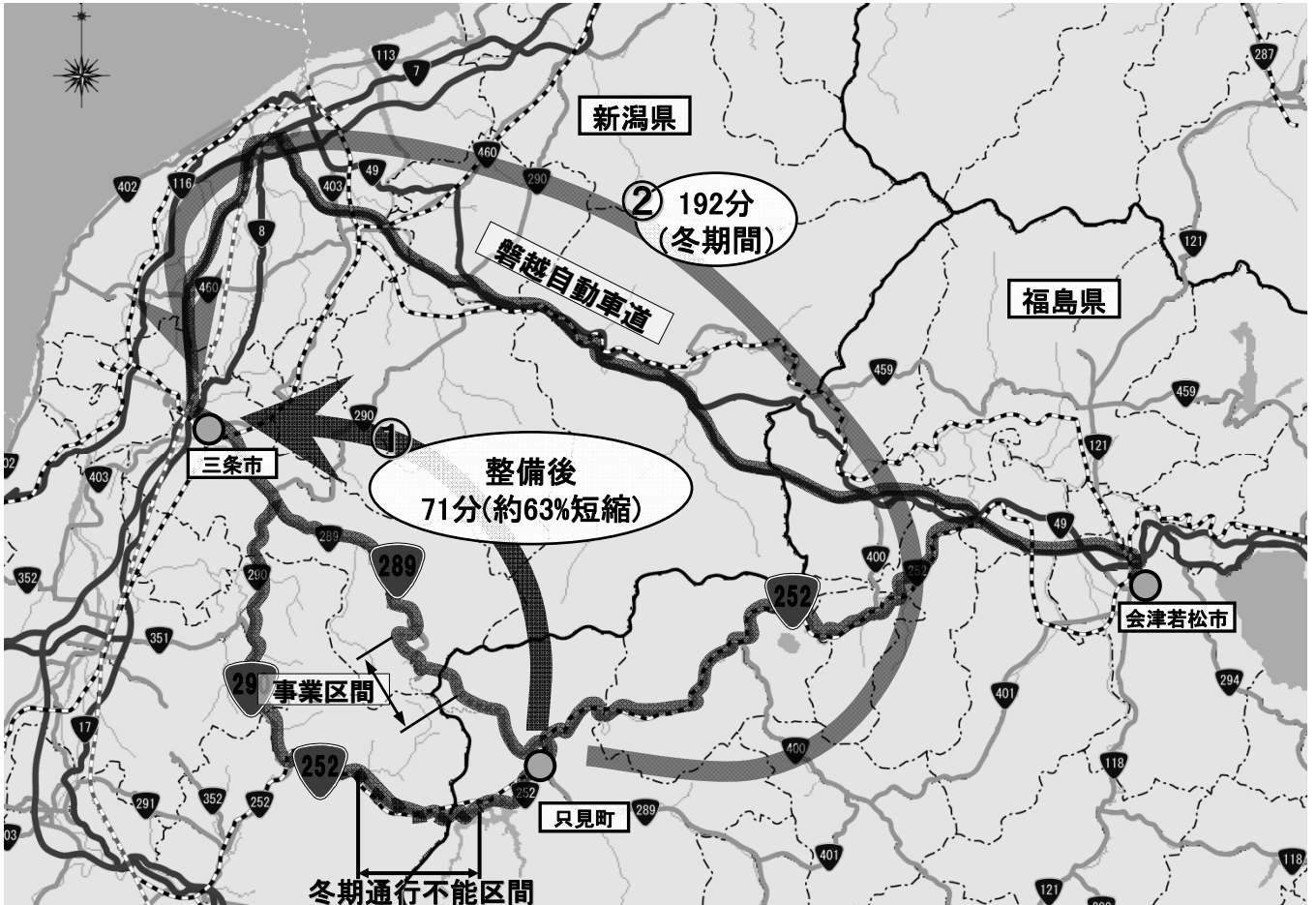


【通行規制区間図】



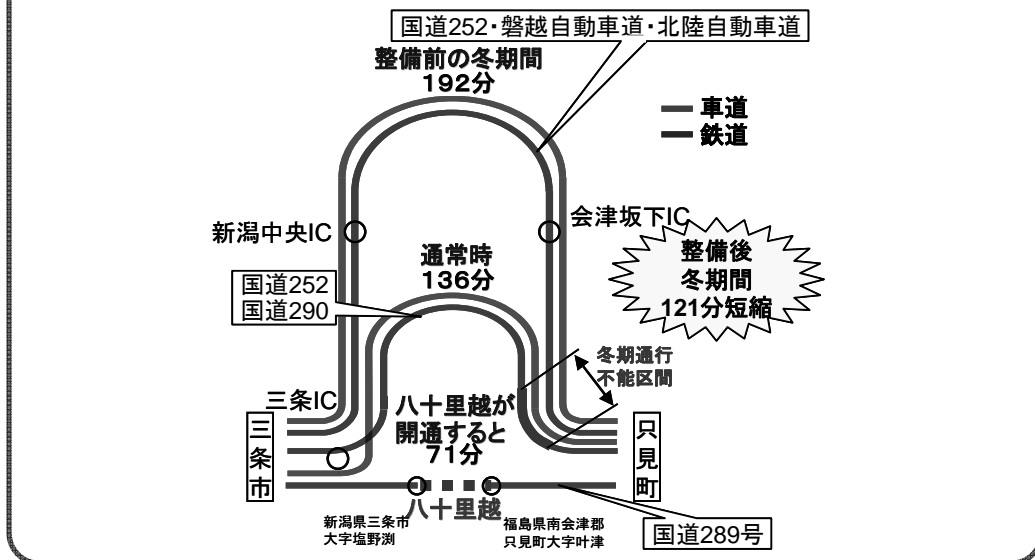
■ 国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避

- 冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が発生。
- 八十里越の整備により、只見町から三条市間の所要時間が121分(約63%)短縮。
- 通年において只見町と三条市間のアクセスが確保される。



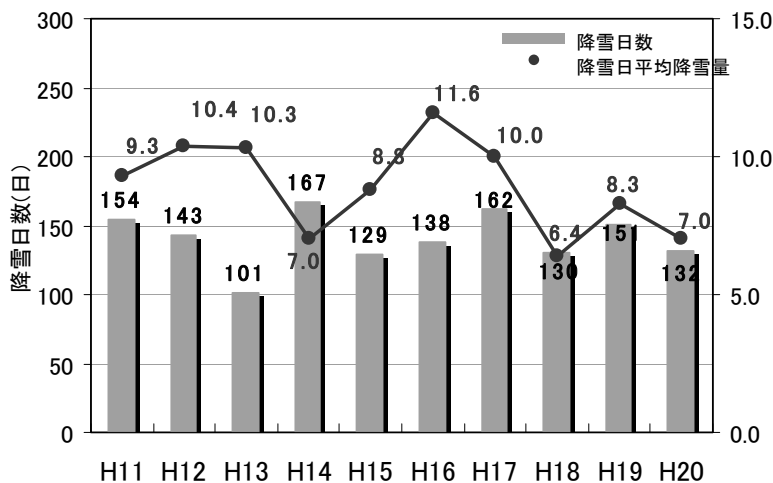
【冬期間のアクセス性の向上】

冬期間は国道252号が通行不能のため、三条市へは磐越自動車道経由となる。



③冬期におけるスムーズな交通の確保

- ・当該道路は、福島県と新潟県の県境の山地部に位置し、年間127日の降雪日がある。
- ・このため、路面の凍結・圧雪で走行速度が低下。
- ・当該路線の整備により、走行距離が短縮され、冬期間では更に損失が減少。



