

道路事業の再評価資料

〔国道18号 上新バイパス〕

平成24年11月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 今後の事業展開	3
4) 現在までの上新バイパス整備効果	4
3. 当該道路の役割・効果	6
1) 3便益に係る整備効果	8
① 走行時間短縮	8
② 渋滞損失時間の減少	9
③ 交通事故件数の減少	10
2) その他の効果	11
① 新幹線駅である上越駅(仮称)へのアクセス向上	11
② 直江津港へのアクセス向上	12
③ 物流等の支援	13
④ 日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上	14
⑤ 主要な観光地へのアクセス向上	15
⑥ 第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上	16
⑦ 緊急輸送道路としての信頼性向上	17
⑧ 冬期間におけるスムーズな交通の確保	18
4. 費用対効果	19
5. 対応方針(原案)	20
客観的評価指標抽出資料	21
費用対効果算出資料	25

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、

- 交通混雑の緩和、交通事故の低減
- 広域幹線ネットワークの強化 など

を目的とし、国道18号の新潟県上越市中郷区市屋～新潟県上越市下源入間延長約24.6kmについてバイパス整備を行うものである。現在、上越市岡原交差点～上越市今池交差点間（L=1.7km）の完成4車線化に向けて工事を実施中である。

【広域的位置図】



写真 施工中の高田大橋（長野方面を望む）



※交通量：平成22年度道路交通センサス

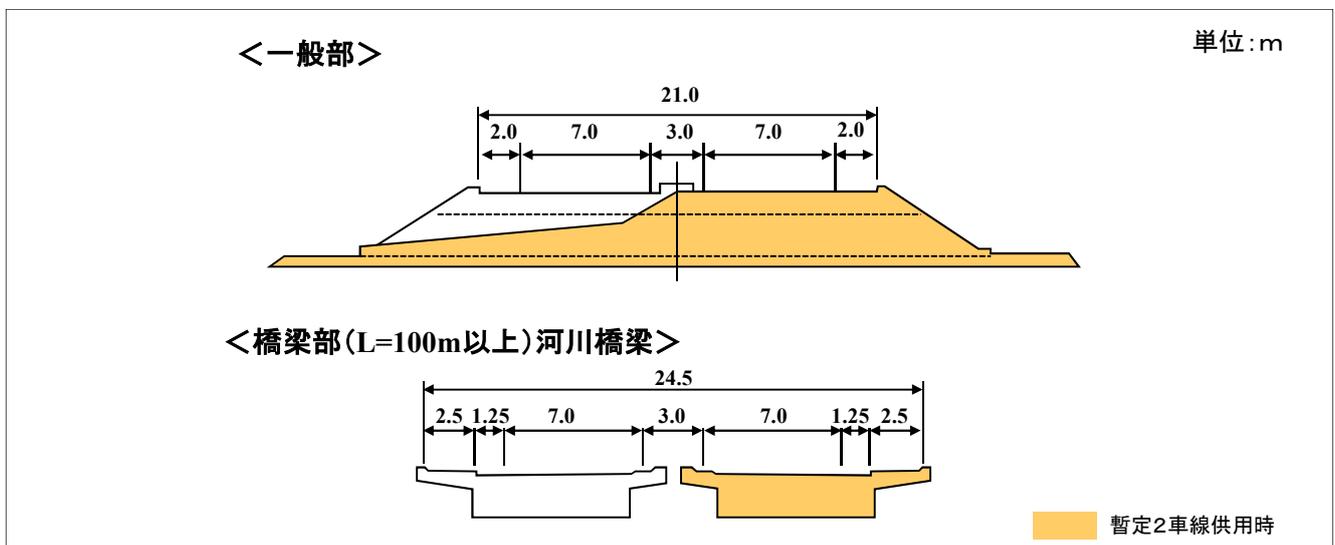
2) 事業の概要

- 事業名：国道18号 上新バイパス
- 延長：24.6km
- 起終点：(起)新潟県上越市中郷区市屋
(終)新潟県上越市下源入
- 都市計画決定：昭和50年度～昭和58年度
- 事業化：昭和50年度
- 全体事業費：約944億円
- 平成24年度末までの投資額(予定)：約566億円(進捗率約60%)

【路線図】



【標準横断図】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和50年度	・ 事業化
昭和50年度	・ 用地着手
昭和53年度	・ 工事着手
昭和57～平成3年度	・ 上越市中郷区市屋～上越市下源入間 暫定2車線供用
昭和60～平成21年度	・ 上越市今池～上越市下源入間 4車線供用
平成16年度、21年度	・ 事業再評価（指摘事項なし、継続）

※市町村名は合併後名称

2) 事業の進捗状況

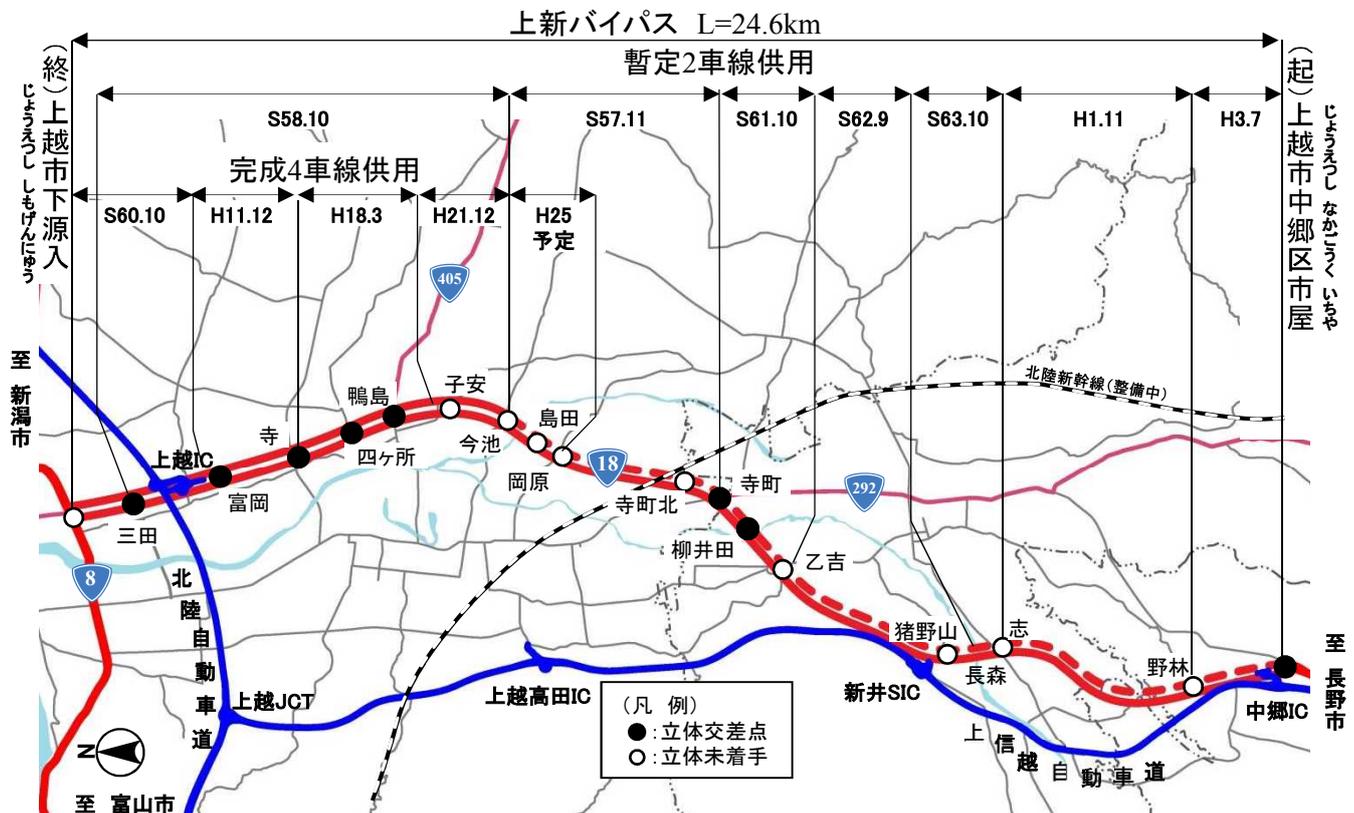
平成24年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	944億円	566億円	60%	378億円
うち用地費・補償費	180億円	129億円	72%	51億円

※金額は税込み

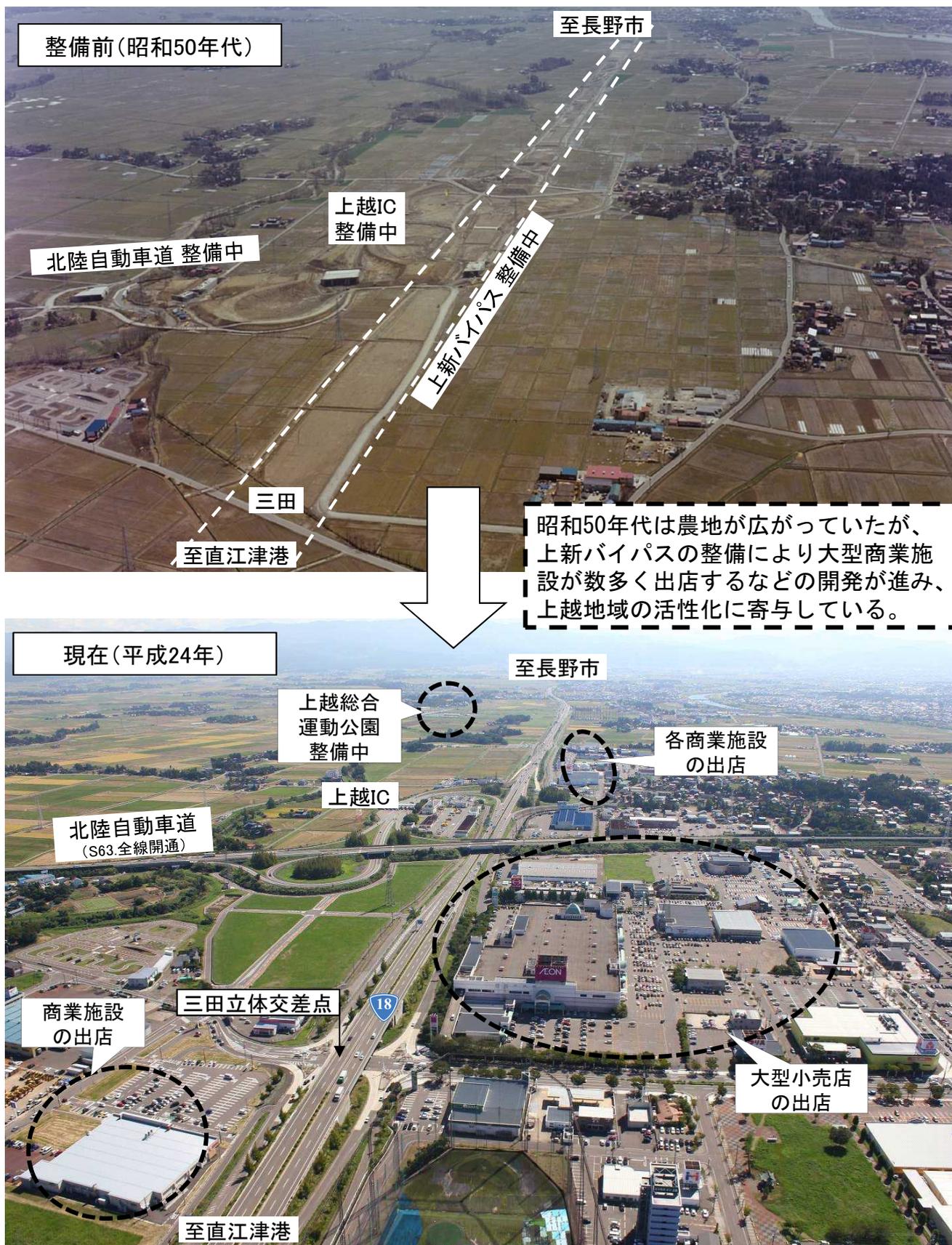
3) 今後の事業展開

- ・ 上越市岡原交差点～今池交差点間(L=1.7km)については、平成25年度の4車線供用を目指し工事を推進する。
- ・ 残る上越市中郷区市屋～岡原交差点間の4車線化、および交差点の立体化事業については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。



4) 現在までの上新バイパス整備効果

○上新バイパスは、昭和50年度に事業化され、延長が約24.6kmと大規模であることから、整備効果の高い市街地部の終点側から暫定2車線、4車線化及び交差点立体化と段階的に整備を進め、上越地域の幹線道路として役割を果たしてきている。



昭和50年代は農地が広がっていたが、上新バイパスの整備により大型商業施設が数多く出店するなどの開発が進み、上越地域の活性化に寄与している。

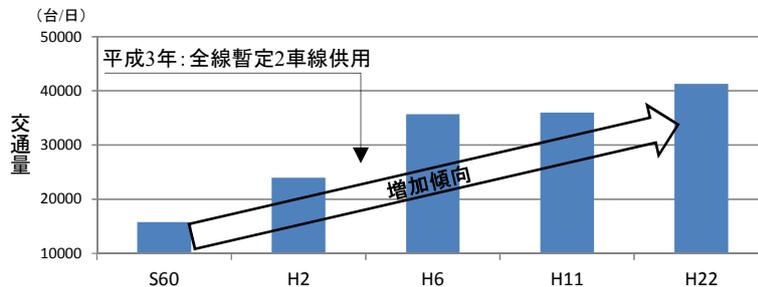
三田交差点付近から長野市方面の状況

●主な整備効果

➤ 上越地域の幹線道路として機能

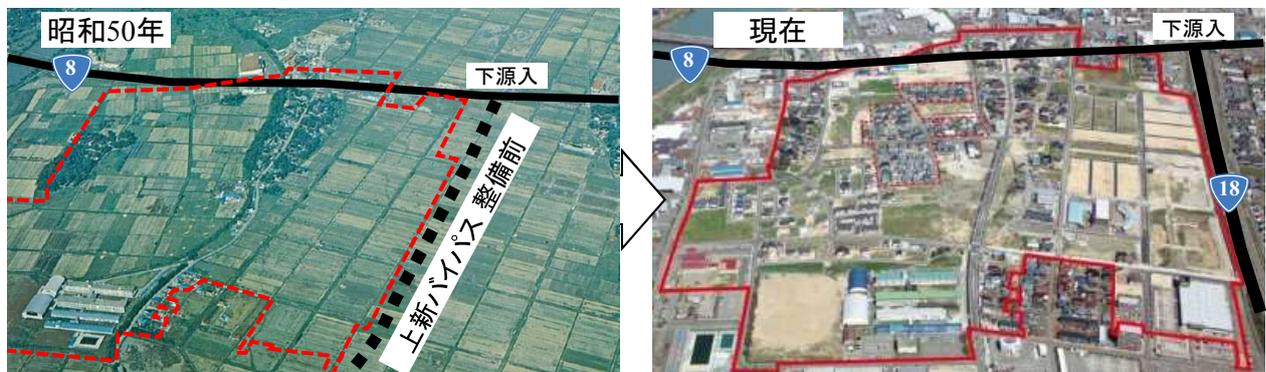
- ・上新バイパスは、上越地域の幹線道路として増加する交通量(S60→H22:2.6倍)を支え、産業・経済の動脈として重要な役割を果たしている。

