

道路事業の再評価説明資料

〔国道7号 栗ノ木道路・紫竹山道路〕

平成26年9月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要		
1) 事業の目的	.....	P 1
2) 事業の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯等		
1) 事業の経緯	.....	P 3
2) 事業の進捗状況		
3) 今後の事業展開		
3. 当該道路の役割・効果	.....	P 4
1) 3 便益に係る整備効果		
① 走行時間の短縮	.....	P 7
② 交通事故件数の減少	.....	P 8
2) その他の効果		
① 政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上	.....	P 9
② 生活環境の改善	.....	P 10
③ 救急搬送の支援	.....	P 11
④ 防災機能の強化	.....	P 12
⑤ 物流の支援	.....	P 13
4. 費用と効果	.....	P 14
5. 対応方針（原案）	.....	P 15
客観的評価指標抽出資料	.....	P 16
費用対効果算出資料	.....	P 20

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、

○市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減

○中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援 など

を目的として、国道7号の新潟市中央区沼垂東～新潟市中央区紫竹山間の延長2.1kmについて道路整備を行うものである。

広域位置図



位置図



写真①、
笹越橋交差点から伸びる渋滞



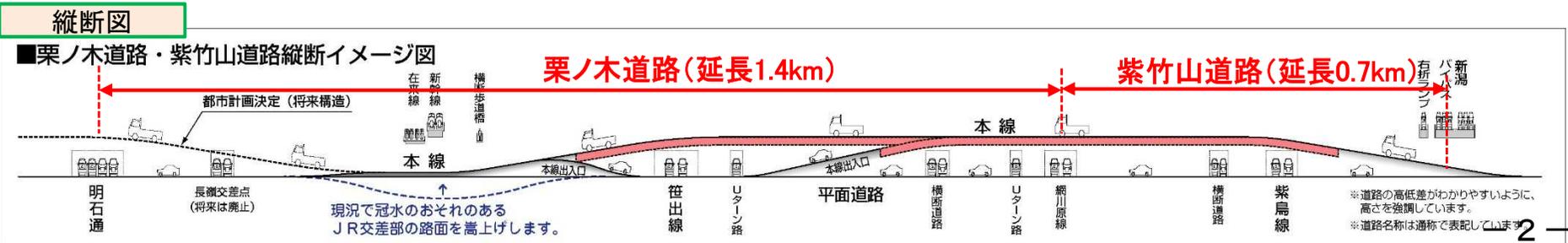
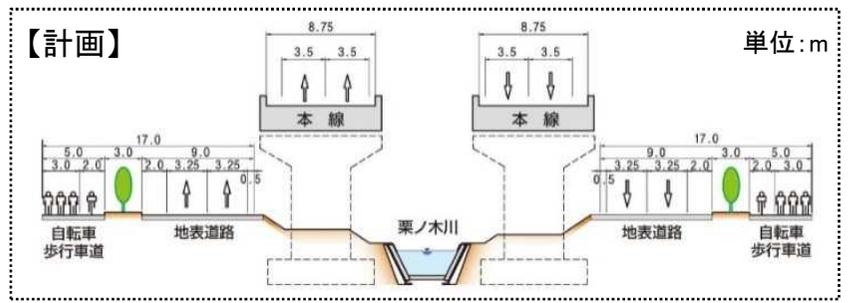
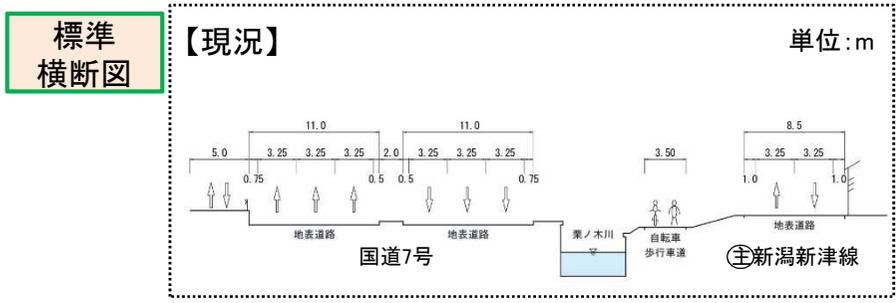
写真②、
紫竹山交差点から伸びる渋滞



1. 事業の概要

2) 事業の概要

事業名	国道7号 栗ノ木道路	国道7号 紫竹山道路
延長	1.4km	0.7km
起終点	(起)新潟県新潟市中央区 ^{にいがたしちゅうおうくぬったりひがし} 沼垂東2丁目	(起)新潟県新潟市中央区 ^{にいがたしちゅうおうくあぶみ} 鏡
	(終)新潟県新潟市中央区 ^{にいがたしちゅうおうくあぶみ} 鏡	(終)新潟県新潟市中央区 ^{にいがたしちゅうおうくしちくやま} 紫竹山
都市計画決定	平成4年度	
事業化	平成19年度	平成23年度
用地着手	平成20年度	平成24年度
工事着手	平成24年度	平成24年度
全体事業費	230億円	195億円
平成26年度末までの投資額(予定)	132億円(進捗率57%)	35億円(進捗率18%)



2. 現在に至る経緯

1) 事業の経緯

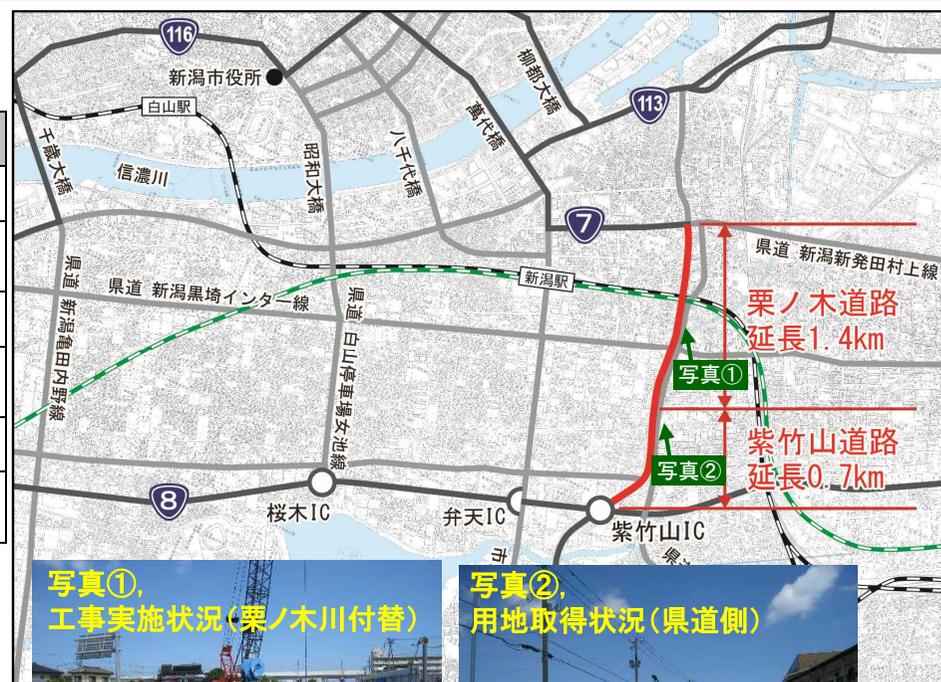
年度	主な経緯	年度	主な経緯
平成4年度	都市計画決定	平成20年度	栗ノ木道路用地着手
平成6年度	地域高規格道路「新潟南北道路」に路線指定	平成23年度	紫竹山道路事業化・「新潟南北道路」整備区間指定
平成18年度	栗ノ木道路「新潟南北道路」整備区間指定	平成23年度	栗ノ木道路事業再評価 (指摘なし事業継続)
平成19年度	栗ノ木道路事業化	平成24年度	栗ノ木道路工事着手 紫竹山道路用地・工事着手

2) 事業の進捗状況

平成26年度末(予定)

		全体	執行済額	進捗率	残事業費
栗ノ木道路	事業費	230億円	132億円	57%	98億円
	うち用地費・補償費	99億円	85億円	86%	14億円
紫竹山道路	事業費	195億円	35億円	18%	160億円
	うち用地費・補償費	59億円	24億円	41%	35億円
合計	事業費	425億円	167億円	39%	258億円
	うち用地費・補償費	158億円	109億円	69%	49億円

※金額は税込み



写真①, 工事实施状況(栗ノ木川付替)



写真②, 用地取得状況(県道側)



3) 今後の事業展開

○今後は、用地取得および工事を推進する。

3. 当該道路の役割・効果

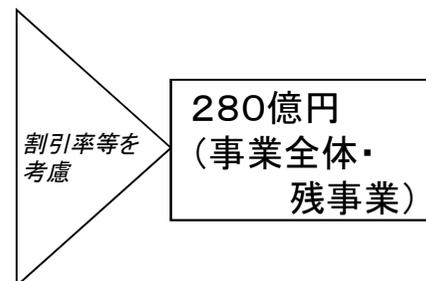
〈3 便益に係る整備効果〉

① 走行時間の短縮(7ページ)

- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、事業区間の走行時間が約5分短縮する。
- 円滑な走行環境が確保され、損失時間が年間約41万人時間削減される。
- また、走行時間の短縮による便益が年間21.2億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると280億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用} \\
 &= 21.2 \text{ (億円/年)} \times \text{※供用開始年次の便益} \\
 \text{総走行時間費用} &= \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間 (分)} \\
 &\quad \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{ (日/年)}
 \end{aligned}$$

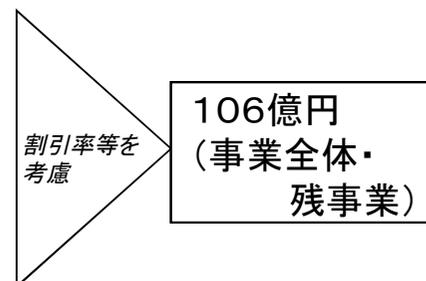


② 走行経費の減少

- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、走行経費減少により年間8.0億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106億円と算出される。

【走行経費減少便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費} \\
 &= 8.0 \text{ (億円/年)} \times \text{※供用開始年次の便益} \\
 \text{総走行経費} &= \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \\
 &\quad \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{ (日/年)}
 \end{aligned}$$

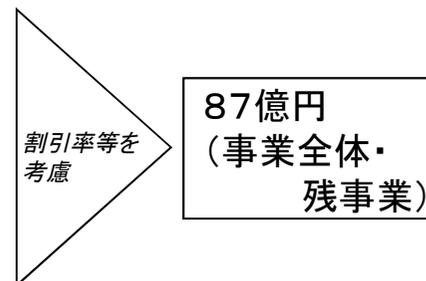


③ 交通事故の減少(8ページ)

- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、渋滞の緩和や交差点の立体化に伴い、事業区間の新設道路および現道において、年間約59件の死傷事故件数の削減が期待される。
- 栗ノ木道路の整備による死傷事故件数の削減により、年間6.6億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると87億円と算出される。

【交通事故減少便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失} \\
 &= 6.6 \text{ (億円/年)} \times \text{※供用開始年次の便益}
 \end{aligned}$$



3. 当該道路の役割・効果

〈その他の効果〉

①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上（9ページ）

- 政令市新潟市の中心市街地およびその周辺には、事業所、商業施設、学校、新幹線駅、観光・イベント施設など多様な施設が集積しており、当該事業区間はそれら主要施設へのアクセス道路となっている。
- 事業区間の一部は、新潟市の都心環状道路に位置づけられており、新たな交通システムを支える重要な路線である。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により中心市街地へのアクセス性が向上し、移動利便性向上が期待できる。

②生活環境の改善（10ページ）

- 笹越橋交差点では、朝夕に中心部で渋滞が発生しており、それらを避けるため、生活道路への通過交通の進入が多く、狭い道路のため交通事故が多発している。
- 事業区間利用者アンケートでは、回答者の約6割が「事業区間混雑時等に迂回することがある」、そのうち約2割が生活道路に迂回すると回答している。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、笹越橋交差点の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活環境の改善が期待される。

③救急搬送の支援（11ページ）

- 当該事業区間の沿線や海側の地域にとって、救急搬送ルートとなっており、救命救急センターを有する新潟市民病院への搬送は年間474件（H25年新潟市東消防署本署）と多い。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟市民病院などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援することが期待される。

3. 当該道路の役割・効果

④防災機能の強化（12ページ）

- 当該事業区間は新潟県が定める第一次緊急輸送道路に位置づけられているが、JRアンダ一部は海拔0m以下となっており、平成10年に発生した8.4水害以降、冠水により4回通行止めとなった。
- また、津波発生時においても浸水が想定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。
- 高架構造である栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、浸水リスクが低下し、防災機能の強化が期待される。

