

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17号 新大宮バイパス
事業主体	関東地方整備局

●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	事業全体：費用便益比(B/C)=2.6 (経済的純現在価値(B-C)=6,383億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.5%) 残事業：費用便益比(B/C)=7.1 (経済的純現在価値(B-C)=437億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.7%)

●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. 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a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 80,637万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 6,005万人・時間/年 (80,637万人・時間/年→74,632万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について (東京都練馬区北町～さいたま市北区吉野町) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 782万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間削減率 : 約20%削減
	■ 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	対象区間 : 国道17号現道 (志村3～大和町交差点) 改善見込み (約15km/h→約29km/h) : 環状6号 (仲宿～要町1交差点) 改善見込み (約18km/h→約23km/h)
	□ 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	利便性の向上が見込まれるバス路線 : 国際興業バスの系統「池21等」
	■ 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	対象駅 : 大宮駅、対象自治体 : 練馬区役所 改善見込み (練馬区役所⇒大宮駅 61分⇒47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	□ 重要港湾もしくは特定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	
都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	□ 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	
	□ 中心市街地内で行う事業である	
	□ 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	

1. 活力	都市の再生	<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	
		<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 checked="" 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	対象とした中心都市：さいたま市、練馬区
		<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	対象自治体(地区名)・さいたま市、対象都市：練馬区 さいたま市⇄練馬区役所、改善見込み(52分→39分)
	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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地：さいたまスーパーアリーナ
		<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			
2. 暮らし	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/日以上全ての間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	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる三次医療施設：日本大学付属板橋病院 さいたま市桜区役所～日本大学付属板橋病院[40分→37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	

3. 安全	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	埼玉県内：埼玉県地域防災計画 第一次特定緊急輸送道路として位置づけ 東京都内：東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例 第一次緊急輸送道路（特定緊急輸送道路）として位置づけ
		<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	
4. 環境	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	CO2排出削減量：125,591t-CO2/年
	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	(現況) 自動車NOX・PM法対策地域指定あり（埼玉県さいたま市、戸田市、東京特別区） NO2について環境基準を達成している測定局数の実績 （一般環境大気測定局81において達成率100%、自動車排出ガス測定局53において51局で達成(達成率96.2%)） (推計結果) 評価対象区間（現道／並行区間等）：受益対象エリアと同様 排出削減量：332t/年、排出削減率：1.96%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(現況) 自動車NOX・PM法対策地域指定あり（埼玉県さいたま市、戸田市、東京特別区） SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 （一般環境大気測定局83において81局で達成(達成率97.6%)、自動車排出ガス測定局53において51局で達成(達成率96.2%)） (推計結果) 評価対象区間（現道／並行区間等）：受益対象エリアと同様 排出削減量：26t/年、排出削減率：2.59%削減
		<input checked="" 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	現道等における夜間要請限度超過の状況 騒音レベル：71～75dB 箇所数：6箇所 延長：4.3km
		<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"/> 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 checked="" 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	東京都事業：放射35・36号線 新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通混雑の緩和が見込まれる
		<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	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・BP・その他の別
一般国道17号	新大宮バイパス	L=23.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
47,900~98,800	4~6	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26年度		
単純合計	783億円	303億円	1,086億円
うち残事業分	86億円	17億円	104億円
基準年における 現在価値 (C)	3,813億円	70億円	3,882億円
うち残事業分	68億円	4.0億円	72億円

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26年度			
供用年	平成43年度			
単年便益 (初年便益)	941億円	64億円	3.5億円	1,008億円
基準年における 現在価値 (B)	9,579億円	651億円	35億円	10,265億円
うち残事業分	412億円	84億円	13億円	509億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.6
経済的純現在価値（事業全体）	6,383 億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	7.1
経済的純現在価値（残事業）	437億円
経済的内部収益率（残事業）	13.7%