【国道18号 大日付近の交通量推移(道路交通センサス)】



➤ 土地区画整理事業や大規模小売店の出店等が進み地域が活性化

- ・上新バイパスの整備に伴い、周辺の産業立地、市街化が促進され、地域の活性化に寄与している。



関川東部下門前土地区画整理事業

➤ 上新バイパス沿線に第三次医療施設(新潟県立中央病院)が移転

- ・平成9年8月に、市内中心部から上新バイパス子安交差点付近に移転開院し、同時に救急救命センターに指定され、上越地域の救急医療において重要な役割を担っている。

【新潟県立中央病院の概要】

- ・病床数: 534床(一般524床、感染症10床)
- ・救急搬送患者数: 年間4,000人以上
- ・外来患者数: 年間286,000人以上

出典:新潟県立中央病院HPより



➤ 冬期除雪【上越市高田市街地の一斉雪下ろし】時の迂回路として機能

- ・上越市は全国有数の豪雪地帯であり、市街地部では一斉雪下ろしを実施される。
- ・上新バイパス整備前は、旧国道や高田市街地部で通行止めとなっていたが、現在では上新バイパスが迂回路として機能を発揮している。



3. 当該道路の役割・効果 (詳細は8ページ以降に記載)

< 3 便益に係る整備効果 >

① 走行時間の短縮 (P8, 9)

- 上新バイパスの整備により、安全・円滑な走行環境が確保され、走行時間が7分短縮し市屋～下源入間における渋滞損失時間が約37万人・時間/年削減される。
- 上新バイパスの整備により、走行時間の短縮による便益が年間143億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると3,373億円と算出される。

【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

= 143 (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

3,373億円 (残事業では264億円)

② 走行経費減少便益

- 上新バイパスの整備により、走行経費減少として年間20億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596億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 20 (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)

割引率等を考慮

596億円 (残事業では55億円)

③ 交通事故減少便益 (P10)

- 上新バイパスの整備により安全な走行環境が確保され、事業区間において年間約9件の交通事故削減が期待される。
- 上新バイパスの整備による事故件数減少により、年間2.8億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105億円と算出される。

【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

= 2.8 (億円/年) ※

※ 供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

105億円 (残事業では30億円)

<その他の効果>

①新幹線駅である上越駅(仮称)へのアクセス向上 (P11)

- 北陸新幹線は、平成26年度の開業を目指し現在施工中である。上越地域では唯一の新幹線駅となり、周辺の土地利用を含め新たな拠点となる。
- 上新バイパスは、周辺地域における上越駅へのアクセスルートの一部として機能することから、新幹線駅へのアクセス性向上が期待される。

②直江津港へのアクセス向上 (P12)

- 直江津港は、北東アジアとの近接性や広域幹線ネットワークの整備により、環日本海地域の玄関口として重要な役割を果たしている。
- 直江津港搬出入貨物の約3割が旧上越市・中郷区・妙高市、約3割が関東及び長野・東海方面となっている。
- 長野方面の大型車交通の約47%は、上新バイパスが受け持っていることから、暫定2車線供用区間の4車線化により、直江津港へのアクセス性向上が期待される。

③物流等の支援 (P13)

- 上越市には、上越地域の卸売市場があり、妙高市で生産される青果物のほぼ全量は、国道18号を利用して上越青果地方卸売市場に出荷されている。
- また、上新バイパス周辺地域では、大型小売店舗の立地や土地区画整理事業、総合運動公園などの開発が進んでいる。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、物流や地域開発を支援する。

④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上 (P14)

- 上越市と妙高市間では、通勤・通学者の流動が多くみられ、日常生活圏として密接なつながりを持っている。
- また、上新バイパス沿線には、小売業等の年間商品販売額の高いエリアが多く存在しており、日常生活等における消費活動が活発な地域となっている。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、上越市と妙高市間のアクセス性が向上し、通勤・通学等の利便性向上が期待される。

⑤主要な観光地へのアクセス向上 (P15)

- 近年、上越地域の観光入込客数は増加傾向となっている。当該地域への観光客数の約7割が県外客であり、そのうち約4割が中部地方からである。
- 上越地域の主要な観光地間を連絡する国道18号の観光幹線軸としての役割は大きく、上新バイパスは観光地への円滑なアクセスルートとして機能し、更なる集客や信越観光圏整備計画の支援に寄与することが期待される。

⑥第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上(P16)

- 上越地域唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院は、救急医療と高度先進医療を担う地域の基幹病院である。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、新潟県立中央病院への搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。

⑦緊急輸送道路としての信頼性向上 (P17)

- 上新バイパスは、新潟県の第1次緊急輸送道路に指定されている。
- 関川が氾濫した場合でも、上新バイパスは高盛土構造であることから、浸水被害を受けずに機能を維持できる。
- 並行する上信越自動車道が、自然災害や事故等で通行止めとなった場合、上新バイパスは代替ルートとしてリダンダンシー機能を発揮することが期待される。

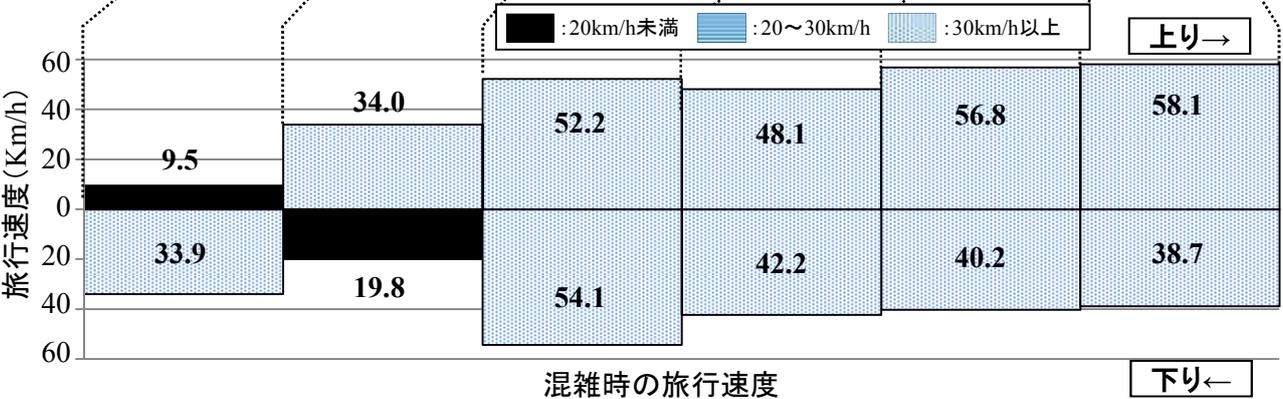
⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 (P18)

- 上越市から長野県境間の地域は全国有数の豪雪地帯であり、冬期間には降積雪による速度低下や登坂不能車に起因する渋滞が発生している。
- 暫定2車線供用区間では、積雪・風雪による登坂不能車等による渋滞が発生しやすく、積雪期の円滑な通行確保のためには4車線化が効果的である。

1) 3便益に係る整備効果

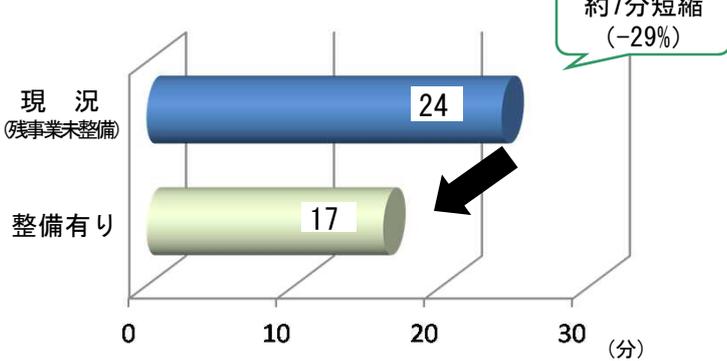
① 走行時間の短縮

- 暫定2車線供用区間の混雑時旅行速度は、20km/hを下回る区間が存在する。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により円滑な走行環境が確保され、20km/h以下の区間等における旅行速度が向上し、走行時間は約7分短縮される。



出典: H22年度交通状況調査

【市屋～今池間の所要時間（混雑時）】



※現況: H22年度道路交通センサ
整備有り: H42将来交通量推計に基づく推計値



写真 鳥田交差点の渋滞状況 (上り線 平成24年8月23日)

② 渋滞損失時間の減少

- 暫定2車線供用区間では、朝夕ピークを中心に交通渋滞が発生している。
- 上新バイパスの4車線化により、円滑な走行環境が確保され、年間約37万人時間の渋滞損失時間の削減(削減率55%)が見込まれる。

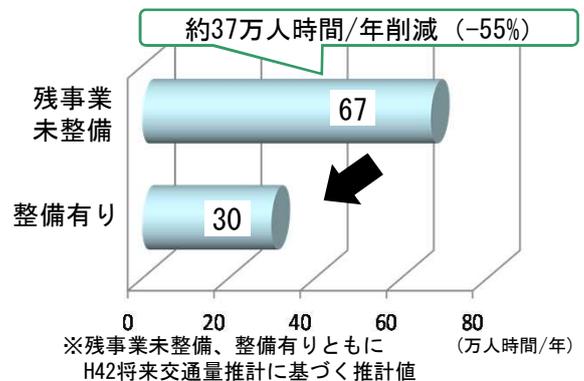
【上新バイパスの渋滞発生状況】



写真① 2車線区間での渋滞状況
平成24年8月11日
(乙吉交差点 長野方向を望む)

写真② 岡原交差点の渋滞状況
(下り線 平成24年8月23日)

【市屋～下源入間の損失時間】



【バイパス整備による渋滞緩和効果事例】

- 平成18年3月に子安交差点～寺IC間2.9kmを4車線化供用
- ・ 朝ピーク時の旅行速度が37.9km/hから54.7km/hに向上
 - ・ ピーク時でも50km/hを超える安定した走行環境が実現
- 【供用前後の様子(鴨島IC付近)】

供用前



供用後



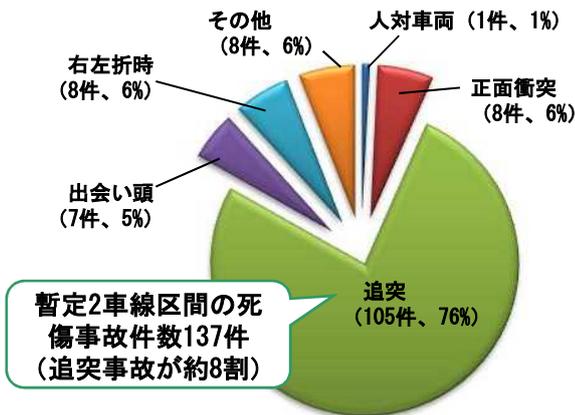
※旅行速度観測年月日 整備前:H17.11.29(火) 整備後:H18.6.27(火)

③交通事故の減少

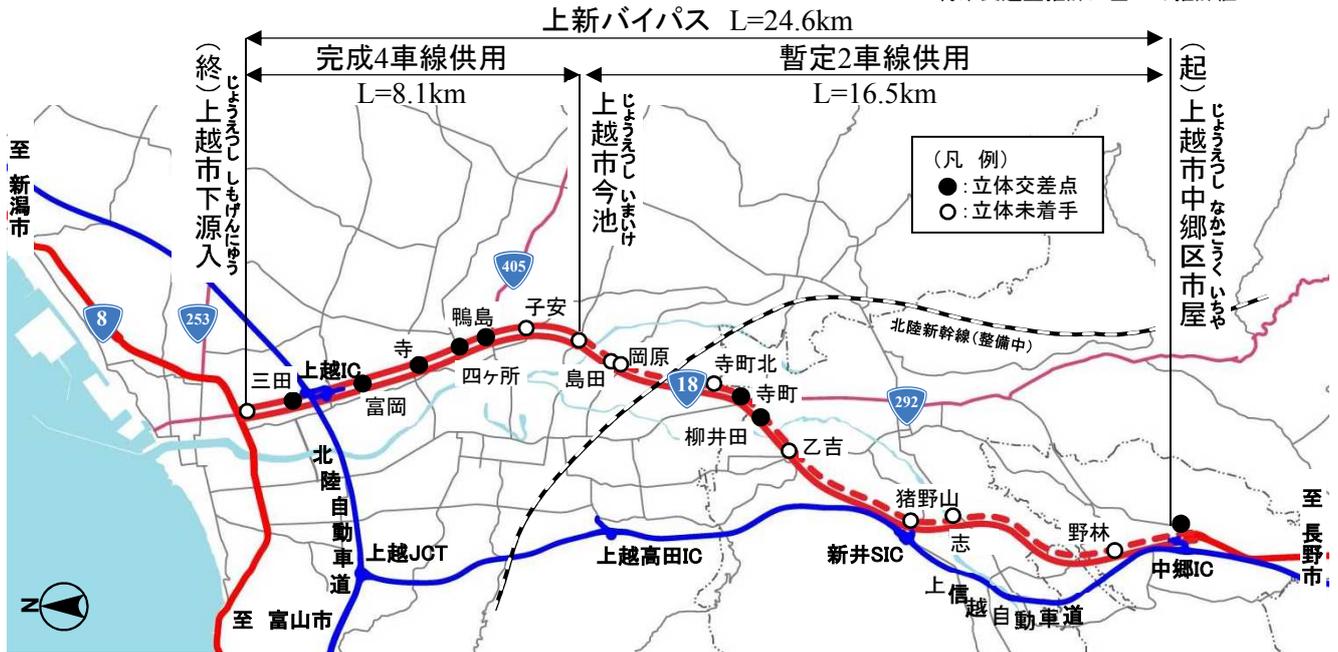
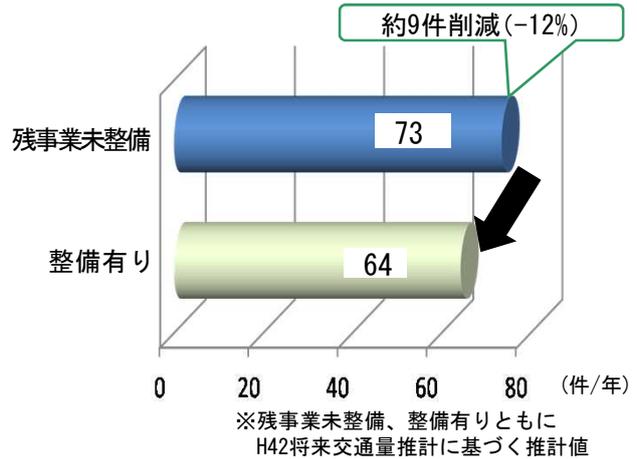
- 暫定2車線供用区間では、平成19年～平成22年の4年間で137件の死傷事故が発生しており、そのうちの約8割が追突事故となっている。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、事業区間において年間約9件の死傷事故削減が期待される。