⑤物流の支援（13ページ）

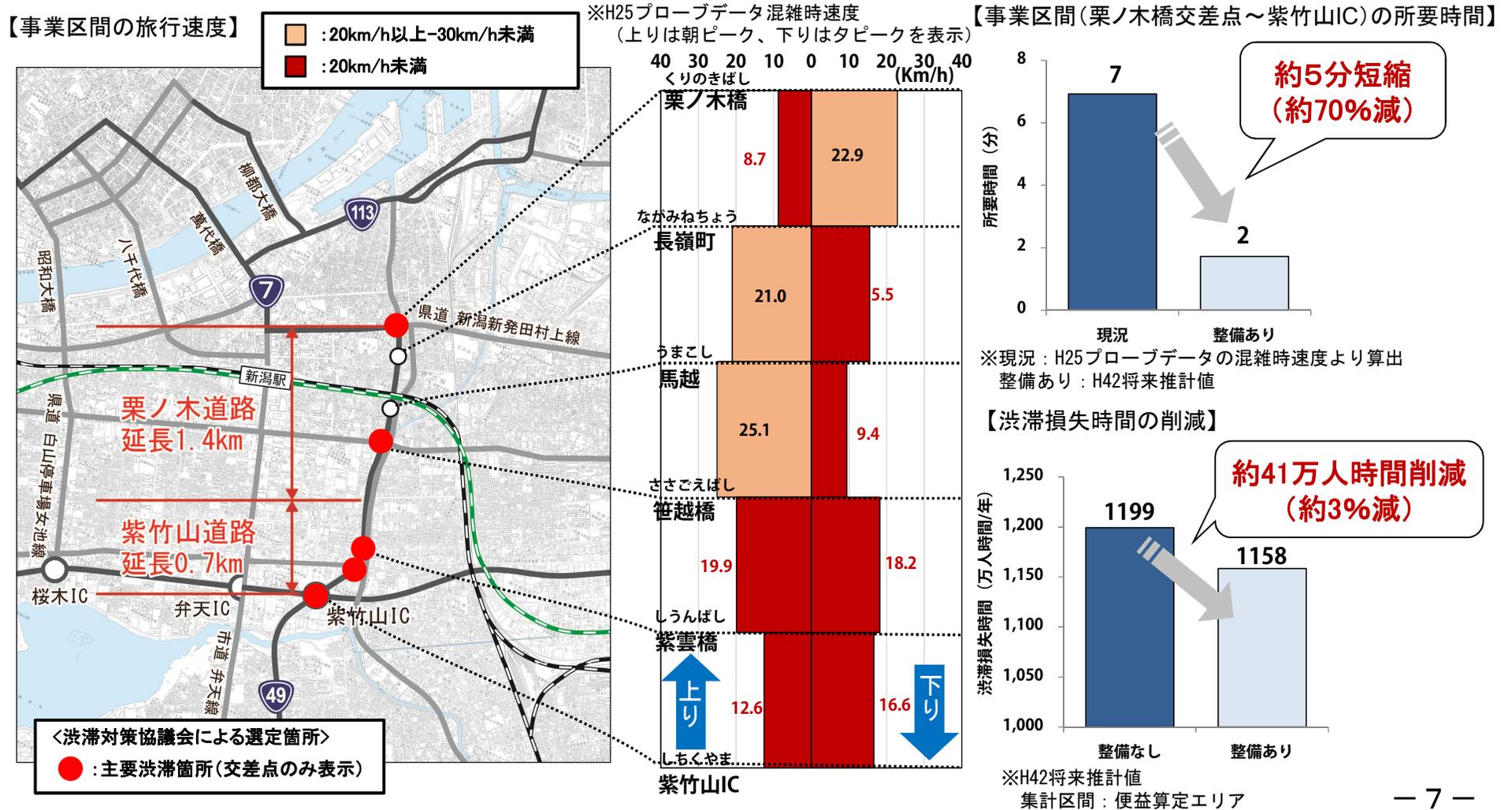
- 新潟港は国際拠点港湾であり、その一部である新潟港西港区では年間約1,360万トンの貨物を取り扱い、周辺には事業所が多い。また、中心市街地には商業施設や飲食店が多く物流ニーズが高い。当該事業区間は、それら拠点と高速道路ネットワークへの重要なアクセスルートであり、国際物流基幹ネットワークとしての位置づけがある。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道新潟亀田IC間のアクセス性が向上し、物流を支援することが期待される。

3. 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

- 当該事業区間では、旅行速度が低下しており、旅行速度が20km/h未満の区間が点在している。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約5分、便益算定エリアの渋滞損失時間が年間約41万人時間削減される。



3. 当該道路の役割・効果

②交通事故件数の減少

- 当該事業区間には、事故対策が必要な箇所が多数ある(事故ゼロプラン該当箇所が5箇所)。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備による渋滞の緩和や交差点の立体化に伴い、事業区間の現道および新設道路において年間約59件の死傷事故件数の削減が期待できる。

【事業区間の危険状況】



【新潟国道管内事故件数】

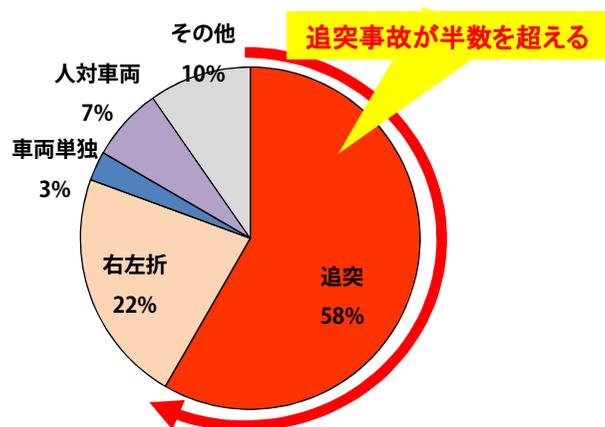


※H21-H24イタルダデータより新潟国道管内交差点のみを集計

【事業区間の事故危険箇所】

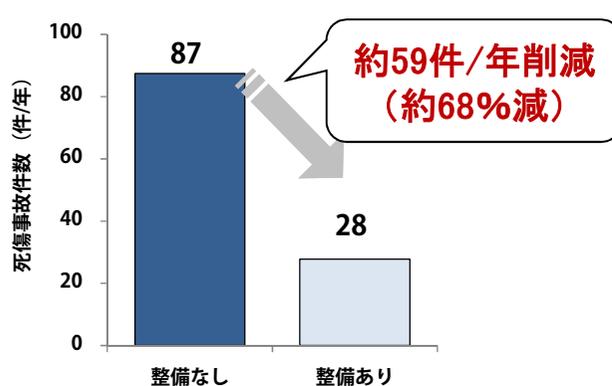


【事業区間の死傷事故類型】



※H21-H24イタルダデータ

【事業区間の新設道路及び現道の死傷事故件数】



※H42将来推計値に基づき算出
集計区間: 新設道路+現道

3. 当該道路の役割・効果

2) その他の効果

① 政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上

- 政令市新潟市の中心市街地およびその周辺には、事業所、商業施設、学校、新幹線駅、観光・イベント施設など多様な施設が集積しており、当該事業区間はそれら主要施設へのアクセス道路となっている。
- 事業区間の一部は、新潟市の都心環状道路に位置づけられており、新たな交通システムを支える重要な路線である。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により中心市街地へのアクセス性が向上し、移動利便性向上が期待できる。

【新潟市中心市街地と周辺の主な施設立地状況】



凡例	
	都心環状道路(将来形)
	基幹公共交通軸(将来形)
	(都)万代島ルート線
	BRT第1期導入区間
	主な商業施設
	大学、専門学校
	主な観光施設
	行政施設
	交通結節点

3. 当該道路の役割・効果

②生活環境の改善

- 笹越橋交差点では、朝夕に中心部で渋滞が発生しており、それらを避けるため、生活道路への通過交通の進入が多く、狭い道路のため交通事故が多発している。
- 事業区間利用者アンケートでは、回答者の約6割が「事業区間混雑時等に迂回することがある」、そのうち約2割が生活道路に迂回すると回答している。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、笹越橋交差点の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活環境の改善が期待される。

【事業区間主要交差点の渋滞状況】

**生活道路の通過交通
361台**
※H26実測：朝ピーク(7時～9時)
紫雲橋・南笹越橋開口部流入車両を対象

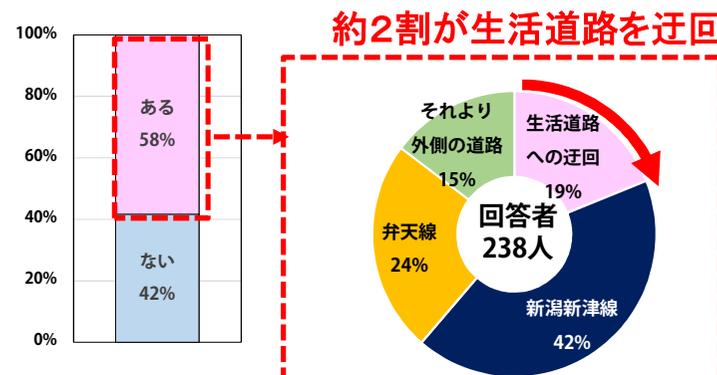
写真①,
事業区間と並行する市道



写真②,
市道流入部（紫雲橋付近）



【混雑回避のための
生活道路への迂回状況】



※道路利用者アンケートより (H26年3月実施)

立体化による地表道路の整備イメージ



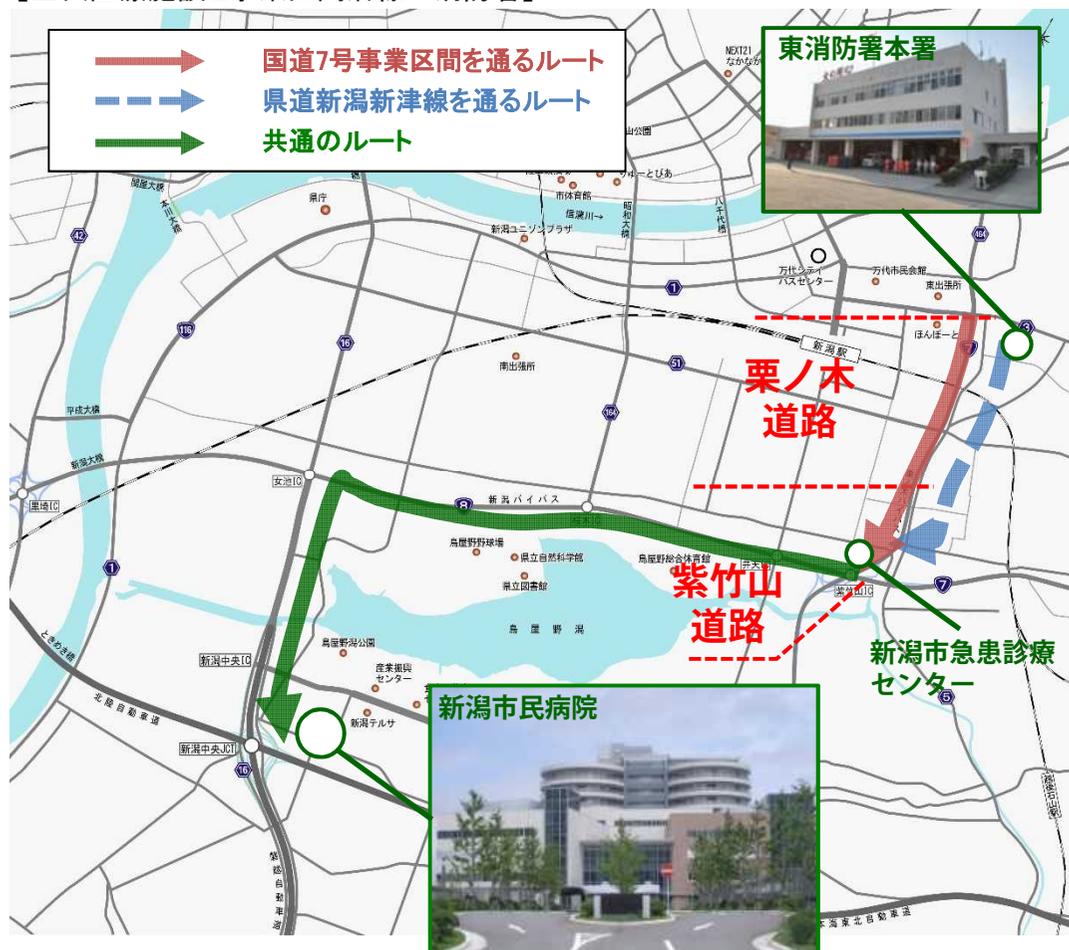
通過交通は
高架道路へ

3. 当該道路の役割・効果

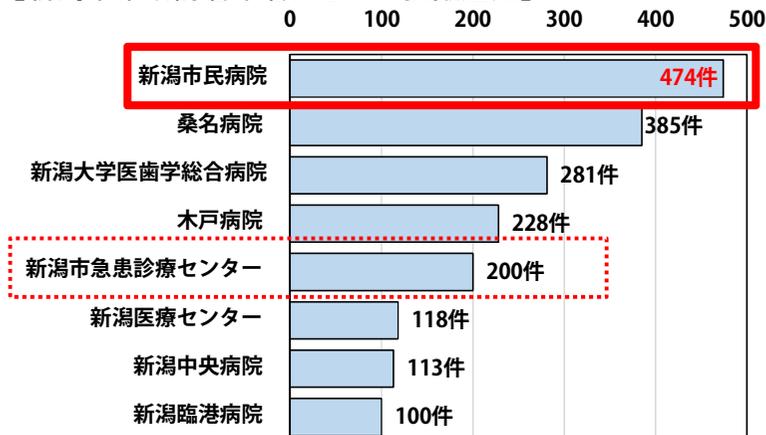
③救急搬送の支援

- 当該事業区間の沿線や海側の地域にとって、救急搬送ルートとなっており、救命救急センターを有する新潟市民病院への搬送は年間474件(H25年新潟市東消防署本署)と多い。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟市民病院などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援することが期待される。