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	47,900～98,800 （台/日）	±10%	2.4～2.8
事業費	783億円	±10%	2.6～2.6
事業期間	62年	±4年	2.2～3.2

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	47,900～98,800 （台/日）	±10%	6.8～7.4
事業費	86億円	±10%	6.5～7.8
事業期間	16年	±4年	6.4～8.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 新大宮バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

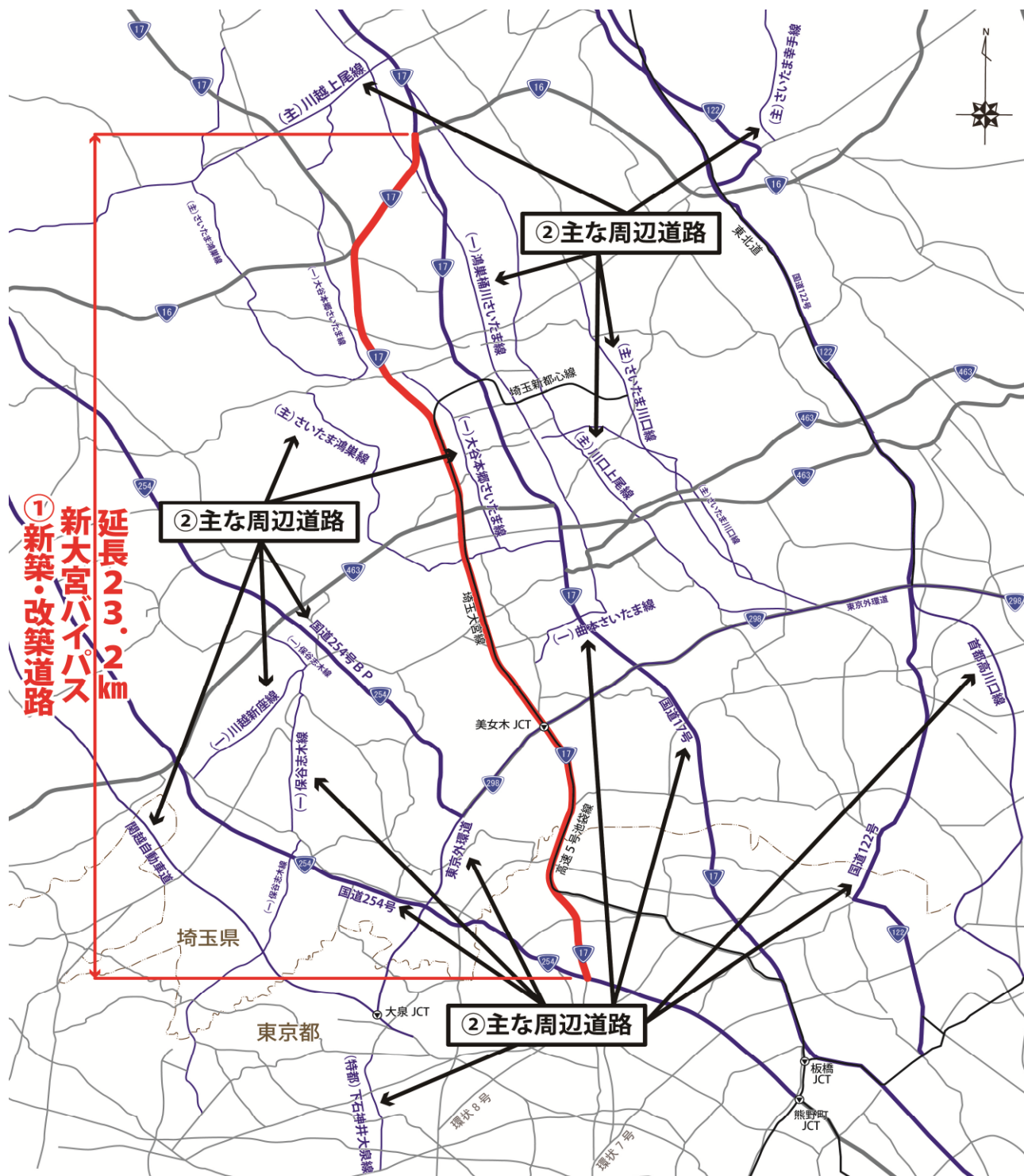
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 23.2km	交通量	[台/日]	-	71,000	
	走行時間	[分]	-	39	
	走行時間費用	[億円/年]	-	512.72	
②主な周辺道路	国道17号 : 23.7km	交通量	[台/日]	47,500	37,200
		走行時間	[分]	76	75
		走行時間費用	[億円/年]	773.98	601.23
	(主)川口上尾線 : 21.0km	交通量	[台/日]	42,700	39,300
		走行時間	[分]	103	94
		走行時間費用	[億円/年]	914.31	805.26
	(一)大谷本郷さいたま線 : 9.9km	交通量	[台/日]	26,300	18,300
		走行時間	[分]	32	21
		走行時間費用	[億円/年]	181.35	69.81
	関越自動車道 (練馬IC~鶴ヶ島JCT) : 26.3km	交通量	[台/日]	100,200	88,600
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	427.41	364.23
	国道254号 : 22.7km	交通量	[台/日]	44,300	42,400
		走行時間	[分]	81	78
		走行時間費用	[億円/年]	720.08	660.64
	東京外環道 (大泉JCT~川口JCT) : 15.5km	交通量	[台/日]	76,100	74,700
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	268.77	249.97
	(主)さいたま鴻巣線 : 12.1km	交通量	[台/日]	22,900	19,300
		走行時間	[分]	29	26
		走行時間費用	[億円/年]	136.17	109.71
	(一)曲本さいたま線 : 3.4km	交通量	[台/日]	15,300	12,000
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	31.58	19.29
(一)川越新座線 : 2.4km	交通量	[台/日]	19,600	19,100	
	走行時間	[分]	7	5	
	走行時間費用	[億円/年]	22.70	16.22	
首都高川口線 : 9.7km	交通量	[台/日]	87,100	86,900	
	走行時間	[分]	8	8	
	走行時間費用	[億円/年]	143.98	142.95	

