

道路事業の再評価説明資料

〔国道253号 八箇峠道路〕

平成27年11月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 事業の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
(1) 事業の経緯	.....	P 3
(2) 事業の進捗状況	.....	P 3
(3) 今後の事業展開	.....	P 3
3. 事業費の見直し	.....	P 4
4. 当該事業の役割・効果	.....	P 6
(1) 防災面を含む多様な効果	.....	P 8
①緊急輸送道路ネットワークの強化	.....	P 8
②災害時も日常生活を支える道路	.....	P 9
③冬期におけるスムーズな交通の確保	.....	P 10
④第三次救急医療を担う魚沼基幹病院へのアクセス向上	.....	P 11
(2) 3便益に係る整備効果	.....	P 12
①走行時間の短縮	.....	P 12
②交通事故件数の減少	.....	P 13
5. 費用と効果	.....	P 14
6. 対応方針（原案）	.....	P 15
参考資料	.....	P 16

1. 事業概要

1) 事業の目的

- ・ 当該事業は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部を構成し、
○ 通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消
○ 魚沼生活圏の地域の活性化の支援・一体的な圏域形成
○ 地域振興の支援 など

とお かまち しは つか みなみうおぬましよかわ
を目的とし、国道253号の新潟県十日町市八箇～南魚沼市余川間 延長9.7kmにおいて直轄権限代行により改築事業を行うものである。



1. 事業概要

2) 事業の概要

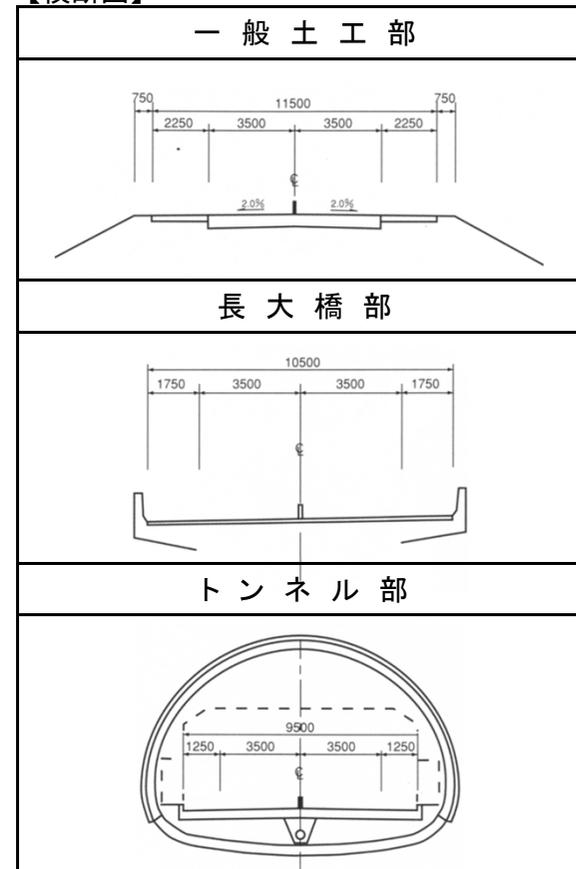
- 事業名：国道253号 八箇峠道路
- 起終点：(起)新潟県十日町市八箇とおかまちしはつか
(終)新潟県南魚沼市余川みなみうおぬましよかわ
- 事業化：平成12年度
- 用地着手：平成13年度
- 平成27年度末までの投資額(予定)：約387億円(進捗率84%)
- 延長：9.7km
- 都市計画決定：—
- 工事着手：平成12年度
- 全体事業費：約463億円

【路線図】



至 湯沢町
※図中の数値はH22道路交通センサス交通量(単位:百台/日)

【横断面図】



2. 現在に至る経緯

1) 事業の経緯

年度	主な経緯	年度	
平成6年度	上越魚沼地域振興快速道路(約60km)計画路線決定	平成13年度	用地買収着手
平成8年度	十日町市～六日町(現南魚沼市)間(約13km)調査区間指定	平成17年度	計画見直し(4車線から2車線へ変更、トンネル延長の縮小など)
平成9年度	八箇峠道路(約10km)整備区間指定	平成21、22年度 25年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)
平成12年度	事業化・工事着手		

2) 事業の進捗状況

平成27年度末(予定)

	全体	執行済額	残事業費
事業費	約463億円	約387億円	約76億円
うち用地費・補償費	36億円	28億円	8億円

○平成25年度再評価以降、改良工事、橋梁工事、トンネル工事などを実施

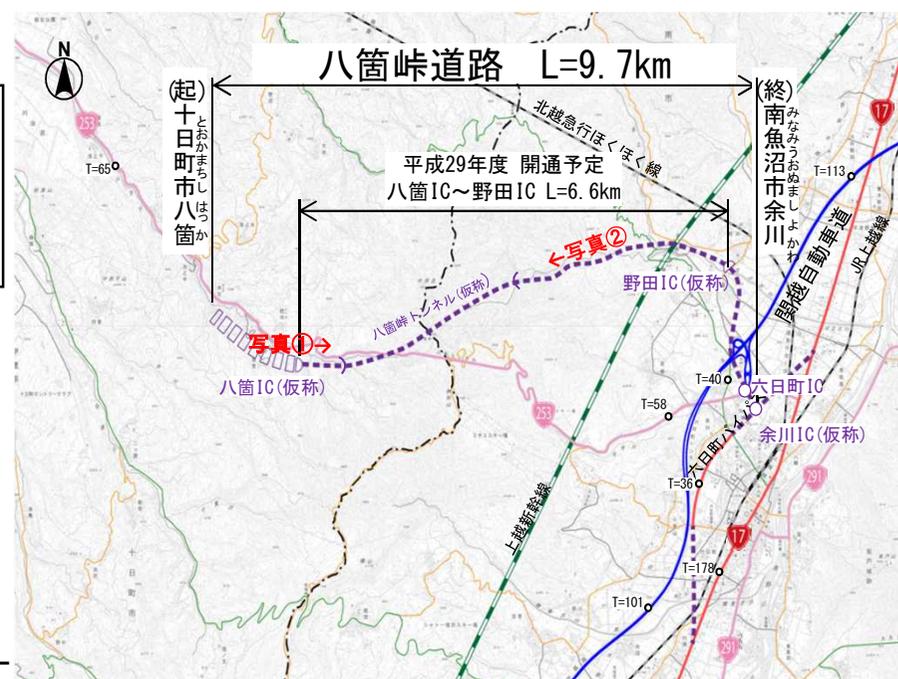
3) 今後の事業展開

- 八箇IC(仮称)～野田IC(仮称)の6.6kmについては、平成29年度開通に向け事業を推進する。
- 残りの事業区間については早期開通に向け事業を推進する。

①八箇峠トンネル 十日町工区



②欠之上地区



3. 事業費の見直し

[コスト増額内容: +40.0億円]

①八箇峠トンネルの補助工法の増加

【+36.0億円】

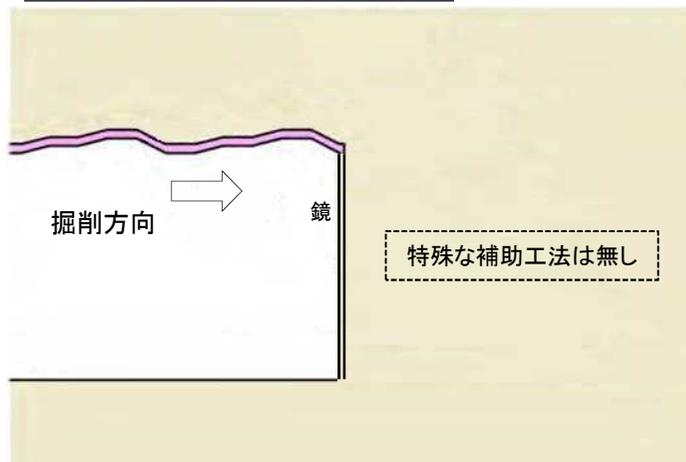
- ・八箇峠トンネル（十日町市側）では、脆弱な地層（和南津層）が分布しているが、地質調査の結果より、途中で健全な地層（魚沼層）に切り替わることを想定していた。
- ・しかし、実際に掘削を進める中で、当初想定以上に和南津層が連続していることが判明した。
- ・和南津層では、トンネル掘削面等で崩落の恐れがあることから、崩落を防ぐための補助工法が必要となる。
- ・このことから、補助工法が必要な脆弱な地層が連続したため事業費が増額となった。

■補助工法の概要

＜当初：健全な地層（魚沼層）に切り替わると想定＞

- ・健全な地層に切り替わった後は補助工法は無し

健全な地層での掘削イメージ(縦断面図)