【国道18号暫定2車線供用区間の死傷事故発生状況】

【市屋～下源入間の死傷事故削減件数】



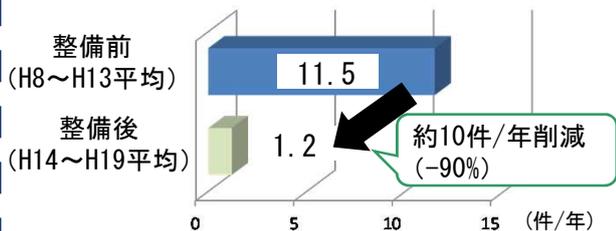
出典:H19-H22 ITARDAデータ



【バイパス整備による事故減少効果事例】

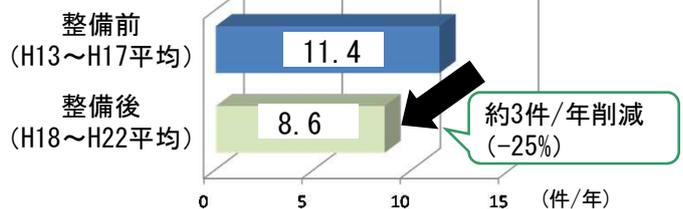
三田交差点立体化(H13)

交差点立体化により、当該交差点付近のH8～13年平均11.5件からH14～19年平均1.2件へ90%の削減。



子安～寺IC間4車線化(H17)

4車線化による中央分離帯設置及び交差点立体化により安全性が向上し、当該区間のH13～17年平均11.4件からH18～22年平均8.6件へ25%の削減。

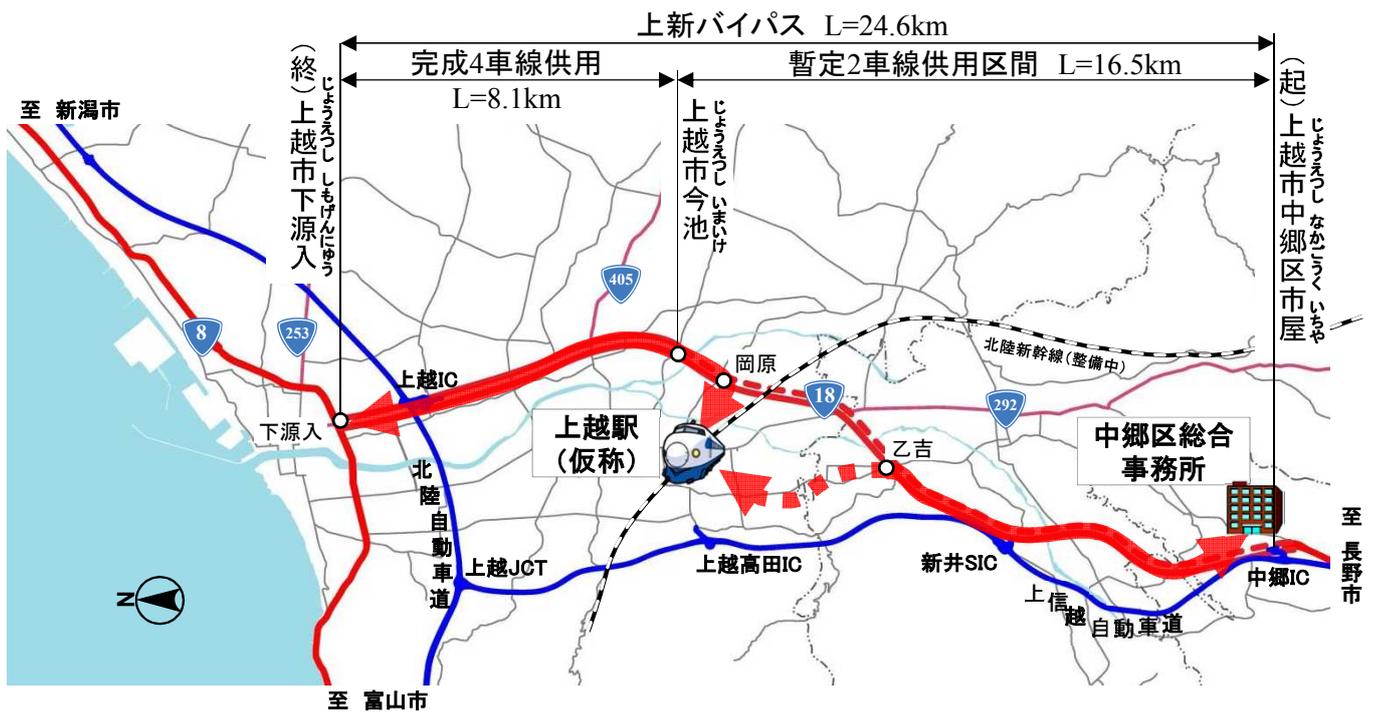


2) その他の効果

①新幹線駅である上越駅(仮称)へのアクセス向上

- 北陸新幹線は、平成26年度の開業を目指し現在施工中である。上越地域では唯一の新幹線駅となり、周辺の土地利用を含め新たな拠点となる。
- 上新バイパスは、周辺地域における上越駅へのアクセスルートの一部として機能することから、新幹線駅へのアクセス性向上が期待される。

【北陸新幹線上越駅（仮称）へアクセスルート】



【北陸新幹線及び上越市新幹線新駅地区土地区画整理事業の概要】

北陸新幹線は、東京都から長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を經由し、大阪市に至る延長約600kmの路線である。長野～金沢間は平成26年度末の完成を目指し建設工事が進められている。

上越市では、平成27年春に完成が予定されている北陸新幹線上越駅(仮称)周辺において、上越市をはじめとする上越地域の新たな玄関口として、周辺の自然環境にも配慮した質の高いまちづくりを行うこととしている。

新駅の整備イメージ



出典：上越市HPより

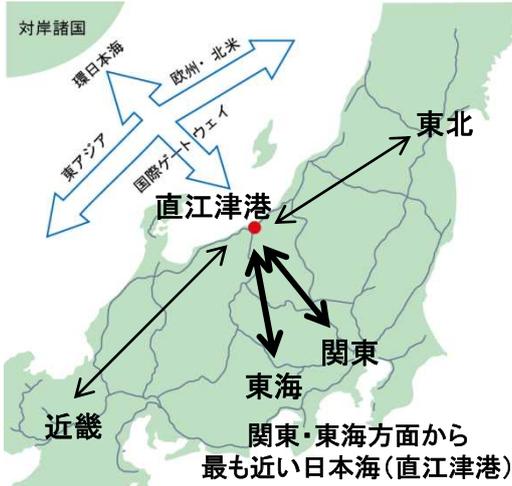
土地利用計画のイメージ図



出典：上越市HPより

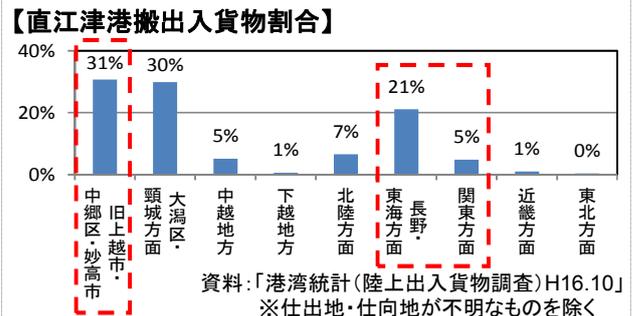
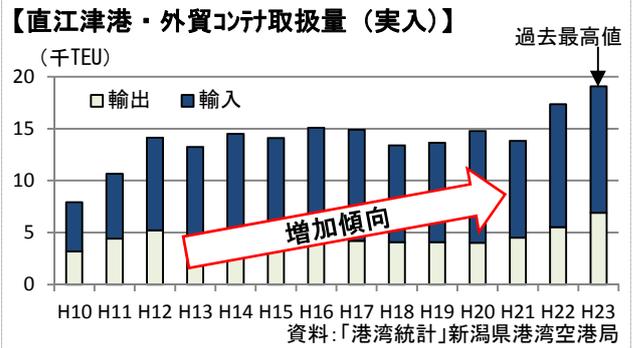
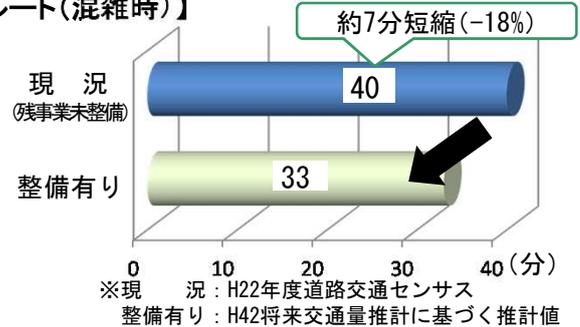
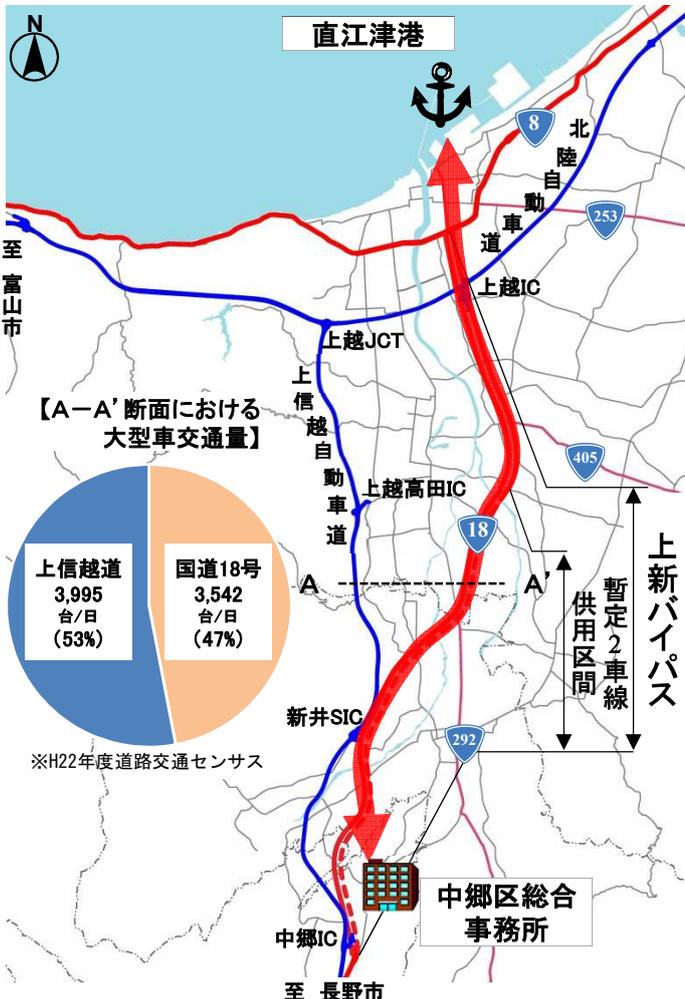
②直江津港へのアクセス向上

- 直江津港は、北東アジアとの近接性や広域幹線ネットワークの整備により、環日本海地域の玄関口として重要な役割を果たしている。
- 直江津港搬出入貨物の約3割が旧上越市・中郷区・妙高市、約3割が関東及び長野・東海方面となっている。
- 長野方面の大型車交通の約47%は、上新バイパスが受け持っていることから、暫定2車線供用区間の4車線化により、直江津港へのアクセス性向上が期待される。



出典：新潟県上越地域振興局直江津港湾事務所提供

【中郷区総合事務所～直江津港への所要時間とアクセスルート(混雑時)】



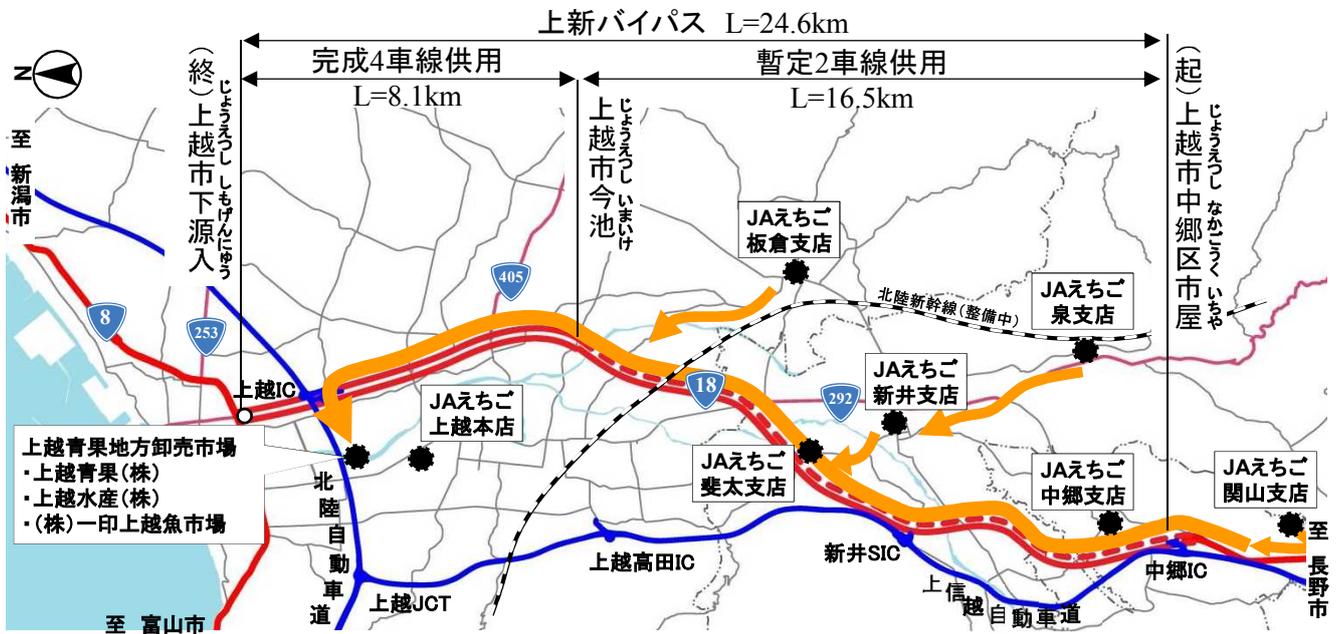
③物流等の支援

- 上越市には、上越地域の卸売市場があり、妙高市で生産される青果物のほぼ全量は、国道18号を利用して上越青果地方卸売市場に出荷されている。
- また、上新バイパス周辺地域では、大型小売店舗の立地や土地区画整理事業、総合運動公園などの開発が進んでいる。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、物流や地域開発を支援する。