(一)保谷志木線 : 6.7km	交通量	[台/日]	23,100	21,200
	走行時間	[分]	21	19
	走行時間費用	[億円/年]	97.06	81.39
(一)さいたま幸手線 : 1.4km	交通量	[台/日]	40,600	26,700
	走行時間	[分]	7	5
	走行時間費用	[億円/年]	52.22	25.62
(都)下石神井大泉線 : 0.4km	交通量	[台/日]	32,800	24,200
	走行時間	[分]	3	3
	走行時間費用	[億円/年]	19.12	12.15
(主)川越上尾線 : 1.3km	交通量	[台/日]	37,000	24,500
	走行時間	[分]	7	3
	走行時間費用	[億円/年]	44.74	13.39
国道122号 : 10.4km	交通量	[台/日]	51,600	49,300
	走行時間	[分]	23	21
	走行時間費用	[億円/年]	232.00	201.50
国道254号BP : 11.0km	交通量	[台/日]	43,900	38,400
	走行時間	[分]	34	31
	走行時間費用	[億円/年]	263.86	210.31
(一)鴻巣桶川さいたま線 : 7.1km	交通量	[台/日]	29,300	24,500
	走行時間	[分]	14	14
	走行時間費用	[億円/年]	77.58	66.68
(主)さいたま川口線 : 6.6km	交通量	[台/日]	32,400	29,900
	走行時間	[分]	14	13
	走行時間費用	[億円/年]	81.07	71.66
③その他道路合計 : 1941.0km	走行時間費用	[億円/年]	21,249.88	20,535.32

			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 : 2164.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	25,852.97	24,906.07	946.90

