

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21号 新太田橋拡幅
事業主体	中部地方整備局

●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	費用便益比 (B/C) = 3.5
	事業実施環境	■ ルート確定済	(都市計画決定: S50年7月 等)
		■ 円滑な事業執行の環境が整っている	平成13, 14年に美濃加茂市より岐阜国道事務所長、中部地方整備局長、国土交通大臣に4車線化の要望が行われている。

●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 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間b(当該区間)について: (新太田橋) 当該区間の渋滞損失時間: 995, 198人・時間/年 (新太田橋) 当該区間の渋滞損失削減率: 4.2割削減 (新太田橋)
		□ 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	JR美濃太田駅へ可見市からのアクセスが向上する (可見市~JR美濃太田駅、23分→12分)	
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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		現道はT-20対応	

1. 活力	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	
		<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/km <sup>2</sup> 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	
	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	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		■ 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	美濃加茂市と多治見市を最短時間で結ぶ 美濃加茂市と多治見が改良済み道路で連結される連絡数…2
		<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	可児市から日常活動圏中心都市である美濃加茂市へのアクセスが向上する見込(23分⇒12分)
		<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	木曾川により、美濃加茂市と可児市の一体的発展が阻害されている
個性ある地域の形成	<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	平成記念公園、日本ライン下り(年間観光客64,000人)へのアクセス向上	
	<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		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	■ 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	対象区間は現在の片側歩道から両側歩道となる (対象区間の自転車交通量…796台、自動車交通量…19581台、歩行者交通量…615人)
		<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	
	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	
安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	厚生連中濃病院(可児地区60分→49分)	

3. 安全	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児童、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	
	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	対象区間は岐阜県の第1次緊急輸送道路となっている
		<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	
4. 環境	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	CO2排出削減量：1,319t/年
	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	(現況) 対象区間周辺は自動車NOx・PM法対策地域ではない 対象区間周辺はNO2について環境基準を達成している測定局数・・2（美濃加茂市総合福祉会館駐車場、可児自動車排出ガス測定局） (推計結果) 評価対象区間（現道）：（新太田橋） 排出削減量：-2.14t/年、排出削減率：-2.2割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 対象区間周辺は自動車NOx・PM法対策地域ではない 対象区間周辺はNO2について環境基準を達成している測定局数・・2（美濃加茂市総合福祉会館駐車場、可児自動車排出ガス測定局） (推計結果) 評価対象区間（現道）：（新太田橋） 排出削減量：-0.12t/年、排出削減率：-2.2割削減
		<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	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
<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"/> 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"/> 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			

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BPの別
一般国道21号	新太田橋拡幅	L=0.96km	一般二次	現拓

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,600	4	中部地方整備局

## ① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	48億円	12億円	60億円
基準年における 現在価値(C)	42億円	5億円	47億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成15年度			
供用年	平成21年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	0億円	0億円	10億円
基準年における 現在価値(B)	168億円	-1億円	-1億円	166億円

## ③ 結果

費用便益比(B/C)	3.5
------------	-----

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			
事業費			
事業期間			
割引率			

## 交通状況の変化

事業名：一般国道21号 新太田橋拡幅

(推計時点 H32年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 0.96km	交通量	[台/日]	21,200	29,600	
	走行時間	[分]	2	2	
	走行時間費用	[億円/年]	10	12	
②主な周辺道路	現道(国道248号 太田橋) : 1.0km	交通量	[台/日]	23,800	18,800
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	17	10
	野上古井 線 新青 柳橋 : 0.8km	交通量	[台/日]	10,200	8,500
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	10	6
③その他道路合計 : 1129.9km	走行時間費用	[億円/年]	12673	12672	

			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 : 1132.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12710	12700	11