【JAえちご上越ヒアリング結果】

- ・ ほぼ全量【出荷量約126t・出荷額4,800万円（H20年度値）】を上越市に出荷
- ・ 出荷時期は7月～10月中頃
- ・ 出荷にあたっては、集荷しつつ輸送する必要があるため、高速道路を使わず国道18号を利用

※JAえちご上越 頸南営農生活センターヒアリング結果より(H21.8)



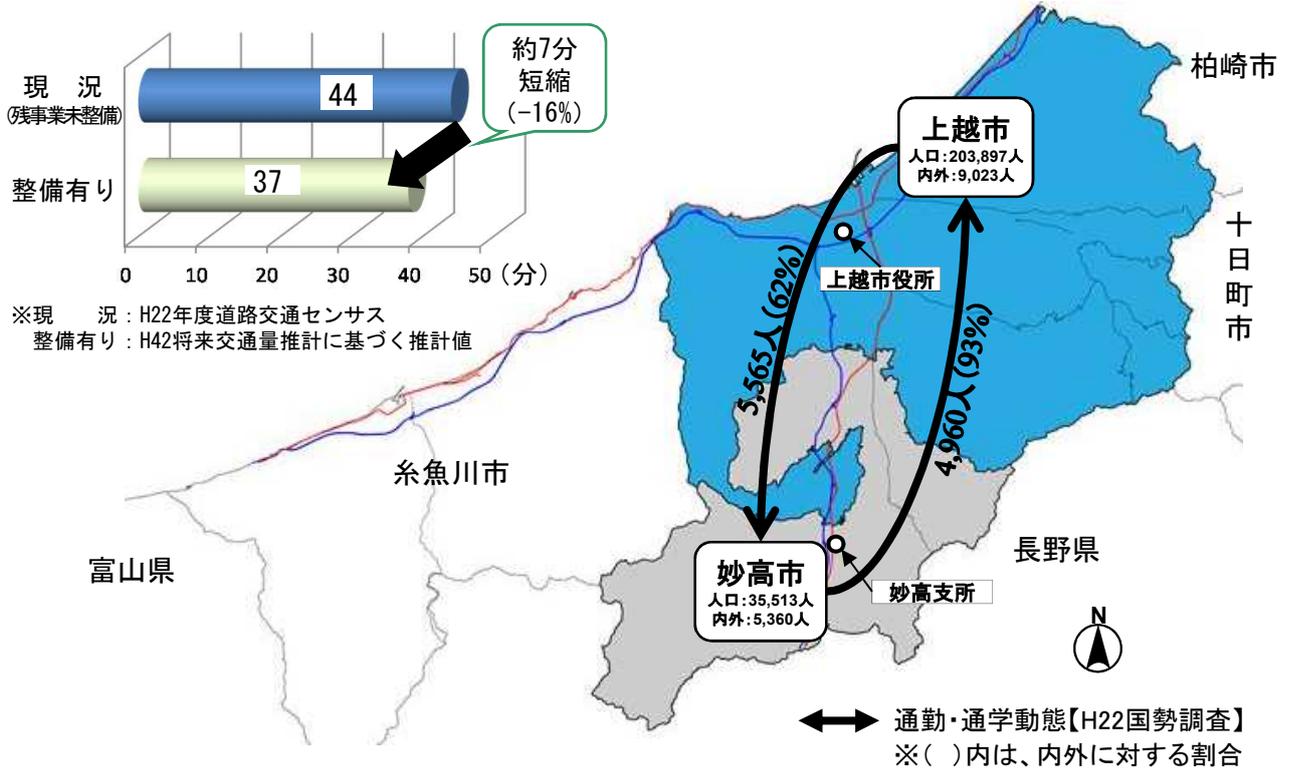
【上新バイパス周辺の開発拠点】



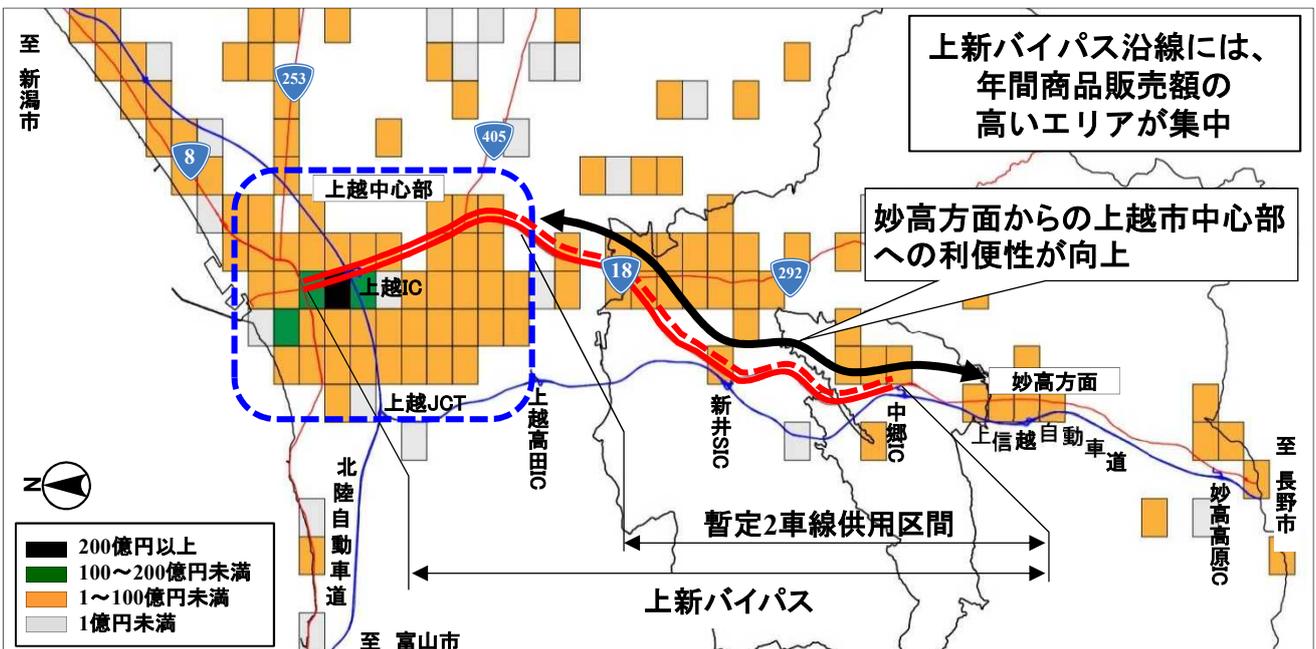
④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上

- 上越市と妙高市間では、通勤・通学者の流動が多くみられ、日常生活圏として密接なつながりを持っている。
- また、上新バイパス沿線には、小売業等の年間商品販売額の高いエリアが多く存在しており、日常生活等における消費活動が活発な地域となっている。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、上越市と妙高市間のアクセス性が向上し、通勤・通学等の利便性向上が期待される。

【上越市と妙高市の通勤・通学動態と妙高支所～上越市役所間の所要時間（混雑時）】



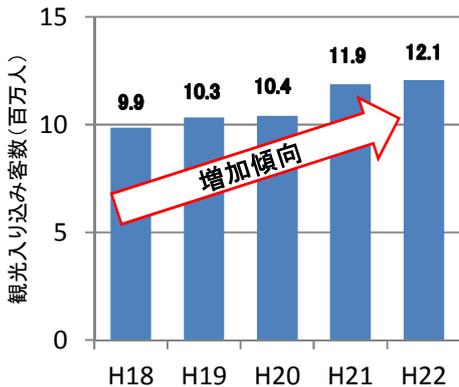
【上越市と妙高市における（年間商品販売額 高額エリア）】



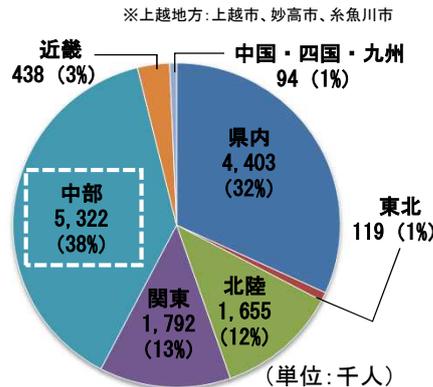
⑤ 主要な観光地へのアクセス向上

- 近年、上越地域の観光入込客数は増加傾向となっている。当該地域への観光客の約7割が県外客であり、そのうち約4割が中部地方からである。
- 上越地域の主要な観光地間を連絡する国道18号の観光幹線軸としての役割は大きく、上新バイパスは観光地への円滑なアクセスルートとして機能し、更なる集客や信越観光圏整備計画の支援に寄与することが期待される。

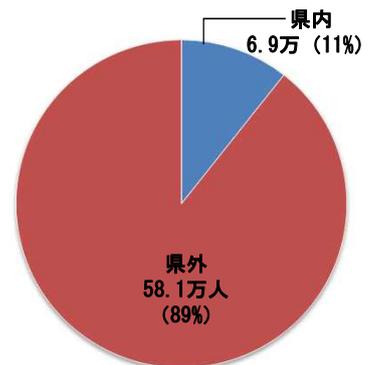
【上越市・妙高市の観光入込客推移】 【上越地方への出発地別観光入込客】 【上越市の海水浴客入込状況】



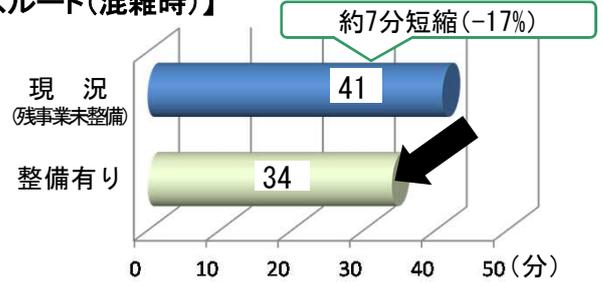
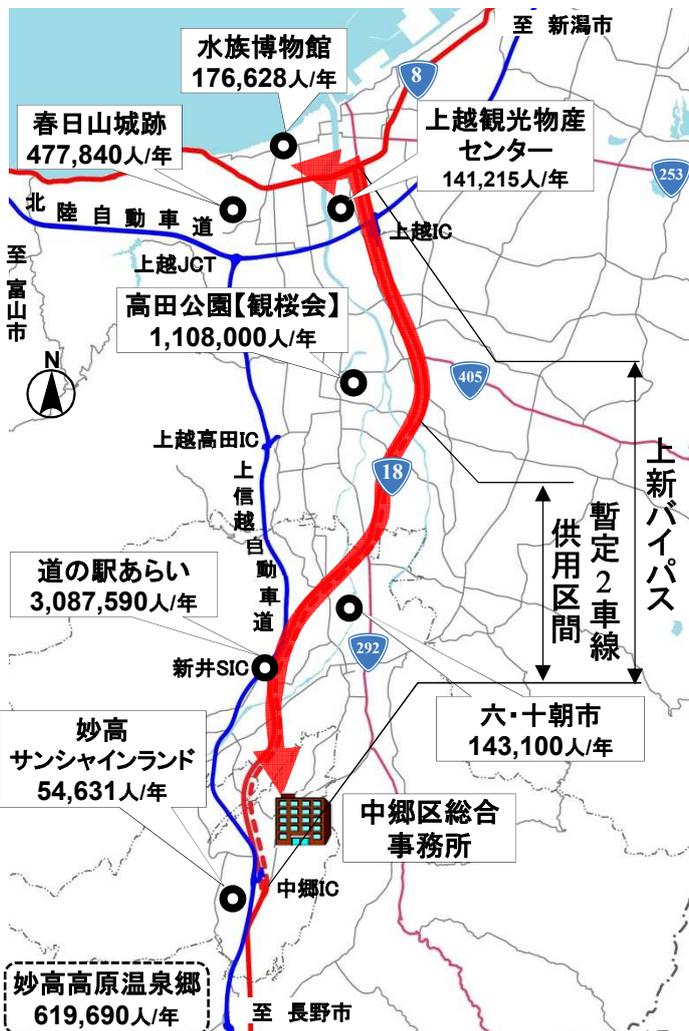
出典：新潟県観光動態
注) H22年度から集計方法に変更あり



出典：新潟県観光動態H22



【中郷区総合事務所～水族博物館への所要時間とアクセスルート(混雑時)】



※現況：H22年度道路交通センサス
整備有り：H42将来交通量推計に基づく推計値

【信越観光圏整備計画への支援】

計画対象地域図



信越観光圏整備計画

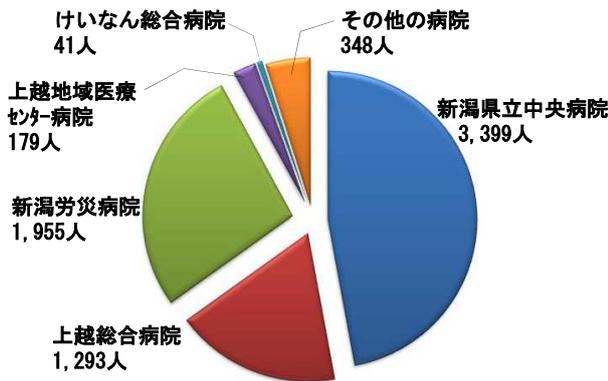
・観光圏とは、国内外の観光客が2泊3日以上滞る型観光が可能な観光エリアの整備を促進するための「観光圏整備法」に基づくものである。
・信越観光圏は、昔懐かしい原風景、地域の人々との交流、温泉等を通して、豊かな心を取り戻していくふるさとのような観光圏をコンセプトに計画されており、平成24年4月に観光庁により新規に認定された。

