

事業評価に係るバックデータ

①一般国道5号（北海道横断自動車道）倶知安余市道路（共和～余市）	．．．．．	1
②一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）熊野道路	．．．．．	8
③一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）すさみ串本道路	．．．	15
④一般国道497号（西九州自動車道）松浦佐々道路	．．．．．	22
⑤一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期）	．．．．．	29
⑥一般国道246号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）	．．．	35
⑦一般国道41号 大沢野富山南道路	．．．．．	41
⑧一般国道10号 高江拡幅	．．．．．	47
⑨一般国道58号 那覇北道路	．．．．．	54

①一般国道5号（北海道横断自動車道）
俱知安余市道路（共和～余市）

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B・P・その他の別
一般国道5号 (北海道横断自動車道)	倶知安余市道路 (共和～余市)	L = 27.6 km	二次改築	B・P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,100	2	北海道開発局

①費用	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	1,039億円	260億円	1,299億円
基準年における 現在価値(C)	782億円	73億円	854億円

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25年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	105億円	10億円	4.0億円	119億円
基準年における 現在価値(B)	1,338億円	131億円	50億円	1,520億円

③結果

費用便益比(事業全体)	1.8
経済的純現在価値(事業全体)	665億円
経済的内部収益率(事業全体)	7.6%

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	12,100	±10%	1.6~2.0
事業費	1,039億円	±10%	1.6~1.9
事業期間	11年	±2年	1.6~1.9

交通状況の変化(事業全体)

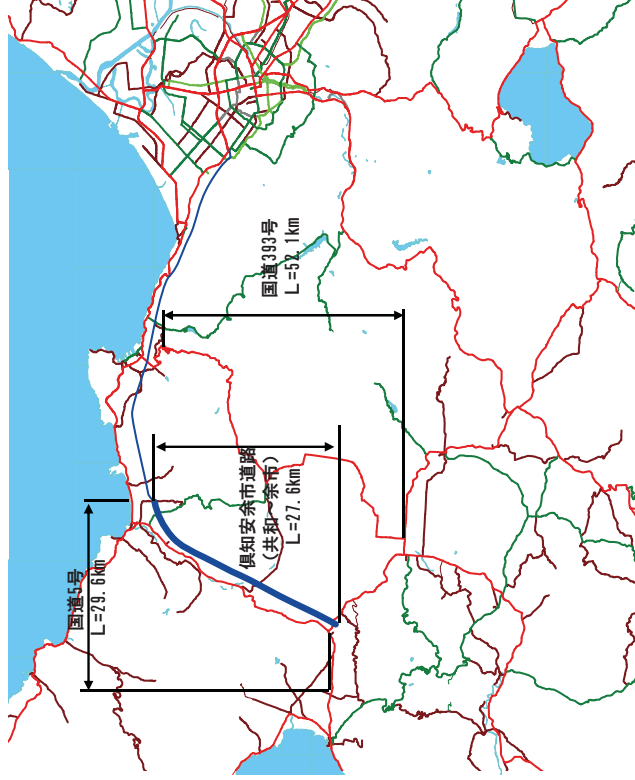
事業名： 俱知安余市道路(共和～余市)

(推計時点 H42年)

		交通量※1 [台/日]	整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [ハイパス等] 27.6km	交通量※1		0	12,100
	走行時間※2 [分]		0.0	21.6
	走行時間費用※3 [億円/年]		0.00	50.38
②主な周辺道路	交通量		12,000	4,800
	走行時間 [分]		64.0	52.8
	走行時間費用 [億円/年]		146.33	47.35
③その他道路合計 :25920.3km	交通量		3,500	2,400
	走行時間 [分]		100.5	95.0
	走行時間費用 [億円/年]		67.55	40.93
		走行時間費用 [億円/年]	24,308.93	24,281.51
		走行時間費用 整備なし(A)	24,522.81	走行時間費用 整備あり(B)
合計:26029.6km		走行時間短縮便益 [億円/年]	24,420.17	走行時間短縮便益 (A - B)
				102.64

事業名： 俱知安余市道路(共和～余市)

【 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： 県知安余市道路(共和～余市)

(2)

項目	チェック欄
算出マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) その他	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
分析対象期間	50年間
社会的割引率	4%
基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計 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 いずれかのみ推計した場合 <input type="checkbox"/>
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"/>
開発交通量の考慮	その他() <input type="checkbox"/>
	無 <input type="checkbox"/>
交通流推計	有 <input type="checkbox"/>
	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 <input type="checkbox"/>
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"/>
配分交通量の推計手法	Q-V式と転換率式の併用による配分 <input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクハブオオマンス関数を用いた配分) <input type="checkbox"/>
	簡易手法 <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他() <input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	簡易手法の採取理由 <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) <input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	その他() <input type="checkbox"/>
	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"/>
速度設定の考え方	採用理由を記載(交通容量未達・以上の路線が混在した配分結果となっているため、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) <input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載 <input type="checkbox"/>
その他()	<input type="checkbox"/>

事業名： 県知安余市道路(共和～余市)

(3)

項目	チェック欄
休日交通の影響	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する場合のみ 面的に考慮 <input type="checkbox"/>
災害等による通行止めの影響	考慮する場合のみ 対象路線のみ考慮 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮する場合のみ 採用した冬期日数 北海道における気温や初雪、積雪状況等の出現状況や冬期通行規制期間を踏まえ、4ヶ月と設定 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
交通流推計の時点以外の便益の算定	考慮する場合のみ 採用した冬期日数 北海道における気温や初雪、積雪状況等の出現状況や冬期通行規制期間を踏まえ、4ヶ月と設定 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ プロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 その他() <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 費用便益分析マニュアルの値を使用 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 独自に設定した値を使用 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 費用便益分析マニュアルの値を使用 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 独自に設定した値を使用 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 中央分離帯の有無を考慮 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 中央分離帯の有無を考慮しない <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
車種別走行価値原単位	考慮する場合のみ 走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益 <input type="checkbox"/>
	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>
その他	<input type="checkbox"/>

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

事業名：倶知安余市道路(共和～余市)

(4)

項目	チェック欄
事業費	<input type="checkbox"/>
費用の算定	<input type="checkbox"/>
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	<input checked="" type="checkbox"/>
雪害費	<input checked="" type="checkbox"/>
その他	<input checked="" type="checkbox"/>
4. その他	

様式-4

維持管理費の単価(延米/延年)

単価(億円)

27.6

546

年次	年度	割引率	GDP デレター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価価値	現在価値	単価価値	現在価値
-11年目	H 28	0.9615	92.10	0.95	0.91	0.00	0.00
-10年目	H 27	0.9246	92.10	6.67	6.17	0.00	0.00
-9年目	H 28	0.8890	92.10	14.29	12.70	0.00	0.00
-8年目	H 29	0.8548	92.10	28.86	24.67	0.00	0.00
-7年目	H 30	0.8219	92.10	123.91	101.84	0.00	0.00
-6年目	H 31	0.7903	92.10	190.56	150.60	0.00	0.00
-5年目	H 32	0.7589	92.10	190.56	144.81	0.00	0.00
-4年目	H 33	0.7307	92.10	190.56	139.24	0.00	0.00
-3年目	H 34	0.7026	92.10	181.03	127.19	0.00	0.00
-2年目	H 35	0.6756	92.10	76.22	51.49	0.00	0.00
-1年目	H 36	0.6496	92.10	35.26	22.90	0.00	0.00
供用開始年次	H 37	0.6246	92.10	0.00	0.00	0.00	0.00
1年目	H 38	0.6006	92.10	0.00	0.00	5.20	3.25
2年目	H 39	0.5775	92.10	0.00	0.00	5.20	3.00
3年目	H 40	0.5553	92.10	0.00	0.00	5.20	2.89
4年目	H 41	0.5339	92.10	0.00	0.00	5.20	2.78
5年目	H 42	0.5134	92.10	0.00	0.00	5.20	2.67
6年目	H 43	0.4936	92.10	0.00	0.00	5.20	2.57
7年目	H 44	0.4746	92.10	0.00	0.00	5.20	2.47
8年目	H 45	0.4564	92.10	0.00	0.00	5.20	2.37
9年目	H 46	0.4388	92.10	0.00	0.00	5.20	2.28
10年目	H 47	0.4220	92.10	0.00	0.00	5.20	2.19
11年目	H 48	0.4057	92.10	0.00	0.00	5.20	2.11
12年目	H 49	0.3901	92.10	0.00	0.00	5.20	2.03
13年目	H 50	0.3751	92.10	0.00	0.00	5.20	1.95
14年目	H 51	0.3607	92.10	0.00	0.00	5.20	1.88
15年目	H 52	0.3468	92.10	0.00	0.00	5.20	1.80
16年目	H 53	0.3335	92.10	0.00	0.00	5.20	1.73
17年目	H 54	0.3207	92.10	0.00	0.00	5.20	1.67
18年目	H 55	0.3083	92.10	0.00	0.00	5.20	1.60
19年目	H 56	0.2965	92.10	0.00	0.00	5.20	1.54
20年目	H 57	0.2851	92.10	0.00	0.00	5.20	1.48
21年目	H 58	0.2741	92.10	0.00	0.00	5.20	1.43
22年目	H 59	0.2636	92.10	0.00	0.00	5.20	1.37
23年目	H 60	0.2534	92.10	0.00	0.00	5.20	1.32
24年目	H 61	0.2437	92.10	0.00	0.00	5.20	1.27
25年目	H 62	0.2343	92.10	0.00	0.00	5.20	1.22
26年目	H 63	0.2253	92.10	0.00	0.00	5.20	1.17
27年目	H 64	0.2166	92.10	0.00	0.00	5.20	1.13
28年目	H 65	0.2083	92.10	0.00	0.00	5.20	1.08
29年目	H 66	0.2003	92.10	0.00	0.00	5.20	1.04
30年目	H 67	0.1926	92.10	0.00	0.00	5.20	1.00
31年目	H 68	0.1852	92.10	0.00	0.00	5.20	0.96
32年目	H 69	0.1780	92.10	0.00	0.00	5.20	0.93
33年目	H 70	0.1712	92.10	0.00	0.00	5.20	0.89
34年目	H 71	0.1646	92.10	0.00	0.00	5.20	0.86
35年目	H 72	0.1583	92.10	0.00	0.00	5.20	0.82
36年目	H 73	0.1522	92.10	0.00	0.00	5.20	0.79
37年目	H 74	0.1463	92.10	0.00	0.00	5.20	0.76
38年目	H 75	0.1407	92.10	0.00	0.00	5.20	0.73
39年目	H 76	0.1353	92.10	0.00	0.00	5.20	0.70
40年目	H 77	0.1301	92.10	0.00	0.00	5.20	0.68
41年目	H 78	0.1251	92.10	0.00	0.00	5.20	0.65
42年目	H 79	0.1203	92.10	0.00	0.00	5.20	0.63
43年目	H 80	0.1157	92.10	0.00	0.00	5.20	0.60
44年目	H 81	0.1112	92.10	0.00	0.00	5.20	0.58
45年目	H 82	0.1069	92.10	0.00	0.00	5.20	0.56
46年目	H 83	0.1028	92.10	0.00	0.00	5.20	0.53
47年目	H 84	0.0989	92.10	0.00	0.00	5.20	0.51
48年目	H 85	0.0951	92.10	0.00	0.00	5.20	0.49
49年目	H 86	0.0914	92.10	-6.75	-6.62	5.20	0.48
合計				1032.12	781.92	260.00	72.56
単価事業費計				1038.87		260.00	

