

国道7号 栗ノ木道路

費用対便益算出資料

[様式集]

客観的評価指標抽出資料	P 1
様式－2	P 4
様式－3①	P 6
様式－3②	P 8
様式－4	P 1 1
様式－5	P 1 3
参考様式－1	P 1 4
参考様式－2	P 1 6

平成29年12月

北陸地方整備局

【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
------	------------	----------------

● 事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	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
		<input type="checkbox"/> 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 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 拠点空港、地方管理空港、その他の空港もしくは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
		<input type="checkbox"/> 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が向上
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、 特色あるまちづくりに資する事業である	

政策目標		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"/> 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有り <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)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"/> 第三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
Ⅲ. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
		(2) 災害への備え	<input 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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
	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"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <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 <input checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

※○印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。

□印の指標は定性的に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の内容

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=1.2 (事業全体の費用対効果)、 B/C=3.8 (残事業の費用対効果)

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
(整備なし:約78万人・時間/年 → 整備あり:0万人・時間/年 削減率:100%)
- ・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
(事業区間 整備なし:16.4km/h → 整備あり:59.0km/h 44.6km/h向上)
- ・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
(新潟駅~新潟亀田IC 整備なし:13.3分 → 整備あり:10.1分 3.2分短縮(-24%))

(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
(新潟西港(国際拠点港湾)~新潟亀田IC 整備なし:12.7分 → 整備あり:9.5分 3.2分短縮(-25%))

(3) 都市の再生

- ・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
(「にいがた交通戦略プラン」に都心環状道路としての位置づけられており、新潟市の考える都心地区のまちづくりの推進に寄与することが期待される)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・地域高規格道路の位置づけあり
(「新潟南北道路」の一部区間に位置づけられており、広域幹線ネットワーク機能の強化や信頼性の向上が期待される)
- ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
(新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される)

(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
(万代島地区の観光施設や佐渡汽船ターミナルへのアクセス向上が期待される)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・第三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
(新潟市民病院~沼垂地区 整備なし:13.5分 → 整備あり:10.3分 3.2分短縮(-24%))

III. 安 全

(2) 災害への備え

- ・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
(「新潟県地域防災計画」に国道7号が第一次緊急輸送道路として指定されている)

IV. 環 境

(1) 地球環境の保全

- ・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
(費用便益分析対象範囲のCO2排出量の削減量:約0.1万t-CO2/年
整備なし:約54.4万t-CO2/年 → 整備あり:約54.3万t-CO2/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・現道等における自動車からのNO2排出削減率
(費用便益分析対象範囲のNOx排出量の削減率:0.4% NOx排出削減量:約5.9t-NOx/年
整備なし:約1,606.8t-NOx/年 → 整備あり:約1,600.9t-NOx/年)
- ・現道等における自動車からのSPM排出削減率
(費用便益分析対象範囲のSPM排出量の削減率:0.5% SPM排出削減量:約0.7t-SPM/年
整備なし:約137.4t-SPM/年 → 整備あり:約136.7t-SPM/年)

IV. その他

(1) 他のプロジェクトとの関係

- ・その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる
(生活道路から通過交通が排除され、生活環境の改善が期待できる)

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
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
52,600~65,800	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29年度		
単純合計	256億円	27億円	283億円
うち残事業分	95億円	27億円	122億円
基準年における 現在価値 (C)	269億円	8.2億円	277億円
うち残事業分	78億円	8.2億円	86億円

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29年度			
供用年	平成39年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	5.0億円	4.0億円	25億円
基準年における 現在価値 (B)	206億円	65億円	53億円	324億円
うち残事業分	206億円	65億円	53億円	324億円

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）	47億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	3.8
経済的純現在価値（残事業）	238億円
経済的内部収益率（残事業）	13.5%