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示



交通状況の変化

様式-3①

事業名： 新大宮バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

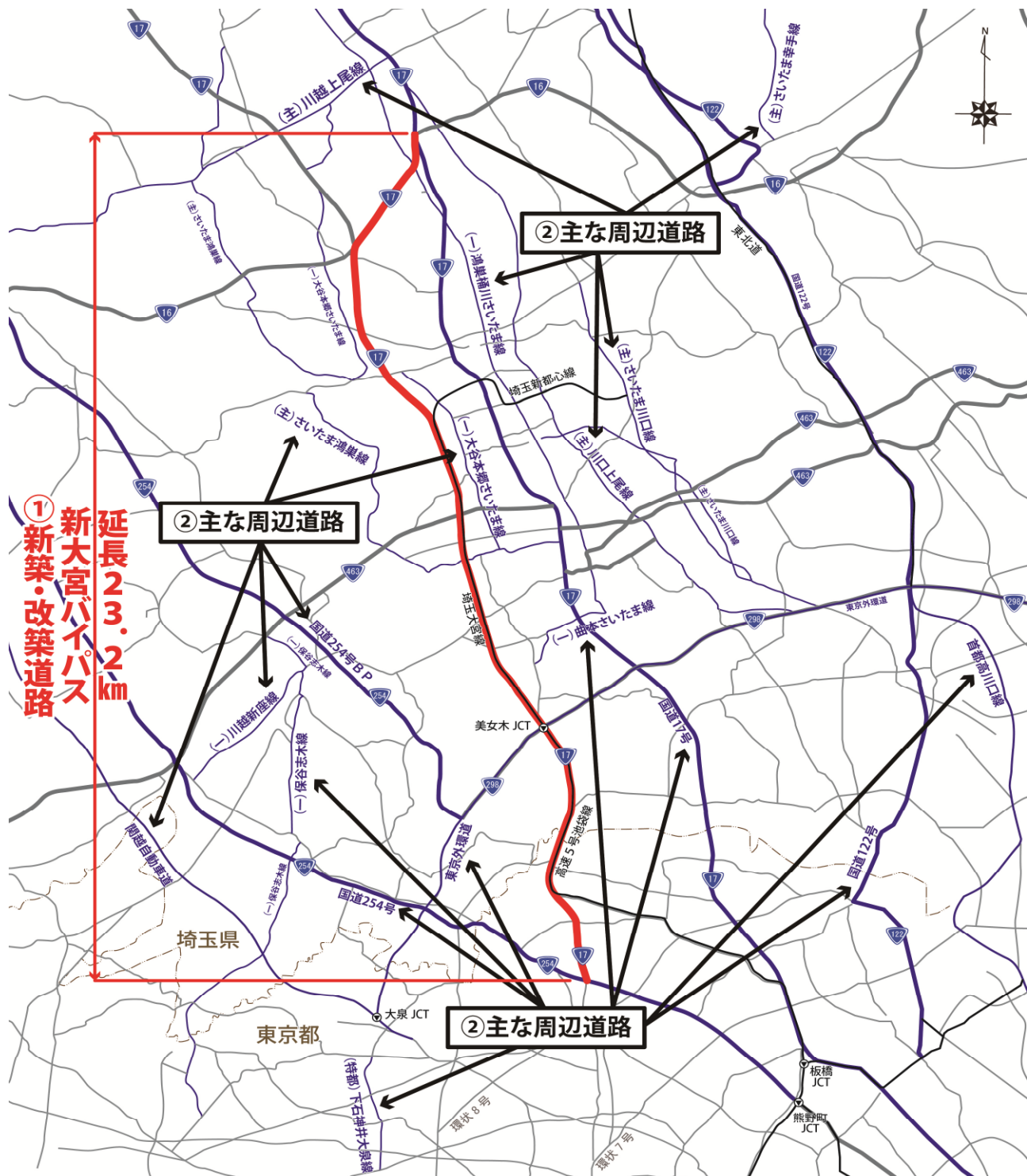
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 23.2km	交通量	[台/日]	67,700	71,000	
	走行時間	[分]	39	39	
	走行時間費用	[億円/年]	502.84	512.72	
②主な周辺道路	国道17号 : 23.7km	交通量	[台/日]	37,600	37,200
		走行時間	[分]	74	75
		走行時間費用	[億円/年]	604.04	601.23
	(主)川口上尾線 : 21.0km	交通量	[台/日]	39,300	39,300
		走行時間	[分]	94	94
		走行時間費用	[億円/年]	806.36	805.26
	(一)大谷本郷さいたま線 : 9.9km	交通量	[台/日]	19,000	18,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	73.46	69.81
	関越自動車道 (練馬IC~鶴ヶ島JCT) : 26.3km	交通量	[台/日]	88,800	88,600
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	365.12	364.23
	国道254号 : 22.7km	交通量	[台/日]	42,400	42,400
		走行時間	[分]	78	78
		走行時間費用	[億円/年]	668.77	660.64
	東京外環道 (大泉JCT~川口JCT) : 15.5km	交通量	[台/日]	74,700	74,700
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	252.25	249.97
	(主)さいたま鴻巣線 : 12.1km	交通量	[台/日]	19,500	19,300
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	111.36	109.71
	(一)曲本さいたま線 : 3.4km	交通量	[台/日]	12,100	12,000
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	19.35	19.29
(一)川越新座線 : 2.4km	交通量	[台/日]	19,200	19,100	
	走行時間	[分]	5	5	
	走行時間費用	[億円/年]	16.31	16.22	
首都高川口線 : 9.7km	交通量	[台/日]	87,100	86,900	
	走行時間	[分]	8	8	
	走行時間費用	[億円/年]	142.98	142.95	