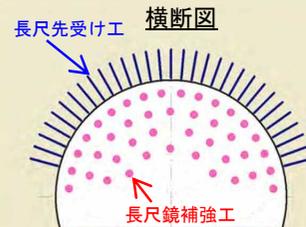
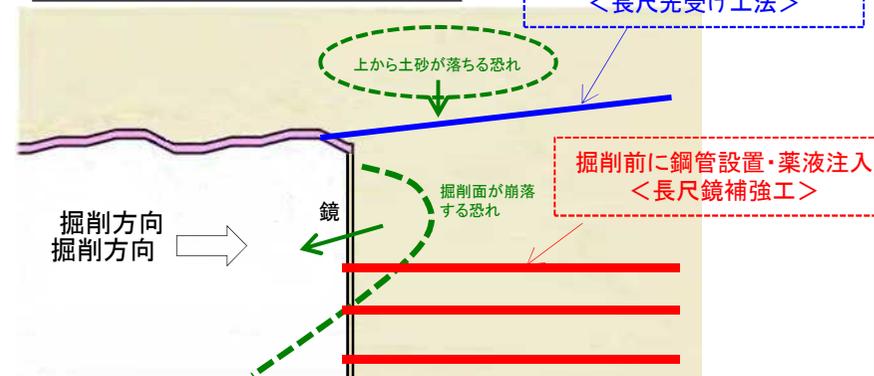


一般的な鋼製支保工とロックボルトのみ施工

＜実際：脆弱な地層（和南津層）が連続＞

- ・脆弱な地層では崩落を防ぐための補助工法が必要

脆弱な地層での掘削イメージ(縦断面図)



長尺先受け工法施工状況

3. 事業費の見直し

②豪雨災害による工事用道路復旧費用の追加 【+4.5億円】

- ・平成25年7月、及び平成26年7月、8月の集中豪雨により工事用道路が流出する被害などが発生。
- ・これにより工事用道路復旧費用が追加となった。



H25.7豪雨時の工事用道路被災状況



H26.7 豪雨時の工事用道路被災状況



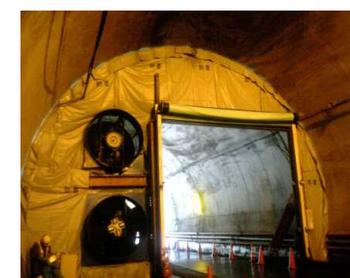
H26.8 豪雨時の工事用道路被災状況

③トンネル換気方法の見直しによるコスト縮減 【-0.5億円】

- ・トンネルが貫通したことで縦流換気が可能となり、またガス濃度調査の結果トンネル内への換気設備設置が可能となったことを踏まえ、これまで使用していた送気式換気装置（コントラファン）から、安価な縦流式換気装置（軸流ファン）への見直しを行い、コスト縮減を図った。



送気式換気装置（コントラファン）



縦流式換気装置（軸流ファン）

○見直し後の事業費

平成27年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約503億円	約387億円	77%	約116億円
うち用地費・補償費	36億円	28億円	78%	8億円

4. 当該事業の役割・効果

(1) 防災面を含む多様な効果

①緊急輸送道路ネットワークの強化 (P8)

- 国道253号は「新潟県地域防災計画」の第1次緊急輸送道路ネットワークに位置付けられている。
- しかし、八箇峠道路に対応する現道区間は、降雨によりたびたび道路が被災しており、また連続雨量80mmで通行止めとなる区間（事前通行規制区間）が存在するため、災害時の緊急活動に支障をきたす恐れがある。
- 八箇峠道路の整備により、事前通行規制区間を回避するとともに、緊急輸送道路として信頼性の高い道路ネットワークの強化を図ることで、災害時の緊急活動及び応急復旧活動を支援する。

②災害時も日常生活を支える道路 (P9)

- 八箇峠道路に対応する現道区間は、十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、急峻な地形で線形不良箇所が多く、また、降雨や道路被災による通行止めが発生した場合には大幅な迂回が強いられ、物流や地域生活に多大な影響を及ぼしている。
- 利用者アンケートでは、約8割が八箇峠道路に「通行規制を解消し生活を支える道路」としての機能を求めている。
- 八箇峠道路の整備により、線形不良区間が解消されるとともに、災害時においても日常生活を支える道路として機能することが期待される。

③冬期におけるスムーズな交通の確保 (P10)

- 魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域である。
- 降雪・積雪・凍結の影響による通行規制（年平均約24時間）や雪庇処理による規制（年平均約16時間）が発生する他、冬期速度低下が生じている。
- 八箇峠道路の整備により、冬期も安全で信頼性の高い道路として利用できる。

④第三次救急医療を担う魚沼基幹病院へのアクセス向上 (P11)

- 平成27年6月に魚沼地域に不足する三次救急や高度医療など拠点的な医療を担う「魚沼基幹病院」が開院した。
- 利用者へのアンケートでは、6割の方が八箇峠道路に求める機能として「救急医療を支える」と回答している。
- 八箇峠道路の整備により、豪雨や豪雪などの異常気象時においても利用できる「命の道」として機能する。
- この他、魚沼基幹病院へのアクセス性向上（十日町市役所からの所要時間で5分短縮）及び60分圏域カバー人口が増加（約2,300人増加）するため、一刻を争う救急患者の救命支援が期待できる。

4. 当該事業の役割・効果

(2) 3 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮 (P12)

- 十日町市役所～南魚沼市役所間の所要時間が約5分短縮し、アクセス性が向上する。
- 八箇峠道路の整備により、走行時間の短縮による便益が年間7億円発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると119億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

$$= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用}$$

$$= 7 \text{ (億円/年)}^*$$

※便益算定上の全線開通年次 (H35年度) の便益

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

割引率
等を考慮

119億円
(残事業では
119億円)

② 交通事故件数の減少 (P13)

- 八箇峠道路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3件の交通事故削減が期待される。
- 八箇峠道路の整備による事故件数減少により、年間0.5億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると8億円と算出される。

【交通事故減少便益】

$$= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失}$$

$$= 0.5 \text{ (億円/年)}^*$$

※便益算定上の全線開通年次 (H35年度) の便益

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

割引率
等を考慮

8億円
(残事業では
8億円)

③ 走行経費の減少

- 八箇峠道路の整備により、走行経費減少として年間5億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると78億円と算出される。

【走行経費減少便益】

$$= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費}$$

$$= 5 \text{ (億円/年)}^*$$

※便益算定上の全線開通年次 (H35年度) の便益

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

割引率
等を考慮

78億円
(残事業では
78億円)

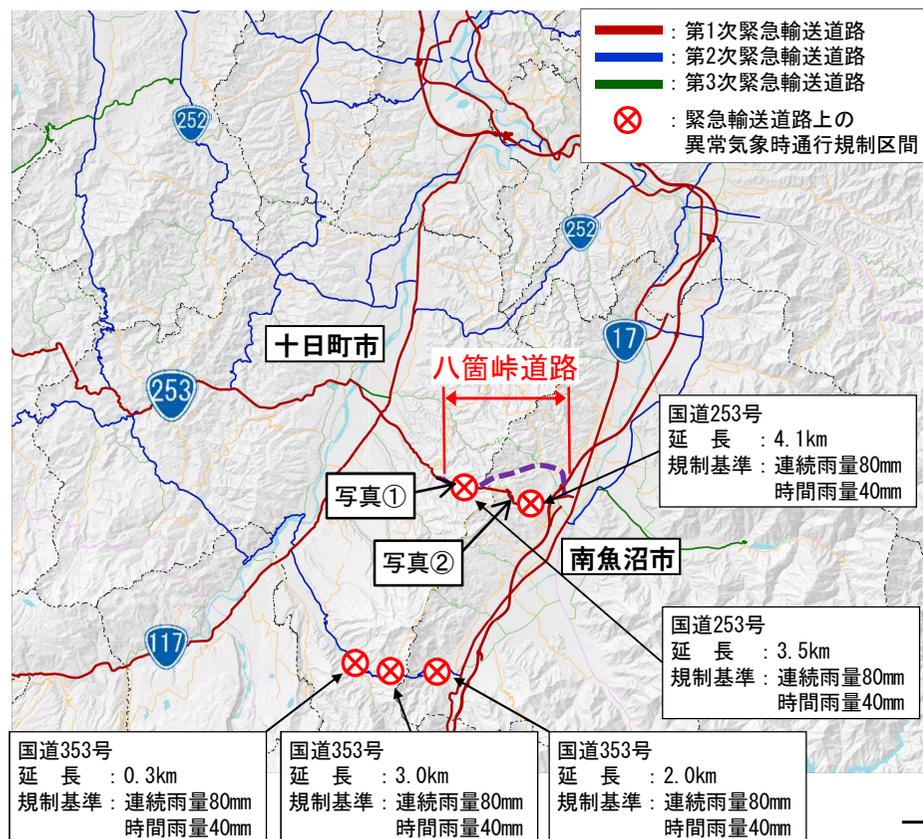
4. 当該事業の役割・効果

(1) 防災面を含む多様な効果

①緊急輸送道路ネットワークの強化

- 国道253号は「新潟県地域防災計画」の第1次緊急輸送道路ネットワークに位置付けられている。
- しかし、八箇峠道路に対応する現道区間は、降雨によりたびたび道路が被災しており、また連続雨量80mmで通行止めとなる区間(事前通行規制区間)が存在するため、災害時の緊急活動に支障をきたす恐れがある。
- 八箇峠道路の整備により、事前通行規制区間を回避するとともに、緊急輸送道路として信頼性の高い道路ネットワークの強化を図ることで、災害時の緊急活動及び応急復旧活動を支援する。