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	52,600～65,800	±10%	1.01～1.4
事業費	256億円	±10%	1.1～1.2
事業期間	20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	52,600～65,800	±10%	3.2～4.6
事業費	95億円	±10%	3.4～4.1
事業期間	9年	±20%	3.6～4.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名 国道7号 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]	54,500	58,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	2	1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	18.20	11.71	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 国道7号 栗ノ木道路(地表道路) L=1.4km	交通量	[台/日]	1,300	9,900
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	0.62	3.01
	B. 国道7号 紫竹山道路(地表道路) L=0.7km	交通量	[台/日]	13,900	10,600
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	2.16	1.58
	C. 市道弁 天線 L=2.7km	交通量	[台/日]	23,000	19,500
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	16.54	13.27
	D. (主)新 潟港横越 線 L=1.4km	交通量	[台/日]	37,100	35,500
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	15.64	14.58
	E. (主)新 潟新発田 村上線 L=2.1km	交通量	[台/日]	14,500	13,400
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	9.68	8.74
③その他道路合計 L=684.6km	走行時間費用	[億円/年]	1,558.54	1,553.18	

			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: 694.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,621.38	1,606.07	15.31

※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。

費用便益分析の条件

事業名： 国道7号 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)	<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29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年)
		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年センサス)
		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 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)	(85) 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(85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15%低下、降雪時以外4%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	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行 経費減少・交通事故 減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

(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 checked="" 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"/>	
	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)	
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 国道7号 栗ノ木道路				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)	
				0.414	1.4	0.58	
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
-20年目	H 19	1.4802	105.0	0.57	0.83		
-19年目	H 20	1.4233	104.4	10.56	14.81		
-18年目	H 21	1.3686	103.0	14.55	19.89		
-17年目	H 22	1.3159	101.3	11.20	14.97		
-16年目	H 23	1.2653	99.8	12.57	16.40		
-15年目	H 24	1.2167	99.0	20.83	26.34		
-14年目	H 25	1.1699	99.0	28.49	34.64		
-13年目	H 26	1.1249	101.5	27.60	31.48		
-12年目	H 27	1.0816	102.9	9.91	10.72		
-11年目	H 28	1.0400	102.9	9.87	10.26		
-10年目	H 29	1.0000	102.9	15.00	15.00		
-9年目	H 30	0.9615	102.9	11.19	10.76		
-8年目	H 31	0.9246	102.9	11.55	10.68		
-7年目	H 32	0.8890	102.9	5.51	4.90		
-6年目	H 33	0.8548	102.9	6.99	5.98		
-5年目	H 34	0.8219	102.9	18.85	15.49		
-4年目	H 35	0.7903	102.9	16.82	13.29		
-3年目	H 36	0.7599	102.9	7.30	5.55		
-2年目	H 37	0.7307	102.9	10.81	7.90		
-1年目	H 38	0.7026	102.9	6.03	4.24		
供用開始年次	H 39	0.6756	102.9			0.54	0.36
1年目	H 40	0.6496	102.9			0.54	0.35
2年目	H 41	0.6246	102.9			0.54	0.34
3年目	H 42	0.6006	102.9			0.54	0.32
4年目	H 43	0.5775	102.9			0.54	0.31
5年目	H 44	0.5553	102.9			0.54	0.30
6年目	H 45	0.5339	102.9			0.54	0.29
7年目	H 46	0.5134	102.9			0.54	0.28
8年目	H 47	0.4936	102.9			0.54	0.27
9年目	H 48	0.4746	102.9			0.54	0.26
10年目	H 49	0.4564	102.9			0.54	0.25
11年目	H 50	0.4388	102.9			0.54	0.24
12年目	H 51	0.4220	102.9			0.54	0.23
13年目	H 52	0.4057	102.9			0.54	0.22
14年目	H 53	0.3901	102.9			0.54	0.21
15年目	H 54	0.3751	102.9			0.54	0.20
16年目	H 55	0.3607	102.9			0.54	0.19
17年目	H 56	0.3468	102.9			0.54	0.19
18年目	H 57	0.3335	102.9			0.54	0.18
19年目	H 58	0.3207	102.9			0.54	0.17
20年目	H 59	0.3083	102.9			0.54	0.17
21年目	H 60	0.2965	102.9			0.54	0.16
22年目	H 61	0.2851	102.9			0.54	0.15
23年目	H 62	0.2741	102.9			0.54	0.15
24年目	H 63	0.2636	102.9			0.54	0.14
25年目	H 64	0.2534	102.9			0.54	0.14
26年目	H 65	0.2437	102.9			0.54	0.13
27年目	H 66	0.2343	102.9			0.54	0.13
28年目	H 67	0.2253	102.9			0.54	0.12
29年目	H 68	0.2166	102.9			0.54	0.12
30年目	H 69	0.2083	102.9			0.54	0.11
31年目	H 70	0.2003	102.9			0.54	0.11
32年目	H 71	0.1926	102.9			0.54	0.10
33年目	H 72	0.1852	102.9			0.54	0.10
34年目	H 73	0.1780	102.9			0.54	0.10
35年目	H 74	0.1712	102.9			0.54	0.09
36年目	H 75	0.1646	102.9			0.54	0.09
37年目	H 76	0.1583	102.9			0.54	0.09
38年目	H 77	0.1522	102.9			0.54	0.08
39年目	H 78	0.1463	102.9			0.54	0.08
40年目	H 79	0.1407	102.9			0.54	0.08
41年目	H 80	0.1353	102.9			0.54	0.07
42年目	H 81	0.1301	102.9			0.54	0.07
43年目	H 82	0.1251	102.9			0.54	0.07
44年目	H 83	0.1203	102.9			0.54	0.06
45年目	H 84	0.1157	102.9			0.54	0.06
46年目	H 85	0.1112	102.9			0.54	0.06
47年目	H 86	0.1069	102.9			0.54	0.06
48年目	H 87	0.1028	102.9			0.54	0.06
49年目	H 88	0.0989	102.9	-54.00	-5.34	0.54	0.05
合計				202.20	268.79	27.00	8.16
単純事業費計				256.20		27.00	