⑥第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上

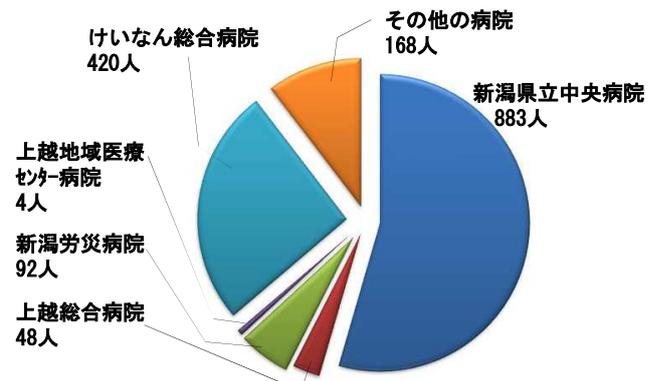
- 上越地域唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院は、救急医療と高度先進医療を担う地域の基幹病院である。
- 暫定2車線供用区間の4車線化により、新潟県立中央病院への搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。

【上越地域の救急医療患者搬送先】

○ 上越市内 ※中郷区除く N=7,215人

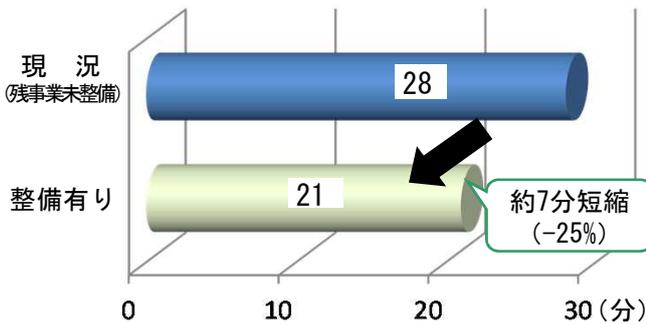


○ 妙高市、中郷区 N=1,621人



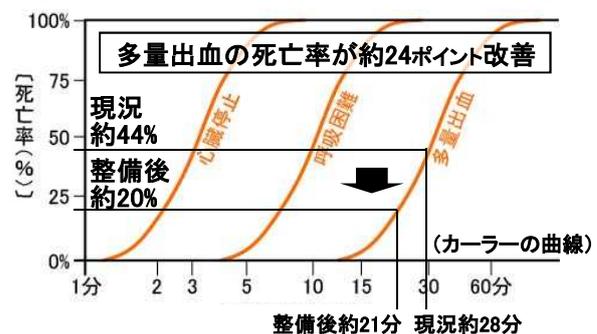
資料：上越地域消防事務組合資料(H23) ※場所不明除く

【中郷区総合事務所～新潟県立中央病院への所要時間とアクセスルート(混雑時)】



※現況：H22年度道路交通センサス
整備有り：H42将来交通量推計に基づく推計値

【緊急時における経過時間と死亡率(救命率)】



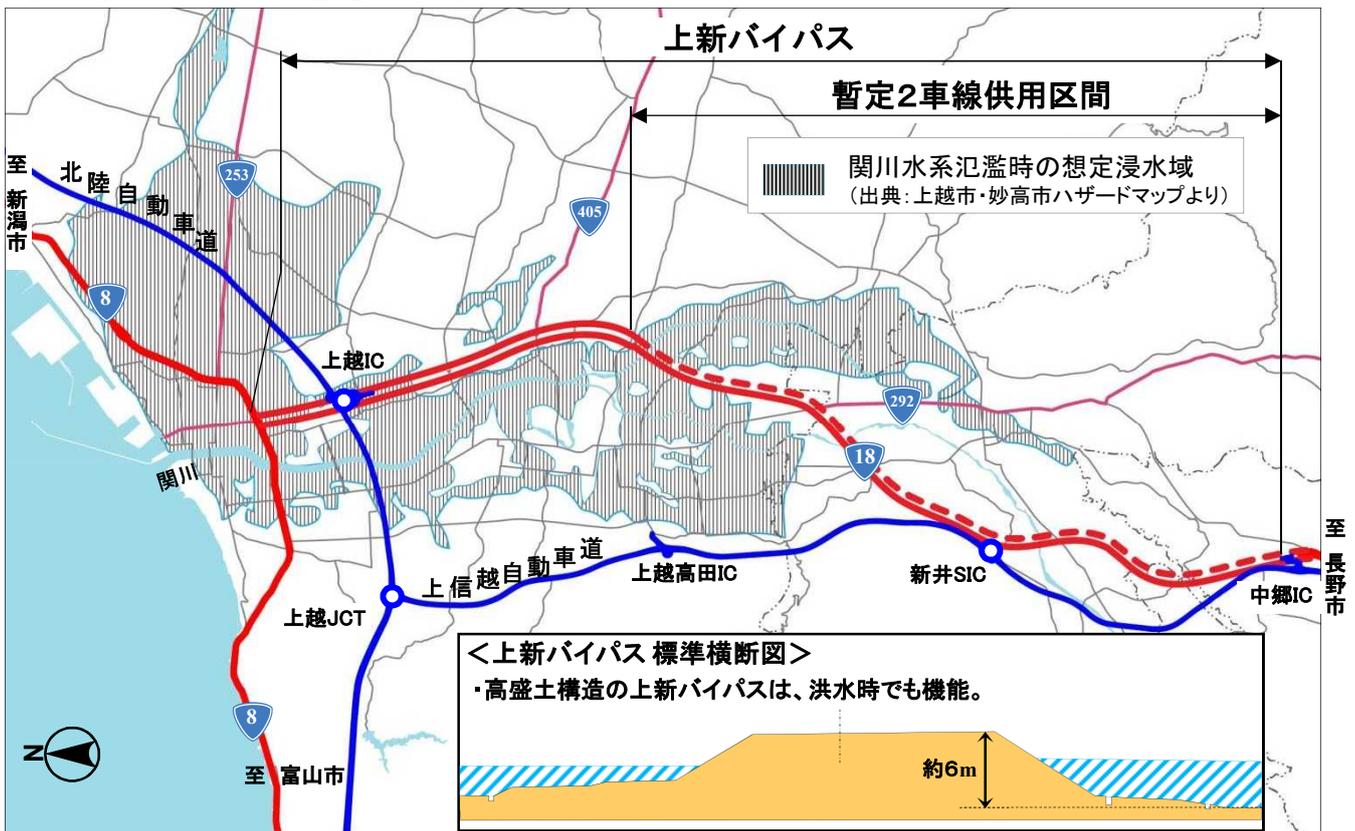
⑦緊急輸送道路としての信頼性向上

- 上新バイパスは、新潟県の第1次緊急輸送道路に指定されている。
- 関川が氾濫した場合でも、上新バイパスは高盛土構造であることから、浸水被害を受けずに機能を維持できる。
- 並行する上信越自動車道が、自然災害や事故等で通行止めとなった場合、上新バイパスは代替ルートとしてリダンダンシー機能を発揮することが期待される。

【新潟県の緊急輸送道路指定状況】



【事業区間周辺の浸水想定エリア】



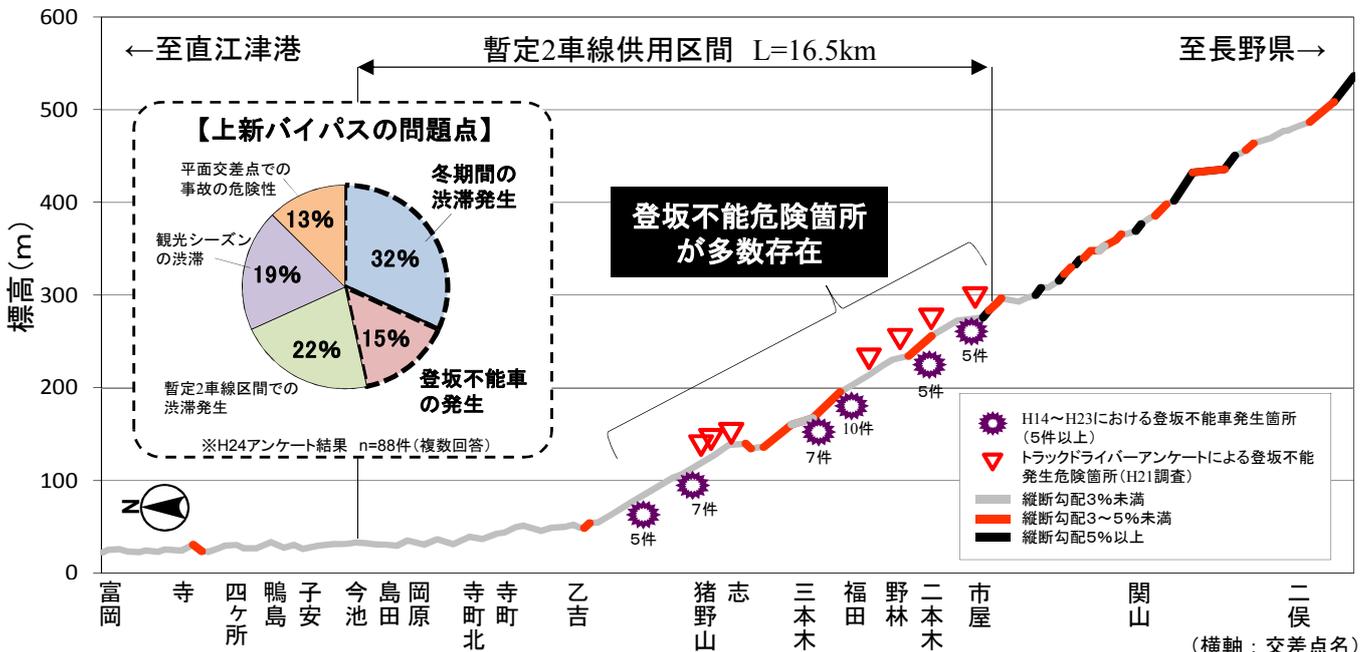
⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保

- 上越市から長野県境間の地域は全国有数の豪雪地帯であり、冬期間には降積雪による速度低下や登坂不能車に起因する渋滞が発生している。
- 暫定2車線供用区間では、積雪・風雪による登坂不能車等による渋滞が発生しやすく、積雪期の円滑な通行確保のためには4車線化が効果的である。

【積雪時の渋滞発生状況】



【国道18号 縦断勾配と登坂不能発生箇所】



4. 費用対効果

- ・基準年における費用及び便益の現在価値
 現在価値算出のための割引率：4%
 基準年次：平成24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24年4月時点で事業化済みの計画路線を対象に設定した道路網である。

<費用>

	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
事業全体	1,911億円	1,670億円	241億円
残事業	324億円	280億円	44億円

<便益>

	基準年における現在価値	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	4,075億円	3,373億円	596億円	105億円
残事業	349億円	264億円	55億円	30億円

※冬期の積雪等の影響を考慮

<費用便益比>

費用便益比B/C	
事業全体	4,075億円/1,911億円=2.1
残事業	349億円/324億円=1.1

- 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。

<その他の効果>

上新バイパスの役割	具体的内容
①新幹線駅である上越駅(仮称)へのアクセス向上	上越地域唯一の新幹線駅となる上越駅(仮称)へのアクセス向上
②直江津港へのアクセス向上	重要港湾・直江津港へのアクセス向上 (中郷区総合事務所～直江津港間 約7分短縮(-18%))
③物流等の支援	卸売り市場へのアクセス性が向上する。 事業区間周辺の物流や地域開発を支援する。
④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上	上越市と妙高市間のアクセス性が向上 (妙高支所～上越市役所間 約7分短縮(-16%))
⑤主要な観光地へのアクセス向上	上新バイパスは観光地への円滑なアクセスとして機能する。 (中郷区総合事務所～水族博物館間 約7分短縮(-17%))
⑥第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上	救急医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 (中郷区総合事務所～新潟県立中央病院間 約7分短縮(-25%))
⑦緊急輸送道路としての信頼性向上	緊急輸送道路としての更なる信頼性向上に寄与する。
⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保	登坂不能車発生時等の渋滞を緩和し、積雪期の円滑な交通を確保する。

5.対応方針(原案)

①事業の必要性に関する視点

- 上新バイパスの暫定2車線供用区間は、朝夕ピーク時を中心に混雑が発生しているほか、走行速度低下に起因した死傷事故も発生しており、安全で円滑な走行環境の確保が必要である。
- 上新バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などに配慮した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化、交通渋滞の緩和、救急救命施設へのアクセス向上、地域開発の支援など、期待される効果は大きい。

②事業進捗の見込みの視点

- 上越市・妙高市から、早期4車線供用に向けた整備推進の要望を頂いており、特に乙吉交差点～今池交差点間の早期4車線供用に向けた要望を頂いている。
- 当該道路は既に全線（一部暫定2車線区間含む）供用されている。また、本事業区間は、地元・関係機関との協議・了解により用地買収が概ね完了している。
- 上越市岡原交差点～今池交差点間（L=1.7km）については、交通混雑の緩和を目的とし工事を進めており、平成25年度の供用を目指している。
残る上越市中郷区市屋～岡原交差点間の4車線化、および交差点の立体化については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。

③コスト縮減からの視点

- 施工にあたっては、現在施工中の高田大橋における新技術の活用や、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。

④対応方針（原案）

対応方針(原案) 事業継続

(理由)

- 国道18号は、上越地域の骨格道路として広域幹線ネットワークの主軸となる路線であり、物流や地域開発を支える道路である。また、並行する上信越道が災害等で通行止めになった場合の代替路として、リダンダンシー機能を発揮することが期待される。
- 上新バイパスの整備により、地域振興の支援、地域連携の強化、第三次医療施設や観光地へのアクセス強化など期待される効果は大きい。
- 3便益の費用便益比は事業全体が2.1で残事業が1.1となり、投資効率性は確保されている。

客觀的評價指標抽出資料

【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こと
------	------------	------------------

● 事業の効果や必要性を評価するための指標

大項目	中項目	指 標
I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		□ 拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上が見込まれる
	(2) 物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上が見込まれる
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	(3) 都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□ 中心市街地内で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/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
		□ 対象区域が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる
	(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
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		□ 現道等における交通不能区間を解消する
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
(5) 個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	

大項目	中項目	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) 安全で安心できる暮らしの確保	<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カ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。 <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ある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。
Ⅳ. 環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間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

$B/C = 2.1$ (事業全体の3便益による費用対効果)

$B/C = 1.1$ (残事業区間の完成供用を行った場合の3便益による費用対効果)

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

・市屋～下源入間の渋滞損失時間の削減率＝約55%【P9で詳述】

(整備無し 約67万人時間/年 → 整備あり 約30万人時間/年)

・新幹線駅である上越駅(仮称)へのアクセス向上が見込まれる。【P11で詳述】

(2) 物流効率化支援

・重要港湾である直江津港へのアクセス向上が見込まれる。【P12で詳述】

(中郷区総合事務所～直江津港間 現況40分→整備あり33分 7分短縮)