出典：気象庁HP 只見

過去10カ年の平均年間降雪日数

降雪開始～終了日数	降雪日数	降雪日以外日数
141日	127日	14日

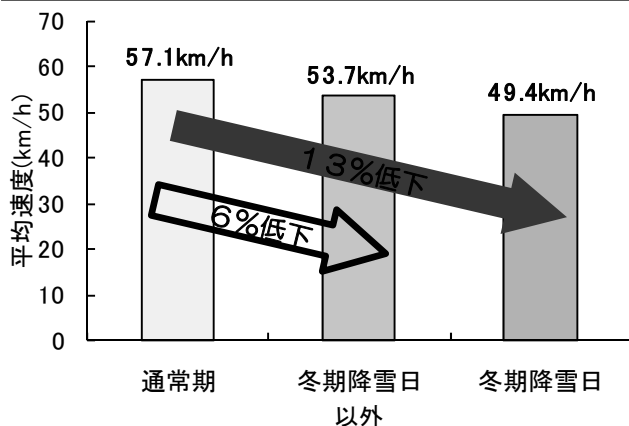
出典：気象庁HP 只見

- 歩行空間未確保による、歩行者・車輛の交錯
- 堆雪による車道の減少幅員



【国道289号・冬期路面状況（只見町）】

○北陸地整管内では、通常期に比べ降雪日では13%、冬期降雪日以外で6%の速度低下。



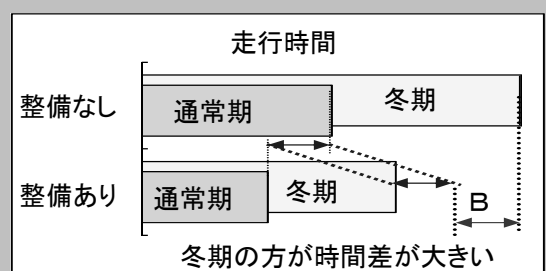
【北陸地方整備局管内直轄国道の冬期旅行速度(H18~H20 3カ年平均 全27箇所対象)の低下】

○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

$$B = \text{冬期走行の短縮時間} \times \text{冬期日数} \times (\text{走行時間費用} + \text{走行経費}) = 16 \text{ 億円 (全体・残事業)}$$

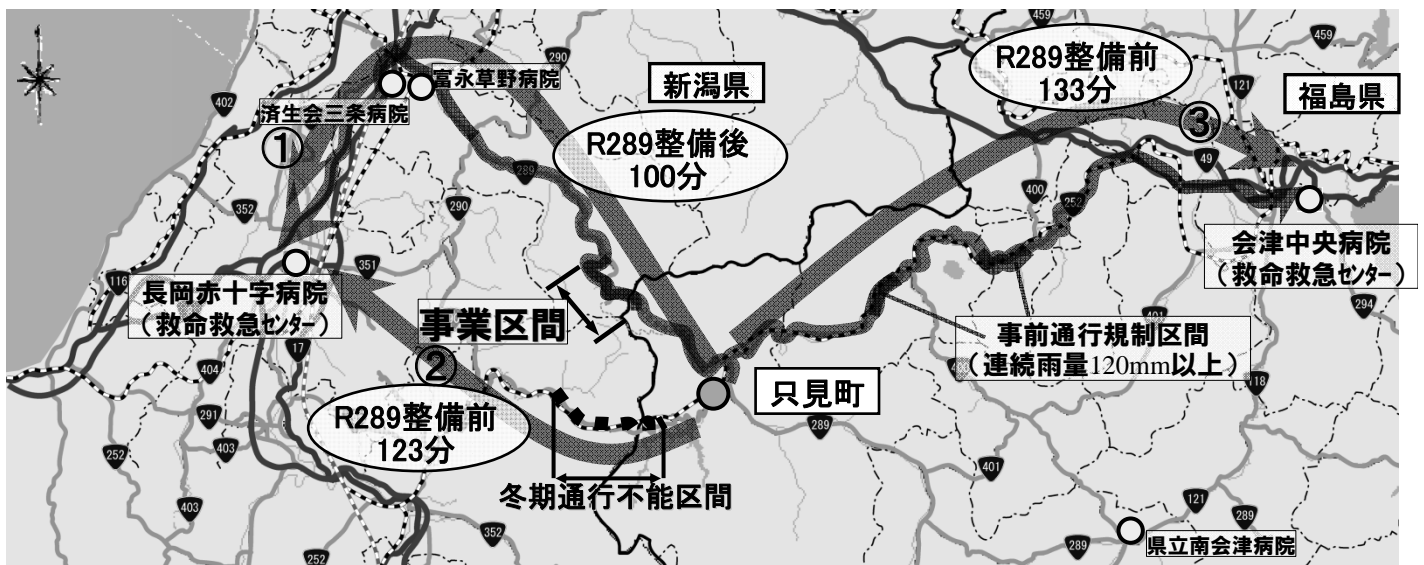
※金額は、供用後50年間の便益額として試算した(参考値)

整備あり60km/h、整備なし40km/h、冬期低減率50%とした場合



④第三次救急医療機関へのアクセス性の向上

- 現在、福島県只見町には総合病院はなく、診療所等に対応できない高度医療や救急医療の搬送先は南会津町の県立南会津病院となっている。
- 只見町には、産婦人科医院が無い状況であるが、県立南会津病院の産婦人科は休止中である。
- 県立南会津病院で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院への搬送が必要となるが、最短ルートの国道252号には2箇所の事前通行規制区間、また、冬期通行不能区間が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。
- 当該路線の整備により、冬期におけるスムーズな交通が確保され、新潟県の病院でも高度医療を受けることができ、また、搬送が天候に左右されず、救命救急体制が向上する。



各病院の診療科目

診療科目	診療科目数	呼吸器科	消化器科	小児科	産科	婦人科	皮膚科	泌尿器科	外科	整形外科	眼科	耳鼻科	歯科	放射線科	検査科	救急科	救命救急センター
長岡赤十字病院	24	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
会津中央病院	25	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
新潟県済生会三条病院	22	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
富永草野病院	6	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
福島県立南会津病院	10	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

※長岡赤十字病院は、産科と婦人科に分かれている

産婦人科医院が不足している只見町

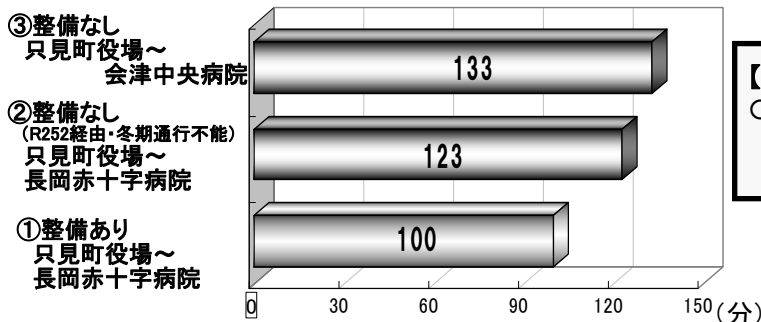
【現状】

○只見町には、現在、産婦人科医院がなく、一番近い県立南会津病院は現在産婦人科が休止中であることから、**妊婦は診療・分娩に会津中央病院に通院。**【只見町役場ヒアリングより】

【問題】

○現在、只見町から会津中央病院へは133分かかる。
○最短ルートの国道252号には2箇所の事前通行規制区間、冬期通行不能区間が存在。

【各病院へのアクセス性の向上】



※所要時間はH42推計値より算出

【八十里越の整備により】

○新潟県側の産婦人科医院や三次医療施設の長岡赤十字病院（救命救急センター）へのアクセス性が向上され、**診療・分娩ができる病院が増加。** 整備前133分 → 整備後100分 33分短縮

⑤ 主要な観光地へのアクセス向上

- 国道289号沿いには、多くの観光資源が存在しており、道路整備による活用が期待される。
- 同路線の国道289号の通行不能区間を解消した甲子道路の整備により、東西の地域間交流の支障が解消し、文化や経済、観光などの幅広い交流を通じた地域ネットワークが形成され、観光誘客に大きな効果を発揮している。
- 八十里越事業の整備により、福島県南会津地域と新潟県中越地域の主要な観光地相互のアクセス性が向上し、関東圏からの新たな広域的な観光ネットワークの広がりが期待される。