(一)保谷志木線 : 6.7km	交通量	[台/日]	21,500	21,200
	走行時間	[分]	19	19
	走行時間費用	[億円/年]	81.73	81.39
(一)さいたま幸手線 : 1.4km	交通量	[台/日]	27,400	26,700
	走行時間	[分]	6	5
	走行時間費用	[億円/年]	27.49	25.62
(都)下石神井大泉線 : 0.4km	交通量	[台/日]	28,500	24,200
	走行時間	[分]	3	3
	走行時間費用	[億円/年]	15.93	12.15
(主)川越上尾線 : 1.3km	交通量	[台/日]	24,600	24,500
	走行時間	[分]	3	3
	走行時間費用	[億円/年]	13.54	13.39
国道122号 : 10.4km	交通量	[台/日]	49,700	49,300
	走行時間	[分]	21	21
	走行時間費用	[億円/年]	202.05	201.50
国道254号BP : 11.0km	交通量	[台/日]	38,900	38,400
	走行時間	[分]	32	31
	走行時間費用	[億円/年]	213.22	210.31
(一)鴻巣桶川さいたま線 : 7.1km	交通量	[台/日]	24,600	24,500
	走行時間	[分]	14	14
	走行時間費用	[億円/年]	67.46	66.68
(主)さいたま川口線 : 6.6km	交通量	[台/日]	30,100	29,900
	走行時間	[分]	13	13
	走行時間費用	[億円/年]	71.93	71.66
③その他道路合計 : 1941.0km	走行時間費用	[億円/年]	20,688.98	20,535.32

			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 : 2164.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,945.15	24,906.07	39.08