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

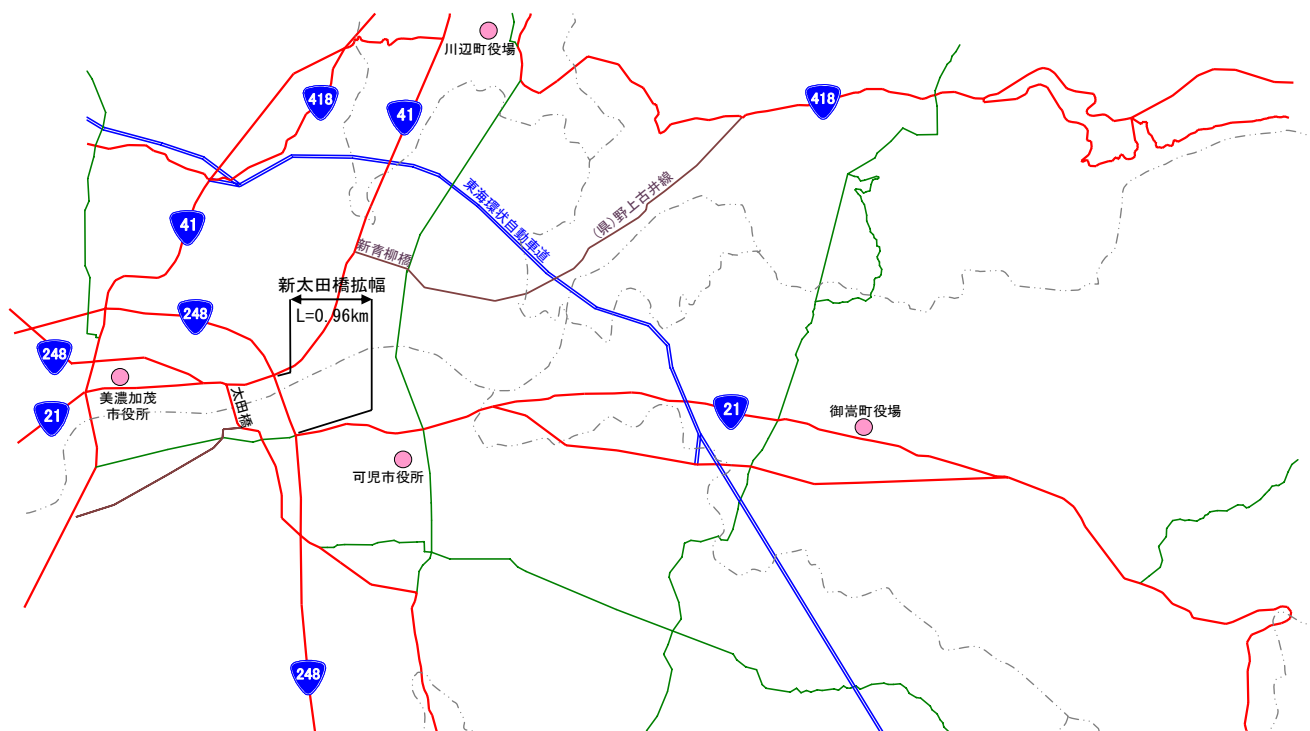
※ 2 : 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 3 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：一般国道21号 新太田橋拡幅

【 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: 新太田橋拡幅

(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15年8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	40年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成15年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H32)
	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
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"/> (H6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 checked="" type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<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"/>
	簡易手法の場合 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"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	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 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。	<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"/>





費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含）

箇所名：一般国道21号 新太田橋拡幅

採用単価の根拠：一般国道（直轄）		
単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.30	1.0	0.29

年次	年度	割引率	改築費（億円）		維持修繕費（億円）	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-4年目	H 17	0.9246	12	11	0	0
-3年目	H 18	0.8890	12	11	0	0
-2年目	H 19	0.8548	12	10	0	0
-1年目	H 20	0.8219	12	10	0	0
共用開始年次	H 21	0.7903	0	0	0	0
1年目	H 22	0.7599	0	0	0	0
2年目	H 23	0.7307	0	0	0	0
3年目	H 24	0.7026	0	0	0	0
4年目	H 25	0.6756	0	0	0	0
5年目	H 26	0.6496	0	0	0	0
6年目	H 27	0.6246	0	0	0	0
7年目	H 28	0.6006	0	0	0	0
8年目	H 29	0.5775	0	0	0	0
9年目	H 30	0.5553	0	0	0	0
10年目	H 31	0.5339	0	0	0	0
11年目	H 32	0.5134	0	0	0	0
12年目	H 33	0.4936	0	0	0	0
13年目	H 34	0.4746	0	0	0	0
14年目	H 35	0.4564	0	0	0	0
15年目	H 36	0.4388	0	0	0	0
16年目	H 37	0.4220	0	0	0	0
17年目	H 38	0.4057	0	0	0	0
18年目	H 39	0.3901	0	0	0	0
19年目	H 40	0.3751	0	0	0	0
20年目	H 41	0.3607	0	0	0	0
21年目	H 42	0.3468	0	0	0	0
22年目	H 43	0.3335	0	0	0	0
23年目	H 44	0.3207	0	0	0	0
24年目	H 45	0.3083	0	0	0	0
25年目	H 46	0.2965	0	0	0	0
26年目	H 47	0.2851	0	0	0	0
27年目	H 48	0.2741	0	0	0	0
28年目	H 49	0.2636	0	0	0	0
29年目	H 50	0.2534	0	0	0	0
30年目	H 51	0.2437	0	0	0	0
31年目	H 52	0.2343	0	0	0	0
32年目	H 53	0.2253	0	0	0	0
33年目	H 54	0.2166	0	0	0	0
34年目	H 55	0.2083	0	0	0	0
35年目	H 56	0.2003	0	0	0	0
36年目	H 57	0.1926	0	0	0	0
37年目	H 58	0.1852	0	0	0	0
38年目	H 59	0.1780	0	0	0	0
39年目	H 60	0.1712	0	0	0	0
合計			48	42	12	5
単純事業費計			48		12	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名:一般国道21号 新太田橋拡幅