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満たすものではない。

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。

参考様式-2

路線名 一般国道5号 (北海道横断自動車道)	箇所名 倶知安余市道路 (共和～余市)	車線数 2	延長 27.6km
------------------------------	---------------------------	----------	--------------

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	27.6	14,650	巡回・清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	12,650	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式		—	
維持管理費合計			27,300	

【単価等について】

○維持管理費は、実績に基づき算出

②一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）
熊野道路

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現払・B.P・その他の別
一般国道42号	熊野道路	L = 6.7 km	二次改築	B.P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,900	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年		平成25年度	
単純合計	258億円	57億円	315億円
基準年における 現在価値(C)	166億円	14億円	181億円

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25年度		
供用年		平成40年度		
単年便益 (初年便益)	16億円	0.4億円	0.3億円	16億円
基準年における 現在価値(B)	182億円	5.1億円	2.9億円	190億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	1.1
経済的純現在価値 (事業全体)	9億円
経済的內部収益率 (事業全体)	4.3%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	6,900	±10%	0.95~1.2
事業費	258億円	±10%	0.96~1.2
事業期間	14年	±20%	1.0~1.1

交通状況の変化

事業名：熊野道路

(推計時点 H42年)

	整備なし(A)	整備あり(B)
①新設、改築道路		
一般国道42号	[台/日]	6,900
熊野道路	[分]	4.5
走行時間※2		
走行時間費用※3	[億円/年]	5.82
交通量	[台/日]	11,000
走行時間	[分]	9.5
走行時間費用	[億円/年]	18.56
②主な周辺道路		
走行時間費用	[億円/年]	195.22
③その他の道路合計 210.4km		
走行時間費用	235.34	219.60
走行時間短縮便益		15.74
合計	221.5km	

- ※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依り車種別、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：熊野道路

(2)

項目	チェック欄
算出マニュアル (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"/>
分析対象期間	50年間
社会的割引率	4%
基準年次	平成25年
交通流の推計時点	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
複数年点での推計	<input type="checkbox"/>
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
いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計の状況	
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)
パージメント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"/>
交通流推計	
開発交通量の考慮	
無	<input checked="" type="checkbox"/>
有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ	() 台/ワグ/日
考慮した開発交通量(トリップ数)	
考慮した理由を記載	
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"/>
配分交通量の推計手法	
簡易手法の採択理由	小規模事業である
その他()	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)	
その他()	<input type="checkbox"/>
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 (Gmax~Gmin) 以上の路線、交通容量 (Gmin~Gmax) 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、速度差を生ずる「加重平均速度」を用いた。
速度設定の考え方	
最終配分の速度採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
その他()	<input type="checkbox"/>

事業名：熊野道路

(3)

項目	チェック欄
休日交通の影響	<p>考慮しない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>考慮する <input type="checkbox"/></p> <p>考慮する場合のみ <input type="checkbox"/></p> <p>対象路線のみ考慮 <input type="checkbox"/></p> <p>採用した休日係数 () %</p> <p>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</p>
災害等による通行止めの影響	<p>考慮しない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>考慮する <input type="checkbox"/></p> <p>採用した通行止め日数 () 日</p> <p>採用した通行止め日数の考え方を記載</p> <p>考慮する場合のみ <input type="checkbox"/></p> <p>とり止め交通を考慮する</p> <p>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</p>
冬期交通の影響	<p>考慮しない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>考慮する <input type="checkbox"/></p> <p>採用した冬期日数 () 日</p> <p>採用した冬期日数の考え方を記載</p> <p>考慮する場合のみ <input type="checkbox"/></p> <p>冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載</p>
交通流推計の時点以外の便益の算定	<p>ブロック別・車種別走行キロの伸び率による設定 ()</p> <p>その他 <input type="checkbox"/></p>
車種別走行経費原単位	<p>費用便益分析マニュアルの値を使用 <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>独自に設定した値を使用 <input type="checkbox"/></p> <p>算出根拠を添付すること</p>
車種別走行経費原単位	<p>費用便益分析マニュアルの値を使用 <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>独自に設定した値を使用 <input type="checkbox"/></p> <p>算出根拠を添付すること</p>
交通事故減少便益算定	<p>中央分離帯の有無を考慮 <input type="checkbox"/></p> <p>中央分離帯の有無を考慮しない <input checked="" type="checkbox"/></p>
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	<p>考慮しない <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>考慮する <input type="checkbox"/></p> <p>(考慮の場合、算出根拠を添付すること)</p>
その他	

便益の算定

事業名：熊野道路

(4)

項目	チェック欄
事業費	<p>詳細事業計画による値を採用 <input type="checkbox"/></p> <p>標準投資パターンを採用 <input type="checkbox"/></p> <p>その他(概略事業計画による値を採用) <input checked="" type="checkbox"/></p>
維持管理費	<p>維持管理費の設定根拠を記載</p> <p>事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用 <input type="checkbox"/></p> <p>積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/></p> <p>その他</p>
費用算定	<p>4. その他</p>

参考様式

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野道路	2	6.7km

■ 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	改良費	土工	m ³	686,000	20,377	
		軟弱地盤改良工	m ³		1,515	
		法面工	m ²	50,000	110	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1		
		管渠工	m			
		函渠工	m	77	71	
		排水工	m	3,037	141	
		中央分離帯工	m	1,801	74	
		縦工	式	1	112	機能補償道路(W=5.0m)工事用道路縦工工事等
		橋梁費			4,848	
		100m以上	m	1,010	3,889	
		100m未満	m	283	959	跨道橋2橋67mを含む
		トンネル費			12,276	
		NATM	m	3,960	12,276	
② 用地及補償費						
IC-JCT費				1,174		
IC	箇所	2	1,174	ダイヤモンドIC		
JCT	箇所					
舗装費				283		
車道舗装	m ²	33,500	283			
歩道舗装	m ²					
付帯施設費				281		
交通管理施設工	式	1	281	防護柵工事等		
遮管壁	m					
用地費				2,739		
宅地	m ²	110,100	1,676			
田畑	m ²	21,100	847			
山林・原野	m ²	33,000	661			
その他	m ²	56,000	168			
補償費				1,063		
間接経費				3,884	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

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
国道42号	熊野道路	2	5.3km

■ 維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.3	21	
修繕費	式	1	99	
その他	式			
維持管理費合計			120	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