【三次医療施設と事業区間沿線の消防署】



【新潟市東消防署本署からの主要搬送先】



※新潟市消防局調べ(平成25年)

【事業区間を走行する救急車両】



【新潟市消防局救急課の意見】

「現在の道路は利便性の高い道路ですが、混雑していることが多く、混雑時間帯には、県道新潟新津線を使うことも多いです。栗ノ木道路・紫竹山道路が開通すれば、当該路線を利用しやすくなると思われるので、整備に期待しています」

※新潟市消防局ヒアリング調査より(H26.7.2)

3. 当該道路の役割・効果

④防災機能の強化

- 当該事業区間は新潟県が定める第一次緊急輸送道路に位置づけられているが、JRアンダー一部は海拔0m以下となっており、平成10年に発生した8.4水害以降、冠水により4回通行止めとなった。
- また、津波発生時においても浸水が想定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。
- 高架構造である栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、浸水リスクが低下し、防災機能の強化が期待される。

【事業区間JRアンダー部の状況】

平常時の状況



冠水状況(H10.8.4撮影)



急な冠水に
巻き込まれる車両

【事業区間JRアンダー一部冠水履歴】

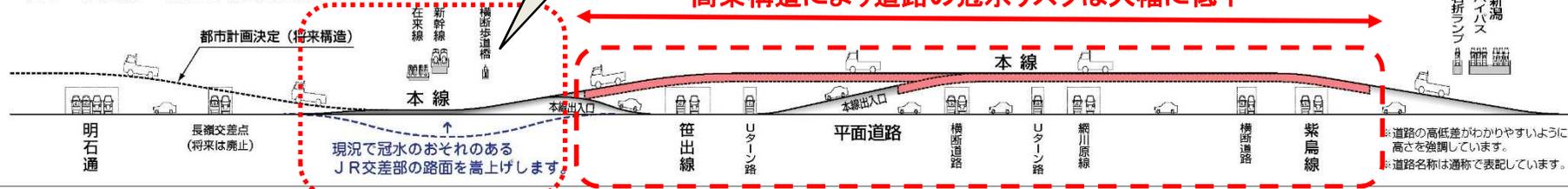
	規制内容
H10.8.4	通行止め
H11.8.12	通行止め
H19.8.28	通行止め
H23.7.28	通行止め(上り線のみ)

※新潟国道事務所調べ

【津波発生時の浸水想定区域】※新潟県津波浸水想定図(H26.1公表資料)に基づき作成



■栗ノ木道路・紫竹山道路縦断イメージ図



3. 当該道路の役割・効果

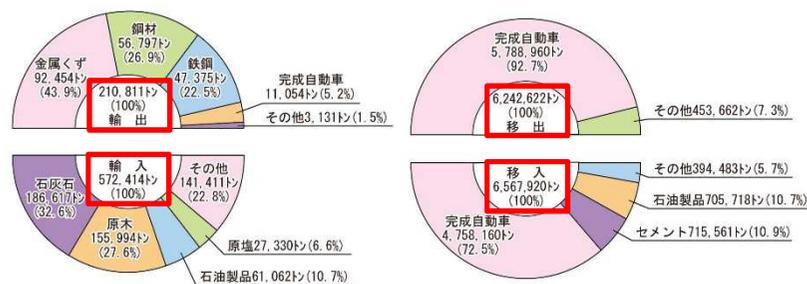
⑤物流の支援

- 新潟港は国際拠点港湾であり、その一部である新潟港西港区では年間約1,360万トンの貨物を取り扱い、周辺には事業所が多い。また、中心市街地には商業施設や飲食店が多く物流ニーズが高い。当該事業区間は、それら拠点と高速道路ネットワークへの重要なアクセスルートであり、国際物流基幹ネットワークとしての位置づけがある。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道新潟亀田IC間のアクセス性が向上し、物流を支援することが期待される。

【新潟港西港区および新潟市中心市街地の位置と国際物流基幹ネットワーク】



【新潟港西港区の取扱貨物量品目別内訳】



※新潟県「港のすがた(H24)」

**新潟西港区の取扱貨物量
⇒合計 約1,360万トン/年**

【新潟西港区⇒新潟亀田ICの所要時間】



4. 費用と効果

- ・事業費: 425億円
- ・基準年における費用及び便益の現在価値(現在価値算出のための割引率: 4%、基準年次: 平成26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26年4月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
栗ノ木道路	事業全体	228億円	213億円
	残事業	93億円	78億円
紫竹山道路	事業全体	174億円	160億円
	残事業	140億円	13億円

<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
栗ノ木道路	事業全体	339億円	230億円	61億円
	残事業	339億円	230億円	48億円
紫竹山道路	事業全体	333億円	202億円	72億円
	残事業	333億円	202億円	59億円

<3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)	
栗ノ木道路	事業全体 $339\text{億円}/228\text{億円} = 1.5$
	残事業 $339\text{億円}/93\text{億円} = 3.6$
紫竹山道路	事業全体 $333\text{億円}/174\text{億円} = 1.9$
	残事業 $333\text{億円}/140\text{億円} = 2.4$

【参考】

一評価	事業全体	401億円	373億円	28億円
	残事業	232億円	204億円	28億円

一評価	事業全体	473億円	280億円	106億円	87億円
	残事業	473億円 <th>280億円</th> <th>106億円</th> <th>87億円</th>	280億円	106億円	87億円

一評価	事業全体	473億円/401億円 = 1.2
	残事業	473億円/232億円 = 2.0

- 注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。
 注2) 費用及び便益額は整数止めとする。
 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

<その他の効果>

栗ノ木道路・紫竹山道路の役割	具体的内容
① 政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上	●中心市街地へのアクセス性が向上し、通勤・買物・通学・観光などの移動利便性に寄与
② 生活環境の改善	●通過交通が排除されることで、生活環境が改善
③ 救急搬送の支援	●新潟市民病院などへの救急搬送時間が短縮し、救急搬送を支援
④ 防災機能の強化	●道路の冠水リスクが低下し、水害発生時において都心アクセスの信頼性が向上
⑤ 物流の支援	●新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道新潟亀田IC間のアクセス性が向上

5. 対応方針（原案）

1) 事業の必要性に関する視点

- 当該事業区間は、朝夕の通勤時間帯で渋滞が発生、さらに、死傷事故が多発する交差点が点在しているなど、定時性の確保や安全性を向上させる必要がある。
- また、郊外から中心市街地へのアクセス道路として整備する必要もある。
- この他、渋滞を避ける車両の沿道住宅街通過の回避、水害等の災害時における信頼性の確保、渋滞による救急搬送への影響回避など、整備効果は多岐にわたっている。
- 3便益の費用便益比は、栗ノ木道路の事業全体で1.5、残事業で3.6、紫竹山道路の事業全体で1.9、残事業で2.4となる。なお、一体評価では、事業全体で1.2、残事業で2.0となる。

2) 事業進捗の見込みの視点

- 新潟市が進める都心まちづくり（鉄道駅連続立体化事業、基幹公共交通軸導入など）と連携を図りながら、活力ある地域の発展のため事業を進めており、新潟市からも整備の要望が強い。
- 相談窓口の設置等により沿線住民や道路利用者の理解を得ながら、事業を推進している。
- 事業の実施にあたり、大きな支障が無く、着実な進捗が見込まれる。

3) コスト縮減からの視点

- 栗ノ木川の護岸構造および高架橋の構造等における新技術の活用等により、コスト縮減に努める。

4) 対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

- 当該道路は、新潟市中央区沼垂東2～同市中央区紫竹山間の延長約2.1kmは地域高規格道路「新潟南北道路」の一部をなし、新潟市中心部へのアクセス道路として重要な役割を担っている。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、現道区間の渋滞緩和、事故削減効果が期待できるとともに、中心市街地へのアクセス向上、新たな交通システム導入といった中心市街地のまちづくり支援、生活環境の改善、防災機能の強化、救急搬送の支援、物流の支援など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

客觀的評價指標抽出資料

【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。
	(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。
	(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。
		□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。		
(5) 個性ある地域の形成	□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。	
	□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 checked="" 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	(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。
	(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

- ・栗ノ木道路 B/C = 1. 5 (事業全体の費用対効果)
B/C = 3. 6 (残事業の費用対効果)
- ・紫竹山道路 B/C = 1. 9 (事業全体の費用対効果)
B/C = 2. 4 (残事業の費用対効果)

【参考】

- 一体評価 B/C = 1. 2 (事業全体の費用対効果)
B/C = 2. 0 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・便益算定エリア全体の渋滞損失時間削減量＝約41万人時間/年 【P7で詳述】
整備なし 1199万人時間/年 → 整備あり 1158万人時間/年
- ・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できる。
紫雲橋交差点→笹越橋交差点 19.9km/h
笹越橋交差点→紫雲橋交差点 18.2km/h など ※混雑時旅行速度 【P7で詳述】
- ・新幹線駅である新潟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

- ・国際拠点港湾である新潟港（西港区）へのアクセス向上が見込まれる。
新潟港西港区→新潟亀田IC 現況17分→整備後12分（5分短縮） 【P13で詳述】

(3) 都市の再生

- ・沿道まちづくりとの連携あり。
（都心環状道路としての位置づけあり） 【P9で詳述】

(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。（地域高規格道路：新潟南北道路）
- ・日常活動圏中心都市である新潟市の中心部へのアクセス向上が見込まれる。 【P9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。 【P9で詳述】

II. 暮らし

(3) 安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス性向上が見込まれる。 【P11で詳述】

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・自転車歩行者道の整備計画あり。

(2) 災害への備え

- ・第一次緊急輸送道路としての位置づけあり。 【P12で詳述】

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益対象エリアのCO2排出量の削減＝約2,000t-CO2/年
(整備なし 58万7千t-CO2/年 → 整備あり 58万5千t-CO2/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・費用便益対象エリアのNOx排出量の削減＝約9t-NOx/年
(整備なし 1,754t-NOx/年 → 整備あり 1,745t-NOx/年)
- ・費用便益対象エリアのSPM排出量の削減＝約1t-SPM/年
(整備なし 150t-SPM/年 → 整備あり 149t-SPM/年)

V. その他

(2) その他

- ・生活環境の改善が期待できる。 【P10で詳述】

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	栗ノ木道路	L=1.4km	地域高規格道路	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
52,900～66,200	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26年度		
単純合計	219億円	51億円	271億円
うち残事業分	93億円	51億円	144億円
基準年における 現在価値（C）	213億円	16億円	228億円
うち残事業分	78億円	16億円	93億円

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26年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	17億円	4.6億円	3.7億円	26億円
基準年における 現在価値（B）	230億円	61億円	48億円	339億円
うち残事業分	230億円	61億円	48億円	339億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	111億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.8
費用便益比（残事業）	3.6
経済的純現在価値（残事業）	246億円
経済的内部収益率（残事業）	12.7

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	52,900~66,200	±10%	1.04~1.7
事業費	230億円	±10%	1.4~1.5
事業期間	17年	±20%	1.4~1.6

【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	52,900~66,200	±10%	2.6~4.2
事業費	99億円	±10%	3.4~4.0
事業期間	9年	±20%	3.5~3.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名 栗ノ木道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=1.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]		58,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]		1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		11.98	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 国道7号 栗ノ木道路 現道 L=1.4km	交通量	[台/日]	50,400	9,800
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	16.39	3.03
	A. 国道7号 紫竹山道路 現道 L=0.7km	交通量	[台/日]	13,000	10,800
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	2.03	1.64
	B. 市道弁 天線 L=2.7km	交通量	[台/日]	23,100	19,500
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	16.76	13.38
	C. (主)新 潟港横越 線 L=1.4km	交通量	[台/日]	39,500	35,200
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	17.62	14.57
	D. (主)新 潟新発田 村上線 L=2.1km	交通量	[台/日]	17,100	12,800
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	12.88	8.26
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 L=655.9km	走行時間費用	[億円/年]	1,575.25	1,571.44	
			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：665.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,640.94	1,624.29	16.65