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示



費用便益分析の条件

事業名：新大宮バイパス

(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26年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ 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"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 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"/>	
	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(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	<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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			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	<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"/>		
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	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
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 (考慮の場合算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 新大宮バイパス (事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.28	23.2	6.55	
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
-62年目	S 44	5.8412	40.8	132.85	1738.60		
-61年目	S 45	5.6165	43.5	16.22	191.19		
-60年目	S 46	5.4005	45.6	25.50	275.75		
-59年目	S 47	5.1928	48.7	17.70	172.38		
-58年目	S 48	4.9931	56.1	10.54	85.65		
-57年目	S 49	4.8010	66.9	20.68	135.59		
-56年目	S 50	4.6164	70.7	14.77	88.04		
-55年目	S 51	4.4388	76.7	7.55	39.92		
-54年目	S 52	4.2681	81.3	5.25	25.17		
-53年目	S 53	4.1039	84.7	12.15	53.75		
-52年目	S 54	3.9461	86.9	4.65	19.28		
-51年目	S 55	3.7943	92.4	2.55	9.56		
-50年目	S 56	3.6484	94.8	3.70	13.01		
-49年目	S 57	3.5081	95.8	12.90	43.12		
-48年目	S 58	3.3731	96.8	12.15	38.66		
-47年目	S 59	3.2434	98.7	22.70	68.09		
-46年目	S 60	3.1187	99.5	27.84	79.70		
-45年目	S 61	2.9987	101.2	16.60	44.92		
-44年目	S 62	2.8834	101.0	19.30	50.32		
-43年目	S 63	2.7725	101.5	22.20	55.37		
-42年目	H 1	2.6658	104.2	38.35	89.60		
-41年目	H 2	2.5633	106.5	34.57	75.95		
-40年目	H 3	2.4647	109.1	16.27	33.56		
-39年目	H 4	2.3699	110.6	18.44	36.08		
-38年目	H 5	2.2788	110.9	22.24	41.72		
-37年目	H 6	2.1911	110.8	10.45	18.87		
-36年目	H 7	2.1068	109.9	16.47	28.83		
-35年目	H 8	2.0258	109.5	8.62	14.56		
-34年目	H 9	1.9479	110.4	5.69	9.17		
-33年目	H 10	1.8730	109.9	38.06	59.22		
-32年目	H 11	1.8009	108.4	26.44	40.11		
-31年目	H 12	1.7317	107.2	13.97	20.60		
-30年目	H 13	1.6651	105.7	6.83	9.82		
-29年目	H 14	1.6010	103.8	18.57	26.15		
-28年目	H 15	1.5395	102.3	4.28	5.88		
-27年目	H 16	1.4802	101.0	2.08	2.78		
-26年目	H 17	1.4233	99.6	2.81	3.67		
-25年目	H 18	1.3686	98.7	2.29	2.90		
-24年目	H 19	1.3159	97.6	0.95	1.17		
-23年目	H 20	1.2653	96.8	0.48	0.57		
-22年目	H 21	1.2167	95.6	0.25	0.29		
-21年目	H 22	1.1699	93.7	0.10	0.11		
-20年目	H 23	1.1249	92.1	0.10	0.11		
-19年目	H 24	1.0816	91.3	0.10	0.11		
-18年目	H 25	1.0400	91.3	0.10	0.10		
-17年目	H 26	1.0000	91.3	0.09	0.09		
-16年目	H 27	0.9615	91.3	0.57	0.55		
-15年目	H 28	0.9246	91.3	14.84	13.72		
-14年目	H 29	0.8890	91.3	16.90	15.02		
-13年目	H 30	0.8548	91.3	15.44	13.20		
-12年目	H 31	0.8219	91.3	2.54	2.09		
-11年目	H 32	0.7903	91.3	2.54	2.01		
-10年目	H 33	0.7599	91.3	3.39	2.58		
-9年目	H 34	0.7307	91.3	3.35	2.45		
-8年目	H 35	0.7026	91.3	3.35	2.35		
-7年目	H 36	0.6756	91.3	3.35	2.26		
-6年目	H 37	0.6496	91.3	3.35	2.18		
-5年目	H 38	0.6246	91.3	3.35	2.09		
-4年目	H 39	0.6006	91.3	3.35	2.01		
-3年目	H 40	0.5775	91.3	3.35	1.93		
-2年目	H 41	0.5553	91.3	3.35	1.86		
-1年目	H 42	0.5339	91.3	3.35	1.79		
供用開始年次	H 43	0.5134	91.3			6.06	3.11
1年目	H 44	0.4936	91.3			6.06	2.99
2年目	H 45	0.4746	91.3			6.06	2.88
3年目	H 46	0.4564	91.3			6.06	2.77
4年目	H 47	0.4388	91.3			6.06	2.66
5年目	H 48	0.4220	91.3			6.06	2.56
6年目	H 49	0.4057	91.3			6.06	2.46
7年目	H 50	0.3901	91.3			6.06	2.37
8年目	H 51	0.3751	91.3			6.06	2.28
9年目	H 52	0.3607	91.3			6.06	2.19
10年目	H 53	0.3468	91.3			6.06	2.10
11年目	H 54	0.3335	91.3			6.06	2.02
12年目	H 55	0.3207	91.3			6.06	1.94
13年目	H 56	0.3083	91.3			6.06	1.87
14年目	H 57	0.2965	91.3			6.06	1.80
15年目	H 58	0.2851	91.3			6.06	1.73
16年目	H 59	0.2741	91.3			6.06	1.66
17年目	H 60	0.2636	91.3			6.06	1.60
18年目	H 61	0.2534	91.3			6.06	1.54
19年目	H 62	0.2437	91.3			6.06	1.48

