

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 柏崎バイパス
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) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 117億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.5%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 628億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 14.5%)

●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(整備なし)：1,865万人・時間/年 渋滞損失削減時間：149万人・時間/年 (1,865万人・時間/年 ⇒ 1,716万人・時間/年) 区間b(当該区間/平行区間)について：(国道8号現道) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：61%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	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が改善。 現道：現況(H25) 12.6km/h → 整備あり【現道】 40.0km/h → 整備あり【バイパス】 44.9km/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	対象バス路線：柏崎駅～長岡駅 ・現道区間は路線バスが運行されている。バイパスの整備により現道の通過交通が排除され、バスの走行性・定時性が向上する。
		■ 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	・特急停車駅：柏崎駅(1日平均乗車人数：1,911人/日) ・バイパス整備により現道の通過交通が排除され、柏崎駅へのアクセス性が向上する。
		□ 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	
		1. 活力	都市の再生
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	

		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2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	
		<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	対象となる日常活動圏中心都市：柏崎市（二次生活圏） （刈羽村役場～柏崎市役所：整備なし 20.6分→整備あり 17.5分 短縮率15%）
	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	代表観光地：鯨波海水浴場 （鯨波海水浴場～柏崎IC：整備なし15.7分 → 整備あり12.6分 短縮率20%）
		<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	<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：長岡赤十字病院、アクセス向上が見込まれる自治体：柏崎市 柏崎市には第三次医療施設が立地していないため、第二次医療施設での対応が難しい重症患者は、長岡市に立地する長岡赤十字病院に約9割が搬送されている。柏崎バイパスは長岡赤十字病院への救急搬送を支援する。
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	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	現道が「地震防災緊急事業5ヶ年計画」において第一次緊急輸送道路として位置づけあり。

		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	対象区域：費用便益分析対象区間 CO2排出削減量：1.1万t-CO2/年（整備なし94.6万t-CO2 ⇒ 整備あり93.5万t-CO2）
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対策地域 指定外 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績：柏崎測定局 ※「環境にいがた」では環境基準を達成と評価。 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道8号現道、 排出削減量：31.1t-NOx/年、排出削減率：58%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対策地域 指定外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：柏崎測定局 ※「環境にいがた」では短期的評価、長期的評価ともに環境基準を達成と評価 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道8号現道、 排出削減量：1.8t-SPM/年、排出削減率：58%削減
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	観測地点：田塚 現道の夜間騒音：70dB、改善見込み：70dB ⇒ 60dB、10dB低減 観測地点：米山台 現道の夜間騒音：69dB、改善見込み：69dB ⇒ 59dB、10dB低減
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<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	
	その他	<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	現拡・BP・その他の別
一般国道8号	柏崎バイパス	L=11.0Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,100~35,800	4	北陸地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	792億円	191億円	984億円
うち残事業分	289億円	279億円	568億円
基準年における 現在価値 (C)	903億円	92億円	996億円
うち残事業分	227億円	90億円	317億円

## 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15年度、平成33年度、平成38年度			
単年便益 (初年便益)	9.7億円	1.3億円	0.31億円	11億円
基準年における 現在価値 (B)	938億円	137億円	38億円	1,113億円
うち残事業分	797億円	115億円	34億円	946億円

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）	117億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	628億円
経済的内部収益率（残事業）	14.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,100~35,800	±10%	0.95~1.2
事業費	792億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	39年	±20%	1.1~1.2

⑤ 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	17,100~35,800	±10%	2.6~3.1
事業費	289億円	±10%	2.8~3.2
事業期間	11年	±20%	2.9~3.0

# 交通状況の変化（全体）

様式-3①

事業名：一般国道8号 柏崎バイパス

(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〕 :9.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	23,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	11.2	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	52.50	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	①現道 〔一般国道8号〕 :9.5km	交通量	[台/日]	15,500	10,400
		走行時間	[分]	18.1	17.2
		走行時間費用	[億円/年]	52.00	31.21
	②(一)黒部柏崎線等 :12.8km	交通量	[台/日]	4,800	1,500
		走行時間	[分]	35.8	27.9
		走行時間費用	[億円/年]	36.17	8.56
	③一般国道352号等 :13.8km	交通量	[台/日]	7,300	4,400
		走行時間	[分]	29.1	24.6
		走行時間費用	[億円/年]	40.72	19.62
	④(主)鯨波宮川線 :28.2km	交通量	[台/日]	2,000	400
		走行時間	[分]	48.9	47.1
		走行時間費用	[億円/年]	19.48	3.26
	⑤(主)柏崎小国線 :4.8km	交通量	[台/日]	7,200	3,700
		走行時間	[分]	10.6	9.6
		走行時間費用	[億円/年]	15.32	7.91
	⑥(一)荒浜中田線 :6.5km	交通量	[台/日]	3,300	1,600
		走行時間	[分]	13.3	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	8.20	3.41
③その他道路合計 :1987.5km	走行時間費用	[億円/年]	2,289.81	2,272.56	
			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：2072.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,461.69	2,399.04	62.65