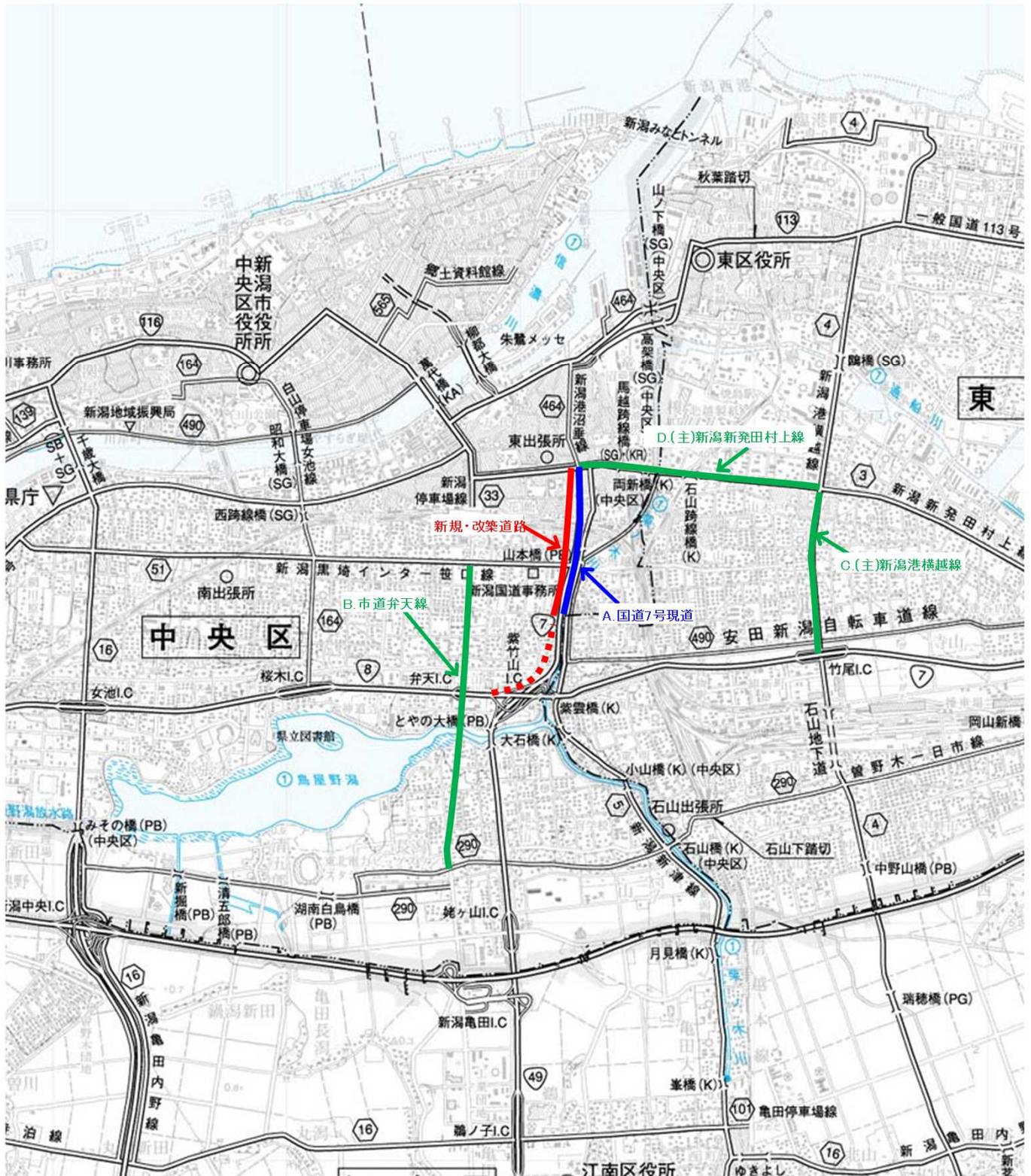
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

(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: 栗ノ木道路

(2)

		項目	チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		■	
	その他		□	
分析の基本的事項	分析対象期間		50年	
	社会的割引率		4%	
	基準年次		平成26年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(H42)	
		複数時点での推計	□	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		■
		整備の有無のいずれかのみ推計		□有 □無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)		■ ()
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)		□
		その他()		□
	開発交通量の考慮	無		■
		有		□
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 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		□	
	転換率式を用いた配分		□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分		■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		□	
	簡易手法		□	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	□	
		山間部海岸部で併行道路が少ない	□	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		■	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度		□	
	採用理由を記載			
その他()		□		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
考慮する		<input checked="" type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数(年あたり) 【採用した冬期日数の考え方を記載】 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(89日)及び降雪日数(29日)を考慮	(89) 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】 通常期と冬期の速度比(降雪時18%低下、降雪時以外10%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： 栗ノ木道路

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	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	■	
その他			
4. 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: 栗ノ木道路(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.79	1.4	1.1	1.11
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 19	1.3159	97.6	0.57	0.70		
-16年目	H 20	1.2653	96.8	10.56	12.70		
-15年目	H 21	1.2167	95.6	14.55	17.13		
-14年目	H 22	1.1699	93.7	11.20	12.81		
-13年目	H 23	1.1249	92.1	12.57	14.05		
-12年目	H 24	1.0816	91.3	20.83	22.53		
-11年目	H 25	1.0400	91.3	29.45	30.63		
-10年目	H 26	1.0000	91.3	26.65	26.65		
-9年目	H 27	0.9615	91.3	18.01	17.32		
-8年目	H 28	0.9246	91.3	17.69	16.36		
-7年目	H 29	0.8890	91.3	12.52	11.13		
-6年目	H 30	0.8548	91.3	12.04	10.29		
-5年目	H 31	0.8219	91.3	11.63	9.56		
-4年目	H 32	0.7903	91.3	9.72	7.68		
-3年目	H 33	0.7599	91.3	7.41	5.63		
-2年目	H 34	0.7307	91.3	2.85	2.08		
-1年目	H 35	0.7026	91.3	0.93	0.65		
供用開始年次	H 36	0.6756	91.3			1.03	0.69
1年目	H 37	0.6496	91.3			1.03	0.67
2年目	H 38	0.6246	91.3			1.03	0.64
3年目	H 39	0.6006	91.3			1.03	0.62
4年目	H 40	0.5775	91.3			1.03	0.59
5年目	H 41	0.5553	91.3			1.03	0.57
6年目	H 42	0.5339	91.3			1.03	0.55
7年目	H 43	0.5134	91.3			1.03	0.53
8年目	H 44	0.4936	91.3			1.03	0.51
9年目	H 45	0.4746	91.3			1.03	0.49
10年目	H 46	0.4564	91.3			1.03	0.47
11年目	H 47	0.4388	91.3			1.03	0.45
12年目	H 48	0.4220	91.3			1.03	0.43
13年目	H 49	0.4057	91.3			1.03	0.42
14年目	H 50	0.3901	91.3			1.03	0.40
15年目	H 51	0.3751	91.3			1.03	0.39
16年目	H 52	0.3607	91.3			1.03	0.37
17年目	H 53	0.3468	91.3			1.03	0.36
18年目	H 54	0.3335	91.3			1.03	0.34
19年目	H 55	0.3207	91.3			1.03	0.33
20年目	H 56	0.3083	91.3			1.03	0.32
21年目	H 57	0.2965	91.3			1.03	0.30
22年目	H 58	0.2851	91.3			1.03	0.29
23年目	H 59	0.2741	91.3			1.03	0.28
24年目	H 60	0.2636	91.3			1.03	0.27
25年目	H 61	0.2534	91.3			1.03	0.26
26年目	H 62	0.2437	91.3			1.03	0.25
27年目	H 63	0.2343	91.3			1.03	0.24
28年目	H 64	0.2253	91.3			1.03	0.23
29年目	H 65	0.2166	91.3			1.03	0.22
30年目	H 66	0.2083	91.3			1.03	0.21
31年目	H 67	0.2003	91.3			1.03	0.21
32年目	H 68	0.1926	91.3			1.03	0.20
33年目	H 69	0.1852	91.3			1.03	0.19
34年目	H 70	0.1780	91.3			1.03	0.18
35年目	H 71	0.1712	91.3			1.03	0.18
36年目	H 72	0.1646	91.3			1.03	0.17
37年目	H 73	0.1583	91.3			1.03	0.16
38年目	H 74	0.1522	91.3			1.03	0.16
39年目	H 75	0.1463	91.3			1.03	0.15
40年目	H 76	0.1407	91.3			1.03	0.14
41年目	H 77	0.1353	91.3			1.03	0.14
42年目	H 78	0.1301	91.3			1.03	0.13
43年目	H 79	0.1251	91.3			1.03	0.13
44年目	H 80	0.1203	91.3			1.03	0.12
45年目	H 81	0.1157	91.3			1.03	0.12
46年目	H 82	0.1112	91.3			1.03	0.11
47年目	H 83	0.1069	91.3			1.03	0.11
48年目	H 84	0.1028	91.3			1.03	0.11
49年目	H 85	0.0989	91.3	-54.00	-5.34	1.03	0.10
合計				165.18	212.56	51.39	15.50
単純事業費計				219.18		51.39	

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

				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 栗ノ木道路(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.79	1.4	1.11	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-9年目	H 27	0.9615	91.3	18.01	17.32		
-8年目	H 28	0.9246	91.3	17.69	16.36		
-7年目	H 29	0.8890	91.3	12.52	11.13		
-6年目	H 30	0.8548	91.3	12.04	10.29		
-5年目	H 31	0.8219	91.3	11.63	9.56		
-4年目	H 32	0.7903	91.3	9.72	7.68		
-3年目	H 33	0.7599	91.3	7.41	5.63		
-2年目	H 34	0.7307	91.3	2.85	2.08		
-1年目	H 35	0.7026	91.3	0.93	0.65		
供用開始年次	H 36	0.6756	91.3			1.03	0.69
1年目	H 37	0.6496	91.3			1.03	0.67
2年目	H 38	0.6246	91.3			1.03	0.64
3年目	H 39	0.6006	91.3			1.03	0.62
4年目	H 40	0.5775	91.3			1.03	0.59
5年目	H 41	0.5553	91.3			1.03	0.57
6年目	H 42	0.5339	91.3			1.03	0.55
7年目	H 43	0.5134	91.3			1.03	0.53
8年目	H 44	0.4936	91.3			1.03	0.51
9年目	H 45	0.4746	91.3			1.03	0.49
10年目	H 46	0.4564	91.3			1.03	0.47
11年目	H 47	0.4388	91.3			1.03	0.45
12年目	H 48	0.4220	91.3			1.03	0.43
13年目	H 49	0.4057	91.3			1.03	0.42
14年目	H 50	0.3901	91.3			1.03	0.40
15年目	H 51	0.3751	91.3			1.03	0.39
16年目	H 52	0.3607	91.3			1.03	0.37
17年目	H 53	0.3468	91.3			1.03	0.36
18年目	H 54	0.3335	91.3			1.03	0.34
19年目	H 55	0.3207	91.3			1.03	0.33
20年目	H 56	0.3083	91.3			1.03	0.32
21年目	H 57	0.2965	91.3			1.03	0.30
22年目	H 58	0.2851	91.3			1.03	0.29
23年目	H 59	0.2741	91.3			1.03	0.28
24年目	H 60	0.2636	91.3			1.03	0.27
25年目	H 61	0.2534	91.3			1.03	0.26
26年目	H 62	0.2437	91.3			1.03	0.25
27年目	H 63	0.2343	91.3			1.03	0.24
28年目	H 64	0.2253	91.3			1.03	0.23
29年目	H 65	0.2166	91.3			1.03	0.22
30年目	H 66	0.2083	91.3			1.03	0.21
31年目	H 67	0.2003	91.3			1.03	0.21
32年目	H 68	0.1926	91.3			1.03	0.20
33年目	H 69	0.1852	91.3			1.03	0.19
34年目	H 70	0.1780	91.3			1.03	0.18
35年目	H 71	0.1712	91.3			1.03	0.18
36年目	H 72	0.1646	91.3			1.03	0.17
37年目	H 73	0.1583	91.3			1.03	0.16
38年目	H 74	0.1522	91.3			1.03	0.16
39年目	H 75	0.1463	91.3			1.03	0.15
40年目	H 76	0.1407	91.3			1.03	0.14
41年目	H 77	0.1353	91.3			1.03	0.14
42年目	H 78	0.1301	91.3			1.03	0.13
43年目	H 79	0.1251	91.3			1.03	0.13
44年目	H 80	0.1203	91.3			1.03	0.12
45年目	H 81	0.1157	91.3			1.03	0.12
46年目	H 82	0.1112	91.3			1.03	0.11
47年目	H 83	0.1069	91.3			1.03	0.11
48年目	H 84	0.1028	91.3			1.03	0.11
49年目	H 85	0.0989	91.3	-30.77	-3.04	1.03	0.10
合計				62.04	77.66	51.39	15.50
単純事業費計				92.81		51.39	

