

一般国道8号 豊田新屋立体
費用対便益算出資料
[様式集]

様式－1	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

令和4年9月
北陸地方整備局

(再評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道8号 豊田新屋立体
事業主体	北陸地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比 (B/C) = 2.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 380億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.6%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 6.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 628億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 24.9%)

●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 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 渋滞 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる □ 拠点空港 (会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港)、地方管理空港へのアクセス向上が見込まれる ■ 国際船舶港湾、国際拠点港湾、重要港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 □ 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 	<p>区間a 費用便益分析対象区間について 渋滞損失削減時間：69万人・時間/年 (2,167万人・時間/年⇒2,098万人・時間/年)</p> <p>区間b 当該区間について：(富山市小西～富山市粟島町) 当該区間の渋滞損失時間 (現況)：98万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減時間：22万人・時間/年 (98万人・時間/年⇒76万人・時間/年)</p> <p>新屋交差点～豊田東交差点 (旅行速度18km/h⇒43km/h)</p> <p>富山駅～滑川市役所 (42分⇒40分)</p> <p>伏木富山港 (新湊地区 (国際拠点港湾)～工業団地 (上条工業団地) (41分⇒36分))</p>
物流効率化の支援		

1. 活力

都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <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 <input type="checkbox"/> 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/km2以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> D10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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 <input checked="" type="checkbox"/> 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"/> 新規整備の公共施設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 <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/日以上、歩行者交通量が50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おける道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づき重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される <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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>「富山外郭環状道路」の一部区間に位置づけられている</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>富山市役所～滑川市役所(43分⇒40分)</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>富山県内観光地の中でも入込客数が多い海王丸パーク(120万人/年)など国道8号周辺に位置する観光地へのアクセス性が向上する</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>和合地区～第三次救急医療施設(富山県立中央病院)へのアクセス向上が見込まれる</p>
暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車間の形 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保 	<p>－</p> <p>－</p> <p>－</p>

3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/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 <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、新潟県地域防災計画、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規模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対策箇所もしくは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"/> 避雑路へ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	-
		<input type="checkbox"/> 対象区域：費用便益分析対象区間 CO ₂ 排出削減量：約4,300t-CO ₂ /年（約602.100t-CO ₂ /年 ⇒ 約597.800t-CO ₂ /年） <input type="checkbox"/> 対象区域：費用便益分析対象区間 NO _x 排出削減量：約15t-NO _x /年（約1.117t-NO _x /年 ⇒ 約1.102t-NO _x /年） <input type="checkbox"/> 対象区域：費用便益分析対象区間 SPM排出削減量：約0.7t-SPM/年（約59.0t-SPM/年 ⇒ 約58.3t-SPM/年）	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準値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	-
		<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 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	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO ₂ 排出削減率 <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 type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	-
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	-

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
一般国道8号	豊田新屋立体	L = 2.9km	地域高規格道路	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
50,400~72,400	4	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	313億円	44億円		357億円
うち残事業分	100億円	44億円		144億円
基準年における 現在価値 (C)	337億円	16億円		352億円
うち残事業分	90億円	16億円		106億円

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	令和4年度			
供用年	令和10年度			
単年便益 (初年便益)	32億円	9.9億円	3.7億円	45億円
基準年における 現在価値 (B)	506億円	158億円	59億円	723億円
うち残事業分	506億円	158億円	59億円	723億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.1
経済的純現在価値（事業全体）	370億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	6.8
経済的純現在価値（残事業）	617億円
経済的内部収益率（残事業）	24.9%

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	50,400～72,400	±10%	2.0 ～ 2.1
事業費	313億円	±10%	1.8 ～ 2.1
事業期間	19年	±20%	1.6 ～ 2.2

【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	50,400～72,400	±10%	6.8 ～ 6.9
事業費	100億円	±10%	6.2 ～ 7.4
事業期間	5年	±20%	6.4 ～ 7.2

交通状況の変化(事業全体・残事業)