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

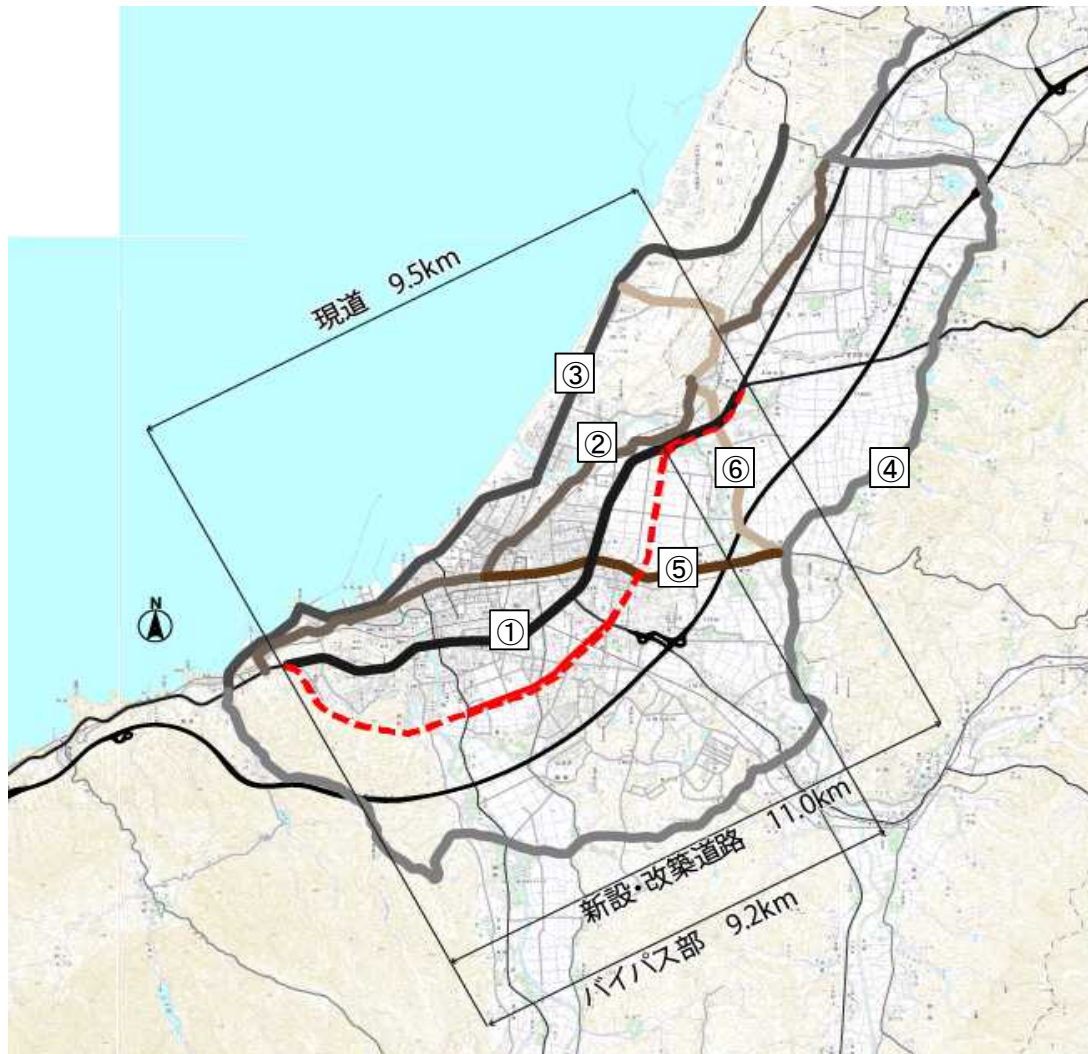
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化（残事業）