20年目	H 63	0.2343	91.3			6.06	1.42
21年目	H 64	0.2253	91.3			6.06	1.37
22年目	H 65	0.2166	91.3			6.06	1.31
23年目	H 66	0.2083	91.3			6.06	1.26
24年目	H 67	0.2003	91.3			6.06	1.21
25年目	H 68	0.1926	91.3			6.06	1.17
26年目	H 69	0.1852	91.3			6.06	1.12
27年目	H 70	0.1780	91.3			6.06	1.08
28年目	H 71	0.1712	91.3			6.06	1.04
29年目	H 72	0.1646	91.3			6.06	1.00
30年目	H 73	0.1583	91.3			6.06	0.96
31年目	H 74	0.1522	91.3			6.06	0.92
32年目	H 75	0.1463	91.3			6.06	0.89
33年目	H 76	0.1407	91.3			6.06	0.85
34年目	H 77	0.1353	91.3			6.06	0.82
35年目	H 78	0.1301	91.3			6.06	0.79
36年目	H 79	0.1251	91.3			6.06	0.76
37年目	H 80	0.1203	91.3			6.06	0.73
38年目	H 81	0.1157	91.3			6.06	0.70
39年目	H 82	0.1112	91.3			6.06	0.67
40年目	H 83	0.1069	91.3			6.06	0.65
41年目	H 84	0.1028	91.3			6.06	0.62
42年目	H 85	0.0989	91.3			6.06	0.60
43年目	H 86	0.0951	91.3			6.06	0.58
44年目	H 87	0.0914	91.3			6.06	0.55
45年目	H 88	0.0879	91.3			6.06	0.53
46年目	H 89	0.0845	91.3			6.06	0.51
47年目	H 90	0.0813	91.3			6.06	0.49
48年目	H 91	0.0781	91.3			6.06	0.47
49年目	H 92	0.0751	91.3	-74.63	-5.61	6.06	0.46
合計				708.14	3812.57	303.24	69.56
単純事業費計				782.77		303.24	