様式-3①

事業名:一般国道8号豊田新屋立体

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [豊田新屋立体] :2.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	40,100	52,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	5	4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	37.49	39.26	
②主な周辺道路 ^{※4}	A[(主)富 山魚津 線]:5.8km	交通量	[台/日]	14,000	13,200
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	35.83	33.53
	B[国道 415号]: 3.0km	交通量	[台/日]	16,000	10,500
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	19.08	11.46
	C[(主)富 山大沢野 線]:3.7km	交通量	[台/日]	12,500	11,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	17.50	16.21
	D[(一)稲 荷町新庄 線]:3.3km	交通量	[台/日]	10,400	4,300
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	17.11	5.88
	E[(主)富 山立山公 園線]: 3.3km	交通量	[台/日]	17,300	14,700
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	24.48	20.20
③その他道路合計 :665.6km	走行時間費用	[億円/年]	2385.22	2380.20	

			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:687.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2536.71	2506.74	29.97

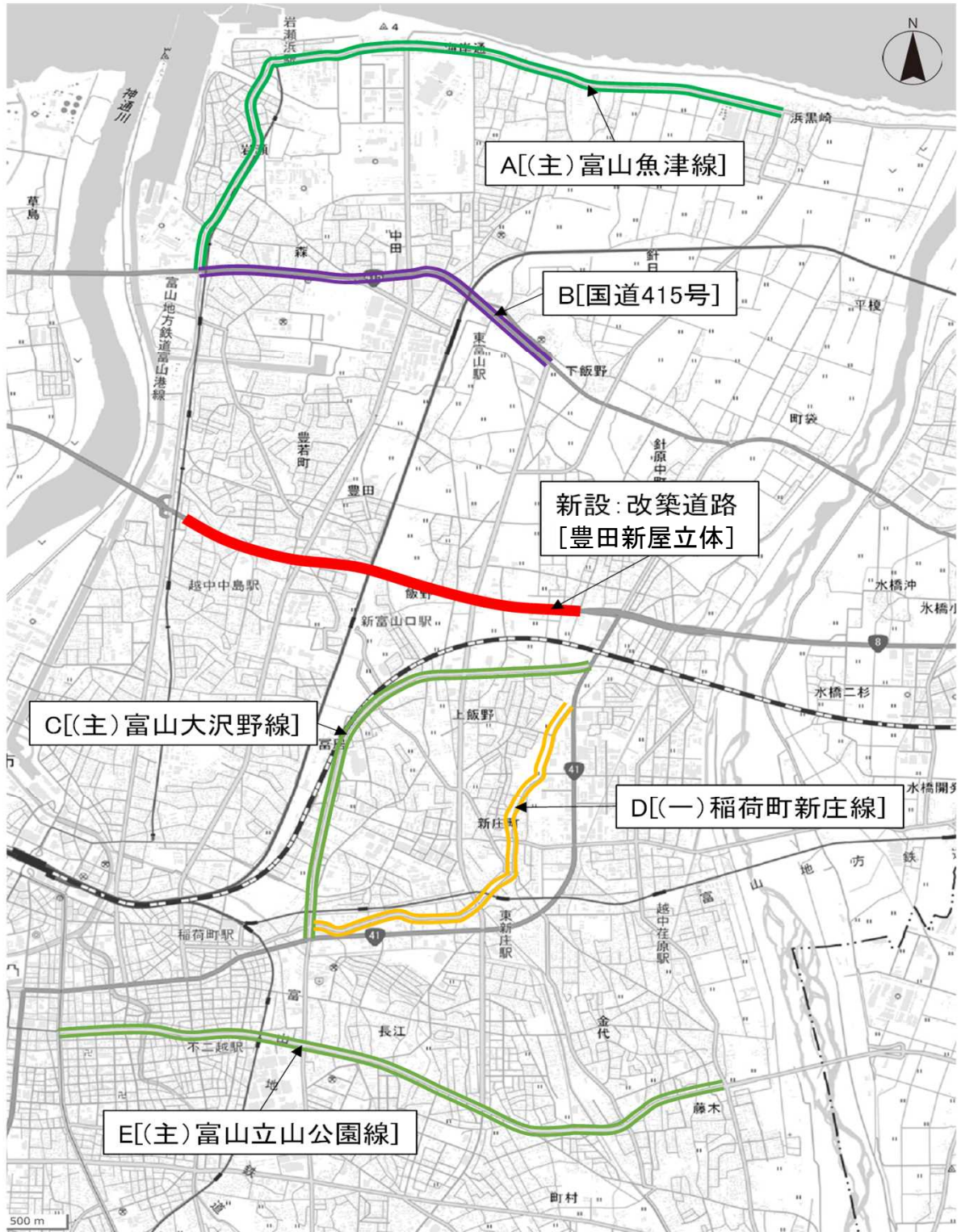
※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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：一般国道8号豊田新屋立体