防災機能評価結果

事業名：一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)熊野道路

①主要都市・拠点間の防災機能の向上 【評価：◎】

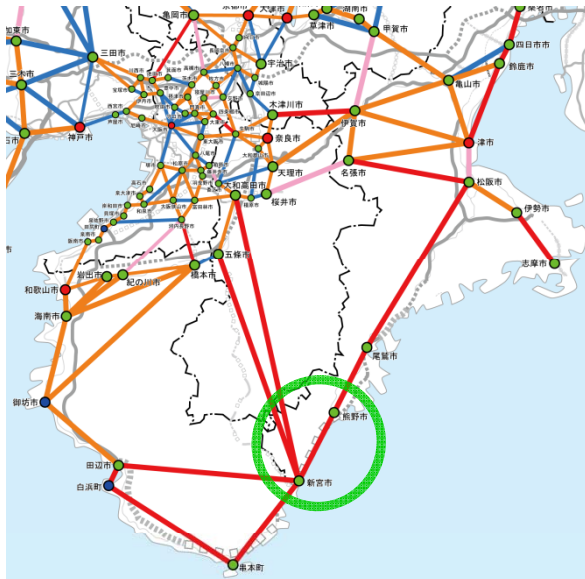
●新宮市～熊野市の評価

現況	→	(目標) 整備後
		(B)
D	→	B(一部事業化)

	ランク	耐災害性	多重性
■	A	あり	あり
■	B	あり	—
■	C	なし	あり
■	D	なし	なし

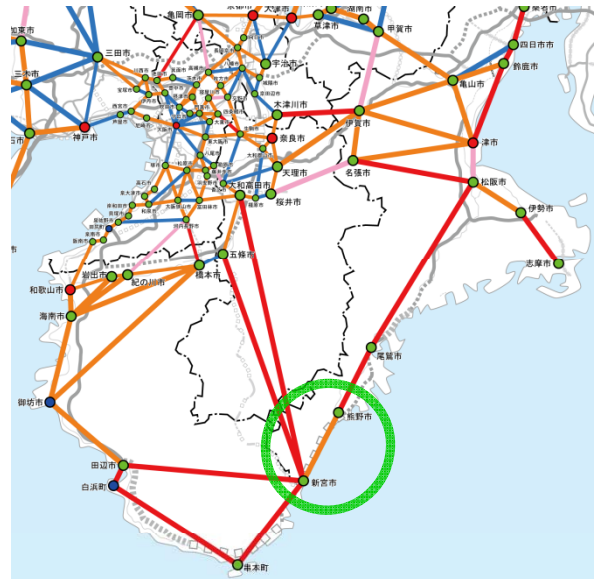
※当該リンク全線が整備済と仮定

【現況の評価レベル(近畿・中部地方)】



現況：主経路(国道42号)に津波浸水想定区域があるため、評価レベルはDとなる。

【整備後の評価レベル(近畿・中部地方)】



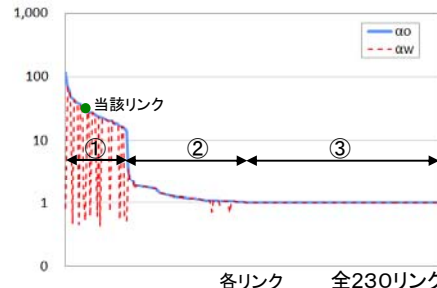
整備後：当該事業のルートが津波浸水想定区域を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBとなる。

②市町村間等の連結性の向上 【評価：◎】

- ・当該リンク周辺の市町村から、最寄りの隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
37.5	16.4	2.3

【弱点度の計測の例(中部地方)】



- ①災害時不通 : 38
- ②災害時迂回有り : 73
- ③災害時迂回無し : 119

- ・弱点度は、災害時に、通常時と比較して、各市町村から県庁所在都市(又は最寄りの高速道路IC)及び周辺市町村への到達時間が増加する度合いを表し、評価対象リンクを通過する市町村間等の移動における到達時間の総和の比で計測される。
- ・改善度は、整備前後で、各市町村から県庁所在都市(又は最寄りの高速道路IC)及び周辺市町村への到達時間が短縮する度合いを表し、整備前後の弱点度の比で計測される。

③一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）
すさみ串本道路

交通状況の変化
事業名：すさみ串本道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

		整備なし(A)		整備あり(B)	
①新設・改築道路 (19.2km)	交通量※1	[台/日]	0		7,400
	走行時間※2	[分]	0		15
	走行時間費用※3	[億円/年]	0.00		22.42
一般国道42号	交通量	[台/日]	7,200		2,200
	走行時間	[分]	41		35
	走行時間費用	[億円/年]	58.62		16.54
一般国道311号	交通量	[台/日]	2,200		1,400
	走行時間	[分]	32		30
	走行時間費用	[億円/年]	13.49		7.53
②主な周辺道路※4	交通量	[台/日]	0		0
	走行時間	[分]	0		0
	走行時間費用	[億円/年]	0.00		0.00
③その他道路合計 (25.383.7km)	交通量	[台/日]	0		0
	走行時間	[分]	0		0
	走行時間費用	[億円/年]	0.00		0.00
合計	25,420.7km	走行時間短縮便益 [億円/年]	88,612.81	走行時間費用整備あり(B)	88,572.40
				走行時間短縮便益(A-B)	40.41

- ※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。

（新規事業採択時評価）

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B/P・その他の別
一般国道42号	すさみ串本道路	L=19.2km	高規格	BP
計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体		
7,400	2車線	近畿地方整備局		

①費用	事業費	維持管理費	合計
基準年		平成25年度	
単純合計	658億円	144億円	802億円
基準年における現在価値(C)	478億円	42億円	520億円

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25年度		
供用年		平成36年度		
単年便益(初年便益)	40億円	5.9億円	2.5億円	49億円
基準年における現在価値(B)	521億円	76億円	32億円	629億円

注)「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③結果	費用便益比(事業全体)
経済的純現在価値(事業全体)	1.2
経済的内部収益率(事業全体)	109億円
	5.2%

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	変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	7,400台/日	±10%	1.1~1.3	
事業費	657億円	±10%	1.1~1.3	
事業期間	10年	±20%	1.1~1.3	

費用便益分析の条件

事業名: すさみ串本道路

(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"/>
分析の基本的事項	その他	<input type="checkbox"/>
	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
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 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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センサスベース)
	パーセント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"/>
開発交通量の考慮	その他()	<input type="checkbox"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有 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	G-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	G-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクハフマン関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	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 その他() 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>
	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	最終配分の速度 採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

(2) 図面 (1)、(2)に該当する道路を明示すること



(3)

項目		チェック欄
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
災害等による通行止めの影響	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
	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 () %	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
交通流推計の時点以外の便益の算定	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 () 日	<input type="checkbox"/>
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	<input type="checkbox"/>
車種別時間価値原単位	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"/>
交通事故減少便益算定	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"/>
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	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"/>
その他	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"/>

便益の算定

(4)

項目		チェック欄
費用の算定	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 既存の路線の実績を参考に設定 積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
その他		
4. その他		

便益の現在価値算定表(事業全体)

Table with multiple columns: 年次, 乗用車種別, 割引率, GDP, 走行時間便益, 走行経費便益, 事故減少便益, 合計. Rows include years from 1986 to 2049 and a total summary row.

様式-4

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道42号 すさみ車本道路

Table with columns: 年次, 乗用車種別, 割引率, GDP, 事業費(単価), 維持管理費(単価), 単価(億円), 現在価値, 単価(億円), 現在価値. Rows include years from 1986 to 2049 and a total summary row.

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。
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42号	すさみ串本道路	2	19.2			
■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	改良費		式	1	58,308	
			式	1	10,849	
		土工	m ³	4,802,385	1,659	切土(19万m ³)、盛土(29万m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	130,310	2,123	切土法面、盛土法面
		法面工	m ³	352,133	1,085	
		擁壁工	式	1	915	
		図案工	式	1	517	
		排水工	式	1	1,747	
		中央分離帯工	式	1	1,565	
		雑工	式	1	1,238	工事用道路等
	橋梁費		m	3,871	20,859	全19橋
		100m以上	m	3,823	20,570	18橋
		100m未満	m	48	289	1橋
	トンネル費		m	5,489	19,690	全16本
		NATM	m	5,489	19,690	
	IC-JCT費		m	0	0	
		シールド	m	0	0	
	IC-JCT費		箇所	2	1,937	
		IC費	箇所	2	1,937	
	舗装費		箇所	0	0	
		m ²	241,018	4,333		
付帯施設費	車道舗装	m ²	241,018	4,333		
	歩道舗装	m ²	0	0		
②用地及補償費	付帯施設費	式	1	640		
	交通管理施設工	式	1	640	防護柵工等	
用地費		式	1	2,553		
		式	1	1,403		
	山林	m ²	628,835	880		
	田畑	m ²	9,556	86		
	宅地	m ²	17,477	437		
③間接経費	補償費	式	1	1,150		
		式	1	10,139	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					71,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	すさみ串本道路	2	19.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額(百万円)	備考
維持費	km	19.2	2,800	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	12,300	橋梁3.9km、トンネル5.5km
その他	式	1	0	
維持管理費合計				15,100