【緊急輸送道路と異常気象時通行規制区間(南魚沼市～十日町市間抜粋)】



【現道(国道253号)の通行規制実績】



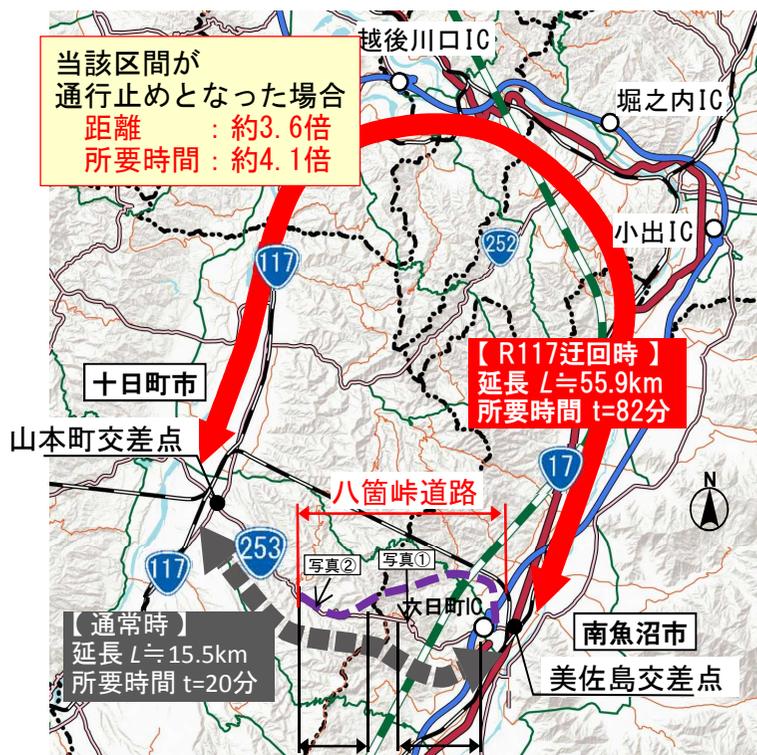
現道(国道253号)のH23.7新潟・福島豪雨による被災状況

4. 当該事業の役割・効果

②災害時も日常生活を支える道路

- 八箇峠道路に対応する現道区間は、十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、急峻な地形で線形不良箇所が多く、また、降雨や道路被災による通行止めが発生した場合には大幅な迂回が強いられ、物流や地域生活に多大な影響を及ぼしている。
- 利用者アンケートでは、約8割が八箇峠道路に「通行規制を解消し生活を支える道路」としての機能を求めている。
- 八箇峠道路の整備により、線形不良区間が解消されるとともに、災害時においても日常生活を支える道路として機能することが期待される。

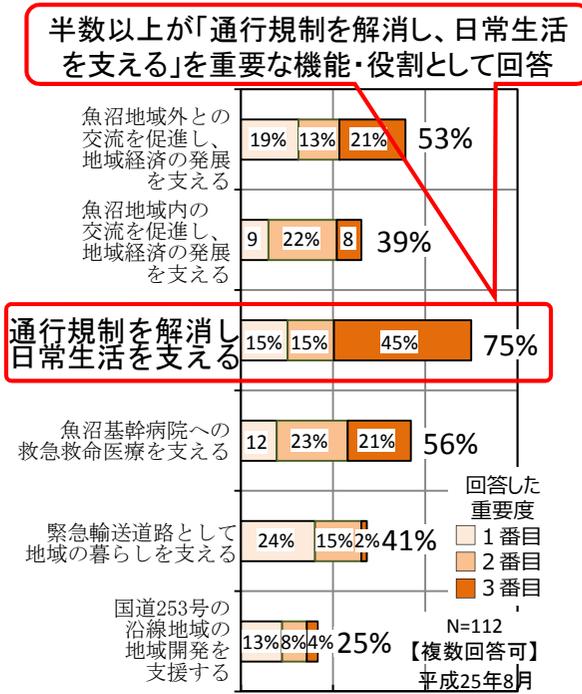
【現国道253号被災による迂回の所用時間】



異常気象時通行規制区間 L=3.5km
(連続雨量80mm、時間雨量40mm)

異常気象時通行規制区間 L=4.1km
(連続雨量80mm、時間雨量40mm)

【八箇峠道路に求める重要な機能・役割 Webアンケート結果】*



【現国道253号の状況】



①急カーブが連続する(南魚沼市小栗山地先)



②大型車の通行状況(対向車線へのみ出し)(十日町市八箇地先)

4. 当該事業の役割・効果

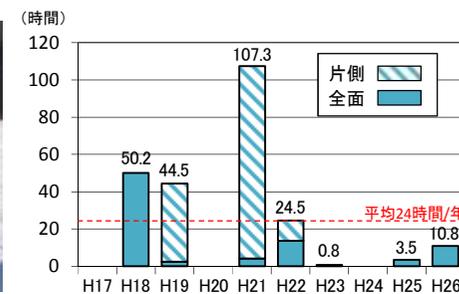
③冬期におけるスムーズな交通の確保

- 魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域である。
- 降雪・積雪・凍結・雪崩の影響による通行規制(年平均約24時間)や雪庇処理による通行止め(年平均約16時間)が発生する他、冬期速度低下が生じている。
- 八箇峠道路の整備により、冬期も安全で信頼性の高い道路として利用できる。