(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 (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和4年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分でQ ₀ を超える場合、実速度と照合し設定。)	<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
	とり止め交通の考慮する 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 採用した冬期日数の考え方を記載	(97) 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(97日)及び降雪日数(39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(降雪日11%低下、降雪日以外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 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：一般国道8号豊田新屋立体

(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。		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	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)

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8号 豊田新屋立体

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.33	2.9	0.97

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-19年目	H 21	1.6651	100.3	4.04	6.83				
-18年目	H 22	1.6010	98.6	1.43	2.37				
-17年目	H 23	1.5395	97.2	0.48	0.77				
-16年目	H 24	1.4802	96.4	0.95	1.49				
-15年目	H 25	1.4233	96.4	2.86	4.30				
-14年目	H 26	1.3686	98.7	1.78	2.52				
-13年目	H 27	1.3159	100.2	6.97	9.33				
-12年目	H 28	1.2653	100.3	28.74	36.94				
-11年目	H 29	1.2167	100.5	29.49	36.38				
-10年目	H 30	1.1699	100.4	24.16	28.69				
-9年目	R 1	1.1249	101.2	30.18	34.18				
-8年目	R 2	1.0816	101.9	31.45	34.02				
-7年目	R 3	1.0400	101.9	24.17	25.14				
-6年目	R 4	1.0000	101.9	26.04	26.04				
-5年目	R 5	0.9615	101.9	22.77	21.89				
-4年目	R 6	0.9246	101.9	22.77	21.05				
-3年目	R 7	0.8890	101.9	27.27	24.24				
-2年目	R 8	0.8548	101.9	22.91	19.58				
-1年目	R 9	0.8219	101.9	4.36	3.58				
供用開始年次	R 10	0.7903	101.9			0.88	0.70		
1年目	R 11	0.7599	101.9			0.88	0.67		
2年目	R 12	0.7307	101.9			0.88	0.64		
3年目	R 13	0.7026	101.9			0.88	0.62		
4年目	R 14	0.6756	101.9			0.88	0.60		
5年目	R 15	0.6496	101.9			0.88	0.57		
6年目	R 16	0.6246	101.9			0.88	0.55		
7年目	R 17	0.6006	101.9			0.88	0.53		
8年目	R 18	0.5775	101.9			0.88	0.51		
9年目	R 19	0.5553	101.9			0.88	0.49		
10年目	R 20	0.5339	101.9			0.88	0.47		
11年目	R 21	0.5134	101.9			0.88	0.45		
12年目	R 22	0.4936	101.9			0.88	0.44		
13年目	R 23	0.4746	101.9			0.88	0.42		
14年目	R 24	0.4564	101.9			0.88	0.40		
15年目	R 25	0.4388	101.9			0.88	0.39		
16年目	R 26	0.4220	101.9			0.88	0.37		
17年目	R 27	0.4057	101.9			0.88	0.36		
18年目	R 28	0.3901	101.9			0.88	0.34		
19年目	R 29	0.3751	101.9			0.88	0.33		
20年目	R 30	0.3607	101.9			0.88	0.32		
21年目	R 31	0.3468	101.9			0.88	0.31		
22年目	R 32	0.3335	101.9			0.88	0.29		
23年目	R 33	0.3207	101.9			0.88	0.28		
24年目	R 34	0.3083	101.9			0.88	0.27		
25年目	R 35	0.2965	101.9			0.88	0.26		
26年目	R 36	0.2851	101.9			0.88	0.25		
27年目	R 37	0.2741	101.9			0.88	0.24		
28年目	R 38	0.2636	101.9			0.88	0.23		
29年目	R 39	0.2534	101.9			0.88	0.22		
30年目	R 40	0.2437	101.9			0.88	0.21		
31年目	R 41	0.2343	101.9			0.88	0.21		
32年目	R 42	0.2253	101.9			0.88	0.20		
33年目	R 43	0.2166	101.9			0.88	0.19		
34年目	R 44	0.2083	101.9			0.88	0.18		
35年目	R 45	0.2003	101.9			0.88	0.18		
36年目	R 46	0.1926	101.9			0.88	0.17		
37年目	R 47	0.1852	101.9			0.88	0.16		
38年目	R 48	0.1780	101.9			0.88	0.16		
39年目	R 49	0.1712	101.9			0.88	0.15		
40年目	R 50	0.1646	101.9			0.88	0.15		
41年目	R 51	0.1583	101.9			0.88	0.14		
42年目	R 52	0.1522	101.9			0.88	0.13		
43年目	R 53	0.1463	101.9			0.88	0.13		
44年目	R 54	0.1407	101.9			0.88	0.12		
45年目	R 55	0.1353	101.9			0.88	0.12		
46年目	R 56	0.1301	101.9			0.88	0.11		
47年目	R 57	0.1251	101.9			0.88	0.11		
48年目	R 58	0.1203	101.9			0.88	0.11		
49年目	R 59	0.1157	101.9	-21.03	-2.46	0.88	0.10		
合計				291.79	336.88	44.10	15.55	0.00	0.00
単純事業費計				312.82		44.10		0.00	