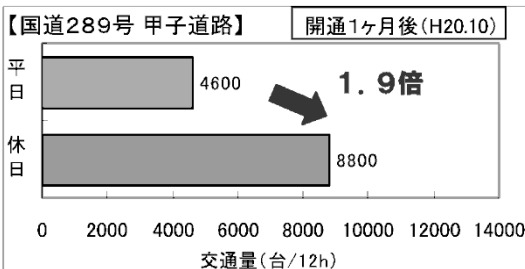
【整備効果事例】

かしどうろ

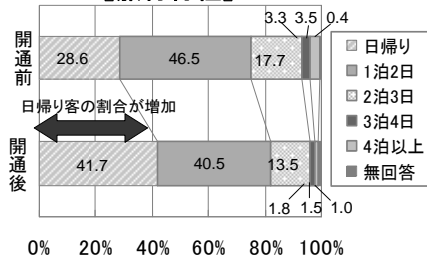
甲子道路が開通して1ヶ月。観光客に大きな効果

- ◆休日交通量は平日の約2倍。
- ◆日帰りエリアの拡大。
- ◆回遊性が向上し。観光地に立ち寄る数も増加。

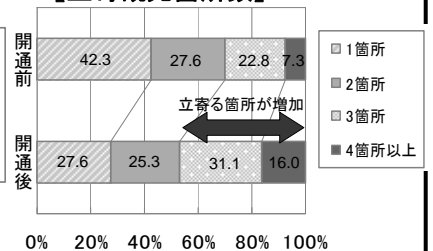
【大内宿】116万人



【旅行行程】



【立寄観光箇所数】



出典:国土交通省東北地方整備局HP>整備効果事例 より

【多彩な観光ルートへの創出】

新潟県・福島県共に、国道289号付近には、集客数の多い観光資源が多く存在する。
国道289号が整備により、福島県と新潟県の多彩な観光ルートの創出が期待される。

<東京から只見までの所要時間(八十里越供用後)>

【新幹線】

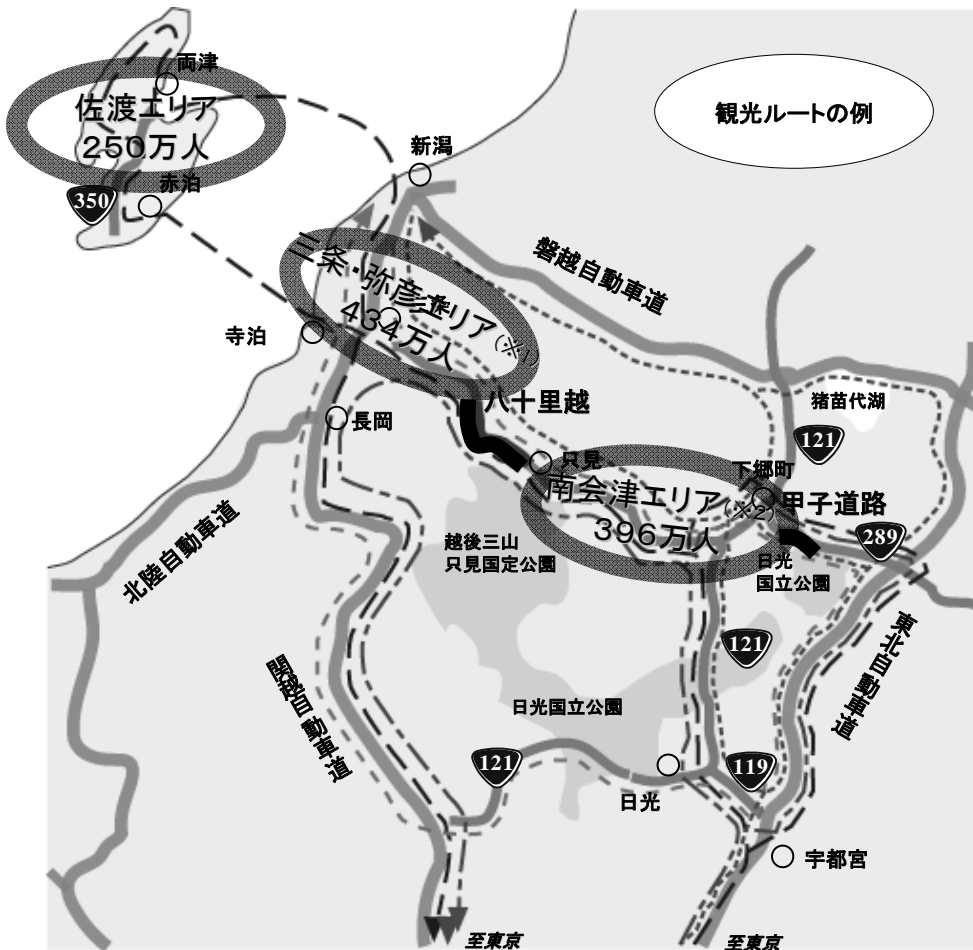
東京	→上越新幹線→燕三条→289号(八十里越)→	177分	只見
	→上越新幹線→浦佐→252号(冬期通行不能)→	197分	
	→東北新幹線→新白河→289号→	213分	

【自動車】

東京	→関越道・北陸道→三条燕→289号(八十里越)→	301分	只見
	→関越道→小出→252号(冬期通行不能)→	261分	
	→東北道→白河→289号→	310分	

八十里越事業・甲子道路の供用で、多彩な観光ルートを創出

国道289号沿いの市町村は、美しい自然環境と独自の歴史・伝統・文化・産業を持っています。福島・新潟・佐渡を含めた、これらの観光資源が連なることで、周遊型・滞在型の観光が楽しめます。



佐渡・大野亀



日本海 夕日



三条市 八木ヶ鼻



奥只見湖



下郷町・塔のへつり



関東⇄福島⇄新潟

- ① 八十里越+甲子道路⇒佐渡・新潟周遊ルート
- ② 八十里越+甲子道路⇒新潟・福島満喫ルート
- .-.- ③ 八十里越+甲子道路⇒レジャー・地場産業周遊ルート
- - - - ④ 八十里越+甲子道路⇒日光・関越道周遊ルート

※1:三条市、燕市、弥彦村

※2:南会津町、下郷町、檜枝岐村、只見町

出典:『H20年度 新潟県観光動態調査』、『H21年度 福島県観光入込状況調査』

⑥物流効率化の支援

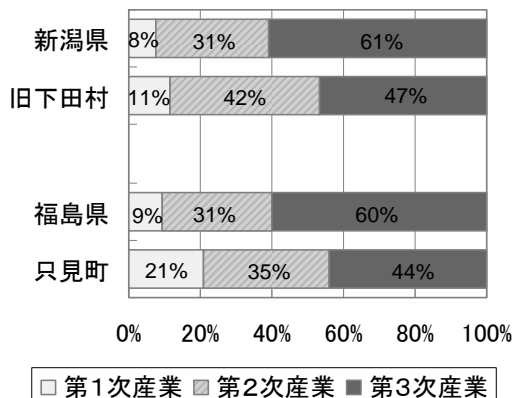
- 只見町の基幹産業は農業が中心で、トマトやりんどうの栽培が盛んである。
トマトの出荷先は京浜市場を中心に、大阪、一部福島県内に出荷している。
- 現在只見町には卸売市場はなく、最寄りの卸売市場は会津若松市公設地方卸売市場である。
- 当該路線の整備により、三条中央卸売市場や三条魚市場などへのアクセス時間が短縮する。

※京浜市場：東京都中央(築地、大田、淀橋、豊島、北足立、葛西、世田谷、板橋、多摩ニュータウン) 三鷹市、横浜市(本場、南部)、川崎(北部、南部)