防災機能評価結果

事業名：一般国道42号 すさみ串本道路

①主要都市・拠点間の防災機能の向上 【評価：◎】

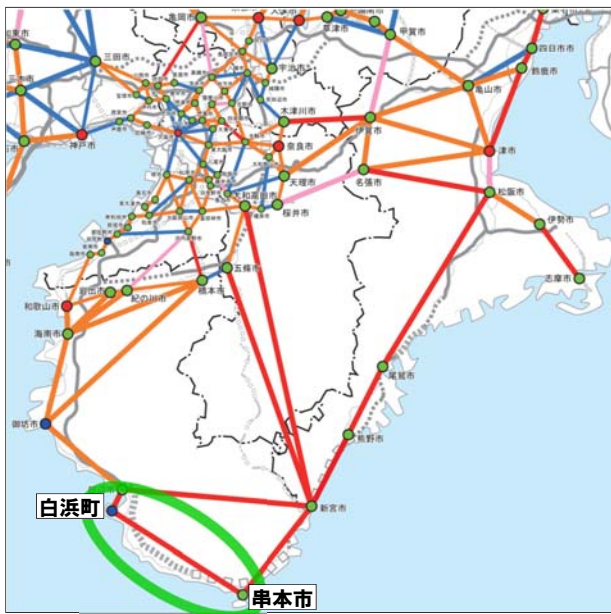
●白浜町～串本町の評価

現況	→	(目標) 整備後
D	→	(B) B

※隣接事業中区間が整備済と仮定

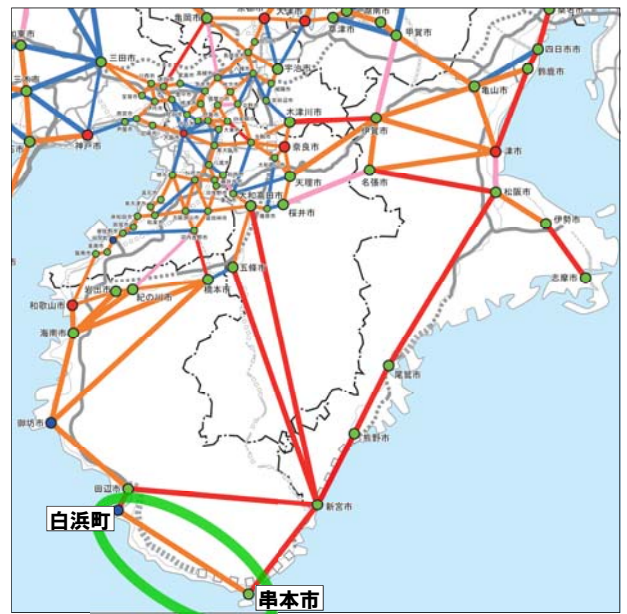
	ランク	耐災害性	多重性
	A	あり	あり
	B	あり	—
	C	なし	あり
	D	なし	なし

【現況の評価レベル(近畿・中部地方)】



現況：主経路(国道42号)に津波浸水想定区域があるため、評価レベルはDとなる。

【整備後の評価レベル(近畿・中部地方)】



整備後：当該事業のルートが津波浸水想定区域を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBとなる。

②市町村間等の連結性の向上 【評価：◎】

- ・当該リンク周辺の市町村から、最寄りの隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
48.5	0.88	55.1

【弱点度の計測の例(近畿地方)】



- ・弱点度は、災害時に、通常時と比較して、各市町村から県庁所在都市(又は最寄りの高速道路IC)及び周辺市町村への到達時間が増加する度合いを表し、評価対象リンクを通過する市町村間等の移動における到達時間の総和の比で計測される。
- ・改善度は、整備前後で、各市町村から県庁所在都市(又は最寄りの高速道路IC)及び周辺市町村への到達時間が短縮する度合いを表し、整備前後の弱点度の比で計測される。

④一般国道497号（西九州自動車道）
松浦佐々道路

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B P・その他の別
国道497号	松浦佐々道路	19.1km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,400~13,400	2	九州地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	760億円	123億円	883億円
基準年における 現在価値(C)	585億円	36億円	621億円

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25年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	49億円	5.2億円	4.3億円	59億円
基準年における 現在価値(B)	656億円	69億円	58億円	782億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.3
経済的純現在価値(事業全体)	162億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.3%

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

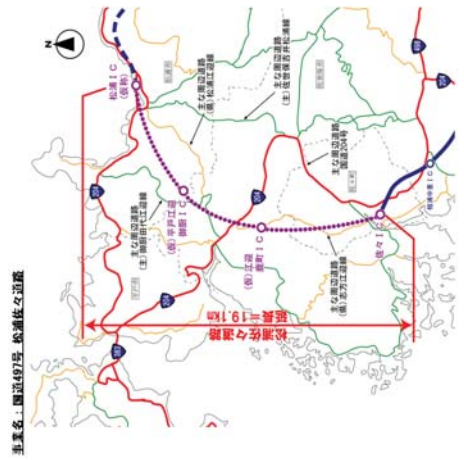
【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	9,400~13,400	±10%	1.1~1.4
事業費	760億円	±10%	1.2~1.4
事業期間	10年	±20%	1.2~1.4

交通状況の悪化
事業名：国道497号 松浦佐々道路

(推計時点 H42年) (事業全体)

項目	整備なし(A)		整備あり(B)	
	[台/日]	[分]	[台/日]	[分]
①新設・改善道路 松浦佐々道路 19.1km	0.00	0.00	11,600	14
国道204号 : 43.5km	0.00	0.00	29	78
(主)松浦江迎線 : 9.0km	7,100	81	4,200	57
(主)松浦江迎線 : 8.5km	5,100	102	2,500	15
(主)松浦江迎線 : 8.0km	15	13	6.8	300
(主)松浦江迎線 : 8.5km	15	19	0.85	300
(主)松浦江迎線 : 8.0km	1,600	15	0.72	800
(主)松浦江迎線 : 3.1km	4.1	6.2	0.87	2,186
③その他道路合計 : 1,298.7km	2,190	2,330	2,281	48
合計 : 1,389.9km				



費用便益分析の条件

事業名：国道497号 松浦佐々道路

項目	チェック欄
算出マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) その他	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	50年間 4% 平成25年 ■(H42) <input type="checkbox"/> ()
交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数年次 複数年次での推計 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 いずれかのみ推計の場合
推計の状況	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) パーセント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()
推計に用いたOD表	無 有 有の場合のみ 考慮した理由を記載
開発交通量の考慮	考慮した開発交通量(トリップ数) () 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 山間部沿岸部で併行道路が少ない その他() 簡易手法の考え方(特筆交通量の設定方法等)
速度設定の考え方	その他() 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、交通容量程度の路線などが存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、速度差を生ずる(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()

事業名：国道497号 松浦佐々道路

(3)

項目		チェック欄
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	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	<input type="checkbox"/>
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"/>
	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
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
交通流推計の時点以外の便益の算定	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
車種別時間価値原単位	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"/>
	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	<input checked="" 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	<input type="checkbox"/>
	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	<input 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"/>
	その他	

便益の算定

事業名：国道497号 松浦佐々道路

(4)

項目		チェック欄
費用の算定	事業費	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	<input type="checkbox"/>
	営業費	<input checked="" type="checkbox"/>
その他	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(概略事業計画による値を採用 維持管理費の設定根拠を記載 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(過去3年間、H22～H24)に基づく 積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
4. その他		

便益の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 松浦佐々道路 (事業全体)

Table with columns for year, traffic volume, GDP, and various benefit categories (乗用車, 小乗貨物, 普通貨物, etc.). It includes a '合計' (Total) row at the bottom.

様式-4

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 松浦佐々道路 (事業全体)

Table with columns for year, interest rate, GDP, and various cost categories (事業費, 維持管理費, etc.). It includes a '単部事業費計' (Total project cost) row at the bottom.

注1) 事業費の投資パターンは、概算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、実際の事業費額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。

全体事業費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道497号	松浦佐々道路	2	19.1km

全事業における維持管理費の内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考		
①工事費								
改良費		土工	m ³	4,547,910	4,991	切土(2,161,869m ³)、盛土(1,785,760m ³)、積土工(600,281m ³)		
		軟弱地盤改良工	m ³	317,556	585	深層混合処理工(300,000m ³)、浅層混合処理工(17,556m ³)		
		法面工	m ²	286,201	1,964	切土法面(105,723m ²)、盛土法面(178,137m ²)、地すべり対策工(5,341m ²)		
		擁壁工	式	1	2,351	ブロック積擁壁、もたれ式擁壁、L型擁壁、補強土壁		
		管渠工	m	1,005	177			
		函渠工	m	809	1,047			
		排水工	m	12,726	983			
		中点分断帯工	m	19,048	527			
		縦工	式	1	646			
		橋梁費				19,914		
						2,853	17,667	連続高架橋8橋、鋼橋2橋
		トンネル費				645	2,247	鋼橋1橋、跨道橋10橋
						6,334	23,921	
		IC費				4	4,235	
				4	4,235			
舗装費					1,751			
				200,330	1,751	土工区間延長(橋梁、トンネル区間以外): 9,609m		
付帯施設費					1,710			
				1	1,710	橋脚工、防護柵工、道路照明等		
②用地及補償費								
用地費					3,565			
			m ²	463,266	2,160			
			m ²	21,020	387			
			m ²	177,420	1,384			
			m ²	264,826	397			
補償費				1	1,396			
				1	11,349	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費等		
③間接経費								
全体事業費								
					79,716			

【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、近接事業箇所の近接実績単価を使用

維持管理費内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道497号	松浦佐々道路	2	19.1km

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	19.1	3,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,400	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			12,950	