【冬期間の速度低下】

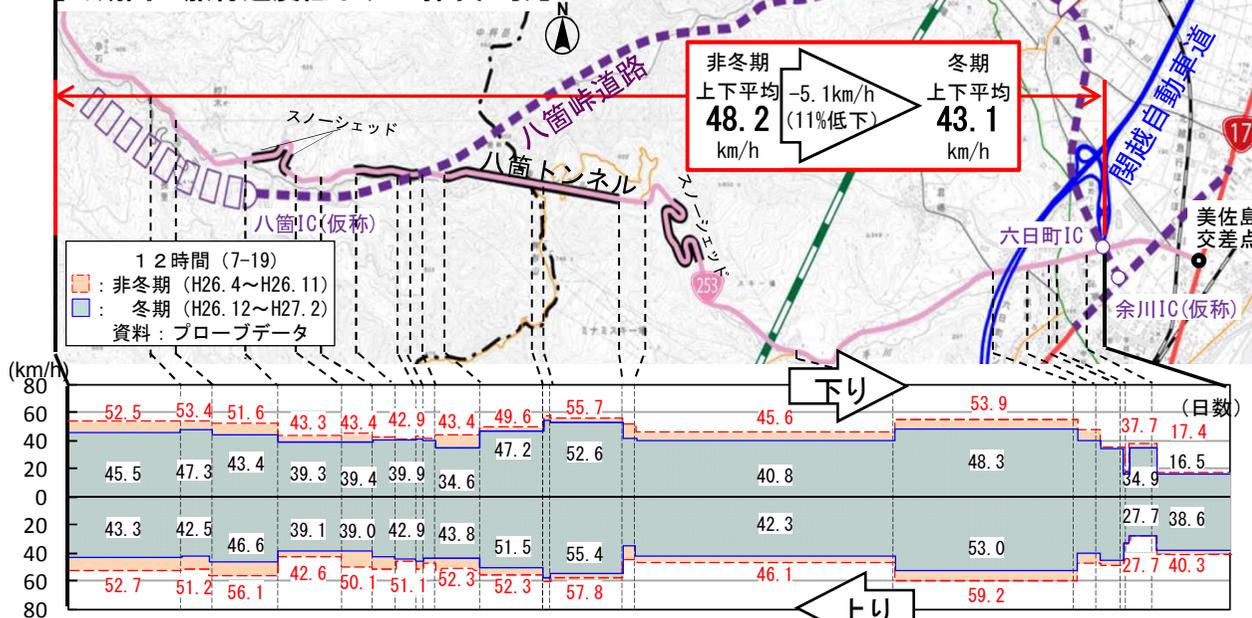


【雪崩等による通行規制】



資料: 新潟県及び地域振興局資料

【冬期間の旅速度低下(12時間平均)】



非冬期と冬期の旅行速度 (12時間平均) -10-

【雪庇処理による通行止め】

雪庇除去作業状況



雪庇処理に年平均16時間うち、1時間は通行止め

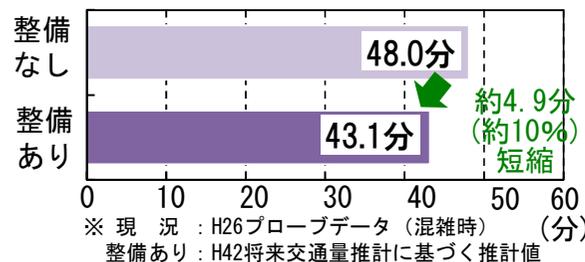
4. 当該事業の役割・効果

④第三次救急医療を担う魚沼基幹病院へのアクセス向上

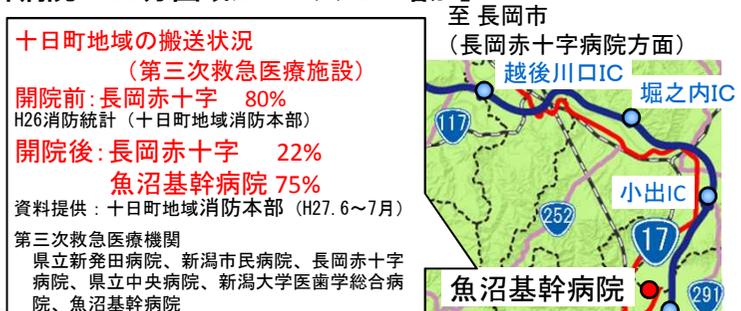
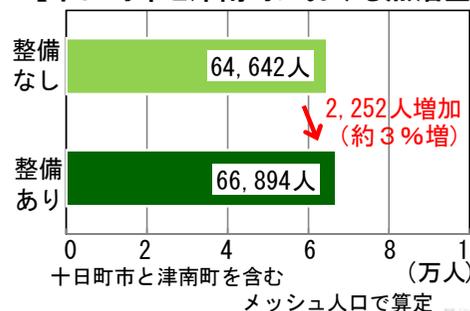
- 平成27年6月に魚沼地域に不足する高度医療の拠点として第三次救急医療施設の「魚沼基幹病院」が開院した。
- 利用者へのアンケートでは、6割の方が八箇峠道路に求める機能として「救急救命医療を支える」と回答している。
- 八箇峠道路の整備により、豪雨や豪雪などの異常気象時においても利用できる「命の道」として機能する。
- この他、魚沼基幹病院へのアクセス性向上(十日町市役所からの所要時間で約5分短縮)及び60分圏域カバー人口が増加(約2,300人増加)するため、一刻を争う救急患者の救命支援が期待できる。

【魚沼基幹病院へのアクセス向上】

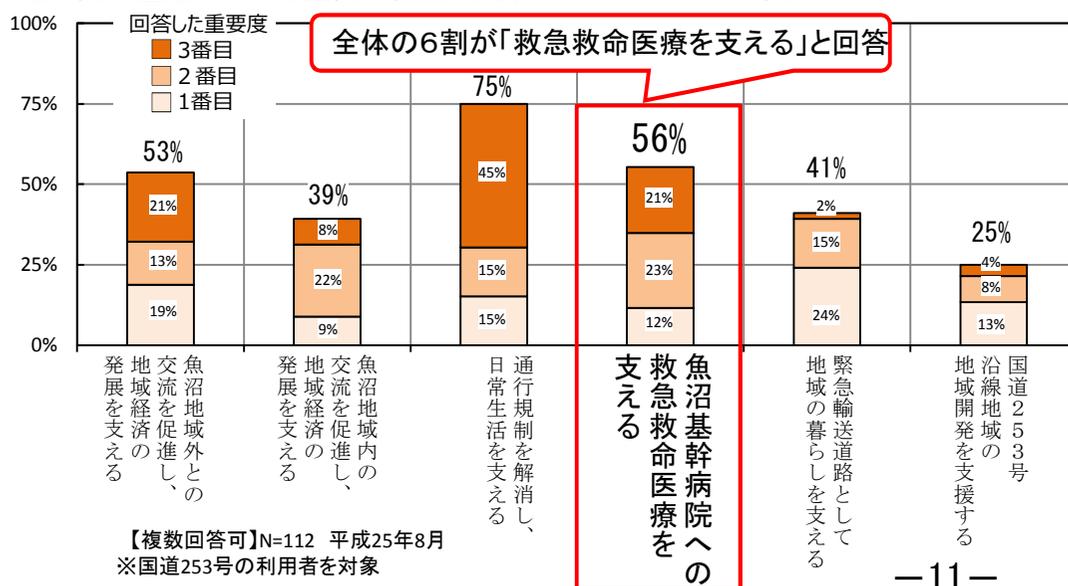
魚沼基幹病院～十日町市役所間の時間短縮効果



【十日町市と津南町における魚沼基幹病院の60分圏域カバー人口の増加】



【八箇峠道路に求める重要な機能・役割 Webアンケート結果】*



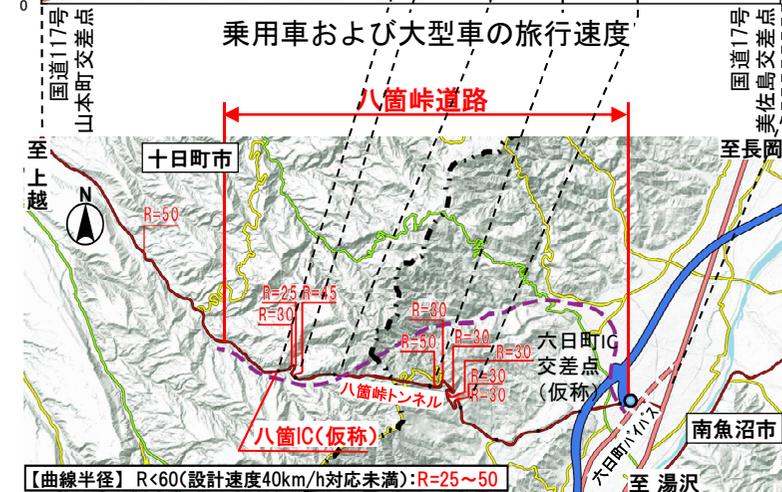
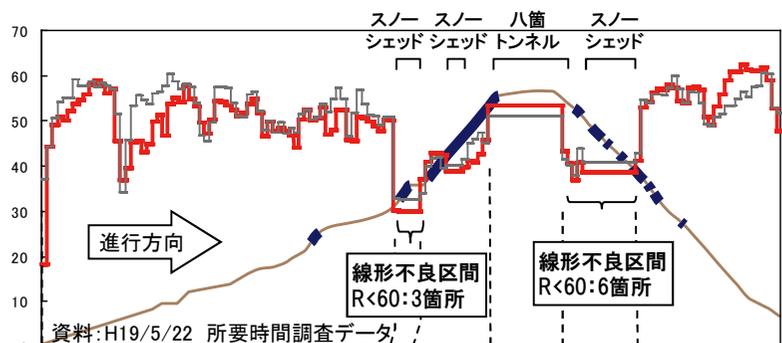
4. 当該事業の役割・効果

(2) 3便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 現道区間は線形不良区間および急勾配区間における旅行速度の低下が著しく、特に大型車の速度低下傾向となっている。
- 八箇峠道路の整備により、スムーズな交通が確保され、十日町市役所～南魚沼市役所間の所要時間も約5分(約17%)の短縮が見込まれる。