【産業大分類別就業者の割合】

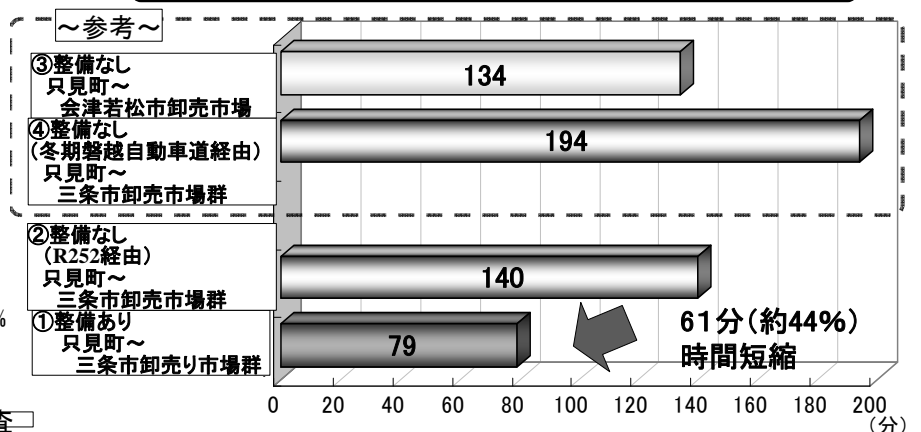
只見町は第1次産業就業者割合が県全体に比べ、特に高くなっている



※出典：平成17年国勢調査

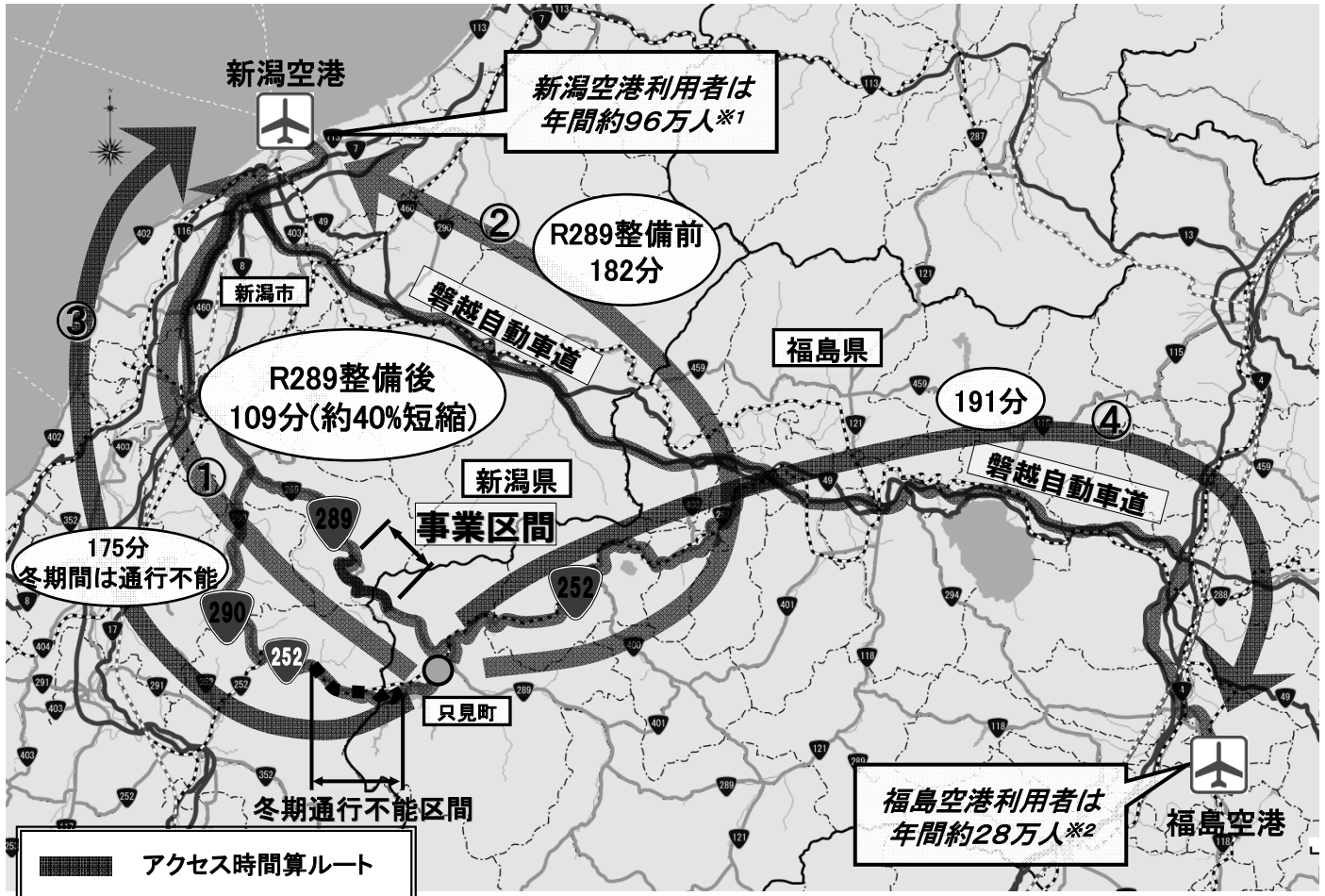
【卸売市場へのアクセス性の向上】

国道289号 八十里越の整備により、只見町からアクセスする卸売市場の選択肢が増えるとともに、三条市の各種卸売市場へのアクセス時間が61分(約44%)短縮。



⑦国管理空港の新潟空港へのアクセス向上

- 現在、只見町から最寄りの国管理空港は新潟空港、地方管理空港は福島空港である。
- 当該路線の整備により、新潟県三条市と福島県只見町間の所要時間が73分(約40%)短縮され、空港の相互利用が促進される。



※1) 新潟県H21新潟空港利用状況より
 ※2) 福島県H21福島空港利用状況より

【新潟空港・福島空港の就航路】

国管理空港の新潟空港の就航路は国際・国内線計14航路。地方管理空港の就航路は国際・国内線計4航路

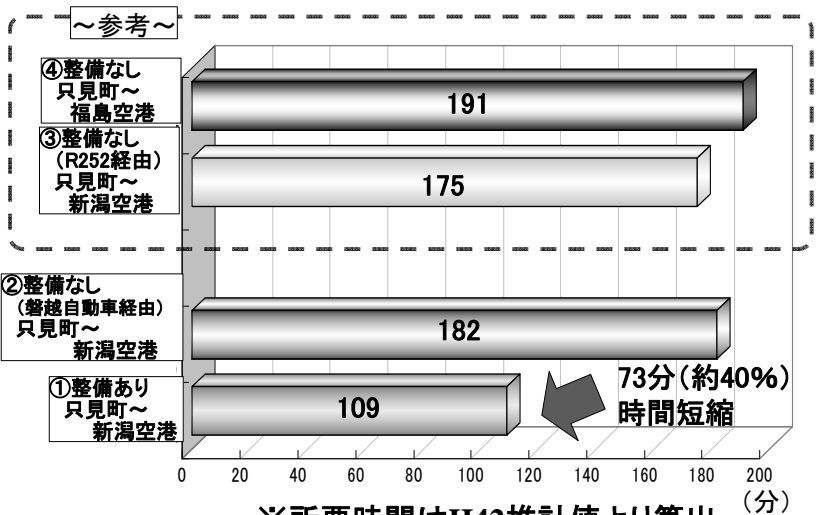
就航路	国管理空港		地方管理空港	
	新潟空港		福島空港	
新千歳空港				
小牧空港		国内線	×	国内線
中部国際空港		国内線	×	国内線
伊丹空港		7航路	×	2航路
福岡空港			×	
那覇空港			×	
佐渡空港(運休中)			×	
ハバロフスク(運休中)	※	国際線	×	国際線
ウラジオスク(運休中)	※	国際線	×	国際線
ソウル		7航路		2航路
上海				
ハルビン			×	
グアム			×	
イルクーツク(運休中)			×	