【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。

防災機能評価結果

事業名:一般国道497号 松浦佐々道路

①主要都市・拠点間の防災機能の向上 【評価:◎】

●平戸市～佐世保市の評価

現況	→	(目標) 整備後
D	→	(B)

	ランク	耐災害性	多重性
■	A	あり	あり
■	B	あり	—
■	C	なし	あり
■	D	なし	なし

【現況の評価レベル(九州地方)】



現況:主経路(国道204号)は津波浸水想定区域を通過し、5.5m未改良区間があるため、評価レベルはDとなる。

【整備後の評価レベル(九州地方)】



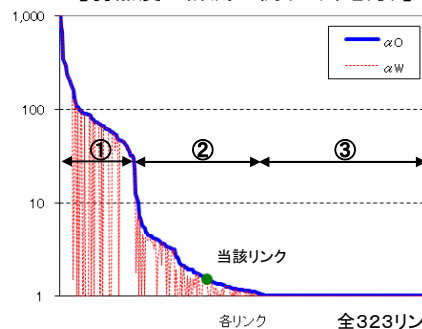
整備後:当該事業のルートが津波浸水想定区域、5.5m未改良区間を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBとなる。

②市町村間等の連結性の向上 【評価:◎】

- ・当該リンク周辺の市町村から、最寄りの隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
1.5	0.9	1.7

【弱点度の計測の例(九州地方)】



①災害時不通 : 67
②災害時迂回有り: 119
③災害時迂回無し: 137

- ・弱点度は、災害時に、通常時と比較して、各市町村から県庁所在都市(又は最寄り的高速道路IC)及び周辺市町村への到達時間が増加する度合いを表し、評価対象リンクを通過する市町村間等の移動における到達時間の総和の比で計測される。
- ・改善度は、整備前後で、各市町村から県庁所在都市(又は最寄り的高速道路IC)及び周辺市町村への到達時間が短縮する度合いを表し、整備前後の弱点度の比で計測される。

⑤一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期）

交通状況の変化

事業名：牛久土浦バイパス（Ⅱ期）

（推計時点 H42年）

		整備なし(A)		整備あり(B)	
①新設・改築道路 牛久土浦バイパス（Ⅱ期）	交通量 ^{※1}	[台/日]	-		26,200
	走行時間 ^{※2}	[分]	-		5
4.6 km ②主な周辺道路 ^{※4}	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-		22.33
	交通量	[台/日]	20,500		18,200
	走行時間	[分]	14		13
	走行時間費用	[億円/年]	49.76		42.19
	交通量	[台/日]	63,200		61,700
	走行時間	[分]	7		7
	走行時間費用	[億円/年]	86.20		83.96
	交通量	[台/日]	24,100		21,100
	走行時間	[分]	13		13
	走行時間費用	[億円/年]	56.44		47.91
	交通量	[台/日]	19,800		18,200
	走行時間	[分]	8		8
	走行時間費用	[億円/年]	28.13		25.64
	交通量	[台/日]	19,800		19,200
	走行時間	[分]	18		18
	走行時間費用	[億円/年]	64.38		61.78
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	2,830.96		2,798.90

		整備なし(A)		整備あり(B)	
合計	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,115.86		3,082.70
	走行時間費用	[億円/年]	3,115.86		3,082.70
	走行時間短縮便益	[億円/年]			33.16

- ※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：費用便益分析でニュアールに従い車種別、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。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B・P・その他の別
一般国道6号	牛久土浦バイパス（Ⅱ期）	4.60km	二次改築	BP
計画交通量 [台/日]	車線数	事業主体		
26,200	4	関東地方整備局		

①費用	事業費	維持管理費		合計
		平成25年度		
基準年				
単純合計	170億円	57億円		227億円
基準年における 現在価値(C)	128億円	17億円		145億円

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
			平成25年度		
基準年					
供用年					
単年便益 (初年便益)	34億円	4.6億円	2.1億円		41億円
基準年における 現在価値(B)	433億円	58億円	27億円		519億円

③結果	
費用便益比（事業全体）	3.6
経済的純現在価値（事業全体）	374億円
経済的内部収益率（事業全体）	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（残事業を対象）			
変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	26,200台/日	±10%	3.2～3.9
事業費	170億円	±10%	3.3～3.9
事業期間	10年	±2年	3.2～3.8

費用便益分析の条件

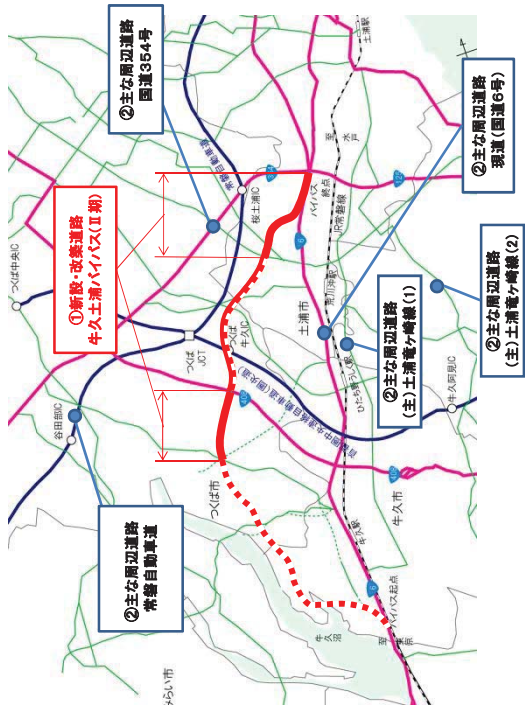
事業名：牛久土浦バイパス（Ⅱ期）

(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	■ <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 基準年次	4% 平成25年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■ (H42)
	複数の推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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)	■ (H17センサス)
	パース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"/>
開発交通量の考慮	その他 ()	<input type="checkbox"/>
	無 有 考慮した開発交通量 (トリップ数) 考慮した理由を記載	() 台/トリア/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 Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	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	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部沿岸部で併行道路が少ない その他 ()	<input type="checkbox"/>
	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	その他 ()	<input type="checkbox"/>
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けて設定	■
最終配分の速度	採用理由を記載 交通量が、交通容量 (Qmax~Gmin) 以上の路線、交通容量 (Qmin~Qmax) の路線、等が混在した配分結果となっており、費用便益算出においては、速度差を生ずる「加重平均速度」を用いた。	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
その他 ()		<input type="checkbox"/>

交通流推計

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること



(3)

項目		チェック欄
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	<input type="checkbox"/>
	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 () %	<input type="checkbox"/>
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"/>
	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	<input type="checkbox"/>
	考慮する場合のみ	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 () 日	<input type="checkbox"/>
	考慮する場合のみ	<input type="checkbox"/>
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"/>
	()	<input type="checkbox"/>
	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"/>
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"/>
	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"/>
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>
	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>
その他		

便益の算定

(4)

項目		チェック欄
費用の算定	事業費	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	<input type="checkbox"/>
	雪寒費	<input type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
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	<input type="checkbox"/>	
東日本高速道路(株)の維持管理計画に基づいて設定		
積雪地域または寒冷地域である		
4. その他		

便益の現在価値算定表

箇所名:牛久土浦バイパス(二期)

Table with columns for year (年度), traffic volume (総走行台数), interest rate (割引率), GDP, and various benefit categories (乗用車種別, 乗用車種別, 乗用車種別, 乗用車種別). Includes a total row at the bottom.

費用の現在価値算定表

箇所名:牛久土浦バイパス(二期)

Table with columns for year (年度), road length (延長), unit price (単価), and various cost categories (事業費, GDP, 割引率). Includes a total row at the bottom.

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6号	牛久土浦バイパス(Ⅱ期)	4	L=4.6km				
■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	改良費	土工	式	1	8,789		
		軟弱地盤改良工	m ²	45,929	1,059	切土、盛土、客土	
		法面工	m ²	53,185	549	サンドマット、敷網工	
		擁壁工	式	1	94	切土法面、盛土法面	
		管渠工	m	231	961		
		函渠工	m	59	27		
		排水工	m	12,676	105		
		中央分離帯工	m	3,883	330		
		繕工	式	1	138		
		橋梁費			24		
					3,704		
					621	3,704	3橋
トンネル費	NATM	m					
	シールド	m					
IC・JCT費	IC	箇所					
	JCT	箇所					
舗装費	車道舗装	m ²	89,223	1,565			
	歩道舗装	m ²	28,277	1,459			
	歩道舗装	m ²	28,277	107			
附帯施設費	交通管理施設工	式	1	233			
	遮音壁	m					
②用地及補償費	用地費						
	宅地	m ²	170,981	4,241			
	田畑	m ²	26,702	869			
	山林・原野	m ²	96,476	2,480			
	その他	m ²	47,637	886			
③間接経費	補償費						
	式	1	166	5			
全体事業費	式	1	2,496	2,015		地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
	式	1	17,540	17,540			

【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

○用地補償算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を採用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道6号	牛久土浦バイパス(Ⅱ期)	4	4.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	4.6	14	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	106	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			120	

【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。

⑥一般国道246号
厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）

事業名：厚木桑野道路(伊勢原西～桑野中井)

(推計時点 H42年)