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。

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: 国道7号 栗ノ木道路				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.414	1.4	0.58	
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 30	0.9615	102.9	11.19	10.76		
-8年目	H 31	0.9246	102.9	11.55	10.68		
-7年目	H 32	0.8890	102.9	5.51	4.90		
-6年目	H 33	0.8548	102.9	6.99	5.98		
-5年目	H 34	0.8219	102.9	18.85	15.49		
-4年目	H 35	0.7903	102.9	16.82	13.29		
-3年目	H 36	0.7599	102.9	7.30	5.55		
-2年目	H 37	0.7307	102.9	10.81	7.90		
-1年目	H 38	0.7026	102.9	6.03	4.24		
供用開始年次	H 39	0.6756	102.9			0.54	0.36
1年目	H 40	0.6496	102.9			0.54	0.35
2年目	H 41	0.6246	102.9			0.54	0.34
3年目	H 42	0.6006	102.9			0.54	0.32
4年目	H 43	0.5775	102.9			0.54	0.31
5年目	H 44	0.5553	102.9			0.54	0.30
6年目	H 45	0.5339	102.9			0.54	0.29
7年目	H 46	0.5134	102.9			0.54	0.28
8年目	H 47	0.4936	102.9			0.54	0.27
9年目	H 48	0.4746	102.9			0.54	0.26
10年目	H 49	0.4564	102.9			0.54	0.25
11年目	H 50	0.4388	102.9			0.54	0.24
12年目	H 51	0.4220	102.9			0.54	0.23
13年目	H 52	0.4057	102.9			0.54	0.22
14年目	H 53	0.3901	102.9			0.54	0.21
15年目	H 54	0.3751	102.9			0.54	0.20
16年目	H 55	0.3607	102.9			0.54	0.19
17年目	H 56	0.3468	102.9			0.54	0.19
18年目	H 57	0.3335	102.9			0.54	0.18
19年目	H 58	0.3207	102.9			0.54	0.17
20年目	H 59	0.3083	102.9			0.54	0.17
21年目	H 60	0.2965	102.9			0.54	0.16
22年目	H 61	0.2851	102.9			0.54	0.15
23年目	H 62	0.2741	102.9			0.54	0.15
24年目	H 63	0.2636	102.9			0.54	0.14
25年目	H 64	0.2534	102.9			0.54	0.14
26年目	H 65	0.2437	102.9			0.54	0.13
27年目	H 66	0.2343	102.9			0.54	0.13
28年目	H 67	0.2253	102.9			0.54	0.12
29年目	H 68	0.2166	102.9			0.54	0.12
30年目	H 69	0.2083	102.9			0.54	0.11
31年目	H 70	0.2003	102.9			0.54	0.11
32年目	H 71	0.1926	102.9			0.54	0.10
33年目	H 72	0.1852	102.9			0.54	0.10
34年目	H 73	0.1780	102.9			0.54	0.10
35年目	H 74	0.1712	102.9			0.54	0.09
36年目	H 75	0.1646	102.9			0.54	0.09
37年目	H 76	0.1583	102.9			0.54	0.09
38年目	H 77	0.1522	102.9			0.54	0.08
39年目	H 78	0.1463	102.9			0.54	0.08
40年目	H 79	0.1407	102.9			0.54	0.08
41年目	H 80	0.1353	102.9			0.54	0.07
42年目	H 81	0.1301	102.9			0.54	0.07
43年目	H 82	0.1251	102.9			0.54	0.07
44年目	H 83	0.1203	102.9			0.54	0.06
45年目	H 84	0.1157	102.9			0.54	0.06
46年目	H 85	0.1112	102.9			0.54	0.06
47年目	H 86	0.1069	102.9			0.54	0.06
48年目	H 87	0.1028	102.9			0.54	0.06
49年目	H 88	0.0989	102.9	-6.50	-0.64	0.54	0.05
合計				88.55	78.15	27.00	8.16
単純事業費計				95.05		27.00	