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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:新大宮バイパス (残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	2.3	0.37	
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
-17年目	H 26	1.0000	91.3				
-16年目	H 27	0.9615	91.3	0.57	0.55		
-15年目	H 28	0.9246	91.3	14.84	13.72		
-14年目	H 29	0.8890	91.3	16.90	15.02		
-13年目	H 30	0.8548	91.3	15.44	13.20		
-12年目	H 31	0.8219	91.3	2.54	2.09		
-11年目	H 32	0.7903	91.3	2.54	2.01		
-10年目	H 33	0.7599	91.3	3.39	2.58		
-9年目	H 34	0.7307	91.3	3.35	2.45		
-8年目	H 35	0.7026	91.3	3.35	2.35		
-7年目	H 36	0.6756	91.3	3.35	2.26		
-6年目	H 37	0.6496	91.3	3.35	2.18		
-5年目	H 38	0.6246	91.3	3.35	2.09		
-4年目	H 39	0.6006	91.3	3.35	2.01		
-3年目	H 40	0.5775	91.3	3.35	1.93		
-2年目	H 41	0.5553	91.3	3.35	1.86		
-1年目	H 42	0.5339	91.3	3.35	1.79		
供用開始年次	H 43	0.5134	91.3			0.35	0.18
1年目	H 44	0.4936	91.3			0.35	0.17
2年目	H 45	0.4746	91.3			0.35	0.16
3年目	H 46	0.4564	91.3			0.35	0.16
4年目	H 47	0.4388	91.3			0.35	0.15
5年目	H 48	0.4220	91.3			0.35	0.15
6年目	H 49	0.4057	91.3			0.35	0.14
7年目	H 50	0.3901	91.3			0.35	0.13
8年目	H 51	0.3751	91.3			0.35	0.13
9年目	H 52	0.3607	91.3			0.35	0.12
10年目	H 53	0.3468	91.3			0.35	0.12
11年目	H 54	0.3335	91.3			0.35	0.12
12年目	H 55	0.3207	91.3			0.35	0.11
13年目	H 56	0.3083	91.3			0.35	0.11
14年目	H 57	0.2965	91.3			0.35	0.10
15年目	H 58	0.2851	91.3			0.35	0.10
16年目	H 59	0.2741	91.3			0.35	0.09
17年目	H 60	0.2636	91.3			0.35	0.09
18年目	H 61	0.2534	91.3			0.35	0.09
19年目	H 62	0.2437	91.3			0.35	0.08
20年目	H 63	0.2343	91.3			0.35	0.08
21年目	H 64	0.2253	91.3			0.35	0.08
22年目	H 65	0.2166	91.3			0.35	0.07
23年目	H 66	0.2083	91.3			0.35	0.07
24年目	H 67	0.2003	91.3			0.35	0.07
25年目	H 68	0.1926	91.3			0.35	0.07
26年目	H 69	0.1852	91.3			0.35	0.06
27年目	H 70	0.1780	91.3			0.35	0.06
28年目	H 71	0.1712	91.3			0.35	0.06
29年目	H 72	0.1646	91.3			0.35	0.06
30年目	H 73	0.1583	91.3			0.35	0.05
31年目	H 74	0.1522	91.3			0.35	0.05
32年目	H 75	0.1463	91.3			0.35	0.05
33年目	H 76	0.1407	91.3			0.35	0.05
34年目	H 77	0.1353	91.3			0.35	0.05
35年目	H 78	0.1301	91.3			0.35	0.04
36年目	H 79	0.1251	91.3			0.35	0.04
37年目	H 80	0.1203	91.3			0.35	0.04
38年目	H 81	0.1157	91.3			0.35	0.04
39年目	H 82	0.1112	91.3			0.35	0.04
40年目	H 83	0.1069	91.3			0.35	0.04
41年目	H 84	0.1028	91.3			0.35	0.04
42年目	H 85	0.0989	91.3			0.35	0.03
43年目	H 86	0.0951	91.3			0.35	0.03
44年目	H 87	0.0914	91.3			0.35	0.03
45年目	H 88	0.0879	91.3			0.35	0.03
46年目	H 89	0.0845	91.3			0.35	0.03
47年目	H 90	0.0813	91.3			0.35	0.03
48年目	H 91	0.0781	91.3			0.35	0.03
49年目	H 92	0.0751	91.3	-4.10	-0.31	0.35	0.03
合計				82.27	67.78	17.29	3.97
単純事業費計				86.37		17.29	

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。