①新設・改築道路		整備なし(A)		整備あり(B)	
交通量※1	[台/日]				
厚木桑野道路(伊勢原西～桑野中井)	[分]	-	-	8,200	
走行時間※2	[分]	-	-	5	
走行時間費用※3	[総円/年]	-	-	7,700	
②主な周辺道路※4	[台/日]	28,300		28,000	
交通量	[分]	27		27	
走行時間	[総円/年]	153.84		152.06	
走行時間費用	[台/日]	89,400		84,900	
交通量	[分]	8		8	
走行時間	[総円/年]	139.84		130.36	
走行時間費用	[台/日]	15,000		13,900	
交通量	[分]	7		7	
走行時間	[総円/年]	21.51		19.35	
走行時間費用	[台/日]	10,400		9,700	
交通量	[分]	6		6	
走行時間	[総円/年]	11.45		10.43	
走行時間費用	[総円/年]	10,999.57		10,986.06	
③その他道路合計					
1,305.5km 走行時間費用					
合計	1,331.9km 走行時間短縮便益	[総円/年]	11,326.22	11,305.95	走行時間短縮便益(A-B)
					20,26

- ※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ります。
- ※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。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B・P・その他の別
一級国道246号	厚木桑野道路(伊勢原西～桑野中井)	L = 5.2 km	二次改築	B P
計画交通量(台/日)	車線数	事業主体		
8,200	2	関東地方整備局		

①費用	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	191億円	53億円	245億円
基準年における現在価値(C)	139億円	14億円	154億円

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25年度			
供用年	平成38年度			
単年便益(初年便益)	20億円	0.2億円	0.1億円	20億円
基準年における現在価値(B)	246億円	2.1億円	1.2億円	249億円

③結果	費用便益比(事業全体)	1.6
経済的純現在価値(事業全体)	95億円	
経済的内部収益率(事業全体)	6.8%	

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	変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,200台/日	±10%	±10%	1.5~1.8
事業費	191億円	±10%	±10%	1.5~1.8
事業期間	12年	±3年	±3年	1.4~1.8

費用便益分析の条件

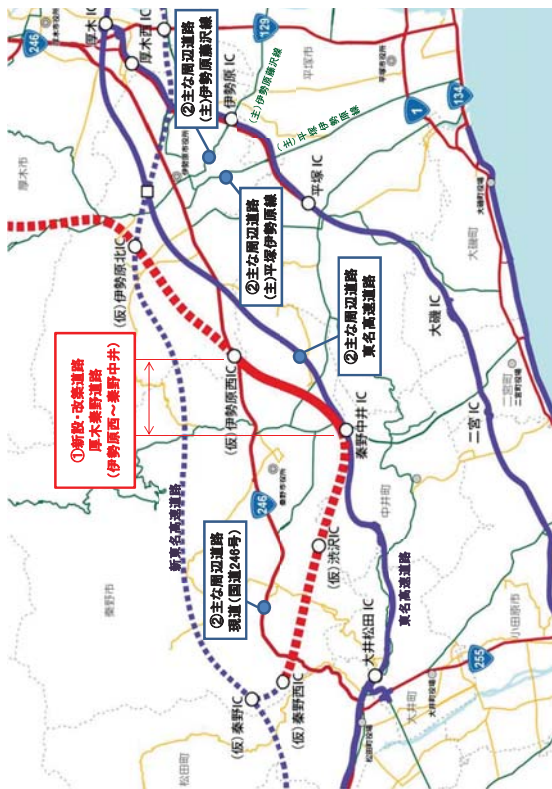
事業名:厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

(2)

項目	チェック欄
算出マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	■
その他	<input type="checkbox"/>
分析対象期間	50年間
社会的割引率	4%
基準年次	平成25年度
1時点のみ推計	■ (H42)
複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
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	<input type="checkbox"/>
いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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)	■ (H17センサス)
パーセント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"/>
無	■
有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ 考慮した理由を記載	() 台トリップ/日
開発交通量の考慮	
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	■
均衡配分(リンクハフマン関数を用いた配分)	<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
その他()	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)	
その他()	
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(Qmin~Qmax)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	<input type="checkbox"/>
その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(2) 図面 ①、②に該当する道路を明示すること



事業名：厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

(3)

項目	チェック欄
考慮しない	<input type="checkbox"/>
考慮する	<input type="checkbox"/>
面的に考慮	<input type="checkbox"/>
対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
考慮する 場合のみ	<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	
考慮しない	<input type="checkbox"/>
考慮する	<input type="checkbox"/>
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	<input type="checkbox"/>
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	
考慮しない	<input type="checkbox"/>
考慮する	<input type="checkbox"/>
採用した冬期日数	() 日
採用した冬期日数の考え方を記載	
考慮する 場合のみ	<input type="checkbox"/>
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
ブロック別・車種別走行キロの伸び率による設定	<input type="checkbox"/>
その他 ()	<input type="checkbox"/>
費用便益分析マニュアルの値を使用	<input type="checkbox"/>
独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>
費用便益分析マニュアルの値を使用	<input type="checkbox"/>
独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>
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 type="checkbox"/>
考慮しない	<input type="checkbox"/>
考慮する	<input type="checkbox"/>
(考慮の場合、算出欄を添付すること)	
その他	

便益の算定

事業名：厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)

(4)

項目	チェック欄
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	
関東地方整備局の実績値により設定	
積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
その他	
4. その他	

便益の現在価値算定表

箇所名： 厚木素野道路(伊勢原西～素野中井)

Main table with columns for year, traffic volume, GDP, and various benefit categories like '乗用車', '小型貨物', '普通貨物', and '現在価値'.

費用の現在価値算定表

箇所名：厚木素野道路(伊勢原西～素野中井)

Table for cost present value calculation with columns for year, unit length, maintenance costs, and total costs.

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満たしたものでない。
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246号	厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)	2	L=5.2km
■事業費内訳			
①工事費	改良費	金額 (千円)	備考
		1,445	
	土工	187,794	33
	軟弱地盤改良工	式	
	法面工	式	29 切土法面、盛土法面
	擁壁工	式	0.1 補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
	管渠工	m	64
	排水工	m	1,236
	中央分離帯工	m	848
	雑工	式	1 2
	橋梁費	373	
	100m以上	m	1,060
	100m未満	m	
	トンネル費	894	
	NATM	m	2,463
	開削	m	195
	IC・JCT費	93	
	IC	箇所	1 93 秦野中井IC
	JCT	箇所	
	舗装費	7	
	車道舗装	m ²	5,798
	歩道舗装	式	
	附帯施設費	5	
	交通管理施設工	式	1 5
	遮音壁	m	
	②用地及補償費	311	
	用地費	m ²	77,760
			245
	宅地	m ²	14,520
	田畑	m ²	24,260
	山林・原野	m ²	32,050
	その他	m ²	6,930
	補償費	式	1 66
	③間接経費	式	1 241 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費	式	1 1,997

【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
一般国道246号	厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)	2	5.2km

■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	5.2	34	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	78	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計				112

【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。

⑦一般国道41号 大沢野富山南道路

交通状況の変化
事業名：国道41号大沢野富山南道路

(推計時点 H42年)

交通量※1	[台/日]	整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改善道路 [大沢野富山南道路] :12.0km	走行時間※2 [分]	-	15,700
	走行時間費用※3 [億円/年]	-	37.50
	交通量	10,600	5,500
A、国道41号(現道) 10.8km	走行時間 [分]	24	19
	走行時間費用 [億円/年]	46.85	19.14
B:(主)富山笹津 線:8.9km	交通量	5,900	1,300
	走行時間 [分]	20	15
	走行時間費用 [億円/年]	21.26	3.49
C:(一)笹津安養寺 線(旧道) :7.2km	交通量	4,100	200
	走行時間 [分]	20	15
	走行時間費用 [億円/年]	14.80	0.47
D:(一)笹津安養寺 線(新道) :3.8km	交通量	7,300	6,600
	走行時間 [分]	8	8
	走行時間費用 [億円/年]	10.83	8.99
E:(主)富山大沢野 線:8.7km	交通量	3,600	1,400
	走行時間 [分]	20	17
	走行時間費用 [億円/年]	12.82	4.26
③その他道路合計 :1,953.3km	走行時間費用 [億円/年]	3298.32	3293.47
合計:2,005.2km	走行時間短縮便益 [億円/年]	3404.87	3367.32
	走行時間費用 整備あり(B)		37.55

※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。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現抵・B.P.その他の別
一般国道41号	大沢野富山南道路	L=12.0km	二次改良	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,900~22,800	2~4	北陸地方整備局

事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度	
単純合計	364億円 196億円	560億円
基準年における 現在価値(C)	261億円 51億円	312億円

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25年度			
供用年	平成39年度			
基準年(初年便益)	39億円	6.3億円	3.9億円	49億円
基準年における 現在価値(B)	437億円	71億円	44億円	552億円

③ 結果	費用便益比(B/C)
費用便益比(B/C)	1.8
経済的純現在価値(B-C)	241億円
経済的内部収益率(EIRR)	7.6%

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	変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	10,900~22,800	±10%	±10%	1.5 ~ 1.9
事業費	364億円	±10%	±10%	1.6 ~ 1.9
事業期間	13年	±3年	±3年	1.6 ~ 2.0