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。

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道7号	栗ノ木道路	4	1.4km

■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				13,826	
	改良費				3,039	
		土工	m ³	141,500	1,323	切土(43,700m ³)、盛土(79,500m ³)、捨土(18,300m ³)
		法面工	m ²	6,900	9	盛土法面
		擁壁工	式	1	911	L型擁壁、軽量盛土等
		管渠工	m	1,350	86	
		排水工	m	15,900	312	
		中央分離帯工	m	1,280	18	
		雑工	式	1	380	機能補償道路、構造物撤去等
	橋梁費				3,866	
		100m以上	m	1,010	3,866	連続高架橋2橋
	IC・JCT費				536	
		IC	箇所	1	536	ダイヤモンド型(1)
	舗装費				1,100	
		車道舗装	m ²	94,000	987	
		歩道舗装	m ²	21,500	113	
	付帯施設費				5,185	
		交通管理施設工	式	1	584	標識工、防護柵工、道路照明等
		電線共同溝	m	2,800	1,681	
		栗ノ木川移設	m	660	2,921	
	埋設文化財調査		m ²	3,500	100	
②	用地及補償費				9,900	
	用地費		m ²	32,215	5,400	
		宅地	m ²	32,215	5,400	
	補償費		式	1	4,500	
③	間接経費		式	1	3,274	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				27,000	

【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7号	栗ノ木道路	4	1.4km

■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					8,294	
改良費					1,343	
土工					529	
法面工					4	盛土法面
擁壁工					638	L型擁壁、軽量盛土等
管渠工					17	
排水工					62	
中央分離帯工					18	
雑工					75	機能補償道路、構造物撤去等
橋梁費					3,866	
100m以上					3,866	連続高架橋2橋
IC・JCT費					536	
IC					536	ダイヤモンド型(1)
舗装費					440	
車道舗装					395	
歩道舗装					45	
付帯施設費					2,090	
交通管理施設工					234	標識工、防護柵工、道路照明等
電線共同溝					1,131	
栗ノ木川移設					726	
埋設文化財調査					20	
②用地及補償費					1,150	
用地費					650	
宅地					650	
補償費					500	
③間接経費					769	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					10,213	

【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

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
国道7号	栗ノ木道路	4	1.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.4	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,200	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			2,900	

【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。