年次	年度 (基準年) H15	総走行台キロの年次別伸び率 (ブロック)			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)				
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%	
供用開始年次	H 21	1.01574	1.00209	1.01150	0.7903	8	0	1	1	10	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	8
1年目	H 22	1.01191	0.99844	1.00777	0.7599	8	0	1	1	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
2年目	H 23	1.01177	0.99844	1.00771	0.7307	8	0	1	1	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
3年目	H 24	1.01163	0.99843	1.00765	0.7026	8	0	1	1	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
4年目	H 25	1.01150	0.99843	1.00759	0.6756	8	0	1	1	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7
5年目	H 26	1.01137	0.99843	1.00753	0.6496	8	0	1	1	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
6年目	H 27	1.01124	0.99842	1.00748	0.6246	8	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
7年目	H 28	1.01111	0.99842	1.00742	0.6006	8	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
8年目	H 29	1.01099	0.99842	1.00736	0.5775	8	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
9年目	H 30	1.01087	0.99842	1.00731	0.5553	8	0	1	1	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
10年目	H 31	1.01075	0.99842	1.00726	0.5339	9	0	1	1	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6
11年目	H 32	1.00000	1.00000	1.00000	0.5134	9	0	1	1	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5
12年目	H 33	1.00000	1.00000	1.00000	0.4936	9	0	1	1	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5
13年目	H 34	1.00000	1.00000	1.00000	0.4746	9	0	1	1	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5
14年目	H 35	1.00000	1.00000	1.00000	0.4564	9	0	1	1	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5
15年目	H 36	1.00000	1.00000	1.00000	0.4388	9	0	1	1	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5
16年目	H 37	1.00000	1.00000	1.00000	0.4220	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
17年目	H 38	1.00000	1.00000	1.00000	0.4057	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
18年目	H 39	1.00000	1.00000	1.00000	0.3901	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
19年目	H 40	1.00000	1.00000	1.00000	0.3751	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
20年目	H 41	1.00000	1.00000	1.00000	0.3607	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
21年目	H 42	1.00000	1.00000	1.00000	0.3468	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
22年目	H 43	1.00000	1.00000	1.00000	0.3335	9	0	1	1	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4
23年目	H 44	1.00000	1.00000	1.00000	0.3207	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
24年目	H 45	1.00000	1.00000	1.00000	0.3083	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
25年目	H 46	1.00000	1.00000	1.00000	0.2965	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
26年目	H 47	1.00000	1.00000	1.00000	0.2851	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
27年目	H 48	1.00000	1.00000	1.00000	0.2741	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
28年目	H 49	1.00000	1.00000	1.00000	0.2636	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
29年目	H 50	1.00000	1.00000	1.00000	0.2534	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
30年目	H 51	1.00000	1.00000	1.00000	0.2437	9	0	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3
31年目	H 52	1.00000	1.00000	1.00000	0.2343	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
32年目	H 53	1.00000	1.00000	1.00000	0.2253	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
33年目	H 54	1.00000	1.00000	1.00000	0.2166	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
34年目	H 55	1.00000	1.00000	1.00000	0.2083	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
35年目	H 56	1.00000	1.00000	1.00000	0.2003	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
36年目	H 57	1.00000	1.00000	1.00000	0.1926	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
37年目	H 58	1.00000	1.00000	1.00000	0.1852	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
38年目	H 59	1.00000	1.00000	1.00000	0.1780	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
39年目	H 60	1.00000	1.00000	1.00000	0.1712	9	0	1	1	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2
合計						338	0	52	27	418	168	2	0	-2	-2	-2	-1	-1	-1	415	167	