費用便益分析の条件

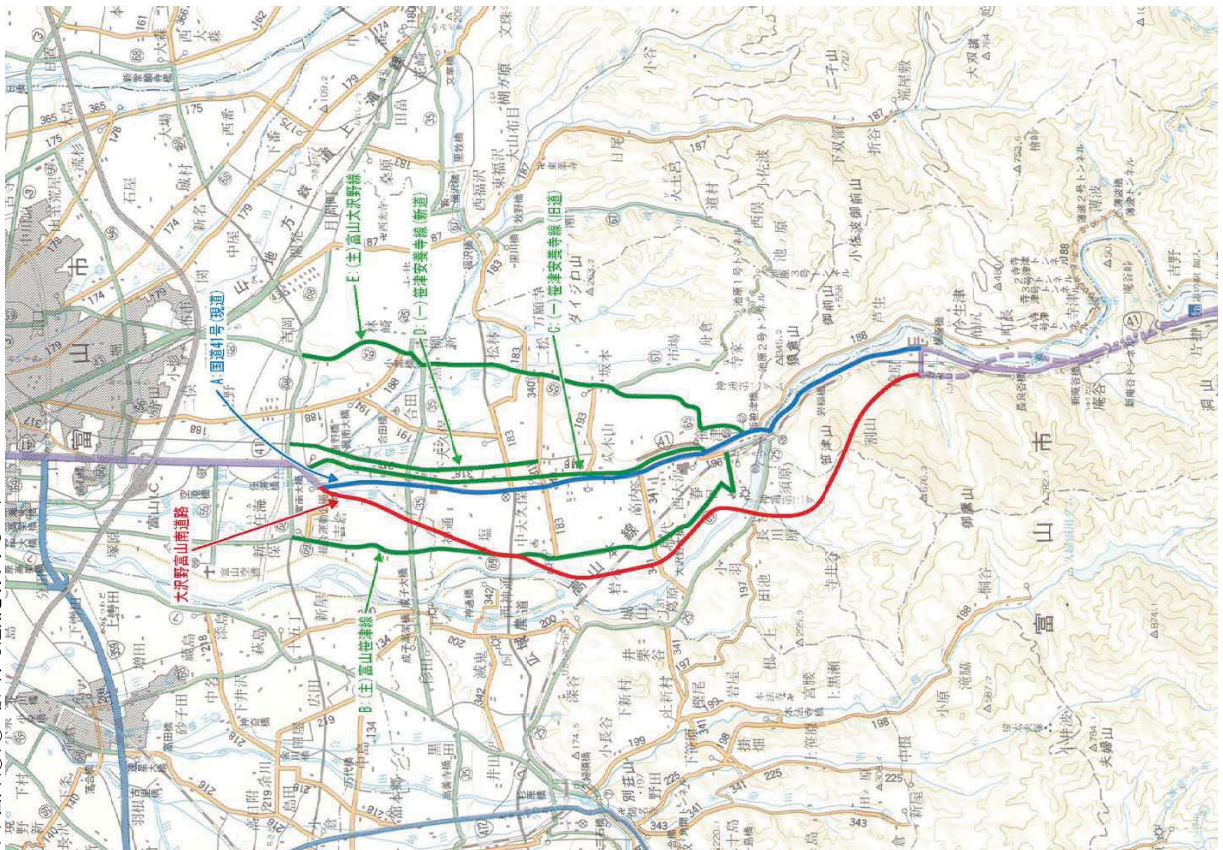
事業名：大沢野富山南道路

(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25年
		<input checked="" type="checkbox"/> (H142)
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/>
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 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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"/>
開発交通量の考慮	その他()	<input type="checkbox"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した理由を記載	() 台/トッパ/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(リンクハフオーマンズ関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	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 その他() 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	その他() 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"/>

交通流推計

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



(3)

項目		チェック欄
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	面的に考慮 対象路線のみ考慮 考慮する場合のみ 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 () %	<input type="checkbox"/>
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"/>
冬期交通の 影響	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	<input type="checkbox"/>
	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"/>
	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 (88) 日	<input type="checkbox"/>
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	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	<input type="checkbox"/>
	通常期と冬期の速度比を考慮	<input type="checkbox"/>
車種別時間 価値原単位	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 ()	<input checked="" type="checkbox"/>
	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	<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 checked="" type="checkbox"/>
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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		

便益の算定

(4)

項目		チェック欄
費用の 算定	事業費	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	<input type="checkbox"/>
	雪害費	<input type="checkbox"/>
	その他	<input checked="" type="checkbox"/>
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() 維持管理費の設定根拠を記載 積雪地域または寒冷地域である		
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。		

便益の現在価値算定表

箇所名: 国道41号 大沢野富山南道路

Main table for benefit present value calculation. Columns include year, GDP, traffic volume, and various cost/benefit metrics. Rows range from 1995 to 2049.

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道41号 大沢野富山南道路

Table for cost present value calculation. Columns include year, interest rate, and cost metrics. Rows range from 1995 to 2049.

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満たしたものではありません。このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業費用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要する。注2) 評価対象期間最長年において、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41号	大沢野富山南道路	2～4車線	12.0km			
■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	改良費	土工	m ³	1,497,992	26,928	
		軟弱地盤改良工	m ³	2,655	2,655	切土(53万m ³) 盛土(97万m ³)
		法面工	式	1	173	
		擁壁工	m	410	544	
		築業工	m	38,770	492	
		排水工	式	1	296	簡易中央帯工含む
		中央分離帯工	式			
		雑工	式			
		橋梁費				
		100m以上	m	500	3,014	1箇所(2号橋)
		100m未満	m	319	2,707	6箇所
		トンネル費				
		NATM	m	3,095	10,470	避難坑含む
		シールド	m			
		IC・JCT費				
IC	箇所	5	4,120	立体(3箇所)		
JCT	箇所					
舗装費						
車道舗装	m ²	141,533	1,382			
歩道舗装	m ²	0	0	取付道、側道含む		
付帯施設費						
交通管理施設工	式	1	486	防護柵、標識、立入禁止柵、通信管路		
遮音壁	m	400	41			
②用地及補償費						
用地費						
空地	m ²	27,187	816			
田畑	m ²	350,885	3,509			
その他	m ²					
補償費	式	1	1,305			
③間接費						
調査設計費	式	1	5,442	地質調査、測量、設計にかかるとる費用及び予備費 (①+②)×5%		
間接費	式	1	326	(①+②)×1%		
予備費	式	1	3,488	(①+②+③+調査設計費+間接費)×10%		
全体事業費				38,000		

【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
○用地補償地算出にあたっては、近接事業箇所の直立実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	大沢野富山南道路	2～4	12.0km

■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	12.0	77	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	335	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			412	

【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。

⑧一般国道10号 高江拡幅

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B・P・その他の別
国道10号	高江拡幅	2.8km	二次改築	現拓
計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体		
44,200~44,300	4	九州地方整備局		

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	82億円	21億円	103億円
基準年における 現在価値(C)	59億円	6.1億円	65億円

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25年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	14億円	0.61億円	0.51億円	15億円
基準年における 現在価値(B)	189億円	8.1億円	6.8億円	204億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	3.1
経済的純現在価値 (事業全体)	139億円
経済的内部収益率 (事業全体)	13%

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	44,200~44,300	±10%	2.8 ~ 3.4
事業費	82億円	±10%	2.9 ~ 3.4
事業期間	10年	±20%	2.9 ~ 3.3

事業名：国道10号 高江拡幅

(推計時点 H42年) (事業全体)

	交通量	整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改善道路 高江拡幅：2.8km	[台/日]	33,100	44,300
	[分]	8.4	4.7
	[億円/年]	48	36
国道10号：1.7km	[台/日]	50,300	55,800
	[分]	4.4	4.6
	[億円/年]	39	44
(主)大分 臼杵線：1.5km	[台/日]	33,600	36,900
	[分]	5.2	4.8
	[億円/年]	33	31
②主女周 辺道路 (一)西寒 多妻田 線：1.8km	[台/日]	12,400	10,500
	[分]	6.2	6.4
	[億円/年]	13	11
国道10号 大分前白 P：0.7km	[台/日]	36,800	24,800
	[分]	0.83	0.78
	[億円/年]	5.3	3.4
九州横断道 (大分光吉 IC～大分米 良IC)： 2.5km	[台/日]	19,000	16,800
	[分]	1.7	1.7
	[億円/年]	6.0	5.4
③その他道路合計 ：1,105.5km	[億円/年]	3,188	3,187

	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：1,116.1km	3,332	3,318	14

事業名：国道10号 高江拡幅



費用便益分析の条件

事業名：国道10号 高江拡幅

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25年
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 いずれかのみ推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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)
	パーセント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"/>
交通流推計	その他()	<input type="checkbox"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	考慮した開発交通量(トリップ数)	()台/1000/日
	有の場合のみ 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"/>
	野模率式を用いた配分	<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	その他()	<input type="checkbox"/>
	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、交通容量程度の路線など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、速度差を生ずる(加重平均速度)を用いた。	<input checked="" type="checkbox"/>
最終配分の速度	採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
その他()		<input type="checkbox"/>

事業名：国道10号 高江拡幅

(3)

項目		チェック欄
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	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
冬期交通の影響	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
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"/>
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"/>
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input 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"/>
その他		