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	紫竹山道路	L=0.7km	地域高規格道路	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
66,200	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26年度		
単純合計	183億円	42億円	225億円
うち残事業分	150億円	42億円	192億円
基準年における 現在価値（C）	160億円	13億円	174億円
うち残事業分	126億円	13億円	140億円

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26年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	15億円	5.2億円	4.3億円	24億円
基準年における 現在価値（B）	202億円	72億円	59億円	333億円
うち残事業分	202億円	72億円	59億円	333億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.9
経済的純現在価値（事業全体）	159億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.7
費用便益比（残事業）	2.4
経済的純現在価値（残事業）	193億円
経済的内部収益率（残事業）	9.7

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	66,200	±10%	1.7~2.3
事業費	195億円	±10%	1.8~2.1
事業期間	12年	±20%	1.8~2.1

【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	66,200	±10%	2.1~2.8
事業費	164億円	±10%	2.2~2.6
事業期間	8年	±20%	2.3~2.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名 紫竹山道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=0.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]		66,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]		1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		6.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 国道7号 現道 L=0.7km	交通量	[台/日]	59,500	10,800
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	10.64	1.64
	B. (主)新潟港横越線 L=7.2km	交通量	[台/日]	20,800	19,000
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	40.88	37.07
	C. 市道弁天線 L=5.1km	交通量	[台/日]	19,300	16,700
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	25.51	21.19
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 L=785.2km	走行時間費用	[億円/年]	1,763.48	1,759.72	
			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 : 798.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,840.51	1,826.54	13.97

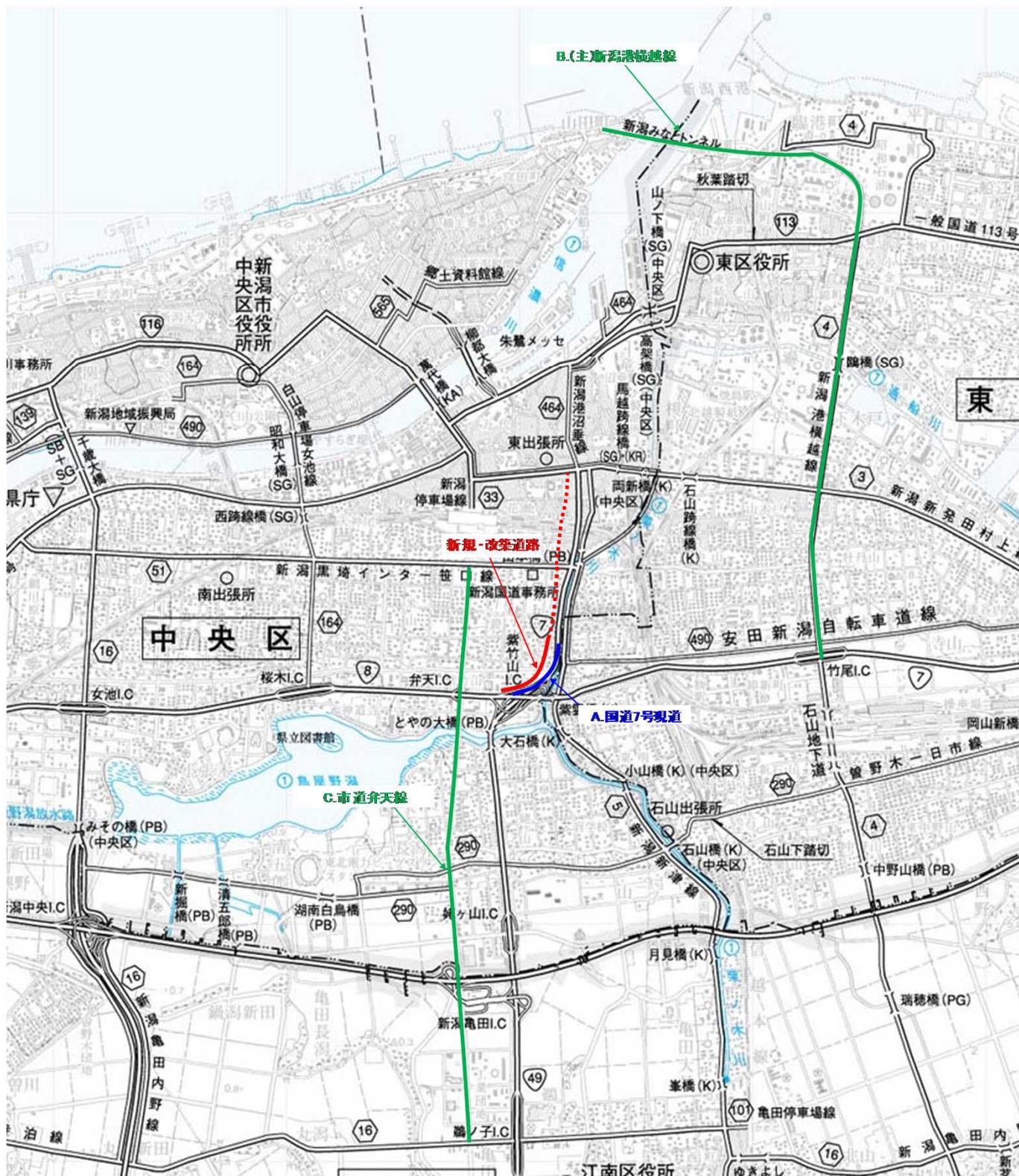
※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

(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: 紫竹山道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成26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"/>	
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"/>		

事業名： 紫竹山道路

(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)	(89)日
【採用した冬期日数の考え方を記載】 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(89日)及び降雪日数(29日)を考慮				
【設定の考え方を記載】 通常期と冬期の速度比(降雪時18%低下、降雪時以外10%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： 紫竹山道路

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input 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			
4. 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: 紫竹山道路(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				1.30	0.7	0.91	
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
-12年目	H 23	1.1249	92.1	0.95	1.06		
-11年目	H 24	1.0816	91.3	5.73	6.20		
-10年目	H 25	1.0400	91.3	16.53	17.20		
-9年目	H 26	1.0000	91.3	10.15	10.15		
-8年目	H 27	0.9615	91.3	16.09	15.47		
-7年目	H 28	0.9246	91.3	23.93	22.13		
-6年目	H 29	0.8890	91.3	25.77	22.91		
-5年目	H 30	0.8548	91.3	25.37	21.69		
-4年目	H 31	0.8219	91.3	25.28	20.78		
-3年目	H 32	0.7903	91.3	14.26	11.27		
-2年目	H 33	0.7599	91.3	10.28	7.81		
-1年目	H 34	0.7307	91.3	8.52	6.22		
供用開始年次	H 35	0.7026	91.3			0.84	0.59
1年目	H 36	0.6756	91.3			0.84	0.57
2年目	H 37	0.6496	91.3			0.84	0.55
3年目	H 38	0.6246	91.3			0.84	0.53
4年目	H 39	0.6006	91.3			0.84	0.51
5年目	H 40	0.5775	91.3			0.84	0.49
6年目	H 41	0.5553	91.3			0.84	0.47
7年目	H 42	0.5339	91.3			0.84	0.45
8年目	H 43	0.5134	91.3			0.84	0.43
9年目	H 44	0.4936	91.3			0.84	0.42
10年目	H 45	0.4746	91.3			0.84	0.40
11年目	H 46	0.4564	91.3			0.84	0.38
12年目	H 47	0.4388	91.3			0.84	0.37
13年目	H 48	0.4220	91.3			0.84	0.36
14年目	H 49	0.4057	91.3			0.84	0.34
15年目	H 50	0.3901	91.3			0.84	0.33
16年目	H 51	0.3751	91.3			0.84	0.32
17年目	H 52	0.3607	91.3			0.84	0.30
18年目	H 53	0.3468	91.3			0.84	0.29
19年目	H 54	0.3335	91.3			0.84	0.28
20年目	H 55	0.3207	91.3			0.84	0.27
21年目	H 56	0.3083	91.3			0.84	0.26
22年目	H 57	0.2965	91.3			0.84	0.25
23年目	H 58	0.2851	91.3			0.84	0.24
24年目	H 59	0.2741	91.3			0.84	0.23
25年目	H 60	0.2636	91.3			0.84	0.22
26年目	H 61	0.2534	91.3			0.84	0.21
27年目	H 62	0.2437	91.3			0.84	0.21
28年目	H 63	0.2343	91.3			0.84	0.20
29年目	H 64	0.2253	91.3			0.84	0.19
30年目	H 65	0.2166	91.3			0.84	0.18
31年目	H 66	0.2083	91.3			0.84	0.18
32年目	H 67	0.2003	91.3			0.84	0.17
33年目	H 68	0.1926	91.3			0.84	0.16
34年目	H 69	0.1852	91.3			0.84	0.16
35年目	H 70	0.1780	91.3			0.84	0.15
36年目	H 71	0.1712	91.3			0.84	0.14
37年目	H 72	0.1646	91.3			0.84	0.14
38年目	H 73	0.1583	91.3			0.84	0.13
39年目	H 74	0.1522	91.3			0.84	0.13
40年目	H 75	0.1463	91.3			0.84	0.12
41年目	H 76	0.1407	91.3			0.84	0.12
42年目	H 77	0.1353	91.3			0.84	0.11
43年目	H 78	0.1301	91.3			0.84	0.11
44年目	H 79	0.1251	91.3			0.84	0.11
45年目	H 80	0.1203	91.3			0.84	0.10
46年目	H 81	0.1157	91.3			0.84	0.10
47年目	H 82	0.1112	91.3			0.84	0.09
48年目	H 83	0.1069	91.3			0.84	0.09
49年目	H 84	0.1028	91.3	-23.87	-2.45	0.84	0.09
合計				159.00	160.44	42.13	13.24
単純事業費計				182.87		42.13	

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: 紫竹山道路(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)		延長(km)		単純価値(億円)
				1.30	0.7	0.91	
-8年目	H 27	0.9615	91.3	16.09	15.47		
-7年目	H 28	0.9246	91.3	23.93	22.13		
-6年目	H 29	0.8890	91.3	25.77	22.91		
-5年目	H 30	0.8548	91.3	25.37	21.69		
-4年目	H 31	0.8219	91.3	25.28	20.78		
-3年目	H 32	0.7903	91.3	14.26	11.27		
-2年目	H 33	0.7599	91.3	10.28	7.81		
-1年目	H 34	0.7307	91.3	8.52	6.22		
供用開始年次	H 35	0.7026	91.3			0.84	0.59
1年目	H 36	0.6756	91.3			0.84	0.57
2年目	H 37	0.6496	91.3			0.84	0.55
3年目	H 38	0.6246	91.3			0.84	0.53
4年目	H 39	0.6006	91.3			0.84	0.51
5年目	H 40	0.5775	91.3			0.84	0.49
6年目	H 41	0.5553	91.3			0.84	0.47
7年目	H 42	0.5339	91.3			0.84	0.45
8年目	H 43	0.5134	91.3			0.84	0.43
9年目	H 44	0.4936	91.3			0.84	0.42
10年目	H 45	0.4746	91.3			0.84	0.40
11年目	H 46	0.4564	91.3			0.84	0.38
12年目	H 47	0.4388	91.3			0.84	0.37
13年目	H 48	0.4220	91.3			0.84	0.36
14年目	H 49	0.4057	91.3			0.84	0.34
15年目	H 50	0.3901	91.3			0.84	0.33
16年目	H 51	0.3751	91.3			0.84	0.32
17年目	H 52	0.3607	91.3			0.84	0.30
18年目	H 53	0.3468	91.3			0.84	0.29
19年目	H 54	0.3335	91.3			0.84	0.28
20年目	H 55	0.3207	91.3			0.84	0.27
21年目	H 56	0.3083	91.3			0.84	0.26
22年目	H 57	0.2965	91.3			0.84	0.25
23年目	H 58	0.2851	91.3			0.84	0.24
24年目	H 59	0.2741	91.3			0.84	0.23
25年目	H 60	0.2636	91.3			0.84	0.22
26年目	H 61	0.2534	91.3			0.84	0.21
27年目	H 62	0.2437	91.3			0.84	0.21
28年目	H 63	0.2343	91.3			0.84	0.20
29年目	H 64	0.2253	91.3			0.84	0.19
30年目	H 65	0.2166	91.3			0.84	0.18
31年目	H 66	0.2083	91.3			0.84	0.18
32年目	H 67	0.2003	91.3			0.84	0.17
33年目	H 68	0.1926	91.3			0.84	0.16
34年目	H 69	0.1852	91.3			0.84	0.16
35年目	H 70	0.1780	91.3			0.84	0.15
36年目	H 71	0.1712	91.3			0.84	0.14
37年目	H 72	0.1646	91.3			0.84	0.14
38年目	H 73	0.1583	91.3			0.84	0.13
39年目	H 74	0.1522	91.3			0.84	0.13
40年目	H 75	0.1463	91.3			0.84	0.12
41年目	H 76	0.1407	91.3			0.84	0.12
42年目	H 77	0.1353	91.3			0.84	0.11
43年目	H 78	0.1301	91.3			0.84	0.11
44年目	H 79	0.1251	91.3			0.84	0.11
45年目	H 80	0.1203	91.3			0.84	0.10
46年目	H 81	0.1157	91.3			0.84	0.10
47年目	H 82	0.1112	91.3			0.84	0.09
48年目	H 83	0.1069	91.3			0.84	0.09
49年目	H 84	0.1028	91.3	-18.25	-1.88	0.84	0.09
合計				131.25	126.40	42.13	13.24
単純事業費計				149.50		42.13	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