・上越市にある上越青果地方卸売市場へのアクセス向上が見込まれる。【P13で詳述】

(3) 都市の再生

・関川東部下門前土地地区画整理事業、新幹線新駅周辺整備事業を支援する。【P13で詳述】

(4) 国土・地域ネットワークの構築

・「上越魚沼地域振興快速道路」の一部区間(寺IC～上越IC間)として地域高規格道路の位置づけあり

・日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上が見込まれる。【P14で詳述】

(妙高支所～上越市役所間 現況44分→整備あり37分 7分短縮)

(5) 個性ある地域の形成

・土地地区画整理事業、上越総合運動公園等の開発拠点地区へのアクセス向上が見込まれる。

【P13で詳述】

・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。【P15で詳述】

(中郷区総合事務所～水族博物館間 現況41分→整備あり34分 7分短縮)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

・第三次医療施設である新潟県立中央病院へのアクセス向上が見込まれる。【P16で詳述】

(中郷区総合事務所～新潟県立中央病院間 現況28分→整備あり21分 7分短縮)

III. 安全

(2) 災害への備え【P17で詳述】

・第一次緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり。

・上新バイパスは高盛土構造であり、関川氾濫による浸水時においても機能し、緊急輸送道路としての信頼性向上に寄与する。

IV. 環 境

(1) 地球環境の保全

・費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量＝約1,800t-CO₂/年

(現況 約1,189,500t-CO₂/年 → 整備あり 約1,187,700t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

・旧道区間のNO_x排出削減率＝約17%

(現況 約17.2t-NOX/年 → 整備あり 約14.3t-NOX/年)

・旧道区間のSPM排出削減率＝約17%

(現況 約0.92t-SPM/年 → 整備あり 約0.76t-SPM/年)

V. その他【P18で詳述】

・冬期間のスムーズな交通を確保することで、登坂不能車発生による渋滞や事故等の通行障害解消が期待される。

注) 現況…暫定2車線供用区間(市屋～今池間)の4車線化整備が成されていない状態

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18号	上新バイパス	L=24.6Km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,500~41,100	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24年度		
単純合計	921億円	476億円	1,396億円
うち残事業分	362億円	128億円	490億円
基準年における 現在価値 (C)	1,670億円	241億円	1,911億円
うち残事業分	280億円	44億円	324億円

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24年度			
供用年	平成18年度、平成22年度、平成26年度、平成35年度			
単年便益 (初年便益)	143億円	20億円	2.8億円	166億円
基準年における 現在価値 (B)	3,373億円	596億円	105億円	4,075億円
うち残事業分	264億円	55億円	30億円	349億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.1
経済的純現在価値（事業全体）	2,164億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.9%
費用便益比（残事業）	1.1
経済的純現在価値（残事業）	25億円
経済的内部収益率（残事業）	4.5%

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	11,500～41,100	±10%	1.9～2.3
事業費	921億円	±10%	2.1～2.2
事業期間	48年	±20%	2.1～2.1

【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	11,500～41,100	±10%	1.0～1.2
事業費	362億円	±10%	1.0～1.2
事業期間	10年	±20%	1.0～1.1

交通状況の変化（全体）

様式－3①

事業名：一般国道18号 上新バイパス

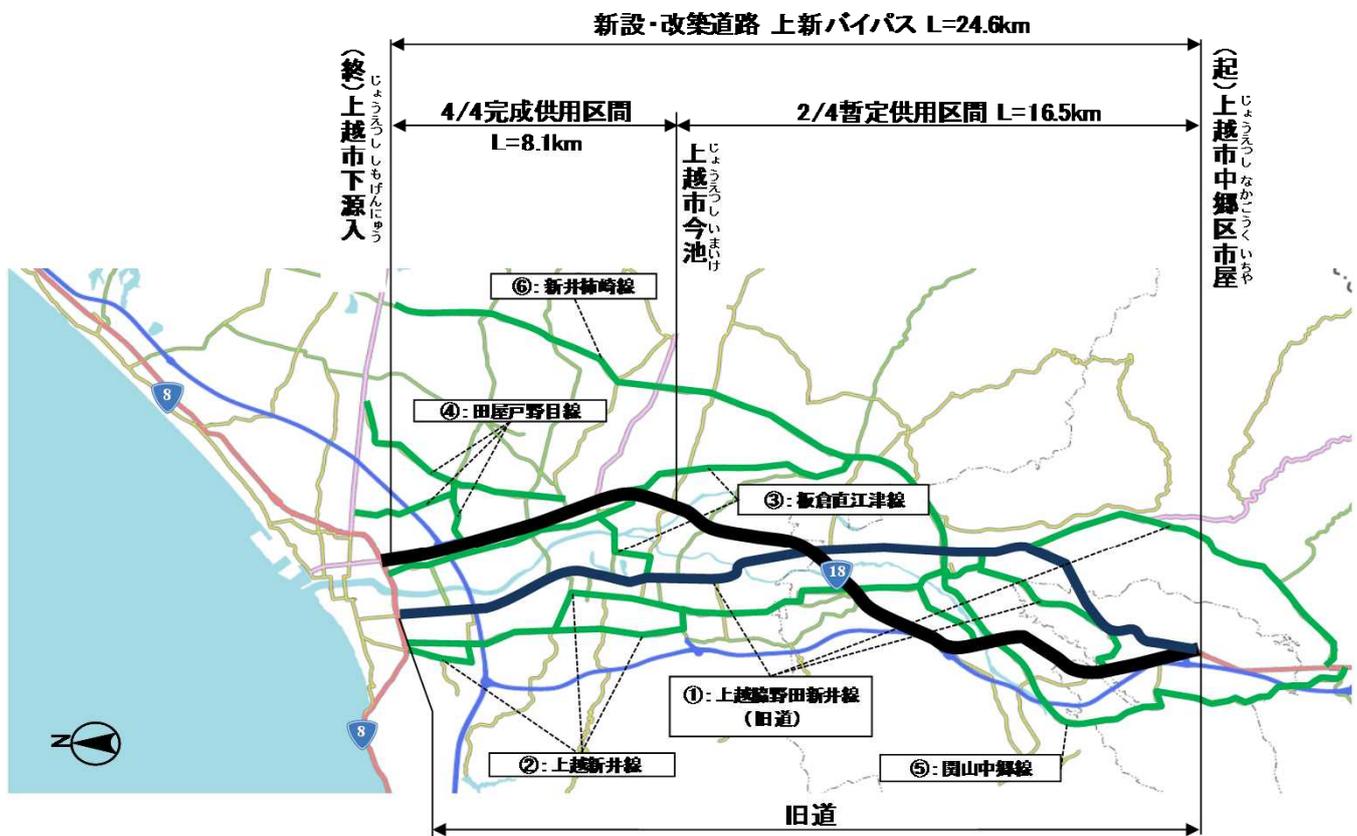
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路:24.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	22,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	25.1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	102.81	
②主な周辺道路 ^{※4}	①(一)上越脇野田新井線(旧国道):40.4km	交通量	[台/日]	7,900	4,400
		走行時間	[分]	69.6	64.7
		走行時間費用	[億円/年]	92.99	46.49
	②(主)上越新井線:31.4km	交通量	[台/日]	12,400	6,700
		走行時間	[分]	50.7	46.1
		走行時間費用	[億円/年]	108.57	49.64
	③(一)板倉直江津線:17.0km	交通量	[台/日]	8,500	3,500
		走行時間	[分]	28.2	25.8
		走行時間費用	[億円/年]	43.06	15.58
	④(一)田屋戸野目線:16.5km	交通量	[台/日]	4,800	2,300
		走行時間	[分]	27.4	26.7
		走行時間費用	[億円/年]	22.75	10.09
	⑤(一)関山中郷線:16.9km	交通量	[台/日]	2,100	200
		走行時間	[分]	26.9	26.5
		走行時間費用	[億円/年]	10.26	1.05
	⑥(主)新井柿崎線:18.9km	交通量	[台/日]	4,700	2,600
		走行時間	[分]	30.3	29.6
		走行時間費用	[億円/年]	25.79	13.80
③その他道路合計:3850.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,423.17	2,386.19	

			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:4,016.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,726.59	2,625.65	100.93

- ※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（残事業）

様式-3①

事業名：一般国道18号 上新バイパス

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路:24.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]	18,900	22,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	28.7	25.1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	93.36	102.81	
②主な周辺道路 ^{※4}	①(一)上越脇野田新井線(旧国道):40.4km	交通量	[台/日]	5,200	4,400
		走行時間	[分]	65.5	64.7
		走行時間費用	[億円/年]	55.23	46.49
	②(主)上越新井線:31.4km	交通量	[台/日]	7,700	6,700
		走行時間	[分]	46.5	46.1
		走行時間費用	[億円/年]	57.79	49.64
	③(一)板倉直江津線:17.0km	交通量	[台/日]	3,900	3,500
		走行時間	[分]	25.9	25.8
		走行時間費用	[億円/年]	17.56	15.58
	④(一)田屋戸野目線:16.5km	交通量	[台/日]	2,300	2,300
		走行時間	[分]	26.7	26.7
		走行時間費用	[億円/年]	10.12	10.09
	⑤(一)関山中郷線:16.9km	交通量	[台/日]	400	200
		走行時間	[分]	26.5	26.5
		走行時間費用	[億円/年]	1.60	1.05
	⑥(主)新井柿崎線:18.9km	交通量	[台/日]	2,900	2,600
		走行時間	[分]	29.6	29.6
		走行時間費用	[億円/年]	15.49	13.80
③その他道路合計:3850.3km	走行時間費用	[億円/年]	2,392.95	2,386.19	

			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:4,016.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,644.10	2,625.65	18.44

- ※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： 上新バイパス

(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24年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17・H42)	
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) ()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	<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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>		
		とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載		
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数(年あたり)	(97) 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(97日)及び降雪日数(47日)を考慮	
	冬期の走行速度と交通容量の関係			
設定の考え方を記載				
通常期と冬期の速度比(降雪時13%低下、降雪時以外6%低下)を考慮				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 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: 上新バイパス

(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"/>	
	その他		
4. その他			

費用の現在価値算定表(全体)

箇所名:一般国道18号 上新バイパス					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)
					0.465	24.6	11.45
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-31年目	S 50	4.2681	70.7	3.04	17.21		
-30年目	S 51	4.1039	76.7	3.20	16.07		
-29年目	S 52	3.9461	81.3	12.10	55.10		
-28年目	S 53	3.7943	84.7	21.24	89.25		
-27年目	S 54	3.6484	86.9	20.96	82.54		
-26年目	S 55	3.5081	92.4	24.30	86.53		
-25年目	S 56	3.3731	94.8	28.30	94.49		
-24年目	S 57	3.2434	95.8	36.30	115.24		
-23年目	S 58	3.1187	96.8	33.60	101.55		
-22年目	S 59	2.9987	98.7	25.50	72.66		
-21年目	S 60	2.8834	99.5	28.90	78.59		
-20年目	S 61	2.7725	101.2	29.00	74.54		
-19年目	S 62	2.6658	101.0	39.40	97.58		
-18年目	S 63	2.5633	101.5	33.10	78.41		
-17年目	H 1	2.4647	104.2	25.10	55.71		
-16年目	H 2	2.3699	106.5	17.70	36.94		
-15年目	H 3	2.2788	109.1	9.42	18.46		
-14年目	H 4	2.1911	110.6	7.30	13.57		
-13年目	H 5	2.1068	110.9	10.92	19.46		
-12年目	H 6	2.0258	110.8	9.33	16.00		
-11年目	H 7	1.9479	109.9	10.58	17.59		
-10年目	H 8	1.8730	109.5	9.03	14.49		
-9年目	H 9	1.8009	110.4	8.95	13.69		
-8年目	H 10	1.7317	109.9	18.97	28.04		
-7年目	H 11	1.6651	108.4	13.42	19.34		
-6年目	H 12	1.6010	107.2	27.43	38.43		
-5年目	H 13	1.5395	105.7	8.00	10.93		
-4年目	H 14	1.4802	103.8	4.63	6.19		
-3年目	H 15	1.4233	102.3	3.24	4.23		
-2年目	H 16	1.3686	101.0	7.05	8.96		
-1年目	H 17	1.3159	99.6	4.59	5.69		
供用開始年次	H 18	1.2653	98.7	4.67	5.62	6.36	7.65
1年目	H 19	1.2167	97.6	5.14	6.01	6.36	7.44
2年目	H 20	1.1699	96.8	0.58	0.66	6.36	7.21
3年目	H 21	1.1249	95.6	5.95	6.57	6.36	7.02
4年目	H 22	1.0816	93.8	1.71	1.85	6.65	7.19
5年目	H 23	1.0400	93.8	2.80	2.91	6.65	6.91
6年目	H 24	1.0000	93.8	3.33	3.33	6.65	6.65
7年目	H 25	0.9615	93.8	11.82	11.36	6.65	6.39
8年目	H 26	0.9246	93.8	20.95	19.37	7.09	6.55
9年目	H 27	0.8890	93.8	30.70	27.29	7.09	6.30
10年目	H 28	0.8548	93.8	44.12	37.71	7.09	6.06
11年目	H 29	0.8219	93.8	45.11	37.08	7.09	5.82
12年目	H 30	0.7903	93.8	45.16	35.69	7.09	5.60
13年目	H 31	0.7599	93.8	46.15	35.07	7.09	5.38
14年目	H 32	0.7307	93.8	42.42	31.00	7.09	5.18
15年目	H 33	0.7026	93.8	38.10	26.77	7.09	4.98
16年目	H 34	0.6756	93.8	37.51	25.34	7.09	4.79
17年目	H 35	0.6496	93.8			10.90	7.08
18年目	H 36	0.6246	93.8			10.90	6.81
19年目	H 37	0.6006	93.8			10.90	6.55
20年目	H 38	0.5775	93.8			10.90	6.29
21年目	H 39	0.5553	93.8			10.90	6.05
22年目	H 40	0.5339	93.8			10.90	5.82
23年目	H 41	0.5134	93.8			10.90	5.60
24年目	H 42	0.4936	93.8			10.90	5.38
25年目	H 43	0.4746	93.8			10.90	5.17
26年目	H 44	0.4564	93.8			10.90	4.97
27年目	H 45	0.4388	93.8			10.90	4.78
28年目	H 46	0.4220	93.8			10.90	4.60
29年目	H 47	0.4057	93.8			10.90	4.42
30年目	H 48	0.3901	93.8			10.90	4.25
31年目	H 49	0.3751	93.8			10.90	4.09
32年目	H 50	0.3607	93.8			10.90	3.93
33年目	H 51	0.3468	93.8			10.90	3.78

費用の現在価値算定表(全体)