費用の現在価値算定表

箇所名：国道10号 高江拡幅（事業全体）

維持管理費の算出期間(算出期間等)

年度	割合率	GDP テレーク	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
			現在価値	単価(億円)	現在価値	単価(億円)
10年度	0.9615	92.1	0.50	0.16	2.8	0.44
9年度	0.9246	92.1	0.50	0.48		
8年度	0.8890	92.1	1.00	0.89		
7年度	0.8548	92.1	2.00	1.71		
6年度	0.8219	92.1	5.00	4.11		
5年度	0.7903	92.1	10.00	7.90		
4年度	0.7599	92.1	15.00	11.40		
3年度	0.7307	92.1	20.00	14.61		
2年度	0.7026	92.1	14.00	9.84		
1年度	0.6756	92.1	13.67	9.23		
供用開始年次						
1年度	0.6486	92.1			0.42	0.27
2年度	0.6246	92.1			0.42	0.26
3年度	0.6006	92.1			0.42	0.25
4年度	0.5775	92.1			0.42	0.24
5年度	0.5553	92.1			0.42	0.23
6年度	0.5339	92.1			0.42	0.22
7年度	0.5134	92.1			0.42	0.22
8年度	0.4936	92.1			0.42	0.21
9年度	0.4746	92.1			0.42	0.20
10年度	0.4564	92.1			0.42	0.19
11年度	0.4388	92.1			0.42	0.18
12年度	0.4220	92.1			0.42	0.18
13年度	0.4057	92.1			0.42	0.17
14年度	0.3901	92.1			0.42	0.16
15年度	0.3751	92.1			0.42	0.16
16年度	0.3607	92.1			0.42	0.15
17年度	0.3468	92.1			0.42	0.15
18年度	0.3333	92.1			0.42	0.14
19年度	0.3202	92.1			0.42	0.14
20年度	0.3083	92.1			0.42	0.13
21年度	0.2965	92.1			0.42	0.13
22年度	0.2851	92.1			0.42	0.12
23年度	0.2741	92.1			0.42	0.11
24年度	0.2636	92.1			0.42	0.11
25年度	0.2534	92.1			0.42	0.10
26年度	0.2437	92.1			0.42	0.10
27年度	0.2343	92.1			0.42	0.09
28年度	0.2253	92.1			0.42	0.09
29年度	0.2166	92.1			0.42	0.09
30年度	0.2083	92.1			0.42	0.08
31年度	0.2003	92.1			0.42	0.08
32年度	0.1926	92.1			0.42	0.08
33年度	0.1852	92.1			0.42	0.08
34年度	0.1780	92.1			0.42	0.07
35年度	0.1712	92.1			0.42	0.07
36年度	0.1646	92.1			0.42	0.07
37年度	0.1583	92.1			0.42	0.07
38年度	0.1522	92.1			0.42	0.06
39年度	0.1463	92.1			0.42	0.06
40年度	0.1407	92.1			0.42	0.06
41年度	0.1353	92.1			0.42	0.06
42年度	0.1301	92.1			0.42	0.05
43年度	0.1251	92.1			0.42	0.05
44年度	0.1203	92.1			0.42	0.05
45年度	0.1157	92.1			0.42	0.05
46年度	0.1112	92.1			0.42	0.05
47年度	0.1069	92.1			0.42	0.04
48年度	0.1028	92.1			0.42	0.04
49年度	0.0989	92.1			0.42	0.04
50年度	0.0951	92.1			0.42	0.04
合計			13.50	1.28	20.96	6.08
単独事業費計			81.67			

注1) 事業費の投資パターンは、維持管理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に基づいたものではない。
 このため、毎年度の予算の拡充や、用地、工事の進捗により、実際の事業期間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、用地算存価値(割引後の用地費)を控除している。

事業名：国道10号 高江拡幅

(4)

項目	チェック欄
事業費	<input type="checkbox"/>
費用	<input type="checkbox"/>
維持管理費	<input checked="" type="checkbox"/>
算定の	
4. その他	
積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>

全事業における維持管理費の内訳

路線名	箇所名	車線数	延長
国道10号	高江菰幅	4	2.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.8	450	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,750	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			2,200	

【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総費に基づき算出。

⑨一般国道58号 那霸北道路

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B.P.・その他の別
一般国道58号	那覇北道路	L=2.2km	地域高規格	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,300~59,200	6	沖縄総合事務局

① 費用		維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	699億円	42億円	742億円
基準年における 現在価値 (C)	529億円	12億円	541億円

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25年度				
供用年	平成36年度				
単年便益 (初年便益)	61億円	11億円	6.4億円		79億円
基準年における 現在価値 (B)	857億円	157億円	89億円		1,104億円

③ 結果	
費用便益比 (事業全体)	2.0
経済的純現在価値 (事業全体)	563億円
経済的内部収益率 (事業全体)	8.5%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	42,100台/日	±10%	1.8~2.6
事業費	699億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	10年	±20%	1.9~2.2

交通状況の変化
事業名：那覇北道路

(推計時点 H42年)

①新設・改善道路 [那覇北道路: 2.2km]	交通量	[台/日]	整備なし(A)	整備あり(B)
	走行時間	[分]		
	走行時間費用	[億円/年]		2.2
	交通量	[台/日]	65,500	54,300
	走行時間	[分]	10	8.8
	走行時間費用	[億円/年]	118	85
	交通量	[台/日]	41,300	16,300
	走行時間	[分]	6.6	4.0
	走行時間費用	[億円/年]	49	12
	交通量	[台/日]	36,400	28,300
	走行時間	[分]	0.64	0.60
	走行時間費用	[億円/年]	4.0	2.9
	交通量	[台/日]	46,800	44,500
	走行時間	[分]	5.3	5.0
	走行時間費用	[億円/年]	42	38
	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 延長:1,288.1km	走行時間費用	[億円/年]	7,561	7,556
合計:1,299.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,774	7,710
	走行時間費用 整備あり(B)			64

費用便益分析の条件

事業名：那覇北道路

(2)

項目	チェック欄
算出マニユアル 費用便益分析マニユアル (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"/>
分析対象期間	50年
社会的割引率	4%
基準年次	H25
交通流の推計時点	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
推計の状況	<input checked="" type="checkbox"/>
推計に用いたOD表	<input type="checkbox"/> (H17)
開発交通量の考慮	<input type="checkbox"/>
配分交通量の推計手法	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	<input type="checkbox"/>

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること



事業名：那覇北道路

(3)

項目		チェック欄
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する	<input type="checkbox"/>
	面的に考慮 対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
災害等による通行止めの影響	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	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
冬期交通の影響	考慮する	<input type="checkbox"/>
	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
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"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/> <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"/>
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"/>
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>
	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	考慮する	<input type="checkbox"/>
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)	
その他		

便益の算定

事業名：那覇北道路

(4)

項目		チェック欄
費用の算定	事業費	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	<input type="checkbox"/>
	雪害費	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
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（概略事業計画値による値を採用） 維持管理費の設定根拠を記載 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 積雪地域または寒冷地域である		
4. その他		

便益の現在価値算定表

箇所名：那覇北道路

Table with columns for year (年度), vehicle type (乗用車, 小型貨物, 普通貨物), and various benefit metrics (割引率, GDP, 走行時間短縮便益, 走行経費減少便益, 事故減少便益). Rows range from H25 to H85.

様式-4

費用の現在価値算定表

箇所名：那覇北道路
基準年 H25

Table with columns for year (年度), discount rate (割引率), GDP, and various cost metrics (車庫費, 運賃, 燃料費, 維持管理費, 現在価値). Rows range from H24 to H85.

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、必ずしも全体の考慮制約等を満たしたものではありません。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業費用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。

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
那覇北道路	那覇市港町～那覇市若狭	6	2.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.2	700	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	3,750	橋梁2.2km
維持管理費合計			4,450	

【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。

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
那覇北道路	那覇市港町～那覇市若狭	6	2.2km

■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	改良費	土工	m ³	-	55,716	
		軟弱地盤改良工	m ³	-	53	
		法面工	m ²	-	0	
		擁壁工	式	-	0	
		管業工	m	-	0	
		函渠工	m	-	0	
		排水工	m	4,365	53	
		中央分離帯工	m	-	0	
		雑工	式	-	0	
		橋梁費				43,139
	100m以上		m	2,193	43,139	
	100m未満		m	-	0	
	トンネル費	NATM	m	-	0	
		シールド	m	-	0	
	IC-JCT費	箇所		3	10,650	若狭IC、(仮称)上之原IC、(仮称)港町IC
		JCT	箇所			
	舗装費	車道舗装	m ²	89,950		舗装費は橋梁費及びIC-JCT費に含まれるため、合計しない。
歩道舗装		m ²				
付帯施設費	交通管理施設工	式	1	281		
				281		
磁気誘導費	IC-JCT	式	1	1,593		
	本線	式	1	297	若狭IC、(仮称)上之原IC、(仮称)港町IC	
②用地及補償費	用地費		m ²	44,122	6,946	
		宅地	m ²	1,552	115	
		港湾用地	m ²	40,819	2,906	
		天久緑地	m ²	1,751	115	
			式	1	3,810	
③間接経費	全体事業費		式	1	10,402	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
					73,100	※百万円以下四捨五入

【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する

○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