様式-3①

事業名：一般国道8号 柏崎バイパス

(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〕 :9.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	6,100	23,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	3.2	11.2	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	3.41	52.50	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	①現道 〔一般国道8号〕 :9.5km	交通量	[台/日]	16,300	10,400
		走行時間	[分]	18.3	17.2
		走行時間費用	[億円/年]	56.35	31.21
	②(一)黒部柏崎線等 :12.8km	交通量	[台/日]	3,900	1,500
		走行時間	[分]	33.8	27.9
		走行時間費用	[億円/年]	28.61	8.56
	③一般国道352号等 :13.8km	交通量	[台/日]	7,600	4,400
		走行時間	[分]	29.7	24.6
		走行時間費用	[億円/年]	42.87	19.62
	④(主)鯨波宮川線 :28.2km	交通量	[台/日]	1,800	400
		走行時間	[分]	48.7	47.1
		走行時間費用	[億円/年]	18.03	3.26
	⑤(主)柏崎小国線 :4.8km	交通量	[台/日]	7,000	3,700
		走行時間	[分]	10.7	9.6
		走行時間費用	[億円/年]	14.83	7.91
	⑥(一)荒浜中田線 :6.5km	交通量	[台/日]	3,200	1,600
		走行時間	[分]	13.2	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	7.85	3.41
③その他道路合計 :1987.5km	走行時間費用	[億円/年]	2,282.45	2,272.56	
			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：2072.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,454.40	2,399.04	55.36

※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。

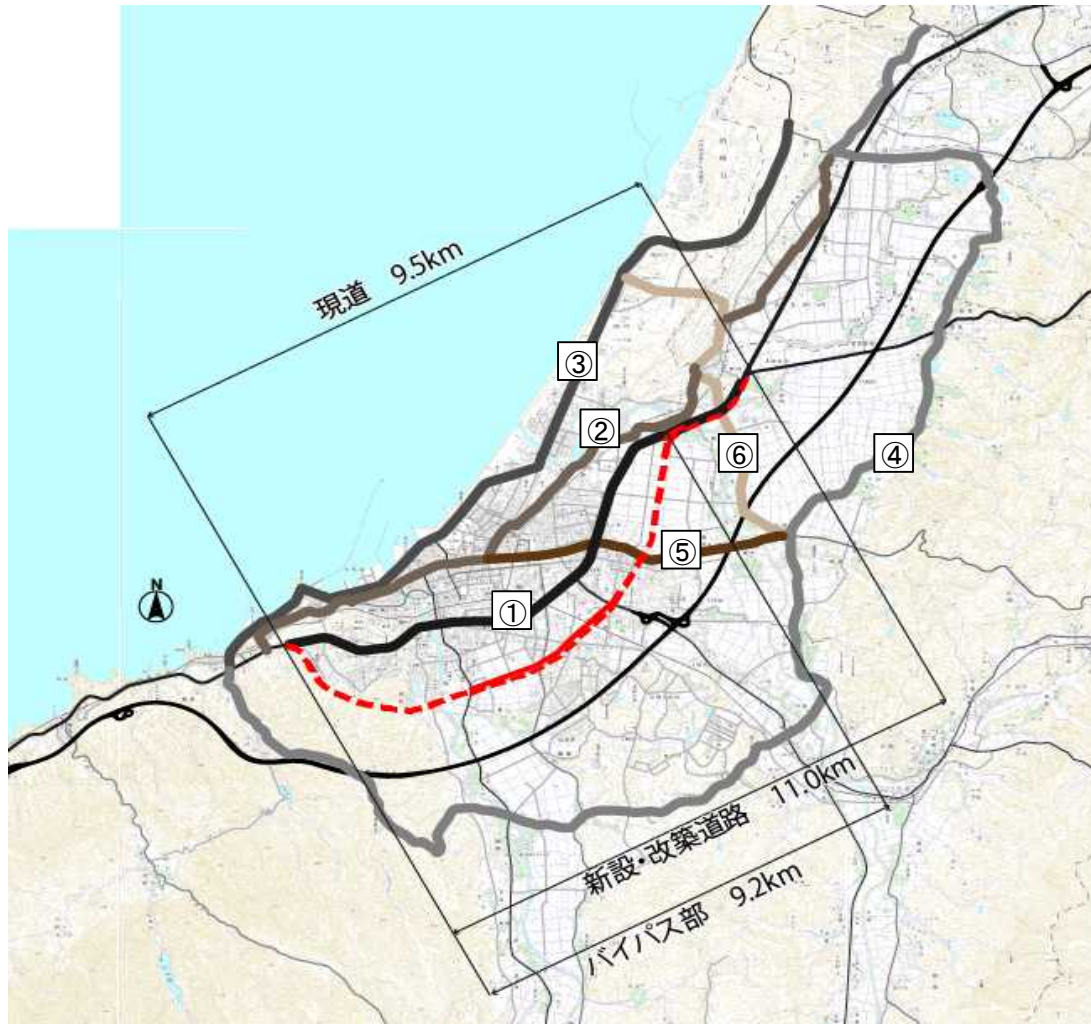
※3：費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※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。



(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：柏崎バイパス

(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年度
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"/> (H17・H42)
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 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"/>
	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)		
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(最終配分後の交通量とQ-V条件式との関係から設定。 この際、Vminは実態に即した速度で設定。)	<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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数(年あたり) 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(48日)を考慮	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	通常期と冬期の速度比(降雪時18%低下、降雪時以外10%低下)を考慮			
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
		算出根拠を添付すること		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				