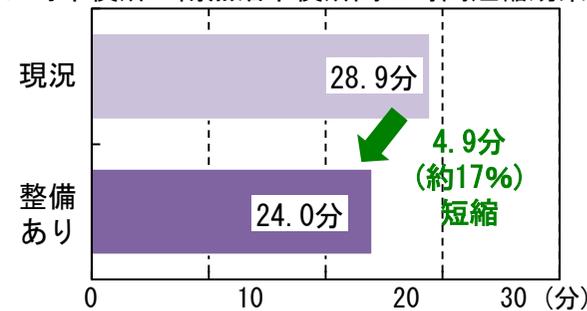
【旅行速度】大型車：— 普通車：— 【縦断勾配】 $i > 8.0\%$ ：—



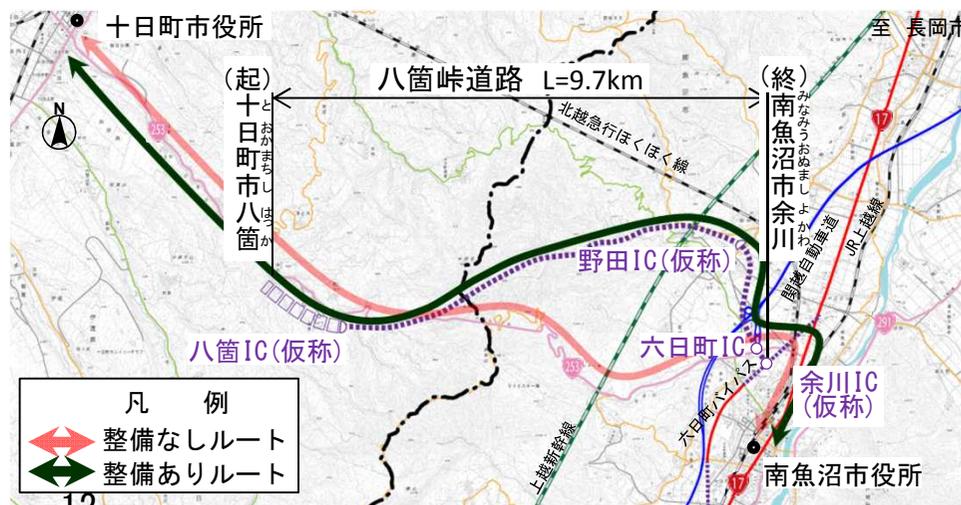
国道253号の線形不良区間

【隣接する日常活動圏中心都市へのアクセス性向上】

十日町市役所～南魚沼市役所間の時間短縮効果



※ 現況：H26プローブデータ(混雑時)
整備あり：H42将来交通量推計より算定



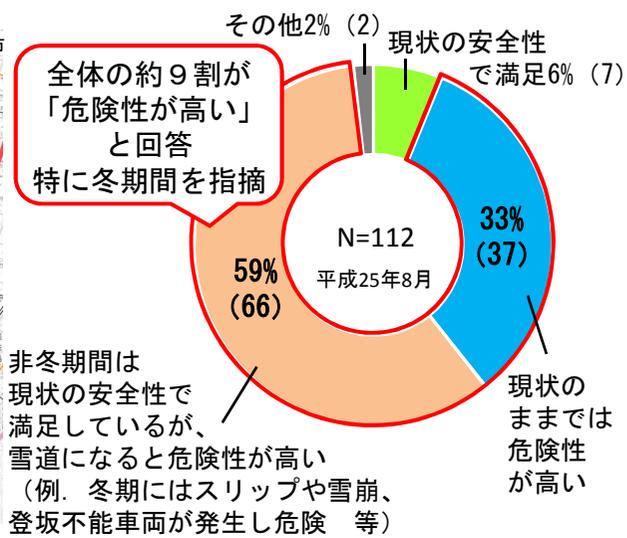
4. 当該事業の役割・効果

②交通事故件数の減少

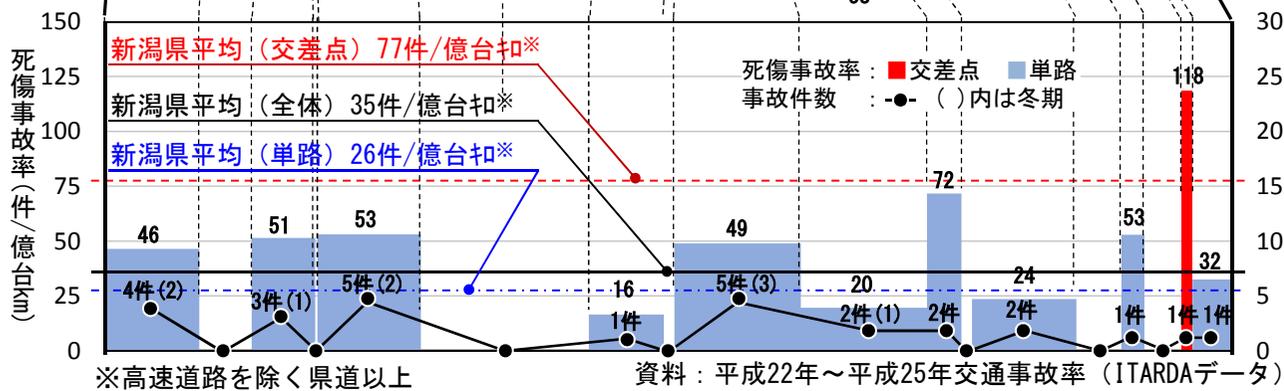
- 急カーブ区間での事故が冬期・非冬期ともに多く発生している。
- 八箇峠道路の整備により安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約3件(55%)の削減が期待される。



【現国道253号の安全性アンケート結果】*

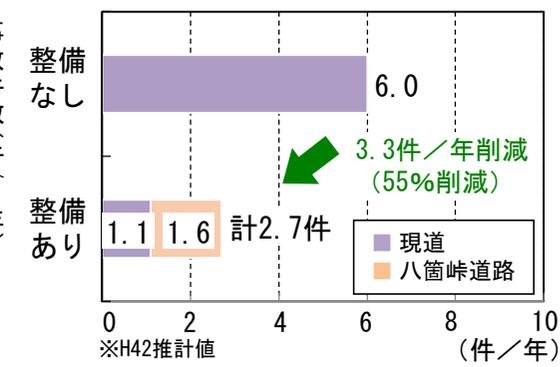


※国道253号の 利用者を対象



区間毎の死傷事故率 (平成22年～平成25年)

【交通事故件数の改善】



5. 費用と効果

<防災面を含む多様な効果>

八箇峠道路の役割	具体的内容
①緊急輸送道路ネットワークの強化	・事前通行規制区間を回避するとともに、緊急輸送道路として信頼性の高い道路ネットワークの強化を図ることで、災害時の緊急活動及び応急復旧活動を支援する。
②災害時も日常生活を支える道路	・現国道253号で通行止めが発生した際は大幅な迂回が強いられ、物流や地域生活に多大な影響がある。 ・八箇峠道路の整備により、災害時においても日常生活を支える道路として機能することが期待される。
③冬期におけるスムーズな交通の確保	・冬期間には降雪や雪崩などによる通行規制や雪庇処理による通行止めが発生。 ・八箇峠道路の整備により、冬期も安全で信頼性の高い道路として利用できる。
④第三次救急医療を担う魚沼基幹病院へのアクセス向上	・第三次救急医療を担う魚沼基幹病院の60分圏カバー人口が約2,300人増加。

・事業費：約503億円

・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27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27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
事業全体	547億円	535億円	11億円
残事業	108億円	96億円	11億円

<3便益>

基準年における現在価値		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	204億円	119億円	78億円	8億円
残事業	204億円	119億円	78億円	8億円

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) 費用及び便益額は四捨五入し整数値とする。

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。

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性に関する視点

- 現道区間は線形不良区間および急勾配区間により旅行速度の低下が著しいが、八箇峠道路の整備により走行環境が向上。
- 現道区間は連続雨量80mmでの通行止めや、冬期間においては雪崩などによる通行規制が発生しているが、八箇峠道路の整備によって安全で円滑な交通を確保すると共に災害時の緊急活動及び応急復旧活動を支援。
- 八箇峠道路の整備により、平成27年6月に開院した「魚沼基幹病院」へのアクセス性が向上し、搬送時間の短縮や安全性が向上。

②事業進捗の見込みの視点

- 事業は地元からの了解、及び関係機関との協議の進捗により既に約78%の用地買収が完了しており、引き続き全線開通を目指し事業を推進する。
- 当該道路は八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）間において、八箇峠トンネル事故による工事中止もあったが、八箇峠トンネル事故に関する調査・検討委員会の提言に基づいた対策を行い、H29年度に完成2車線の開通を予定。
- 残りの事業区間については早期の開通に向け事業を推進。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 国道253号八箇峠道路は、平成12年度の事業化を受けて用地取得と工事に着手したものであるが、地域高規格道路の構造要件の緩和等を受けて、構造・規格や施設規模は必要最低限で計画し、最適なルートに見直しを実施。
- 当該事業箇所は切土区間も多く、その掘削残土が発生することから、残土の有効活用及び新技術の採用により、コスト縮減に努力。