注) 休止路線、季節運航を含む

※) ハバロフスク: H22年12月29日より水曜のみ運行開始
 ウラジオスク: H23年1月11日より火曜のみ運行開始
 (新潟空港より)

【新潟空港へのアクセス性の向上】

国道289号 八十里越の整備により、新潟空港へのアクセス時間が73分(約40%)短縮。



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	657億円	645億円	12億円
残事業	198億円	186億円	12億円

<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	770億円	464億円	270億円	36億円
残事業	770億円	464億円	270億円	36億円

<3便益による費用便益比>

費用便益比 (B/C)	
事業全体	770億円/657億円=1.2
残事業	770億円/198億円=3.9

- 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>

八十里越事業の役割	具体的内容	
①物流効率化の支援	◇只見町からアクセスする卸売市場の選択肢が増え、農林水産品の流通の利便性の向上。 (只見町～三条市各種卸売市場 61分短縮)	
②主要な観光地へのアクセス向上	◇広域的な観光ネットワークの形成。 関東圏と福島県と新潟県の多彩な観光ルートの創出が期待される (大内宿～寺泊海水浴場 88分短縮)	
③冬期におけるスムーズな交通の確保	◇冬期間における走行性の向上。 (降雪日実績:年平均127日)	【16億円※】(全体) 【16億円※】(残事業)
④災害時への緊急ネットワークの形成	◇交通の信頼性の向上 ・災害による道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・災害時における代替機能の確保 (新潟市～会津若松市 61分短縮)	
⑤現道等における交通不能区間、大型車のすれ違い困難区間を解消	◇信頼性・安全性の高い交通の確保	
⑥国管理空港の新潟空港へのアクセス向上	◇国管理空港の新潟空港へのアクセス時間が73分短縮し、空路利用の利便性が向上 (只見町～新潟空港 73分短縮)	
⑦二次医療施設へのアクセス向上	◇当該道路の整備による救命救急アクセスの向上。(時間短縮エリア人口:54人)	

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。

- ・全区間での用地取得、及び工事推進(L=11.8km、うち概成済区間は 3.1km)

②今後の事業の見通し等

- ・平成22年度は新潟・福島県境の9号トンネルの貫通、叶津地区改良工、4号橋梁下部工外ノ沢流路工整備、塩野淵地区改良工などの事業を実施した。
- ・現在事業中ではあるが、道路は今後、通行出来ることから、暫定的な活用などより効果が発現出来るよう関係機関とともに検討する。
- ・引き続き、全線完成供用を目指し事業を推進する。
- ・また、繁殖が確認されているイヌワシについて、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。

7. コスト縮減や代替案等の可能性

- ・国道289号八十里越は、地形、地質、及び生態系などを含めた周辺環境などに配慮した路線計画となっており、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など、期待される効果は大きい。
- ・また、事業は地元からの了解、及び関係機関との協議の進捗により既に約71%の用地買収が完了しているとともに、橋梁・トンネル等の大規模構造物が一部完成している。その他、構造、規格や施設規模は適切に計画している。
- ・自然環境への影響については平成9年度より「八十里越道路環境検討委員会」を設立し、学識経験者の指導・助言を得ながら慎重に調査・工事を進めている。
また、事業地周辺で確認されている動植物等については分布領域等を調査し、必要に応じ保全対策を検討・実施していることで、路線計画の変更は必要ないと考える。
- ・施工にあたっては、新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図っている。

8. 対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・一般国道289号は本州を横断して新潟市といわき市を結ぶ路線であり、その一部を構成する当該区間は三条市と南会津をつなぐ重要な路線であるが交通不能区間である。
- ・交通不能区間の解消により、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など期待される効果は大きい。
- ・事業全体に対する費用便益比は1.2、残事業に対する費用便益比は3.9となり、投資効率性は確保されている。

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・その他の別
一般国道289号	八十里越	L=11.8Km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,600	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22年度		
単純合計	576億円	38億円	614億円
うち残事業分	223億円	38億円	261億円
基準年における 現在価値(C)	645億円	12億円	657億円
うち残事業分	186億円	12億円	198億円

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30年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	17億円	2.4億円	50億円
基準年における 現在価値(B)	464億円	270億円	36億円	770億円
うち残事業分	464億円	270億円	36億円	770億円

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）	113億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	3.9
経済的純現在価値（残事業）	572億円
経済的内部収益率（残事業）	15.2%

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	1,600	±10%	3.7~4.2
事業費	223億円	±10%	3.6~4.3
事業期間	7年	±20%	3.6~4.0

交通状況の変化(全体)

様式-3①

事業名：国道289号 八十里越

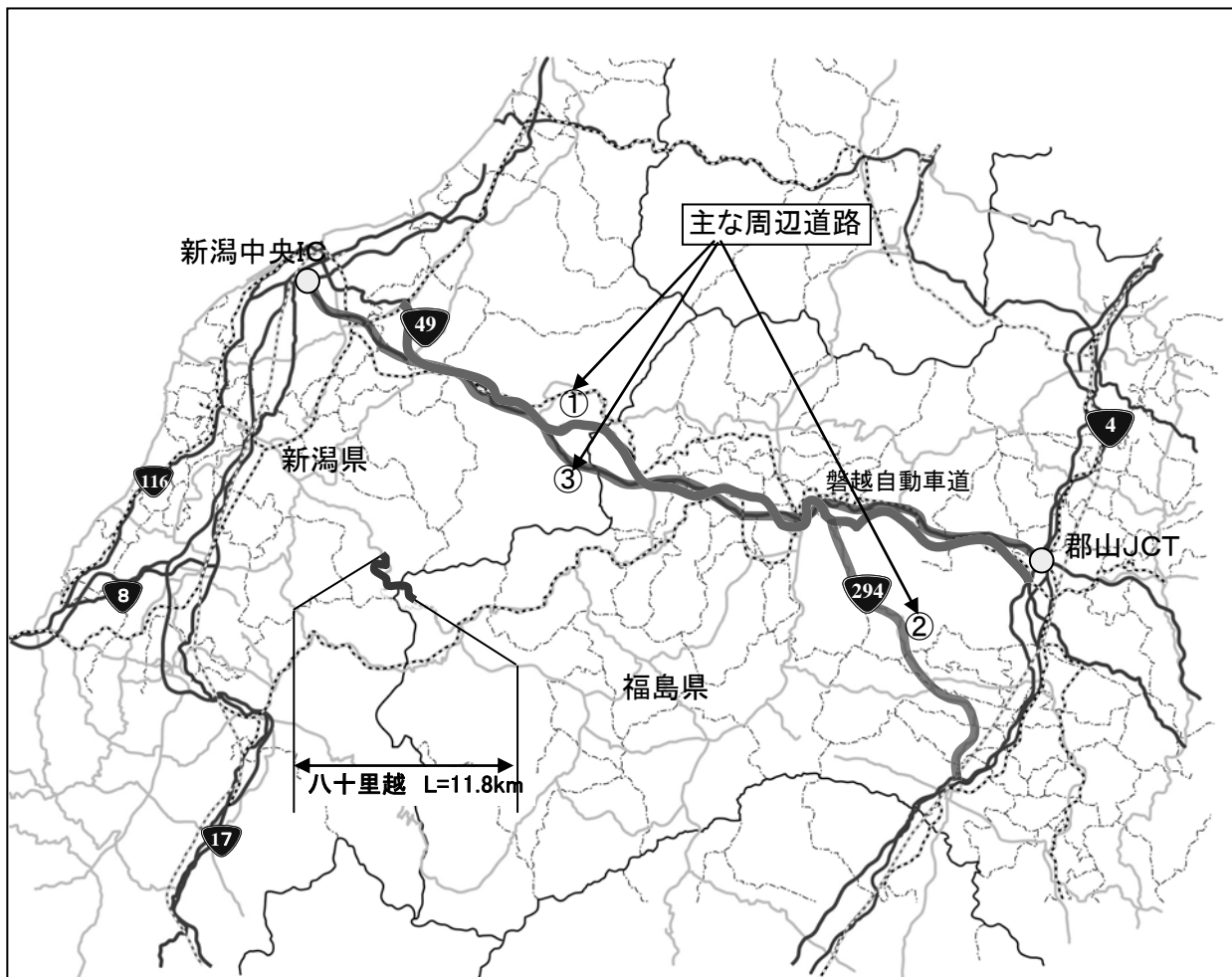
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 【バイパス等】 :11.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]		1,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]		16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		5.57	
②主な周辺道路 ^{※4}	①国道49号線 :155.3km	交通量	[台/日]	3,800	3,400
		走行時間	[分]	175	175
		走行時間費用	[億円/年]	123.23	109.49
	②国道294号線 :68km	交通量	[台/日]	1,200	700
		走行時間	[分]	74	74
		走行時間費用	[億円/年]	20.75	11.97
	③磐越自動車道 :140.3km	交通量	[台/日]	7,600	7,400
		走行時間	[分]	95	95
		走行時間費用	[億円/年]	149.16	144.54
		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 9,725km	走行時間費用	[億円/年]	7,538.04	7,530.42	