箇所名：紫竹山道路(事業全体・残事業)

便益の現在価値算定表

年次	年度 (暦年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北麓70%)			GDP テラート	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	小型貨物	普通貨物			乗用車	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 (A)×②	②計	現在価値 (A)×②	③	③×(A)	便益合計 (①)~③	現在価値 割引率%
供用開始年次	H 26	乗用車	小型貨物	普通貨物	91.3												
1年目	H 35	0.99585	0.98542	0.99275	91.3	0.7026	11.59	1.90	1.19	14.68	10.31	4.34	4.27	3.00	24.19	17.00	
2年目	H 36	0.99583	0.98520	0.99270	91.3	0.6756	11.54	1.87	1.17	14.58	9.85	4.32	4.24	2.87	24.03	16.23	
3年目	H 37	0.99581	0.98498	0.99264	91.3	0.6496	11.49	1.84	1.14	14.47	9.40	4.30	4.21	2.73	23.86	15.50	
4年目	H 38	0.99579	0.98475	0.99259	91.3	0.6246	11.44	1.81	1.12	14.37	8.98	4.28	4.18	2.61	23.70	14.80	
5年目	H 39	0.99578	0.98462	0.99253	91.3	0.6006	11.39	1.79	1.09	14.27	8.57	4.26	4.15	2.49	23.53	14.13	
6年目	H 40	0.99576	0.98440	0.99248	91.3	0.5755	11.35	1.76	1.07	14.17	8.19	4.25	4.12	2.38	23.37	13.49	
7年目	H 41	0.99574	0.98420	0.99242	91.3	0.5515	11.30	1.73	1.05	14.07	7.82	4.23	4.08	2.27	23.20	12.88	
8年目	H 42	0.99572	0.98376	0.99236	91.3	0.5339	11.25	1.70	1.02	13.97	7.46	4.21	4.05	2.16	23.04	12.30	
9年目	H 43	0.99570	0.98335	0.99230	91.3	0.5134	11.15	1.69	1.02	13.86	7.12	4.17	4.02	2.06	22.85	11.73	
10年目	H 44	0.99569	0.98330	0.99230	91.3	0.4936	11.04	1.68	1.03	13.75	6.79	4.13	3.99	1.97	22.66	11.19	
11年目	H 45	0.99568	0.98326	0.99230	91.3	0.4746	10.94	1.67	1.03	13.63	6.47	4.09	3.96	1.88	22.48	10.67	
12年目	H 46	0.99565	0.98321	0.99230	91.3	0.4564	10.83	1.66	1.03	13.52	6.17	4.05	3.92	1.79	22.29	10.17	
13年目	H 47	0.99562	0.98316	0.99230	91.3	0.4388	10.73	1.65	1.03	13.41	5.88	4.01	3.89	1.71	22.11	9.70	
14年目	H 48	0.99560	0.98312	0.99230	91.3	0.4220	10.63	1.63	1.03	13.29	5.61	3.98	3.86	1.63	21.92	9.25	
15年目	H 49	0.99557	0.98307	0.99230	91.3	0.4057	10.52	1.62	1.04	13.18	5.35	3.94	3.83	1.55	21.73	8.82	
16年目	H 50	0.99554	0.98302	0.99230	91.3	0.3901	10.42	1.61	1.04	13.07	5.10	3.90	3.80	1.48	21.55	8.41	
17年目	H 51	0.99551	0.98297	0.99230	91.3	0.3751	10.32	1.60	1.04	12.96	4.86	3.86	3.76	1.41	21.36	8.01	
18年目	H 52	0.99548	0.98292	0.99230	91.3	0.3607	10.21	1.59	1.04	12.84	4.63	3.82	3.73	1.35	21.18	7.64	
19年目	H 53	0.99545	0.98287	0.99230	91.3	0.3468	10.11	1.58	1.04	12.73	4.41	3.78	3.70	1.28	20.99	7.28	
20年目	H 54	0.99542	0.98282	0.99230	91.3	0.3333	10.00	1.57	1.05	12.62	4.21	3.74	3.67	1.22	20.80	6.94	
21年目	H 55	0.99539	0.98277	0.99230	91.3	0.3207	9.90	1.55	1.05	12.50	4.01	3.70	3.63	1.17	20.62	6.61	
22年目	H 56	0.99536	0.98272	0.99230	91.3	0.3083	9.80	1.54	1.05	12.38	3.82	3.67	3.60	1.11	20.43	6.30	
23年目	H 57	0.99533	0.98267	0.99230	91.3	0.2965	9.69	1.53	1.05	12.28	3.64	3.63	3.57	1.06	20.25	6.00	
24年目	H 58	0.99530	0.98262	0.99230	91.3	0.2851	9.59	1.52	1.05	12.16	3.47	3.59	3.54	1.01	20.06	5.72	
25年目	H 59	0.99527	0.98257	0.99230	91.3	0.2741	9.48	1.51	1.06	12.05	3.30	3.55	3.51	0.96	19.87	5.45	
26年目	H 60	0.99524	0.98252	0.99230	91.3	0.2636	9.38	1.50	1.06	11.94	3.15	3.51	3.47	0.92	19.69	5.19	
27年目	H 61	0.99521	0.98247	0.99230	91.3	0.2534	9.28	1.49	1.06	11.83	3.00	3.47	3.44	0.87	19.50	4.94	
28年目	H 62	0.99518	0.98242	0.99230	91.3	0.2437	9.17	1.48	1.06	11.71	2.85	3.43	3.41	0.83	19.31	4.71	
29年目	H 63	0.99515	0.98237	0.99230	91.3	0.2343	9.07	1.46	1.06	11.60	2.72	3.39	3.38	0.79	19.13	4.48	
30年目	H 64	0.99512	0.98232	0.99230	91.3	0.2253	8.97	1.45	1.07	11.49	2.59	3.35	3.35	0.75	18.94	4.27	
31年目	H 65	0.99509	0.98227	0.99230	91.3	0.2166	8.86	1.44	1.07	11.37	2.46	3.32	3.31	0.72	18.76	4.06	
32年目	H 66	0.99506	0.98222	0.99230	91.3	0.2083	8.76	1.43	1.07	11.26	2.35	3.28	3.28	0.68	18.57	3.87	
33年目	H 67	0.99503	0.98217	0.99230	91.3	0.1926	8.66	1.42	1.07	11.15	2.23	3.24	3.25	0.65	18.39	3.68	
34年目	H 68	0.99500	0.98212	0.99230	91.3	0.1826	8.55	1.41	1.08	11.04	2.13	3.20	3.22	0.62	18.20	3.51	
35年目	H 69	0.99497	0.98207	0.99230	91.3	0.1852	8.45	1.40	1.08	10.93	2.02	3.16	3.19	0.59	18.02	3.34	
36年目	H 70	0.99494	0.98202	0.99230	91.3	0.1780	8.35	1.39	1.08	10.82	1.93	3.12	3.15	0.56	17.84	3.18	
37年目	H 71	0.99491	0.98197	0.99230	91.3	0.1712	8.25	1.37	1.08	10.70	1.83	3.09	3.12	0.53	17.65	3.02	
38年目	H 72	0.99488	0.98192	0.99230	91.3	0.1646	8.15	1.36	1.08	10.59	1.74	3.05	3.09	0.51	17.47	2.88	
39年目	H 73	0.99485	0.98187	0.99230	91.3	0.1583	8.05	1.35	1.09	10.48	1.66	3.01	3.06	0.48	17.29	2.74	
40年目	H 74	0.99482	0.98182	0.99230	91.3	0.1522	7.95	1.34	1.09	10.37	1.58	2.97	3.03	0.46	17.11	2.60	
41年目	H 75	0.99479	0.98177	0.99230	91.3	0.1463	7.85	1.33	1.09	10.27	1.50	2.94	2.99	0.44	16.93	2.48	
42年目	H 76	0.99476	0.98172	0.99230	91.3	0.1407	7.75	1.32	1.09	10.16	1.43	2.90	2.96	0.42	16.75	2.36	
43年目	H 77	0.99473	0.98167	0.99230	91.3	0.1353	7.65	1.31	1.09	10.05	1.36	2.86	2.93	0.40	16.57	2.24	
44年目	H 78	0.99470	0.98162	0.99230	91.3	0.1301	7.55	1.30	1.10	9.94	1.29	2.82	2.90	0.38	16.39	2.13	
45年目	H 79	0.99467	0.98157	0.99230	91.3	0.1251	7.45	1.29	1.10	9.83	1.23	2.79	2.87	0.36	16.22	2.03	
46年目	H 80	0.99464	0.98152	0.99230	91.3	0.1203	7.35	1.27	1.10	9.73	1.17	2.75	2.84	0.34	16.04	1.93	
47年目	H 81	0.99461	0.98147	0.99230	91.3	0.1157	7.25	1.26	1.10	9.62	1.11	2.71	2.81	0.32	15.86	1.84	
48年目	H 82	0.99458	0.98142	0.99230	91.3	0.1112	7.16	1.25	1.10	9.51	1.06	2.68	2.78	0.31	15.69	1.74	
49年目	H 83	0.99455	0.98137	0.99230	91.3	0.1069	7.06	1.24	1.11	9.41	1.01	2.64	2.75	0.29	15.52	1.66	
50年目	H 84	0.99452	0.98132	0.99230	91.3	0.1028	6.96	1.23	1.11	9.30	0.96	2.61	2.72	0.28	15.34	1.58	
合計							470.61	75.70	53.62	599.94	201.76	176.09	174.57	58.66	899.27	332.67	

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	栗ノ木道路 ・紫竹山道路	L=2.1km	地域高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
52,900～66,200	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26年度		
単純合計	402億円	94億円	496億円
うち残事業分	242億円	94億円	336億円
基準年における 現在価値(C)	373億円	28億円	401億円
うち残事業分	204億円	28億円	232億円

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26年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	21億円	8.0億円	6.6億円	36億円
基準年における 現在価値(B)	280億円	106億円	87億円	473億円
うち残事業分	280億円	106億円	87億円	473億円

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）	72億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8
費用便益比（残事業）	2.0
経済的純現在価値（残事業）	241億円
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

【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	52,900～66,200	±10%	1.04～1.3
事業費	425億円	±10%	1.1～1.2
事業期間	17年	±20%	1.1～1.3

【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	52,900～66,200	±10%	1.8～2.2
事業費	263億円	±10%	1.9～2.2
事業期間	9年	±20%	1.9～2.2

交通状況の変化(事業全体・残事業)

様式-3①

事業名 栗ノ木道路・紫竹山道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=2.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]		61,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]		1.8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		18.90	
②主な周 辺道路 ^{※4}	A. 国道7号 現道 L=2.3km	交通量	[台/日]	50,000	13,600
		走行時間	[分]	3.1	2.9
		走行時間費用	[億円/年]	26.93	6.72
	B. 市道弁 天線 L=5.2km	交通量	[台/日]	18,900	16,300
		走行時間	[分]	7.8	7.5
		走行時間費用	[億円/年]	25.74	21.33
	C. (主)新 潟港横越 線 L=7.2km	交通量	[台/日]	20,700	19,000
		走行時間	[分]	10.6	10.5
		走行時間費用	[億円/年]	40.50	37.07
	D. 市道鳥 屋野線 L=2.8km	交通量	[台/日]	7,800	6,200
		走行時間	[分]	6.0	5.9
		走行時間費用	[億円/年]	5.98	4.42
	E. 市道山 の下東港 線 L=5.2km	交通量	[台/日]	14,600	12,400
		走行時間	[分]	7.3	7.3
		走行時間費用	[億円/年]	18.79	15.81
③その他道路合計 L=756.5km	走行時間費用	[億円/年]	1,651.83	1,645.19	
			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：781.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,769.77	1,749.44	20.33