④対応方針（原案）

対応方針(原案)	事業継続
(理由)	
○ 国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」延長約60kmのうち、十日町市八箇～南魚沼市余川間の延長約9.7kmの道路であり、広域ネットワークの一部を形成する重要な役割を担っている。	
○ 八箇峠道路の整備により、交通の難所である八箇峠の交通障害解消や災害による被害回避、冬期におけるスムーズな交通確保、第三次救急医療施設へのアクセス向上など、防災面で大きな効果が見込まれるため事業を継続する。	

參考資料

費用と便益の内容

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道253号	八箇峠道路	L=8.5Km	地二	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,900~6,100	2	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	476億円	29億円	505億円
うち残事業分	108億円	29億円	137億円
基準年における 現在価値 (C)	535億円	11億円	547億円
うち残事業分	96億円	11億円	108億円

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27年度			
供用年	平成30年度、平成35年度			
単年便益 (初年便益)	4.9億円	3.1億円	0.30億円	8.3億円
基準年における 現在価値 (B)	119億円	78億円	7.6億円	204億円
うち残事業分	119億円	78億円	7.6億円	204億円

交通状況の変化（全体・残事業）

様式-3①

事業名：一般国道253号 八箇峠道路

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔バイパス等〕 :8.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	5,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0.0	7.7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	7.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	①現道 (国道 253号) :8.3km	交通量	[台/日]	5,100	900
		走行時間	[分]	12.5	11.7
		走行時間費用	[億円/年]	11.20	1.87
	②国道 353号 :17.0km	交通量	[台/日]	1,800	1,400
		走行時間	[分]	23.8	23.8
		走行時間費用	[億円/年]	7.51	5.77
	④国道 252号 :18.6km	交通量	[台/日]	1,300	1,100
		走行時間	[分]	27.8	27.8
		走行時間費用	[億円/年]	6.20	5.36
	③(主) 大和焼野 線 :11.4km	交通量	[台/日]	500	100
		走行時間	[分]	18.1	18.1
		走行時間費用	[億円/年]	1.50	0.42
		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 :2447.5km	走行時間費用	[億円/年]	1,903.08	1,901.53	
			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 : 2511.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,929.49	1,922.81	6.69

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

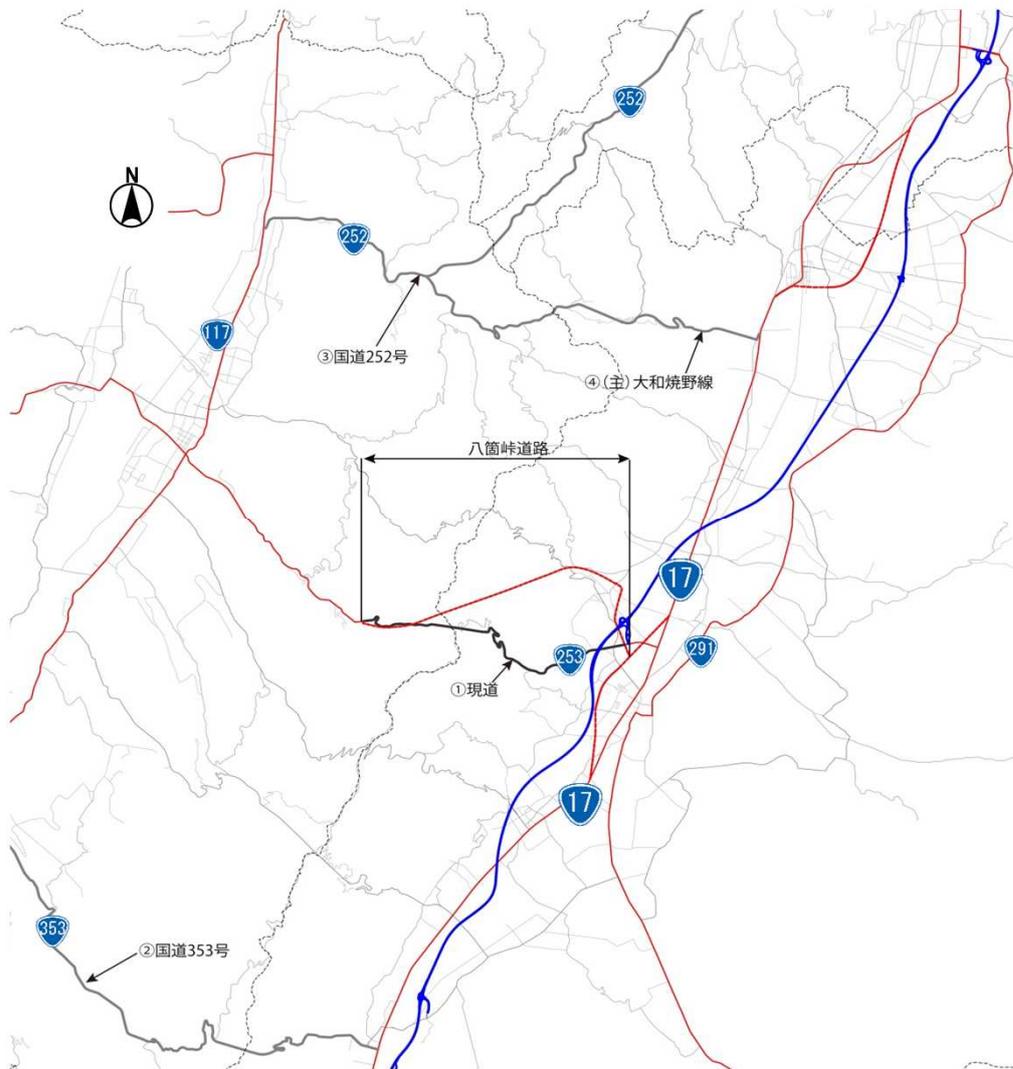
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：八箇峠道路

(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年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成27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"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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	(1.8) 日
			過去10年間の実績を考慮	
		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		
		過去の実績値がないため		
	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	(128) 日
降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(128日)及び降雪日数(86日)を考慮				
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
	通常期と冬期の速度比(降雪時15%低下、降雪時以外8%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：八箇峠道路

(4)

		項目	チェック欄	
費用 の 算	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 権限代行区間であるため、新潟県の管理する国道の実績値から設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
考慮する 場合のみ		事業費を考慮	<input type="checkbox"/>	
		維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>	
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
定	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表(全体)