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

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

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:一般国道8号 豊田新屋立体

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
						0.33		2.9	
-6年目	R 4	1.0000	101.9						
-5年目	R 5	0.9615	101.9	22.77	21.89				
-4年目	R 6	0.9246	101.9	22.77	21.05				
-3年目	R 7	0.8890	101.9	27.27	24.24				
-2年目	R 8	0.8548	101.9	22.91	19.58				
-1年目	R 9	0.8219	101.9	4.36	3.58				
供用開始年次	R 10	0.7903	101.9			0.88	0.70		
1年目	R 11	0.7599	101.9			0.88	0.67		
2年目	R 12	0.7307	101.9			0.88	0.64		
3年目	R 13	0.7026	101.9			0.88	0.62		
4年目	R 14	0.6756	101.9			0.88	0.60		
5年目	R 15	0.6496	101.9			0.88	0.57		
6年目	R 16	0.6246	101.9			0.88	0.55		
7年目	R 17	0.6006	101.9			0.88	0.53		
8年目	R 18	0.5775	101.9			0.88	0.51		
9年目	R 19	0.5553	101.9			0.88	0.49		
10年目	R 20	0.5339	101.9			0.88	0.47		
11年目	R 21	0.5134	101.9			0.88	0.45		
12年目	R 22	0.4936	101.9			0.88	0.44		
13年目	R 23	0.4746	101.9			0.88	0.42		
14年目	R 24	0.4564	101.9			0.88	0.40		
15年目	R 25	0.4388	101.9			0.88	0.39		
16年目	R 26	0.4220	101.9			0.88	0.37		
17年目	R 27	0.4057	101.9			0.88	0.36		
18年目	R 28	0.3901	101.9			0.88	0.34		
19年目	R 29	0.3751	101.9			0.88	0.33		
20年目	R 30	0.3607	101.9			0.88	0.32		
21年目	R 31	0.3468	101.9			0.88	0.31		
22年目	R 32	0.3335	101.9			0.88	0.29		
23年目	R 33	0.3207	101.9			0.88	0.28		
24年目	R 34	0.3083	101.9			0.88	0.27		
25年目	R 35	0.2965	101.9			0.88	0.26		
26年目	R 36	0.2851	101.9			0.88	0.25		
27年目	R 37	0.2741	101.9			0.88	0.24		
28年目	R 38	0.2636	101.9			0.88	0.23		
29年目	R 39	0.2534	101.9			0.88	0.22		
30年目	R 40	0.2437	101.9			0.88	0.21		
31年目	R 41	0.2343	101.9			0.88	0.21		
32年目	R 42	0.2253	101.9			0.88	0.20		
33年目	R 43	0.2166	101.9			0.88	0.19		
34年目	R 44	0.2083	101.9			0.88	0.18		
35年目	R 45	0.2003	101.9			0.88	0.18		
36年目	R 46	0.1926	101.9			0.88	0.17		
37年目	R 47	0.1852	101.9			0.88	0.16		
38年目	R 48	0.1780	101.9			0.88	0.16		
39年目	R 49	0.1712	101.9			0.88	0.15		
40年目	R 50	0.1646	101.9			0.88	0.15		
41年目	R 51	0.1583	101.9			0.88	0.14		
42年目	R 52	0.1522	101.9			0.88	0.13		
43年目	R 53	0.1463	101.9			0.88	0.13		
44年目	R 54	0.1407	101.9			0.88	0.12		
45年目	R 55	0.1353	101.9			0.88	0.12		
46年目	R 56	0.1301	101.9			0.88	0.11		
47年目	R 57	0.1251	101.9			0.88	0.11		
48年目	R 58	0.1203	101.9			0.88	0.11		
49年目	R 59	0.1157	101.9	-1.00	-0.12	0.88	0.10		
合計				99.08	90.22	44.10	15.55	0.00	0.00
単純事業費計				100.08		44.10		0.00	