箇所名:一般国道18号 上新バイパス				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)	
				0.465	24.6	11.45	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
34年目	H 52	0.3335	93.8			10.90	3.64
35年目	H 53	0.3207	93.8			10.90	3.50
36年目	H 54	0.3083	93.8			10.90	3.36
37年目	H 55	0.2965	93.8			10.90	3.23
38年目	H 56	0.2851	93.8			10.90	3.11
39年目	H 57	0.2741	93.8			10.90	2.99
40年目	H 58	0.2636	93.8			10.90	2.87
41年目	H 59	0.2534	93.8			10.90	2.76
42年目	H 60	0.2437	93.8			10.90	2.66
43年目	H 61	0.2343	93.8			10.90	2.55
44年目	H 62	0.2253	93.8			10.90	2.46
45年目	H 63	0.2166	93.8			10.90	2.36
46年目	H 64	0.2083	93.8			10.90	2.27
47年目	H 65	0.2003	93.8			10.90	2.18
48年目	H 66	0.1926	93.8			10.90	2.10
49年目	H 67	0.1852	93.8	-168.55	-31.22	10.90	2.02
合計				752.27	1669.89	475.52	240.75
単純事業費計				920.82		475.52	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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)

箇所名:一般国道18号 上新バイパス				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)	
				0.195	16.5	3.21	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-39年目	S 50	4.2681	70.7				
-38年目	S 51	4.1039	76.7				
-37年目	S 52	3.9461	81.3				
-36年目	S 53	3.7943	84.7				
-35年目	S 54	3.6484	86.9				
-34年目	S 55	3.5081	92.4				
-33年目	S 56	3.3731	94.8				
-32年目	S 57	3.2434	95.8				
-31年目	S 58	3.1187	96.8				
-30年目	S 59	2.9987	98.7				
-29年目	S 60	2.8834	99.5				
-28年目	S 61	2.7725	101.2				
-27年目	S 62	2.6658	101.0				
-26年目	S 63	2.5633	101.5				
-25年目	H 1	2.4647	104.2				
-24年目	H 2	2.3699	106.5				
-23年目	H 3	2.2788	109.1				
-22年目	H 4	2.1911	110.6				
-21年目	H 5	2.1068	110.9				
-20年目	H 6	2.0258	110.8				
-19年目	H 7	1.9479	109.9				
-18年目	H 8	1.8730	109.5				
-17年目	H 9	1.8009	110.4				
-16年目	H 10	1.7317	109.9				
-15年目	H 11	1.6651	108.4				
-14年目	H 12	1.6010	107.2				
-13年目	H 13	1.5395	105.7				
-12年目	H 14	1.4802	103.8				
-11年目	H 15	1.4233	102.3				
-10年目	H 16	1.3686	101.0				
-9年目	H 17	1.3159	99.6				
-8年目	H 18	1.2653	98.7				
-7年目	H 19	1.2167	97.6				
-6年目	H 20	1.1699	96.8				
-5年目	H 21	1.1249	95.6				
-4年目	H 22	1.0816	93.8				
-3年目	H 23	1.0400	93.8				
-2年目	H 24	1.0000	93.8				
-1年目	H 25	0.9615	93.8	11.82	11.36		
供用開始年次	H 26	0.9246	93.8	20.95	19.37	0.31	0.29
1年目	H 27	0.8890	93.8	30.70	27.29	0.31	0.28
2年目	H 28	0.8548	93.8	44.12	37.71	0.31	0.26
3年目	H 29	0.8219	93.8	45.11	37.08	0.31	0.25
4年目	H 30	0.7903	93.8	45.16	35.69	0.31	0.24
5年目	H 31	0.7599	93.8	46.15	35.07	0.31	0.24
6年目	H 32	0.7307	93.8	42.42	31.00	0.31	0.23
7年目	H 33	0.7026	93.8	38.10	26.77	0.31	0.22
8年目	H 34	0.6756	93.8	37.51	25.34	0.31	0.21
9年目	H 35	0.6496	93.8			3.06	1.99
10年目	H 36	0.6246	93.8			3.06	1.91
11年目	H 37	0.6006	93.8			3.06	1.84
12年目	H 38	0.5775	93.8			3.06	1.77
13年目	H 39	0.5553	93.8			3.06	1.70
14年目	H 40	0.5339	93.8			3.06	1.63
15年目	H 41	0.5134	93.8			3.06	1.57
16年目	H 42	0.4936	93.8			3.06	1.51
17年目	H 43	0.4746	93.8			3.06	1.45
18年目	H 44	0.4564	93.8			3.06	1.40
19年目	H 45	0.4388	93.8			3.06	1.34
20年目	H 46	0.4220	93.8			3.06	1.29
21年目	H 47	0.4057	93.8			3.06	1.24
22年目	H 48	0.3901	93.8			3.06	1.19
23年目	H 49	0.3751	93.8			3.06	1.15
24年目	H 50	0.3607	93.8			3.06	1.10
25年目	H 51	0.3468	93.8			3.06	1.06

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:一般国道18号 上新バイパス				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.195	16.5	3.21	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
26年目	H 52	0.3335	93.8			3.06	1.02
27年目	H 53	0.3207	93.8			3.06	0.98
28年目	H 54	0.3083	93.8			3.06	0.94
29年目	H 55	0.2965	93.8			3.06	0.91
30年目	H 56	0.2851	93.8			3.06	0.87
31年目	H 57	0.2741	93.8			3.06	0.84
32年目	H 58	0.2636	93.8			3.06	0.81
33年目	H 59	0.2534	93.8			3.06	0.78
34年目	H 60	0.2437	93.8			3.06	0.75
35年目	H 61	0.2343	93.8			3.06	0.72
36年目	H 62	0.2253	93.8			3.06	0.69
37年目	H 63	0.2166	93.8			3.06	0.66
38年目	H 64	0.2083	93.8			3.06	0.64
39年目	H 65	0.2003	93.8			3.06	0.61
40年目	H 66	0.1926	93.8			3.06	0.59
41年目	H 67	0.1852	93.8			3.06	0.57
42年目	H 68	0.1780	93.8			3.06	0.54
43年目	H 69	0.1712	93.8			3.06	0.52
44年目	H 70	0.1646	93.8			3.06	0.50
45年目	H 71	0.1583	93.8			3.06	0.48
46年目	H 72	0.1522	93.8			3.06	0.47
47年目	H 73	0.1463	93.8			3.06	0.45
48年目	H 74	0.1407	93.8			3.06	0.43
49年目	H 75	0.1353	93.8	-46.91	-6.35	3.06	0.41
合計				315.13	280.33	128.25	43.54
単純事業費計				362.04		128.25	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

便益の現在価値算定表(全体) 箇所名:一般国道18号 上新バイパス

年次 (基準年) H24	年度 (基準年) H24	総走行台中の年次別伸び率 (北陸7ルート)			GDP フロー率	割引率 (A)	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		普通貨物			乗用車種		普通貨物		乗用車種		普通貨物		乗用車種		普通貨物				
		乗用車種	小型貨物	普通貨物			全重	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計 (1)×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計 (A)×(2)	乗用車種	小型貨物		普通貨物	③ (3)×(A)	
供用開始年次	H 18	0.99485	0.98436	0.97880	0.99102	1.2653	93.7	89.90	28.07	24.98	142.86	171.90	11.51	3.57	5.32	20.41	24.54	2.81	3.38	166.18	199.83
1年目	H 19	0.99483	0.98411	0.97835	0.99094	1.2167	97.6	89.44	27.63	24.44	141.51	163.47	11.45	3.52	5.21	20.18	23.59	2.79	3.26	164.47	192.32
2年目	H 20	0.99480	0.98385	0.97787	0.99086	1.1699	96.8	88.97	27.18	23.90	140.05	158.77	11.39	3.46	5.09	19.95	22.61	2.76	3.13	162.76	184.51
3年目	H 21	0.99477	0.98359	0.97737	0.99077	1.1249	95.6	88.51	26.74	23.36	138.60	152.98	11.33	3.40	4.98	19.71	21.76	2.74	3.02	161.05	177.76
4年目	H 22	0.99475	0.98331	0.97684	0.99069	1.0816	93.8	90.42	27.12	23.91	141.45	152.99	12.62	3.78	6.26	22.65	24.50	3.00	3.24	167.10	180.74
5年目	H 23	0.99472	0.98303	0.97629	0.99060	1.0400	93.8	89.94	26.66	23.34	139.94	145.54	12.55	3.72	6.11	22.38	23.27	2.97	3.09	165.29	171.90
6年目	H 24	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	1.0000	93.8	89.47	26.20	22.77	138.44	138.44	12.48	3.65	5.96	22.10	22.10	2.94	2.94	163.48	163.48
7年目	H 25	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	0.9615	93.8	88.99	25.74	22.21	136.93	131.66	12.42	3.59	5.81	21.82	20.98	2.91	2.80	161.66	155.44
8年目	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	0.9246	93.8	91.07	26.42	22.01	139.50	129.98	12.13	3.57	5.57	21.26	19.66	2.76	2.55	163.52	151.19
9年目	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	0.8890	93.8	90.58	25.94	21.44	137.95	122.64	12.07	3.50	5.42	20.99	18.66	2.73	2.43	161.67	143.72
10年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.8548	93.8	90.08	25.46	20.86	136.40	116.60	12.00	3.44	5.28	20.71	17.70	2.70	2.31	159.82	136.61
11年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.8219	93.8	89.59	24.98	20.28	134.85	110.83	11.93	3.37	5.13	20.44	16.80	2.68	2.20	157.96	129.83
12年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.7903	93.8	89.10	24.50	19.71	133.30	105.35	11.87	3.31	4.98	20.16	15.93	2.65	2.09	156.11	123.37
13年目	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.7599	93.8	88.61	24.02	19.13	131.75	100.12	11.80	3.24	4.84	19.88	15.11	2.62	1.99	154.26	117.22
14年目	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.7307	93.8	88.12	23.53	18.55	130.20	95.14	11.74	3.18	4.69	19.61	14.33	2.60	1.90	152.40	111.36
15年目	H 33	0.99458	0.98583	0.98106	0.99285	0.7026	93.8	87.75	23.20	18.20	129.15	90.74	11.69	3.13	4.60	19.42	13.65	2.58	1.81	151.16	106.20
16年目	H 34	0.99506	0.98563	0.98070	0.99280	0.6756	93.8	87.39	22.87	17.85	128.11	88.55	11.64	3.09	4.51	19.24	13.00	2.56	1.73	149.91	101.28
17年目	H 35	0.99595	0.98542	0.98032	0.99275	0.6496	93.8	86.04	18.38	17.30	126.09	70.21	13.44	3.90	6.83	24.18	15.71	5.50	3.57	137.77	89.49
18年目	H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.6246	93.8	85.76	18.11	17.14	124.91	68.87	13.39	3.85	6.69	23.93	14.94	5.46	3.41	136.45	85.23
19年目	H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6008	93.8	85.49	17.84	16.87	123.82	66.69	13.33	3.79	6.56	23.67	14.22	5.42	3.26	135.14	81.16
20年目	H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.5775	93.8	85.21	17.57	16.62	122.74	64.65	13.27	3.73	6.42	23.52	13.53	5.38	3.11	133.82	77.28
21年目	H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.5553	93.8	84.94	17.30	16.48	121.66	62.58	13.22	3.67	6.28	23.37	12.87	5.34	2.97	132.51	73.58
22年目	H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.5339	93.8	84.66	17.02	16.29	120.58	60.51	13.16	3.62	6.14	23.22	12.24	5.30	2.83	131.20	70.05
23年目	H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5134	93.8	84.39	16.75	16.05	119.55	58.34	13.11	3.56	6.01	22.87	11.64	5.26	2.70	129.88	66.68
24年目	H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.4936	93.8	84.11	16.48	15.82	118.52	56.17	13.05	3.50	5.87	22.42	11.07	5.22	2.58	128.57	63.46
25年目	H 43	0.99570	0.98350	0.97668	0.99230	0.4746	93.8	83.83	16.26	15.63	117.49	54.00	12.93	3.48	5.68	22.29	10.58	5.18	2.46	127.74	60.62
26年目	H 44	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	0.4564	93.8	83.56	16.07	15.46	116.51	51.83	12.81	3.45	5.49	22.16	10.11	5.14	2.34	126.90	57.92
27年目	H 45	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	0.4388	93.8	83.29	15.89	15.29	115.54	49.57	12.69	3.43	5.31	22.02	9.66	5.10	2.24	126.07	55.32
28年目	H 46	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	0.4220	93.8	83.02	15.71	15.13	114.66	47.40	12.57	3.41	5.19	21.89	9.24	5.05	2.13	125.23	52.85
29年目	H 47	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	0.4057	93.8	82.75	15.54	14.96	113.78	45.23	12.45	3.38	5.03	21.76	8.83	5.01	2.03	124.40	50.47
30年目	H 48	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	0.3901	93.8	82.48	15.37	14.78	112.91	43.06	12.33	3.36	4.94	21.63	8.44	4.97	1.94	123.57	48.20
31年目	H 49	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	0.3751	93.8	82.21	15.20	14.60	112.04	40.89	12.21	3.34	4.85	21.50	8.06	4.93	1.85	122.73	46.04
32年目	H 50	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	0.3607	93.8	81.94	15.03	14.42	111.17	38.72	12.09	3.31	4.76	21.36	7.71	4.89	1.76	121.90	43.97
33年目	H 51	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	0.3468	93.8	81.67	14.86	14.24	110.30	36.57	11.97	3.29	4.68	21.23	7.36	4.85	1.68	121.07	41.99
34年目	H 52	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	0.3335	93.8	81.40	14.69	14.05	109.43	34.46	11.85	3.27	4.59	21.10	7.04	4.81	1.60	120.23	40.10
35年目	H 53	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	0.3207	93.8	81.13	14.52	13.84	108.56	32.30	11.73	3.24	4.50	20.97	6.72	4.76	1.53	119.40	38.29
36年目	H 54	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	0.3083	93.8	80.86	14.35	13.63	107.69	30.19	11.61	3.22	4.42	20.84	6.42	4.72	1.46	118.56	36.55
37年目	H 55	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	0.2965	93.8	80.59	14.18	13.44	106.82	28.08	11.48	3.20	4.34	20.71	6.14	4.68	1.39	117.73	34.91
38年目	H 56	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	0.2851	93.8	80.32	14.01	13.24	105.95	26.01	11.36	3.17	4.26	20.57	5.87	4.64	1.32	116.90	33.33
39年目	H 57	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	0.2741	93.8	80.05	13.84	13.04	105.08	24.00	11.24	3.15	4.18	20.44	5.60	4.60	1.26	116.06	31.81
40年目	H 58	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	0.2636	93.8	79.78	13.67	12.84	104.21	22.00	11.12	3.13	4.10	20.31	5.35	4.56	1.20	115.23	30.37
41年目	H 59	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	0.2534	93.8	79.51	13.50	12.64	103.34	20.00	11.00	3.10	4.02	20.17	5.11	4.51	1.14	114.40	28.99
42年目	H 60	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	0.2437	93.8	79.24	13.33	12.45	102.47	18.00	10.88	3.08	3.94	20.05	4.89	4.47	1.09	113.56	27.68
43年目	H 61	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	0.2343	93.8	78.97	13.16	12.26	101.60	16.00	10.76	3.06	3.86	19.91	4.67	4.43	1.04	112.73	26.41
44年目	H 62	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	0.2253	93.8	78.70	12.99	12.07	100.73	14.00	10.64	3.03	3.79	19.78	4.46	4.39	0.99	111.90	25.21
45年目	H 63	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	0.2166	93.8	78.43	12.82	11.88	99.86	12.00	10.52	3.01	3.72	19.65	4.26	4.35	0.94	111.06	24.06
46年目	H 64	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	0.2083	93.8	78.16	12.65	11.69	99.00	10.00	10.40	2.99	3.65	19.52	4.07	4.31	0.90	110.23	22.96
47年目	H 65	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	0.2003	93.8	77.89	12.48	11.51	98.14	8.00	10.28	2.96	3.58	19.39	3.88	4.27	0.85	109.40	21.91
48年目	H 66	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	0.1926	93.8	77.62	12.31	11.33	97.28	6.00	10.16	2.94	3.51	19.26	3.71	4.23	0.81	108.57	20.91
49年目	H 67	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	0.1852	93.8	77.35	12.14	11.16	96.42	4.00	10.04	2.92	3.44	19.13	3.54	4.18	0.77	107.75	19.95
合計								3,449.09	952.06	1,064.69	5,465.84	3,373.38	595.72	188.05	291.15	1,054.92	596.10	206.71	105.05	6,727.48	4,074.53