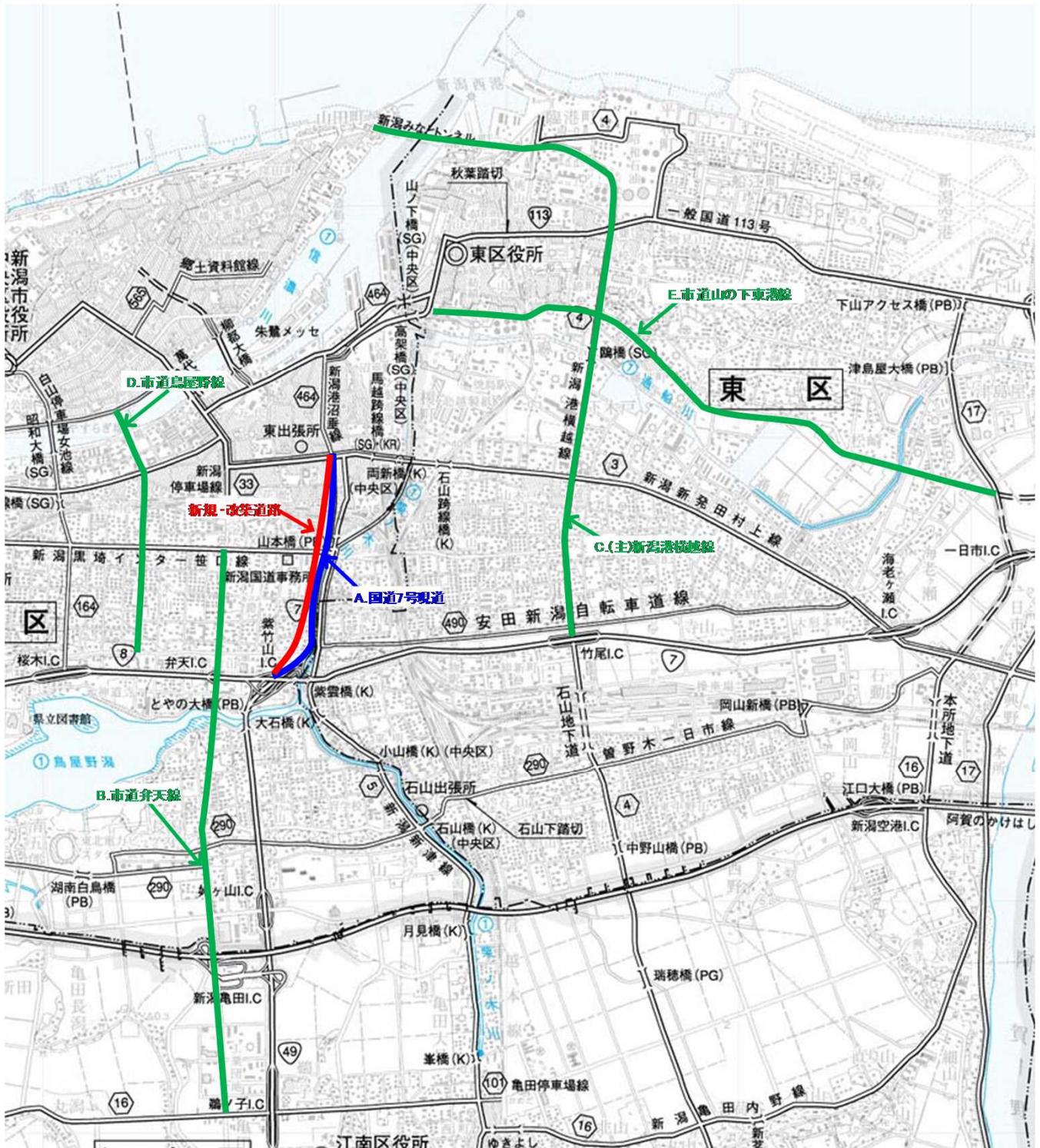
※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

(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：栗ノ木道路・紫竹山道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成26年度	
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"/>
	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)			
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	■	
		考慮する	□	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			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	■	
		考慮する	□	
		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	
	考慮する 場合のみ	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		
	冬期交通の 影響	考慮しない	□	
		考慮する	■	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数(年あたり)	(89) 日
【採用した冬期日数の考え方を記載】 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(89日)及び降雪日数(29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18%低下、降雪時以外10%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	■		
	その他 ()	□		
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	■		
	独自に設定した値を使用 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	■		
	独自に設定した値を使用 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	□		
	中央分離帯の有無を考慮しない	■		
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	■		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	□		
その他				

事業名：栗ノ木道路・紫竹山道路

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input 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			
4. 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: 栗ノ木道路・紫竹山道路(事業全体)				単価(億円)		単純単価(億円)	
				0.96		2.1	
				2.02			
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 19	1.3159	97.6	0.57	0.70		
-16年目	H 20	1.2653	96.8	10.56	12.70		
-15年目	H 21	1.2167	95.6	14.55	17.13		
-14年目	H 22	1.1699	93.7	11.20	12.81		
-13年目	H 23	1.1249	92.1	13.52	15.11		
-12年目	H 24	1.0816	91.3	26.56	28.73		
-11年目	H 25	1.0400	91.3	45.99	47.83		
-10年目	H 26	1.0000	91.3	36.79	36.79		
-9年目	H 27	0.9615	91.3	34.11	32.79		
-8年目	H 28	0.9246	91.3	41.63	38.49		
-7年目	H 29	0.8890	91.3	38.29	34.04		
-6年目	H 30	0.8548	91.3	37.41	31.98		
-5年目	H 31	0.8219	91.3	36.91	30.34		
-4年目	H 32	0.7903	91.3	23.98	18.95		
-3年目	H 33	0.7599	91.3	17.69	13.44		
-2年目	H 34	0.7307	91.3	11.37	8.31		
-1年目	H 35	0.7026	91.3	0.93	0.65		
供用開始年次	H 36	0.6756	91.3			1.87	1.26
1年目	H 37	0.6496	91.3			1.87	1.21
2年目	H 38	0.6246	91.3			1.87	1.17
3年目	H 39	0.6006	91.3			1.87	1.12
4年目	H 40	0.5775	91.3			1.87	1.08
5年目	H 41	0.5553	91.3			1.87	1.04
6年目	H 42	0.5339	91.3			1.87	1.00
7年目	H 43	0.5134	91.3			1.87	0.96
8年目	H 44	0.4936	91.3			1.87	0.92
9年目	H 45	0.4746	91.3			1.87	0.89
10年目	H 46	0.4564	91.3			1.87	0.85
11年目	H 47	0.4388	91.3			1.87	0.82
12年目	H 48	0.4220	91.3			1.87	0.79
13年目	H 49	0.4057	91.3			1.87	0.76
14年目	H 50	0.3901	91.3			1.87	0.73
15年目	H 51	0.3751	91.3			1.87	0.70
16年目	H 52	0.3607	91.3			1.87	0.67
17年目	H 53	0.3468	91.3			1.87	0.65
18年目	H 54	0.3335	91.3			1.87	0.62
19年目	H 55	0.3207	91.3			1.87	0.60
20年目	H 56	0.3083	91.3			1.87	0.58
21年目	H 57	0.2965	91.3			1.87	0.55
22年目	H 58	0.2851	91.3			1.87	0.53
23年目	H 59	0.2741	91.3			1.87	0.51
24年目	H 60	0.2636	91.3			1.87	0.49
25年目	H 61	0.2534	91.3			1.87	0.47
26年目	H 62	0.2437	91.3			1.87	0.46
27年目	H 63	0.2343	91.3			1.87	0.44
28年目	H 64	0.2253	91.3			1.87	0.42
29年目	H 65	0.2166	91.3			1.87	0.41
30年目	H 66	0.2083	91.3			1.87	0.39
31年目	H 67	0.2003	91.3			1.87	0.37
32年目	H 68	0.1926	91.3			1.87	0.36
33年目	H 69	0.1852	91.3			1.87	0.35
34年目	H 70	0.1780	91.3			1.87	0.33
35年目	H 71	0.1712	91.3			1.87	0.32
36年目	H 72	0.1646	91.3			1.87	0.31
37年目	H 73	0.1583	91.3			1.87	0.30
38年目	H 74	0.1522	91.3			1.87	0.28
39年目	H 75	0.1463	91.3			1.87	0.27
40年目	H 76	0.1407	91.3			1.87	0.26
41年目	H 77	0.1353	91.3			1.87	0.25
42年目	H 78	0.1301	91.3			1.87	0.24
43年目	H 79	0.1251	91.3			1.87	0.23
44年目	H 80	0.1203	91.3			1.87	0.23
45年目	H 81	0.1157	91.3			1.87	0.22
46年目	H 82	0.1112	91.3			1.87	0.21
47年目	H 83	0.1069	91.3			1.87	0.20
48年目	H 84	0.1028	91.3			1.87	0.19
49年目	H 85	0.0989	91.3	-77.87	-7.70	1.87	0.18
合計				324.18	373.09	93.52	28.19
単純事業費計				402.05		93.52	

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: 栗ノ木道路・紫竹山道路(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.96	2.1	2.02	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-9年目	H 27	0.9615	91.3	34.11	32.79		
-8年目	H 28	0.9246	91.3	41.63	38.49		
-7年目	H 29	0.8890	91.3	38.29	34.04		
-6年目	H 30	0.8548	91.3	37.41	31.98		
-5年目	H 31	0.8219	91.3	36.91	30.34		
-4年目	H 32	0.7903	91.3	23.98	18.95		
-3年目	H 33	0.7599	91.3	17.69	13.44		
-2年目	H 34	0.7307	91.3	11.37	8.31		
-1年目	H 35	0.7026	91.3	0.93	0.65		
供用開始年次	H 36	0.6756	91.3			1.87	1.26
1年目	H 37	0.6496	91.3			1.87	1.21
2年目	H 38	0.6246	91.3			1.87	1.17
3年目	H 39	0.6006	91.3			1.87	1.12
4年目	H 40	0.5775	91.3			1.87	1.08
5年目	H 41	0.5553	91.3			1.87	1.04
6年目	H 42	0.5339	91.3			1.87	1.00
7年目	H 43	0.5134	91.3			1.87	0.96
8年目	H 44	0.4936	91.3			1.87	0.92
9年目	H 45	0.4746	91.3			1.87	0.89
10年目	H 46	0.4564	91.3			1.87	0.85
11年目	H 47	0.4388	91.3			1.87	0.82
12年目	H 48	0.4220	91.3			1.87	0.79
13年目	H 49	0.4057	91.3			1.87	0.76
14年目	H 50	0.3901	91.3			1.87	0.73
15年目	H 51	0.3751	91.3			1.87	0.70
16年目	H 52	0.3607	91.3			1.87	0.67
17年目	H 53	0.3468	91.3			1.87	0.65
18年目	H 54	0.3335	91.3			1.87	0.62
19年目	H 55	0.3207	91.3			1.87	0.60
20年目	H 56	0.3083	91.3			1.87	0.58
21年目	H 57	0.2965	91.3			1.87	0.55
22年目	H 58	0.2851	91.3			1.87	0.53
23年目	H 59	0.2741	91.3			1.87	0.51
24年目	H 60	0.2636	91.3			1.87	0.49
25年目	H 61	0.2534	91.3			1.87	0.47
26年目	H 62	0.2437	91.3			1.87	0.46
27年目	H 63	0.2343	91.3			1.87	0.44
28年目	H 64	0.2253	91.3			1.87	0.42
29年目	H 65	0.2166	91.3			1.87	0.41
30年目	H 66	0.2083	91.3			1.87	0.39
31年目	H 67	0.2003	91.3			1.87	0.37
32年目	H 68	0.1926	91.3			1.87	0.36
33年目	H 69	0.1852	91.3			1.87	0.35
34年目	H 70	0.1780	91.3			1.87	0.33
35年目	H 71	0.1712	91.3			1.87	0.32
36年目	H 72	0.1646	91.3			1.87	0.31
37年目	H 73	0.1583	91.3			1.87	0.30
38年目	H 74	0.1522	91.3			1.87	0.28
39年目	H 75	0.1463	91.3			1.87	0.27
40年目	H 76	0.1407	91.3			1.87	0.26
41年目	H 77	0.1353	91.3			1.87	0.25
42年目	H 78	0.1301	91.3			1.87	0.24
43年目	H 79	0.1251	91.3			1.87	0.23
44年目	H 80	0.1203	91.3			1.87	0.23
45年目	H 81	0.1157	91.3			1.87	0.22
46年目	H 82	0.1112	91.3			1.87	0.21
47年目	H 83	0.1069	91.3			1.87	0.20
48年目	H 84	0.1028	91.3			1.87	0.19
49年目	H 85	0.0989	91.3	-49.02	-4.85	1.87	0.18
合計				193.29	204.14	93.52	28.19
単純事業費計				242.31		93.52	

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

箇所名: 栗ノ木道路・紫竹山道路(事業全体・残事業)