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標準的な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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	豊田新屋立体	4	2.9km

■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				23,808	
	改良費				5,156	
		土工	m ³	137,394	246	切土(54,757m ³)、盛土(82,637m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	121,100	3,200	
		法面工	m ²	2,538	10	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	979	補強土壁、L型擁壁等
		函渠工	式	1	374	道路、人道(地下道)、水路
		排水工	式	1	317	
		中央分離帯工	m	1,843	31	
	橋梁費				15,064	
		100m以上	m	2,016	15,064	7橋(うち4橋上下線)
	舗装費				715	
		車道舗装	m ²	54,494	675	
		歩道舗装	m ²	11,995	40	
	付帯施設費				2,873	
		交通管理施設工	式	1	2,873	標識、電気施設、占用物移設、撤去、融雪
②	用地及補償費				6,063	
	用地費		m ²	31,825	2,103	
		宅地	m ²	25,574	1,790	
		田畑	m ²	4,903	245	
		荒地	m ²	1,348	67	
	補償費		式	1	3,960	
③	間接経費		式	1	4,129	
	全体事業費				34,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	豊田新屋立体	4	2.9km

■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				8,974	
	改良費				2,748	
		土工	m ³	137,394	158	切土(54,757m ³)、盛土(82,637m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	82,300	2,200	
		法面工	m ²	2,538	10	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	200	補強土壁、L型擁壁等
		函渠工	式	1	100	道路、人道(地下道)、水路
		排水工	式	1	50	
		中央分離帯工	m	1,843	31	
	橋梁費				3,000	
		100m以上	m	2,016	3,000	7橋(うち4橋上下線)
	舗装費				715	
		車道舗装	m ²	54,494	675	
		歩道舗装	m ²	11,995	40	
	付帯施設費				2,511	
		交通管理施設工	式	1	2,511	標識、電気施設、占用物移設、融雪工
②	用地及補償費				460	
	用地費		m ²	1,500	100	
		宅地	m ²	1,500	100	
	補償費		式	1	360	
③	間接経費		式	1	1,566	
	全体事業費				11,000	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道8号	豊田新屋立体	4	2.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.9	1,300	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,550	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,850	

■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計				

【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。
- 更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。