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.076	8.46	0.64	
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
-20年目	H 10	1.9479	109.9	3.05	4.92		
-19年目	H 11	1.8730	108.4	3.43	5.40		
-18年目	H 12	1.8009	107.2	6.57	10.05		
-17年目	H 13	1.7317	105.7	13.39	19.98		
-16年目	H 14	1.6651	103.8	7.42	10.84		
-15年目	H 15	1.6010	102.3	7.67	10.94		
-14年目	H 16	1.5395	101.0	11.66	16.19		
-13年目	H 17	1.4802	99.6	11.50	15.57		
-12年目	H 18	1.4233	98.7	25.65	33.70		
-11年目	H 19	1.3686	97.6	27.03	34.53		
-10年目	H 20	1.3159	96.8	18.70	23.16		
-9年目	H 21	1.2653	95.6	36.33	43.80		
-8年目	H 22	1.2167	93.7	26.76	31.66		
-7年目	H 23	1.1699	92.1	25.44	29.44		
-6年目	H 24	1.1249	91.3	41.13	46.17		
-5年目	H 25	1.0816	91.1	32.80	35.48		
-4年目	H 26	1.0400	91.1	37.41	38.91		
-3年目	H 27	1.0000	91.1	31.85	31.85		
-2年目	H 28	0.9615	91.1	32.41	31.16		
-1年目	H 29	0.9246	91.1	33.48	30.96		
供用開始年次	H 30	0.8890	91.1	9.41	8.37	0.46	0.41
1年目	H 31	0.8548	91.1	9.80	8.38	0.46	0.39
2年目	H 32	0.8219	91.1	9.26	7.61	0.46	0.38
3年目	H 33	0.7903	91.1	7.41	5.86	0.46	0.36
4年目	H 34	0.7599	91.1	6.11	4.64	0.46	0.35
5年目	H 35	0.7307	91.1			0.60	0.44
6年目	H 36	0.7026	91.1			0.60	0.42
7年目	H 37	0.6756	91.1			0.60	0.41
8年目	H 38	0.6496	91.1			0.60	0.39
9年目	H 39	0.6246	91.1			0.60	0.37
10年目	H 40	0.6006	91.1			0.60	0.36
11年目	H 41	0.5775	91.1			0.60	0.35
12年目	H 42	0.5553	91.1			0.60	0.33
13年目	H 43	0.5339	91.1			0.60	0.32
14年目	H 44	0.5134	91.1			0.60	0.31
15年目	H 45	0.4936	91.1			0.60	0.30
16年目	H 46	0.4746	91.1			0.60	0.28
17年目	H 47	0.4564	91.1			0.60	0.27
18年目	H 48	0.4388	91.1			0.60	0.26
19年目	H 49	0.4220	91.1			0.60	0.25
20年目	H 50	0.4057	91.1			0.60	0.24
21年目	H 51	0.3901	91.1			0.60	0.23
22年目	H 52	0.3751	91.1			0.60	0.23
23年目	H 53	0.3607	91.1			0.60	0.22
24年目	H 54	0.3468	91.1			0.60	0.21
25年目	H 55	0.3335	91.1			0.60	0.20
26年目	H 56	0.3207	91.1			0.60	0.19
27年目	H 57	0.3083	91.1			0.60	0.18
28年目	H 58	0.2965	91.1			0.60	0.18
29年目	H 59	0.2851	91.1			0.60	0.17
30年目	H 60	0.2741	91.1			0.60	0.16
31年目	H 61	0.2636	91.1			0.60	0.16
32年目	H 62	0.2534	91.1			0.60	0.15
33年目	H 63	0.2437	91.1			0.60	0.15
34年目	H 64	0.2343	91.1			0.60	0.14
35年目	H 65	0.2253	91.1			0.60	0.14
36年目	H 66	0.2166	91.1			0.60	0.13
37年目	H 67	0.2083	91.1			0.60	0.12
38年目	H 68	0.2003	91.1			0.60	0.12
39年目	H 69	0.1926	91.1			0.60	0.12
40年目	H 70	0.1852	91.1			0.60	0.11
41年目	H 71	0.1780	91.1			0.60	0.11
42年目	H 72	0.1712	91.1			0.60	0.10
43年目	H 73	0.1646	91.1			0.60	0.10
44年目	H 74	0.1583	91.1			0.60	0.09
45年目	H 75	0.1522	91.1			0.60	0.09
46年目	H 76	0.1463	91.1			0.60	0.09
47年目	H 77	0.1407	91.1			0.60	0.08
48年目	H 78	0.1353	91.1			0.60	0.08
49年目	H 79	0.1301	91.1	-32.20	-4.19	0.60	0.08
合計				443.47	535.38	29.30	11.32
単純事業費計				475.67		29.30	

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)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道253号 八箇峠道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.076	8.46	0.64

年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-2年目	H 28	0.9615	91.1	32.41	31.16		
-1年目	H 29	0.9246	91.1	33.48	30.96		
供用開始年次	H 30	0.8890	91.1	9.41	8.37	0.46	0.41
1年目	H 31	0.8548	91.1	9.80	8.38	0.46	0.39
2年目	H 32	0.8219	91.1	9.26	7.61	0.46	0.38
3年目	H 33	0.7903	91.1	7.41	5.86	0.46	0.36
4年目	H 34	0.7599	91.1	6.11	4.64	0.46	0.35
5年目	H 35	0.7307	91.1			0.60	0.44
6年目	H 36	0.7026	91.1			0.60	0.42
7年目	H 37	0.6756	91.1			0.60	0.41
8年目	H 38	0.6496	91.1			0.60	0.39
9年目	H 39	0.6246	91.1			0.60	0.37
10年目	H 40	0.6006	91.1			0.60	0.36
11年目	H 41	0.5775	91.1			0.60	0.35
12年目	H 42	0.5553	91.1			0.60	0.33
13年目	H 43	0.5339	91.1			0.60	0.32
14年目	H 44	0.5134	91.1			0.60	0.31
15年目	H 45	0.4936	91.1			0.60	0.30
16年目	H 46	0.4746	91.1			0.60	0.28
17年目	H 47	0.4564	91.1			0.60	0.27
18年目	H 48	0.4388	91.1			0.60	0.26
19年目	H 49	0.4220	91.1			0.60	0.25
20年目	H 50	0.4057	91.1			0.60	0.24
21年目	H 51	0.3901	91.1			0.60	0.23
22年目	H 52	0.3751	91.1			0.60	0.23
23年目	H 53	0.3607	91.1			0.60	0.22
24年目	H 54	0.3468	91.1			0.60	0.21
25年目	H 55	0.3335	91.1			0.60	0.20
26年目	H 56	0.3207	91.1			0.60	0.19
27年目	H 57	0.3083	91.1			0.60	0.18
28年目	H 58	0.2965	91.1			0.60	0.18
29年目	H 59	0.2851	91.1			0.60	0.17
30年目	H 60	0.2741	91.1			0.60	0.16
31年目	H 61	0.2636	91.1			0.60	0.16
32年目	H 62	0.2534	91.1			0.60	0.15
33年目	H 63	0.2437	91.1			0.60	0.15
34年目	H 64	0.2343	91.1			0.60	0.14
35年目	H 65	0.2253	91.1			0.60	0.14
36年目	H 66	0.2166	91.1			0.60	0.13
37年目	H 67	0.2083	91.1			0.60	0.12
38年目	H 68	0.2003	91.1			0.60	0.12
39年目	H 69	0.1926	91.1			0.60	0.12
40年目	H 70	0.1852	91.1			0.60	0.11
41年目	H 71	0.1780	91.1			0.60	0.11
42年目	H 72	0.1712	91.1			0.60	0.10
43年目	H 73	0.1646	91.1			0.60	0.10
44年目	H 74	0.1583	91.1			0.60	0.09
45年目	H 75	0.1522	91.1			0.60	0.09
46年目	H 76	0.1463	91.1			0.60	0.09
47年目	H 77	0.1407	91.1			0.60	0.08
48年目	H 78	0.1353	91.1			0.60	0.08
49年目	H 79	0.1301	91.1	-5.10	-0.66	0.60	0.08
合計				102.78	96.32	29.30	11.32
単純事業費計				107.88		29.30	

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・残事業)