			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：10101km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,831.18	7,801.99	29.19

- ※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：八十里越

(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年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22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)	
		複数時点での推計 <input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いた OD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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)	<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	<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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：八十里越

(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 福島県・新潟県の実績値から設定	
	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(全体)

		維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
		単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
		0.067		11.8		0.79	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-32年目	S 61	2.5633	94.6	0.50	1.24	0	0
-31年目	S 62	2.4647	94.4	1.00	2.38	0	0
-30年目	S 63	2.3699	94.9	1.00	2.28	0	0
-29年目	H 1	2.2788	97.4	1.70	3.63	0	0
-28年目	H 2	2.1911	99.6	2.70	5.42	0	0
-27年目	H 3	2.1068	102.0	2.91	5.49	0	0
-26年目	H 4	2.0258	103.4	4.86	8.69	0	0
-25年目	H 5	1.9479	103.7	8.06	13.82	0	0
-24年目	H 6	1.8730	103.6	9.13	15.07	0	0
-23年目	H 7	1.8009	103.0	9.71	15.50	0	0
-22年目	H 8	1.7317	102.4	7.87	12.15	0	0
-21年目	H 9	1.6651	103.4	11.53	16.95	0	0
-20年目	H 10	1.6010	102.8	15.24	21.67	0	0
-19年目	H 11	1.5395	101.3	18.39	25.52	0	0
-18年目	H 12	1.4802	99.7	27.06	36.68	0	0
-17年目	H 13	1.4233	98.4	20.59	27.19	0	0
-16年目	H 14	1.3686	96.6	28.67	37.08	0	0
-15年目	H 15	1.3159	95.4	29.82	37.55	0	0
-14年目	H 16	1.2653	94.4	19.11	23.39	0	0
-13年目	H 17	1.2167	93.2	16.84	20.07	0	0
-12年目	H 18	1.1699	92.5	32.86	37.94	0	0
-11年目	H 19	1.1249	91.7	27.72	31.05	0	0
-10年目	H 20	1.0816	91.3	20.95	22.66	0	0
-9年目	H 21	1.0400	91.3	22.67	23.58	0	0
-8年目	H 22	1.0000	91.3	12.57	12.57	0	0
-7年目	H 23	0.9615	91.3	12.57	12.09	0	0
-6年目	H 24	0.9246	91.3	21.07	19.48	0	0
-5年目	H 25	0.8890	91.3	24.63	21.90	0	0
-4年目	H 26	0.8548	91.3	33.33	28.49	0	0
-3年目	H 27	0.8219	91.3	42.86	35.23	0	0
-2年目	H 28	0.7903	91.3	42.86	33.87	0	0
-1年目	H 29	0.7599	91.3	45.71	34.74	0	0
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3	0	0	0.75	0.55
1年目	H 31	0.7026	91.3	0	0	0.75	0.53
2年目	H 32	0.6756	91.3	0	0	0.75	0.51
3年目	H 33	0.6496	91.3	0	0	0.75	0.49
4年目	H 34	0.6246	91.3	0	0	0.75	0.47
5年目	H 35	0.6006	91.3	0	0	0.75	0.45
6年目	H 36	0.5775	91.3	0	0	0.75	0.43
7年目	H 37	0.5553	91.3	0	0	0.75	0.42
8年目	H 38	0.5339	91.3	0	0	0.75	0.40
9年目	H 39	0.5134	91.3	0	0	0.75	0.39
10年目	H 40	0.4936	91.3	0	0	0.75	0.37
11年目	H 41	0.4746	91.3	0	0	0.75	0.36
12年目	H 42	0.4564	91.3	0	0	0.75	0.34
13年目	H 43	0.4388	91.3	0	0	0.75	0.33
14年目	H 44	0.4220	91.3	0	0	0.75	0.32
15年目	H 45	0.4057	91.3	0	0	0.75	0.30
16年目	H 46	0.3901	91.3	0	0	0.75	0.29
17年目	H 47	0.3751	91.3	0	0	0.75	0.28
18年目	H 48	0.3607	91.3	0	0	0.75	0.27
19年目	H 49	0.3468	91.3	0	0	0.75	0.26
20年目	H 50	0.3335	91.3	0	0	0.75	0.25
21年目	H 51	0.3207	91.3	0	0	0.75	0.24
22年目	H 52	0.3083	91.3	0	0	0.75	0.23
23年目	H 53	0.2965	91.3	0	0	0.75	0.22
24年目	H 54	0.2851	91.3	0	0	0.75	0.21
25年目	H 55	0.2741	91.3	0	0	0.75	0.21
26年目	H 56	0.2636	91.3	0	0	0.75	0.20
27年目	H 57	0.2534	91.3	0	0	0.75	0.19
28年目	H 58	0.2437	91.3	0	0	0.75	0.18
29年目	H 59	0.2343	91.3	0	0	0.75	0.18
30年目	H 60	0.2253	91.3	0	0	0.75	0.17
31年目	H 61	0.2166	91.3	0	0	0.75	0.16
32年目	H 62	0.2083	91.3	0	0	0.75	0.16
33年目	H 63	0.2003	91.3	0	0	0.75	0.15
34年目	H 64	0.1926	91.3	0	0	0.75	0.14
35年目	H 65	0.1852	91.3	0	0	0.75	0.14
36年目	H 66	0.1780	91.3	0	0	0.75	0.13
37年目	H 67	0.1712	91.3	0	0	0.75	0.13
38年目	H 68	0.1646	91.3	0	0	0.75	0.12
39年目	H 69	0.1583	91.3	0	0	0.75	0.12
40年目	H 70	0.1522	91.3	0	0	0.75	0.11
41年目	H 71	0.1463	91.3	0	0	0.75	0.11
42年目	H 72	0.1407	91.3	0	0	0.75	0.11
43年目	H 73	0.1353	91.3	0	0	0.75	0.10
44年目	H 74	0.1301	91.3	0	0	0.75	0.10
45年目	H 75	0.1251	91.3	0	0	0.75	0.09
46年目	H 76	0.1203	91.3	0	0	0.75	0.09
47年目	H 77	0.1157	91.3	0	0	0.75	0.09
48年目	H 78	0.1112	91.3	0	0	0.75	0.08
49年目	H 79	0.1069	91.3	-2.59	-0.28	0.75	0.08
合計				573.90	645.09	37.50	12.25
単純事業費計				576.49		37.50	