箇所名：一般国道18号 上新ハイパス

便益の現在価値算定表(残事業)

年次 (基準年)	年度 H24	総走行台別の年次別伸び率 (北陸7/20%)				GDP フレーマ	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		全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (1)×(A)	乗用車	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)	現在価値 割引率%
		乗用車	小型貨物	乗用車	全車																
供用開始年次	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	0.9246	93.8	2.56	1.14	0.37	4.07	3.76	-0.22	0.04	-0.10	-0.27	-0.25	-0.13	-0.12	3.67	3.39
1年目	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	0.8890	93.8	2.54	1.12	0.36	4.03	3.58	-0.22	0.04	-0.09	-0.27	-0.24	-0.13	-0.11	3.63	3.23
2年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.8848	93.8	2.53	1.10	0.35	3.98	3.40	-0.22	0.04	-0.09	-0.27	-0.23	-0.13	-0.11	3.59	3.07
3年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.8819	93.8	2.51	1.08	0.34	3.94	3.24	-0.22	0.04	-0.09	-0.26	-0.22	-0.12	-0.10	3.55	2.92
4年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.7903	93.8	2.50	1.06	0.33	3.89	3.08	-0.21	0.04	-0.09	-0.26	-0.21	-0.12	-0.10	3.51	2.77
5年目	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.7599	93.8	2.49	1.04	0.32	3.85	2.92	-0.21	0.04	-0.08	-0.26	-0.20	-0.12	-0.09	3.47	2.64
6年目	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.7307	93.8	2.47	1.02	0.31	3.80	2.78	-0.21	0.04	-0.08	-0.26	-0.19	-0.12	-0.09	3.43	2.50
7年目	H 33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.7026	93.8	2.46	1.00	0.31	3.77	2.65	-0.21	0.04	-0.08	-0.25	-0.18	-0.12	-0.08	3.40	2.39
8年目	H 34	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	0.6756	93.8	2.45	0.99	0.30	3.74	2.53	-0.21	0.04	-0.08	-0.25	-0.17	-0.12	-0.08	3.37	2.28
9年目	H 35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.6496	93.8	12.47	4.19	2.99	19.66	12.77	3.49	1.07	0.20	4.76	3.09	2.56	1.66	26.98	17.53
10年目	H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.6246	93.8	12.42	4.13	2.93	19.48	12.17	3.48	1.06	0.19	4.73	2.95	2.54	1.59	26.75	16.71
11年目	H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6006	93.8	12.37	4.07	2.87	19.31	11.60	3.46	1.04	0.19	4.69	2.82	2.52	1.52	26.53	15.93
12年目	H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.5775	93.8	12.32	4.01	2.81	19.14	11.05	3.45	1.02	0.19	4.66	2.89	2.50	1.45	26.30	15.19
13年目	H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.5553	93.8	12.27	3.95	2.75	18.96	10.53	3.43	1.01	0.18	4.62	2.87	2.49	1.38	26.07	14.48
14年目	H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.5339	93.8	12.21	3.88	2.69	18.79	10.03	3.42	0.99	0.18	4.59	2.85	2.47	1.32	25.84	13.80
15年目	H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5134	93.8	12.16	3.82	2.63	18.61	9.56	3.40	0.98	0.17	4.55	2.84	2.45	1.26	25.62	13.15
16年目	H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.4936	93.8	12.11	3.76	2.57	18.44	9.10	3.39	0.96	0.17	4.52	2.83	2.43	1.20	25.39	12.53
17年目	H 43	0.99077	0.98335	1.00200	0.99205	0.4746	93.8	12.00	3.74	2.58	18.31	8.69	3.36	0.95	0.17	4.48	2.81	2.41	1.14	25.20	11.96
18年目	H 44	0.99069	0.98326	1.00200	0.99199	0.4564	93.8	11.89	3.71	2.58	18.18	8.30	3.33	0.95	0.17	4.45	2.83	2.39	1.09	25.01	11.42
19年目	H 45	0.99060	0.98326	1.00200	0.99193	0.4388	93.8	11.77	3.68	2.59	18.05	7.92	3.30	0.94	0.17	4.41	2.83	2.37	1.04	24.83	10.89
20年目	H 46	0.99051	0.98321	1.00199	0.99186	0.4220	93.8	11.66	3.66	2.59	17.91	7.56	3.26	0.93	0.17	4.37	2.84	2.35	0.99	24.64	10.40
21年目	H 47	0.99042	0.98316	1.00199	0.99179	0.4057	93.8	11.55	3.63	2.60	17.78	7.16	3.23	0.93	0.17	4.33	2.83	2.33	0.95	24.45	9.92
22年目	H 48	0.99033	0.98312	1.00198	0.99173	0.3901	93.8	11.44	3.61	2.60	17.65	6.89	3.20	0.92	0.17	4.30	2.82	2.31	0.90	24.26	9.46
23年目	H 49	0.99023	0.98307	1.00198	0.99166	0.3751	93.8	11.33	3.58	2.61	17.52	6.57	3.17	0.92	0.17	4.28	2.81	2.29	0.86	24.07	9.03
24年目	H 50	0.99014	0.98302	1.00198	0.99159	0.3607	93.8	11.22	3.56	2.61	17.39	6.27	3.14	0.91	0.17	4.22	2.80	2.28	0.82	23.88	8.62
25年目	H 51	0.99004	0.98297	1.00197	0.99152	0.3468	93.8	11.10	3.53	2.62	17.26	5.98	3.11	0.90	0.17	4.18	2.79	2.26	0.78	23.70	8.22
26年目	H 52	0.98994	0.98292	1.00197	0.99144	0.3335	93.8	10.99	3.51	2.62	17.12	5.71	3.08	0.90	0.17	4.15	2.78	2.24	0.75	23.51	7.84
27年目	H 53	0.98984	0.98287	1.00196	0.99137	0.3207	93.8	10.88	3.48	2.63	16.99	5.45	3.05	0.89	0.17	4.11	2.77	2.22	0.71	23.32	7.48
28年目	H 54	0.98973	0.98282	1.00196	0.99129	0.3083	93.8	10.77	3.46	2.63	16.86	5.20	3.01	0.88	0.17	4.07	2.76	2.20	0.68	23.13	7.13
29年目	H 55	0.98963	0.98277	1.00196	0.99122	0.2965	93.8	10.66	3.43	2.64	16.73	4.96	2.98	0.88	0.17	4.03	2.75	2.18	0.65	22.94	6.80
30年目	H 56	0.98952	0.98272	1.00195	0.99114	0.2851	93.8	10.55	3.41	2.64	16.60	4.73	2.95	0.87	0.17	4.00	2.74	2.16	0.62	22.75	6.49
31年目	H 57	0.98941	0.98266	1.00195	0.99106	0.2741	93.8	10.43	3.38	2.65	16.47	4.51	2.92	0.86	0.18	3.96	2.73	2.14	0.59	22.57	6.19
32年目	H 58	0.98929	0.98261	1.00194	0.99098	0.2636	93.8	10.32	3.36	2.65	16.33	4.31	2.89	0.86	0.18	3.92	2.72	2.12	0.56	22.38	5.90
33年目	H 59	0.98918	0.98255	1.00194	0.99090	0.2534	93.8	10.21	3.33	2.66	16.20	4.11	2.86	0.85	0.18	3.89	2.71	2.10	0.53	22.19	5.62
34年目	H 60	0.98906	0.98250	1.00194	0.99081	0.2437	93.8	10.10	3.31	2.66	16.07	3.92	2.83	0.85	0.18	3.86	2.70	2.08	0.51	22.00	5.36
35年目	H 61	0.98894	0.98244	1.00193	0.99073	0.2343	93.8	9.99	3.28	2.67	15.94	3.73	2.80	0.84	0.18	3.81	2.69	2.06	0.48	21.81	5.11
36年目	H 62	0.98881	0.98238	1.00193	0.99064	0.2253	93.8	9.88	3.26	2.67	15.81	3.56	2.76	0.83	0.18	3.77	2.68	2.04	0.46	21.63	4.87
37年目	H 63	0.98870	0.98233	1.00193	0.99056	0.2166	93.8	9.76	3.23	2.68	15.68	3.40	2.73	0.83	0.18	3.74	2.67	2.02	0.44	21.44	4.64
38年目	H 64	0.98859	0.98228	1.00193	0.99048	0.2083	93.8	9.65	3.21	2.68	15.55	3.24	2.70	0.82	0.18	3.70	2.66	2.01	0.42	21.25	4.43
39年目	H 65	0.98848	0.98223	1.00193	0.99040	0.2003	93.8	9.54	3.18	2.69	15.41	3.09	2.67	0.81	0.18	3.66	2.65	1.99	0.40	21.06	4.22
40年目	H 66	0.98837	0.98218	1.00193	0.99032	0.1926	93.8	9.43	3.16	2.69	15.28	2.94	2.64	0.81	0.18	3.62	2.64	1.97	0.38	20.88	4.02
41年目	H 67	0.98826	0.98213	1.00193	0.99024	0.1852	93.8	9.32	3.13	2.70	15.15	2.81	2.61	0.80	0.18	3.59	2.63	1.95	0.36	20.69	3.83
42年目	H 68	0.98815	0.98208	1.00193	0.99016	0.1780	93.8	9.21	3.11	2.70	15.02	2.67	2.58	0.79	0.18	3.55	2.62	1.93	0.34	20.50	3.65
43年目	H 69	0.98804	0.98203	1.00193	0.99008	0.1712	93.8	9.10	3.09	2.71	14.89	2.55	2.55	0.79	0.18	3.51	2.61	1.91	0.33	20.32	3.48
44年目	H 70	0.98793	0.98198	1.00193	0.99000	0.1646	93.8	8.99	3.06	2.71	14.76	2.43	2.52	0.78	0.18	3.48	2.60	1.89	0.31	20.13	3.31
45年目	H 71	0.98782	0.98193	1.00193	0.98992	0.1583	93.8	8.88	3.04	2.72	14.64	2.32	2.49	0.78	0.18	3.44	2.59	1.87	0.30	19.95	3.16
46年目	H 72	0.98771	0.98188	1.00193	0.98984	0.1522	93.8	8.77	3.01	2.73	14.51	2.21	2.46	0.77	0.18	3.40	2.58	1.85	0.28	19.76	3.01
47年目	H 73	0.98760	0.98183	1.00193	0.98976	0.1463	93.8	8.66	2.99	2.74	14.38	2.10	2.42	0.76	0.18	3.37	2.57	1.83	0.27	19.58	2.86
48年目	H 74	0.98749	0.98178	1.00193	0.98968	0.1407	93.8	8.55	2.96	2.74	14.25	2.01	2.39	0.76	0.18	3.33	2.56	1.81	0.26	19.40	2.73
49年目	H 75	0.98738	0.98173	1.00193	0.98960	0.1353	93.8	8.45	2.94	2.74	14.12	1.91	2.36	0.75	0.18	3.30	2.55	1.80	0.24	19.22	2.60
合 計							457.91	151.43	112.96	722.30	264.00	264.00	119.95	36.58	6.49	163.02	55.23	88.22	29.91	973.54	349.14

路線名	箇所名	車線数	延長
上新バイパス	上越市中郷区市屋～上越市下源入	4	24.6km

■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				62,960	
	改良費				32,035	
		土工	m ³	5,686,889	22,943	
		法面工	m ²	559,519	509	
		擁壁工	m	27,624	1,495	
		函渠工	m	4,597	1,876	
		排水工	m	161,617	2,373	
		雑工	m	77,318	2,840	
	橋梁費				22,270	
		河川橋	m ²	16,585	6,634	
		IC橋	m ²	44,676	15,636	
	舗装費				8,655	
		舗装工	m ²	832,564	8,655	
②	用地及補償費				18,000	
	用地費		m ²	2,019,911	16,855	
		宅地	m ²	973,786	11,199	
		田畑	m ²	789,748	4,758	
		山林・原野	m ²	304	2	
		その他	m ²	256,073	896	
	補償費		式	1	1,145	
③	間接経費		式	1	13,440	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					94,400	

路線名	箇所名	車線数	延長
上新バイパス	上越市中郷区市屋～上越市下源入	4	24.6km

■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				27,331	
	改良費				2,015	
		土工	m ³	114,413	554	
		函渠工	m	127	147	
		排水工	m	6,794	46	
		中央分離帯工	m	20,382	1,269	
	橋梁費				3,005	
		河川橋	m ²	8,892	3,005	
	IC・JCT費				21,669	
		IC	箇所	16	21,669	
	舗装費				642	
		舗装工	m ²	61,145	642	
②	用地及補償費				5,070	
	用地費		m ²		4,691	
		宅地	m ²	271,251	3,119	
		田畑	m ²	219,344	1,321	
		山林・原野	m ²	76	0	
		その他	m ²	71,183	249	
	補償費		式	1	379	
③	間接経費		式	1	5,379	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					37,780	

路線名	箇所名	車線数	延長
国道18号	上新バイパス	4	24.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	24.6	379	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	766	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			1,145	

【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。