年次 (基準年)	総走行台和の年次別伸び率 (北陸7ルート)		GDP 7ルート	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)		
	乗用車種	小型貨物			普通貨物	全重	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	現在価値 ①~③	割引率4%
H27																	
H 30	0.99451	0.99074	0.97157	0.98994	91.1	2.75	1.08	1.06	4.89	4.35	1.26	0.82	0.27	0.30	0.27	8.34	7.41
H 31	0.99448	0.98936	0.97074	0.98984	91.1	2.74	1.06	1.02	4.82	4.12	1.25	0.61	0.26	0.30	0.24	8.21	7.02
H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	91.1	2.72	1.04	0.99	4.75	3.91	1.24	0.60	0.20	0.30	0.24	8.09	6.65
H 33	0.99588	0.98533	0.98106	0.99285	91.1	2.71	1.03	0.97	4.71	3.72	1.24	0.59	0.23	0.29	0.23	8.00	6.33
H 34	0.99586	0.98533	0.98030	0.99280	91.1	2.70	1.01	0.96	4.66	3.54	1.23	0.58	0.22	0.29	0.22	7.92	6.02
H 35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	91.1	4.44	1.43	1.27	7.14	3.22	1.88	0.81	0.46	0.46	0.33	12.26	8.96
H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	91.1	4.42	1.41	1.24	7.08	4.97	1.87	0.80	0.45	0.45	0.32	12.13	8.52
H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	91.1	4.39	1.39	1.22	7.01	4.74	1.86	0.79	0.45	0.30	0.20	12.00	8.11
H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	91.1	4.39	1.37	1.19	6.95	4.51	1.86	0.78	0.45	0.29	0.18	11.87	7.71
H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	91.1	4.37	1.35	1.17	6.88	4.30	1.85	0.76	0.44	0.28	0.18	11.74	7.34
H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	91.1	4.35	1.33	1.14	6.82	4.09	1.84	0.75	0.44	0.26	0.16	11.62	6.98
H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	91.1	4.33	1.30	1.12	6.75	3.90	1.83	0.74	0.44	0.25	0.15	11.49	6.63
H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	91.1	4.31	1.28	1.09	6.69	3.71	1.82	0.73	0.43	0.24	0.14	11.36	6.31
H 43	0.99570	0.98350	0.97666	0.99230	91.1	4.27	1.27	1.09	6.64	3.54	1.81	0.72	0.43	0.23	0.13	11.29	6.03
H 44	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	91.1	4.23	1.27	1.10	6.59	3.39	1.79	0.72	0.43	0.22	0.12	11.23	5.76
H 45	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	91.1	4.19	1.26	1.10	6.55	3.23	1.77	0.71	0.42	0.21	0.11	11.16	5.51
H 46	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	91.1	4.15	1.25	1.10	6.50	3.09	1.76	0.71	0.42	0.20	0.10	11.09	5.26
H 47	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	91.1	4.11	1.24	1.10	6.45	2.95	1.74	0.70	0.42	0.19	0.10	11.02	5.03
H 48	0.99033	0.99312	1.00188	0.99173	91.1	4.07	1.23	1.10	6.41	2.81	1.72	0.70	0.41	0.18	0.10	10.95	4.81
H 49	0.99023	0.99307	1.00188	0.99166	91.1	4.03	1.22	1.11	6.36	2.69	1.71	0.69	0.41	0.17	0.10	10.89	4.59
H 50	0.99014	0.99302	1.00196	0.99159	91.1	3.99	1.21	1.11	6.32	2.56	1.69	0.69	0.41	0.16	0.10	10.82	4.39
H 51	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	91.1	3.95	1.21	1.11	6.27	2.45	1.67	0.68	0.40	0.16	0.10	10.75	4.19
H 52	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	91.1	3.91	1.20	1.12	6.22	2.33	1.66	0.68	0.40	0.15	0.10	10.68	4.01
H 53	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	91.1	3.87	1.19	1.12	6.18	2.23	1.64	0.67	0.40	0.15	0.10	10.61	3.83
H 54	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	91.1	3.83	1.18	1.12	6.13	2.13	1.62	0.67	0.39	0.14	0.10	10.55	3.66
H 55	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	91.1	3.79	1.17	1.12	6.09	2.03	1.61	0.66	0.39	0.13	0.10	10.48	3.49
H 56	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	91.1	3.76	1.16	1.12	6.04	1.94	1.59	0.66	0.39	0.12	0.10	10.41	3.34
H 57	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	91.1	3.72	1.15	1.12	5.99	1.85	1.57	0.65	0.38	0.12	0.10	10.34	3.19
H 58	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	91.1	3.68	1.15	1.13	5.95	1.76	1.56	0.65	0.38	0.11	0.10	10.28	3.05
H 59	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	91.1	3.64	1.14	1.13	5.90	1.68	1.54	0.64	0.37	0.11	0.10	10.21	2.91
H 60	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	91.1	3.60	1.13	1.13	5.86	1.60	1.52	0.64	0.37	0.10	0.10	10.14	2.78
H 61	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	91.1	3.56	1.12	1.13	5.81	1.53	1.50	0.64	0.37	0.10	0.10	10.07	2.65
H 62	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	91.1	3.52	1.11	1.13	5.76	1.46	1.49	0.63	0.36	0.09	0.10	10.00	2.53
H 63	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	91.1	3.48	1.10	1.14	5.72	1.39	1.47	0.63	0.36	0.09	0.10	9.94	2.42
H 64	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	91.1	3.44	1.09	1.14	5.67	1.33	1.45	0.62	0.36	0.08	0.08	9.87	2.31
H 65	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	91.1	3.40	1.09	1.14	5.63	1.27	1.44	0.62	0.35	0.08	0.08	9.80	2.21
H 66	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	91.1	3.36	1.08	1.14	5.58	1.21	1.42	0.61	0.35	0.08	0.08	9.73	2.11
H 67	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	91.1	3.32	1.07	1.15	5.53	1.15	1.40	0.61	0.35	0.07	0.07	9.67	2.01
H 68	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	91.1	3.28	1.06	1.15	5.49	1.10	1.39	0.60	0.34	0.07	0.07	9.60	1.92
H 69	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	91.1	3.24	1.05	1.15	5.44	1.05	1.37	0.60	0.34	0.07	0.07	9.53	1.84
H 70	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	91.1	3.20	1.04	1.15	5.40	1.00	1.35	0.59	0.34	0.06	0.06	9.47	1.75
H 71	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	91.1	3.16	1.04	1.15	5.35	0.95	1.34	0.59	0.33	0.06	0.06	9.40	1.67
H 72	0.98771	0.99188	1.00193	0.98984	91.1	3.12	1.03	1.16	5.31	0.91	1.32	0.58	0.33	0.06	0.06	9.33	1.60
H 73	0.98760	0.99183	1.00193	0.98976	91.1	3.08	1.02	1.16	5.26	0.87	1.31	0.58	0.33	0.05	0.05	9.27	1.53
H 74	0.98749	0.99178	1.00193	0.98968	91.1	3.05	1.01	1.16	5.22	0.83	1.29	0.57	0.32	0.05	0.05	9.20	1.46
H 75	0.98738	0.99173	1.00193	0.98960	91.1	3.01	1.00	1.16	5.17	0.79	1.27	0.57	0.32	0.05	0.05	9.14	1.39
H 76	0.98727	0.99168	1.00193	0.98952	91.1	2.97	0.99	1.17	5.13	0.75	1.26	0.56	0.32	0.05	0.05	9.07	1.33
H 77	0.98716	0.99163	1.00193	0.98944	91.1	2.93	0.99	1.17	5.08	0.72	1.24	0.56	0.31	0.04	0.04	9.01	1.27
H 78	0.98705	0.99158	1.00193	0.98936	91.1	2.89	0.98	1.17	5.04	0.68	1.22	0.55	0.31	0.04	0.04	8.94	1.21
H 79	0.98694	0.99153	1.00193	0.98928	91.1	2.86	0.97	1.17	5.00	0.65	1.21	0.55	0.31	0.04	0.04	8.88	1.15
合計						180.29	57.54	56.35	294.19	118.97	76.75	32.85	85.59	18.66	7.57	507.83	204.17

箇所名:一般国道253号 八箇峠道路

路線名	箇所名	車線数	延長
国道253号	八箇峠道路	2	8.5km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					39,464	
	改良費				13,745	
		土工	m ³	2,408,190	3,239	
		軟弱地盤改良工	m ³	30,100	232	
		法面工	m ²	100,125	2,453	切土法面工
		擁壁工	式	1	1,824	補強土壁、アンカー工
		管渠工	m	298	7	
		函渠工	m	988	2,492	
		排水工	m	24,322	249	
		中央分離帯工	m	2,375	2	ポストコーン
		縁石工	m	1,900	11	
		流路工	基	3	558	
		雑工	式	1	2,679	
	橋梁費				3,746	
		100m以上	m	464	1,928	
		100m未満	m	364	1,818	
	トンネル費				15,842	
		NATM	m	2,840	15,842	トンネル工
	舗装費				551	
		車道舗装	m ²	92,101	547	
		区画線	m	19,425	3	
	付帯施設費				5,580	
		交通管理施設工	式	1	5,580	
②用地及補償費					3,650	
	用地費		m ²	403,280	3,220	
		宅地	m ²	1,480	77	
		田畑	m ²	124,800	2,866	
		山林・原野	m ²	244,000	244	
		その他	m ²	33,000	33	
	補償費		式	1	430	
③間接経費			式	1	7,157	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					50,300	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道253号	八箇峠道路	2	8.5km

■残事業費内訳【残事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				8,515	
	改良費				4,640	
		土工	m ³	555,203	1,051	
		軟弱地盤改良工	m ³	6,000	46	
		法面工	m ²	17,648	536	
		擁壁工	式	1	273	
		管渠工	m	132	3	
		函渠工	m	558	2,222	
		排水工	m	9,568	92	
		中央分離帯工	m	2,375	2	
		縁石工	m	1,900	11	
		流路工	基	1	5	
		雑工	式	1	399	
	橋梁費				543	
		100m以上	m			
		100m未満	m	350	543	
	トンネル費				1,993	
		NATM	m	-	1,993	
	舗装費				533	
		車道舗装	m ²	86,513	529	
		区画線	m	19,425	3	
	付帯施設費				806	
		交通管理施設工	式	1	806	
②	用地及補償費				801	
	用地費		m ²	34,334	510	
		宅地	m ²	934	49	
		田畑	m ²	19,400	447	
		山林・原野	m ²	14,000	14	
		その他	m ²	0	0	
	補償費		式	1	291	
③	間接経費		式	1	2,294	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				11,610	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

参考様式-2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道253号	八箇峠道路	2	8.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.5	1,282	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,862	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			3,144	

【単価等について】

○維持管理費は、新潟県版地域区分毎の年間維持管理費、年間雪寒費に基づき算出。