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。
 (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289号 八十里越				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.067	11.8	0.79	
年次	年度	割引率 4.0%	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
-10年目	H 20	1.0816	91.3	0.00	0.00	0	0
-9年目	H 21	1.0400	91.3	0.00	0.00	0	0
-8年目	H 22	1.0000	91.3	0.00	0.00	0	0
-7年目	H 23	0.9615	91.3	12.57	12.09	0	0
-6年目	H 24	0.9246	91.3	21.07	19.48	0	0
-5年目	H 25	0.8890	91.3	24.63	21.90	0	0
-4年目	H 26	0.8548	91.3	33.33	28.49	0	0
-3年目	H 27	0.8219	91.3	42.86	35.23	0	0
-2年目	H 28	0.7903	91.3	42.86	33.87	0	0
-1年目	H 29	0.7599	91.3	45.71	34.74	0	0
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3	0	0	0.75	0.55
1年目	H 31	0.7026	91.3	0	0	0.75	0.53
2年目	H 32	0.6756	91.3	0	0	0.75	0.51
3年目	H 33	0.6496	91.3	0	0	0.75	0.49
4年目	H 34	0.6246	91.3	0	0	0.75	0.47
5年目	H 35	0.6006	91.3	0	0	0.75	0.45
6年目	H 36	0.5775	91.3	0	0	0.75	0.43
7年目	H 37	0.5553	91.3	0	0	0.75	0.42
8年目	H 38	0.5339	91.3	0	0	0.75	0.40
9年目	H 39	0.5134	91.3	0	0	0.75	0.39
10年目	H 40	0.4936	91.3	0	0	0.75	0.37
11年目	H 41	0.4746	91.3	0	0	0.75	0.36
12年目	H 42	0.4564	91.3	0	0	0.75	0.34
13年目	H 43	0.4388	91.3	0	0	0.75	0.33
14年目	H 44	0.4220	91.3	0	0	0.75	0.32
15年目	H 45	0.4057	91.3	0	0	0.75	0.30
16年目	H 46	0.3901	91.3	0	0	0.75	0.29
17年目	H 47	0.3751	91.3	0	0	0.75	0.28
18年目	H 48	0.3607	91.3	0	0	0.75	0.27
19年目	H 49	0.3468	91.3	0	0	0.75	0.26
20年目	H 50	0.3335	91.3	0	0	0.75	0.25
21年目	H 51	0.3207	91.3	0	0	0.75	0.24
22年目	H 52	0.3083	91.3	0	0	0.75	0.23
23年目	H 53	0.2965	91.3	0	0	0.75	0.22
24年目	H 54	0.2851	91.3	0	0	0.75	0.21
25年目	H 55	0.2741	91.3	0	0	0.75	0.21
26年目	H 56	0.2636	91.3	0	0	0.75	0.20
27年目	H 57	0.2534	91.3	0	0	0.75	0.19
28年目	H 58	0.2437	91.3	0	0	0.75	0.18
29年目	H 59	0.2343	91.3	0	0	0.75	0.18
30年目	H 60	0.2253	91.3	0	0	0.75	0.17
31年目	H 61	0.2166	91.3	0	0	0.75	0.16
32年目	H 62	0.2083	91.3	0	0	0.75	0.16
33年目	H 63	0.2003	91.3	0	0	0.75	0.15
34年目	H 64	0.1926	91.3	0	0	0.75	0.14
35年目	H 65	0.1852	91.3	0	0	0.75	0.14
36年目	H 66	0.1780	91.3	0	0	0.75	0.13
37年目	H 67	0.1712	91.3	0	0	0.75	0.13
38年目	H 68	0.1646	91.3	0	0	0.75	0.12
39年目	H 69	0.1583	91.3	0	0	0.75	0.12
40年目	H 70	0.1522	91.3	0	0	0.75	0.11
41年目	H 71	0.1463	91.3	0	0	0.75	0.11
42年目	H 72	0.1407	91.3	0	0	0.75	0.11
43年目	H 73	0.1353	91.3	0	0	0.75	0.10
44年目	H 74	0.1301	91.3	0	0	0.75	0.10
45年目	H 75	0.1251	91.3	0	0	0.75	0.09
46年目	H 76	0.1203	91.3	0	0	0.75	0.09
47年目	H 77	0.1157	91.3	0	0	0.75	0.09
48年目	H 78	0.1112	91.3	0	0	0.75	0.08
49年目	H 79	0.1069	91.3	-0.60	-0.06	0.75	0.08
合計				222.43	185.74	37.50	12.25
単純事業費計				223.03		37.50	

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。
(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(事業全体・残事業)