年次	年度 (事業年)	総走行台数の年次別伸び率 (北越/DoV)			GDP テラト	削減率 (A)	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値			合計 (億円)			
		乗用車	小型貨物	普通貨物			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	現在価値 (A)×②	③	③×(A)	現在価値 (A)×③		割引率4%		
併用開始年次	H 36	0.99553	0.99520	0.99270	0.6756	91.3	16.88	2.64	1.68	21.20	14.32	6.70	0.71	6.63	8.04	5.43	6.59	35.83	24.21
1年目	H 37	0.99581	0.99498	0.97992	0.6496	91.3	16.81	2.60	1.65	21.05	13.68	6.67	0.70	6.62	7.99	5.19	6.54	35.59	23.12
2年目	H 38	0.99579	0.99475	0.97908	0.6246	91.3	16.74	2.56	1.61	20.91	13.06	6.64	0.69	6.60	7.94	4.96	6.50	35.34	22.07
3年目	H 39	0.99578	0.99452	0.99253	0.6006	91.3	16.67	2.52	1.58	20.76	12.47	6.61	0.68	6.59	7.89	4.74	6.45	35.10	21.08
4年目	H 40	0.99576	0.99427	0.99248	0.5775	91.3	16.60	2.48	1.55	20.62	11.91	6.59	0.67	6.58	7.83	4.52	6.40	34.85	20.13
5年目	H 41	0.99574	0.99402	0.99242	0.5553	91.3	16.53	2.44	1.51	20.47	11.37	6.56	0.66	6.57	7.78	4.32	6.35	34.61	19.22
6年目	H 42	0.99572	0.99376	0.99236	0.5339	91.3	16.45	2.40	1.48	20.33	10.85	6.53	0.65	6.55	7.73	4.13	6.30	34.36	18.35
7年目	H 43	0.99570	0.99335	0.99205	0.5134	91.3	16.30	2.38	1.48	20.17	10.35	6.47	0.64	6.55	7.67	3.94	6.25	34.08	17.50
8年目	H 44	0.99069	0.99330	0.99199	0.4936	91.3	16.15	2.37	1.48	20.00	9.87	6.41	0.64	6.56	7.60	3.75	6.20	33.81	16.69
9年目	H 45	0.99060	0.99326	0.99193	0.4746	91.3	16.00	2.35	1.49	19.84	9.41	6.39	0.63	6.56	7.54	3.58	6.15	33.53	15.91
10年目	H 46	0.99051	0.99321	0.99186	0.4564	91.3	15.85	2.33	1.49	19.67	8.98	6.35	0.63	6.56	7.48	3.41	6.10	33.25	15.17
11年目	H 47	0.99042	0.99316	0.99179	0.4388	91.3	15.70	2.32	1.49	19.51	8.56	6.23	0.63	6.56	7.41	3.25	6.05	32.97	14.47
12年目	H 48	0.99033	0.99312	0.99173	0.4220	91.3	15.54	2.30	1.49	19.34	8.16	6.17	0.62	6.56	7.35	3.10	6.00	32.69	13.80
13年目	H 49	0.99023	0.99307	0.99166	0.4057	91.3	15.39	2.29	1.50	19.18	7.78	6.11	0.62	6.56	7.29	2.96	5.95	32.41	13.15
14年目	H 50	0.99014	0.99302	0.99159	0.3901	91.3	15.24	2.27	1.50	19.01	7.42	6.05	0.61	6.56	7.22	2.82	5.90	32.14	12.54
15年目	H 51	0.99004	0.99297	0.99152	0.3751	91.3	15.09	2.26	1.50	18.85	7.07	5.99	0.61	6.56	7.16	2.69	5.85	31.86	11.95
16年目	H 52	0.98994	0.99292	0.99144	0.3607	91.3	14.94	2.24	1.51	18.68	6.74	5.93	0.60	6.56	7.10	2.56	5.80	31.58	11.39
17年目	H 53	0.98984	0.99287	0.99137	0.3468	91.3	14.78	2.22	1.51	18.52	6.42	5.87	0.60	6.56	7.03	2.44	5.75	31.30	10.85
18年目	H 54	0.98973	0.99282	0.99129	0.3335	91.3	14.63	2.21	1.51	18.35	6.12	5.81	0.60	6.56	6.97	2.32	5.70	31.02	10.35
19年目	H 55	0.98963	0.99277	0.99122	0.3207	91.3	14.48	2.19	1.52	18.19	5.83	5.75	0.59	6.56	6.91	2.21	5.65	30.74	9.86
20年目	H 56	0.98952	0.99272	0.99114	0.3083	91.3	14.33	2.18	1.52	18.02	5.56	5.69	0.59	6.56	6.84	2.11	5.60	30.47	9.39
21年目	H 57	0.98941	0.99266	0.99106	0.2965	91.3	14.18	2.16	1.52	17.86	5.29	5.63	0.58	6.56	6.78	2.01	5.55	30.19	8.95
22年目	H 58	0.98929	0.99261	0.99098	0.2851	91.3	14.03	2.14	1.52	17.69	5.04	5.57	0.58	6.56	6.72	1.91	5.50	29.91	8.53
23年目	H 59	0.98918	0.99255	0.99090	0.2741	91.3	13.87	2.13	1.53	17.53	4.80	5.51	0.57	6.56	6.65	1.82	5.45	29.63	8.12
24年目	H 60	0.98906	0.99250	0.99081	0.2634	91.3	13.72	2.11	1.53	17.36	4.58	5.45	0.57	6.56	6.59	1.74	5.40	29.35	7.74
25年目	H 61	0.98894	0.99244	0.99073	0.2534	91.3	13.57	2.10	1.53	17.20	4.36	5.39	0.57	6.56	6.52	1.65	5.35	29.07	7.37
26年目	H 62	0.98881	0.99238	0.99064	0.2437	91.3	13.42	2.08	1.54	17.03	4.15	5.33	0.56	6.56	6.46	1.57	5.30	28.80	7.02
27年目	H 63	0.98870	0.99233	0.99056	0.2343	91.3	13.27	2.06	1.54	16.87	3.95	5.27	0.56	6.56	6.40	1.50	5.25	28.52	6.68
28年目	H 64	0.98859	0.99228	0.99048	0.2253	91.3	13.12	2.05	1.54	16.70	3.76	5.21	0.55	6.56	6.33	1.43	5.20	28.24	6.36
29年目	H 65	0.98848	0.99223	0.99040	0.2166	91.3	12.96	2.03	1.54	16.54	3.58	5.15	0.55	6.56	6.27	1.36	5.15	27.96	6.06
30年目	H 66	0.98837	0.99218	0.99032	0.2083	91.3	12.81	2.02	1.55	16.38	3.41	5.09	0.54	6.56	6.21	1.29	5.10	27.69	5.77
31年目	H 67	0.98826	0.99213	0.99024	0.2003	91.3	12.66	2.00	1.55	16.21	3.25	5.03	0.54	6.56	6.15	1.23	5.05	27.41	5.49
32年目	H 68	0.98815	0.99208	0.99016	0.1926	91.3	12.51	1.98	1.55	16.05	3.09	4.97	0.54	6.56	6.08	1.17	5.00	27.14	5.23
33年目	H 69	0.98804	0.99203	0.99008	0.1852	91.3	12.36	1.97	1.56	15.89	2.94	4.91	0.53	6.56	6.02	1.11	4.95	26.86	4.97
34年目	H 70	0.98793	0.99198	0.99000	0.1780	91.3	12.21	1.95	1.56	15.73	2.80	4.85	0.53	6.56	5.96	1.06	4.90	26.59	4.73
35年目	H 71	0.98782	0.99193	0.98992	0.1712	91.3	12.07	1.94	1.56	15.57	2.66	4.79	0.52	6.56	5.90	1.01	4.85	26.31	4.50
36年目	H 72	0.98771	0.99188	0.98984	0.1646	91.3	11.92	1.92	1.57	15.40	2.54	4.73	0.52	6.56	5.83	0.96	4.80	26.04	4.29
37年目	H 73	0.98760	0.99183	0.98976	0.1583	91.3	11.77	1.91	1.57	15.24	2.41	4.67	0.51	6.56	5.77	0.91	4.75	25.77	4.08
38年目	H 74	0.98749	0.99178	0.98968	0.1522	91.3	11.62	1.89	1.57	15.08	2.30	4.61	0.51	6.56	5.71	0.87	4.71	25.50	3.88
39年目	H 75	0.98738	0.99173	0.98960	0.1463	91.3	11.48	1.88	1.58	14.92	2.18	4.55	0.51	6.56	5.65	0.83	4.66	25.23	3.69
40年目	H 76	0.98727	0.99168	0.98952	0.1407	91.3	11.33	1.86	1.58	14.77	2.08	4.50	0.50	6.56	5.59	0.79	4.61	24.96	3.51
41年目	H 77	0.98716	0.99163	0.98944	0.1353	91.3	11.18	1.84	1.58	14.61	1.98	4.44	0.50	6.56	5.53	0.75	4.56	24.69	3.34
42年目	H 78	0.98705	0.99158	0.98936	0.1301	91.3	11.04	1.83	1.58	14.45	1.88	4.38	0.49	6.56	5.47	0.71	4.51	24.43	3.18
43年目	H 79	0.98694	0.99153	0.98928	0.1251	91.3	10.89	1.81	1.59	14.29	1.79	4.32	0.49	6.56	5.41	0.68	4.46	24.16	3.02
44年目	H 80	0.98683	0.99148	0.98920	0.1203	91.3	10.75	1.80	1.59	14.14	1.70	4.27	0.48	6.56	5.35	0.64	4.41	23.90	2.86
45年目	H 81	0.98672	0.99143	0.98912	0.1157	91.3	10.61	1.78	1.59	13.98	1.61	4.21	0.48	6.56	5.29	0.61	4.37	23.64	2.73
46年目	H 82	0.98661	0.99138	0.98904	0.1112	91.3	10.47	1.77	1.60	13.83	1.52	4.15	0.48	6.56	5.23	0.58	4.32	23.37	2.60
47年目	H 83	0.98650	0.99133	0.98896	0.1069	91.3	10.33	1.75	1.60	13.68	1.46	4.10	0.47	6.56	5.17	0.55	4.27	23.11	2.47
48年目	H 84	0.98639	0.99128	0.98888	0.1028	91.3	10.18	1.74	1.60	13.52	1.39	4.04	0.46	6.56	5.11	0.53	4.22	22.86	2.35
49年目	H 85	0.98628	0.99123	0.98880	0.0989	91.3	10.05	1.72	1.61	13.37	1.32	3.99	0.46	6.56	5.05	0.50	4.18	22.60	2.23
合計							681.47	105.73	77.37	864.57	279.80	327.94	28.52	28.97	106.21	268.94	86.95	1,461.45	472.90

路線名	箇所名	車線数	延長
栗ノ木道路・紫竹山道路	新潟市中央区鏡～紫竹山4丁目	4	2.1km

■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				20,653	
	改良費				2,314	
		土工	m ³	207,763	1,568	
		法面工	m ²	5,059	7	切土法面
		擁壁工	式	1	37	L型擁壁・ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,341	63	
		排水工	m	13,779	322	
		函渠工	m	47	193	
		中央分離帯工	m	1,520	21	
		雑工	式	2	103	機能補償道路
	橋梁費				7,657	
		100m以上	m	1,799	7,657	連続高架橋4橋
	IC・JCT費				4,757	
		IC	箇所	2	4,757	トランプット・クローバー型・ダイヤモンド型(1)
	舗装費				1,204	
		車道舗装	m ²	97,154	1,104	
		歩道舗装	m ²	21,533	100	
	付帯施設費				4,301	
		交通管理施設工	式	1	1,118	
		電線共同溝	m	2,800	1,681	
		栗ノ木川移設	m	1,520	1,501	
	埋蔵文化財調査		m ²	14,000	420	
②	用地及補償費				15,800	
	用地費		m ²	46,672	7,787	
		宅地	m ²	46,672	7,787	
	補償費		式	1	8,013	
③	間接経費		式	1	6,047	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				42,500	

路線名	箇所名	車線数	延長
栗ノ木道路・紫竹山道路	新潟市中央区鏡～紫竹山4丁目	4	2.1km

■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				18,131	
	改良費				2,239	
		土工	m ³	207,763	1,568	
		法面工	m ²	5,059	7	切土法面
		擁壁工	式	1	37	L型擁壁・ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,341	63	
		排水工	m	13,779	322	
		函渠工	m	47	193	
		中央分離帯工	m	1,520	21	
		雑工	式	2	25	機能補償道路
	橋梁費				7,533	
		100m以上	m	1,799	7,413	連続高架橋4橋
	IC・JCT費				3,945	
		IC	箇所	2	3,945	トランプット・クローバー型・ダイヤモンド型(1)
	舗装費				1,204	
		車道舗装	m ²	97,154	1,104	
		歩道舗装	m ²	21,533	100	
	付帯施設費				3,170	
		交通管理施設工	式	1	1,118	
		電線共同溝	m	2,800	1,251	
		栗ノ木川移設	m	400	801	
	埋蔵文化財調査		m ²	1,400	40	
②	用地及補償費				4,929	
	用地費		m ²	13,130	2,858	
		宅地	m ²	13,130	2,858	
	補償費		式	1	2,071	
③	間接経費		式	1	2,710	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				25,770	

路線名	箇所名	車線数	延長
国道7号	栗ノ木道路・紫竹山道路	4	2.1km

■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	2.1	39	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	163	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			202	

【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。