年度 (事業年)	総走行台キロの年別伸び率 (北陸Dv/c)			GDP テラレタ	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	貨物車種	全車		削減率 (A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%	
H22 供用開始年次	H 30	0.99642	0.99521	0.99605	0.7307	91.3	11.73	3.33	15.34	30.40	22.21	2.99	0.98	13.44	17.40	12.71	2.44	1.79	50.24	36.71
1年目	H 31	0.99640	0.99519	0.99604	0.7026	91.3	11.88	3.31	15.27	30.27	21.27	2.98	0.97	13.37	17.32	12.17	2.44	1.71	50.02	35.15
2年目	H 32	0.99641	0.99520	0.99604	0.6756	91.3	11.64	3.30	15.20	30.14	20.36	2.97	0.97	13.31	17.24	11.65	2.43	1.64	49.80	33.65
3年目	H 33	0.99610	0.99731	0.99647	0.6496	91.3	11.60	3.29	15.16	30.04	19.52	2.95	0.96	13.27	17.19	11.17	2.42	1.57	49.65	32.25
4年目	H 34	0.99608	0.99731	0.99645	0.6246	91.3	11.55	3.28	15.12	29.95	18.71	2.94	0.96	13.24	17.14	10.70	2.41	1.50	49.49	30.91
5年目	H 35	0.99607	0.99730	0.99644	0.6006	91.3	11.51	3.27	15.08	29.85	17.93	2.93	0.96	13.20	17.09	10.26	2.40	1.44	49.34	29.63
6年目	H 36	0.99605	0.99729	0.99643	0.5775	91.3	11.48	3.26	15.03	29.76	17.19	2.92	0.96	13.16	17.04	9.84	2.39	1.38	49.19	28.41
7年目	H 37	0.99604	0.99728	0.99641	0.5553	91.3	11.42	3.25	14.99	29.66	16.47	2.91	0.95	13.13	16.99	9.43	2.38	1.32	49.04	27.23
8年目	H 38	0.99602	0.99728	0.99640	0.5339	91.3	11.37	3.25	14.95	29.57	15.79	2.90	0.95	13.09	16.94	9.04	2.37	1.27	48.88	26.10
9年目	H 39	0.99601	0.99727	0.99639	0.5134	91.3	11.33	3.24	14.91	29.47	15.13	2.88	0.95	13.06	16.89	8.67	2.37	1.21	48.73	25.02
10年目	H 40	0.99599	0.99726	0.99638	0.4936	91.3	11.28	3.23	14.87	29.38	14.50	2.87	0.95	13.02	16.84	8.31	2.36	1.16	48.58	23.98
11年目	H 41	0.99597	0.99725	0.99636	0.4746	91.3	11.24	3.22	14.83	29.28	13.90	2.86	0.94	12.99	16.79	7.97	2.35	1.11	48.42	22.98
12年目	H 42	0.99699	0.99879	0.99246	0.4564	91.3	11.19	3.21	14.79	29.19	13.32	2.85	0.94	12.95	16.74	7.64	2.34	1.07	48.27	22.03
13年目	H 43	0.99658	0.99879	0.99240	0.4388	91.3	11.07	3.21	14.77	29.05	12.75	2.82	0.94	12.93	16.69	7.33	2.30	1.02	48.07	21.09
14年目	H 44	0.9947	0.99879	0.99234	0.4220	91.3	10.96	3.20	14.75	28.92	12.20	2.79	0.94	12.92	16.65	7.03	2.30	0.97	47.87	20.20
15年目	H 45	0.9936	0.99878	0.99228	0.4057	91.3	10.84	3.20	14.74	28.78	11.68	2.76	0.94	12.90	16.60	6.74	2.29	0.93	47.67	19.34
16年目	H 46	0.9925	0.99878	0.99222	0.3901	91.3	10.73	3.19	14.72	28.64	11.17	2.73	0.94	12.89	16.56	6.46	2.27	0.89	47.47	18.52
17年目	H 47	0.9913	0.99878	0.99216	0.3751	91.3	10.61	3.19	14.70	28.50	10.69	2.70	0.93	12.87	16.51	6.19	2.25	0.84	47.26	17.73
18年目	H 48	0.9901	0.99878	0.99210	0.3607	91.3	10.50	3.19	14.68	28.37	10.23	2.67	0.93	12.86	16.46	5.94	2.23	0.81	47.06	16.98
19年目	H 49	0.9889	0.99878	0.99203	0.3468	91.3	10.38	3.18	14.66	28.23	9.79	2.64	0.93	12.84	16.42	5.69	2.22	0.77	46.86	16.25
20年目	H 50	0.98876	0.99878	0.99197	0.3335	91.3	10.27	3.18	14.65	28.09	9.37	2.61	0.93	12.82	16.37	5.46	2.20	0.73	46.66	15.56
21年目	H 51	0.98864	0.99877	0.99191	0.3207	91.3	10.15	3.18	14.63	27.96	8.97	2.59	0.93	12.81	16.32	5.24	2.18	0.70	46.46	14.90
22年目	H 52	0.98851	0.99877	0.99184	0.3083	91.3	10.04	3.17	14.61	27.82	8.58	2.56	0.93	12.79	16.28	5.02	2.16	0.67	46.26	14.26
23年目	H 53	0.98837	0.99877	0.99177	0.2965	91.3	9.92	3.17	14.59	27.68	8.21	2.53	0.93	12.76	16.23	4.81	2.15	0.64	46.06	13.66
24年目	H 54	0.98824	0.99877	0.99170	0.2851	91.3	9.81	3.16	14.57	27.54	7.85	2.50	0.93	12.76	16.19	4.61	2.13	0.61	45.86	13.07
25年目	H 55	0.98810	0.99877	0.99163	0.2741	91.3	9.69	3.16	14.56	27.41	7.51	2.47	0.93	12.75	16.14	4.42	2.11	0.58	45.66	12.51
26年目	H 56	0.98795	0.99877	0.99156	0.2636	91.3	9.58	3.16	14.54	27.27	7.19	2.44	0.92	12.73	16.09	4.24	2.09	0.55	45.46	11.98
27年目	H 57	0.98781	0.99877	0.99149	0.2534	91.3	9.46	3.15	14.52	27.13	6.88	2.41	0.92	12.71	16.05	4.07	2.08	0.53	45.25	11.47
28年目	H 58	0.98766	0.99876	0.99142	0.2437	91.3	9.34	3.15	14.50	27.00	6.58	2.38	0.92	12.70	16.00	3.90	2.06	0.50	45.05	10.98
29年目	H 59	0.98750	0.99876	0.99134	0.2343	91.3	9.23	3.14	14.49	26.86	6.29	2.35	0.92	12.68	15.95	3.74	2.04	0.48	44.85	10.51
30年目	H 60	0.98734	0.99876	0.99127	0.2253	91.3	9.11	3.14	14.47	26.72	6.02	2.32	0.92	12.67	15.91	3.58	2.02	0.46	44.65	10.06
31年目	H 61	0.98718	0.99876	0.99119	0.2166	91.3	9.00	3.14	14.45	26.58	5.76	2.29	0.92	12.65	15.86	3.44	2.00	0.43	44.45	9.63
32年目	H 62	0.98718	0.99876	0.99119	0.2083	91.3	8.88	3.13	14.43	26.45	5.51	2.26	0.92	12.64	15.82	3.29	1.99	0.41	44.25	9.22
33年目	H 63	0.98718	0.99876	0.99119	0.2003	91.3	8.77	3.13	14.41	26.31	5.27	2.23	0.92	12.62	15.77	3.16	1.97	0.39	44.05	8.82
34年目	H 64	0.98718	0.99876	0.99119	0.1926	91.3	8.66	3.12	14.40	26.18	5.04	2.20	0.91	12.60	15.72	3.03	1.95	0.38	43.85	8.45
35年目	H 65	0.98718	0.99876	0.99119	0.1852	91.3	8.55	3.12	14.38	26.04	4.82	2.18	0.91	12.59	15.68	2.90	1.93	0.36	43.66	8.09
36年目	H 66	0.98718	0.99876	0.99119	0.1780	91.3	8.44	3.12	14.36	25.91	4.61	2.15	0.91	12.57	15.63	2.78	1.92	0.34	43.47	7.74
37年目	H 67	0.98718	0.99876	0.99119	0.1712	91.3	8.33	3.11	14.34	25.78	4.41	2.12	0.91	12.56	15.59	2.67	1.90	0.33	43.27	7.41
38年目	H 68	0.98718	0.99876	0.99119	0.1646	91.3	8.22	3.11	14.32	25.65	4.22	2.09	0.91	12.54	15.55	2.56	1.88	0.31	43.09	7.09
39年目	H 69	0.98718	0.99876	0.99119	0.1583	91.3	8.12	3.11	14.31	25.53	4.04	2.07	0.91	12.53	15.50	2.45	1.87	0.30	42.90	6.79
40年目	H 70	0.98718	0.99876	0.99119	0.1522	91.3	8.01	3.10	14.29	25.40	3.87	2.04	0.91	12.51	15.46	2.35	1.85	0.28	42.71	6.50
41年目	H 71	0.98718	0.99876	0.99119	0.1463	91.3	7.91	3.10	14.27	25.28	3.70	2.01	0.91	12.50	15.42	2.26	1.83	0.27	42.53	6.22
42年目	H 72	0.98718	0.99876	0.99119	0.1407	91.3	7.81	3.09	14.25	25.15	3.54	1.99	0.91	12.48	15.37	2.16	1.82	0.26	42.35	5.96
43年目	H 73	0.98718	0.99876	0.99119	0.1353	91.3	7.71	3.09	14.24	25.03	3.39	1.96	0.90	12.46	15.33	2.07	1.80	0.24	42.17	5.71
44年目	H 74	0.98718	0.99876	0.99119	0.1301	91.3	7.61	3.09	14.22	24.91	3.24	1.94	0.90	12.45	15.29	1.99	1.79	0.23	41.99	5.46
45年目	H 75	0.98718	0.99876	0.99119	0.1251	91.3	7.51	3.08	14.20	24.79	3.10	1.91	0.90	12.43	15.25	1.91	1.77	0.22	41.81	5.23
46年目	H 76	0.98718	0.99876	0.99119	0.1203	91.3	7.41	3.08	14.18	24.68	2.97	1.89	0.90	12.42	15.21	1.83	1.76	0.21	41.64	5.01
47年目	H 77	0.98718	0.99876	0.99119	0.1157	91.3	7.32	3.07	14.17	24.56	2.84	1.86	0.90	12.40	15.17	1.75	1.74	0.20	41.47	4.80
48年目	H 78	0.98718	0.99876	0.99119	0.1112	91.3	7.23	3.07	14.15	24.44	2.72	1.84	0.90	12.39	15.13	1.68	1.72	0.19	41.30	4.59
49年目	H 79	0.98718	0.99876	0.99119	0.1069	91.3	7.13	3.07	14.13	24.33	2.60	1.82	0.90	12.37	15.09	1.61	1.71	0.18	41.13	4.40
合計							483.29	158.48	730.20	1,371.97	463.90	123.09	46.41	639.36	808.85	269.94	105.40	36.38	2,286.22	770.22