費用の現在価値算定表(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 柏崎バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.571	11.0	6.28

年次	年度	割引率 4.0%	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
-16年目	S 62	2.8834	101.0	0.20	0.52		
-15年目	S 63	2.7725	101.5	0.30	0.75		
-14年目	H 1	2.6658	104.2	0.49	1.14		
-13年目	H 2	2.5633	106.5	1.17	2.57		
-12年目	H 3	2.4647	109.1	7.93	16.36		
-11年目	H 4	2.3699	110.6	22.50	44.02		
-10年目	H 5	2.2788	110.9	20.37	38.21		
-9年目	H 6	2.1911	110.8	21.11	38.11		
-8年目	H 7	2.1068	109.9	20.84	36.47		
-7年目	H 8	2.0258	109.5	20.44	34.53		
-6年目	H 9	1.9479	110.4	19.98	32.19		
-5年目	H 10	1.8730	109.9	38.23	59.49		
-4年目	H 11	1.8009	108.4	41.20	62.49		
-3年目	H 12	1.7317	107.2	38.53	56.83		
-2年目	H 13	1.6651	105.7	34.98	50.31		
-1年目	H 14	1.6010	103.8	27.59	38.85		
供用開始年次	H 15	1.5395	102.3	17.31	23.78	0.98	1.35
1年目	H 16	1.4802	101.0	20.33	27.20	0.98	1.31
2年目	H 17	1.4233	99.6	15.26	19.91	0.98	1.28
3年目	H 18	1.3686	98.7	9.29	11.76	0.98	1.24
4年目	H 19	1.3159	97.6	10.17	12.52	0.98	1.21
5年目	H 20	1.2653	96.8	12.00	14.32	0.98	1.17
6年目	H 21	1.2167	95.6	17.58	20.43	0.98	1.14
7年目	H 22	1.1699	93.7	18.85	21.49	0.98	1.12
8年目	H 23	1.1249	92.1	20.90	23.31	0.98	1.09
9年目	H 24	1.0816	91.3	21.64	23.41	0.98	1.06
10年目	H 25	1.0400	91.3	12.24	12.73	0.98	1.02
11年目	H 26	1.0000	91.3	12.22	12.22	0.95	0.95
12年目	H 27	0.9615	91.3	14.73	14.16	0.95	0.91
13年目	H 28	0.9246	91.3	26.85	24.83	0.95	0.88
14年目	H 29	0.8890	91.3	28.70	25.51	0.95	0.84
15年目	H 30	0.8548	91.3	33.43	28.58	0.95	0.81
16年目	H 31	0.8219	91.3	26.52	21.80	0.95	0.78
17年目	H 32	0.7903	91.3	26.15	20.67	0.95	0.75
18年目	H 33	0.7599	91.3	25.41	19.31	3.36	2.55
19年目	H 34	0.7307	91.3	31.48	23.00	3.36	2.46
20年目	H 35	0.7026	91.3	37.59	26.41	3.36	2.36
21年目	H 36	0.6756	91.3	21.30	14.39	3.36	2.27
22年目	H 37	0.6496	91.3	16.67	10.83	3.36	2.18
23年目	H 38	0.6246	91.3			5.82	3.64
24年目	H 39	0.6006	91.3			5.82	3.50
25年目	H 40	0.5775	91.3			5.82	3.36
26年目	H 41	0.5553	91.3			5.82	3.23
27年目	H 42	0.5339	91.3			5.82	3.11
28年目	H 43	0.5134	91.3			5.82	2.99
29年目	H 44	0.4936	91.3			5.82	2.87
30年目	H 45	0.4746	91.3			5.82	2.76
31年目	H 46	0.4564	91.3			5.82	2.66
32年目	H 47	0.4388	91.3			5.82	2.55
33年目	H 48	0.4220	91.3			5.82	2.46
34年目	H 49	0.4057	91.3			5.82	2.36
35年目	H 50	0.3901	91.3			5.82	2.27
36年目	H 51	0.3751	91.3			5.82	2.18
37年目	H 52	0.3607	91.3			5.82	2.10
38年目	H 53	0.3468	91.3			5.82	2.02
39年目	H 54	0.3335	91.3			5.82	1.94
40年目	H 55	0.3207	91.3			5.82	1.87
41年目	H 56	0.3083	91.3			5.82	1.79
42年目	H 57	0.2965	91.3			5.82	1.73
43年目	H 58	0.2851	91.3			5.82	1.66
44年目	H 59	0.2741	91.3			5.82	1.60
45年目	H 60	0.2636	91.3			5.82	1.53
46年目	H 61	0.2534	91.3			5.82	1.47
47年目	H 62	0.2437	91.3			5.82	1.42
48年目	H 63	0.2343	91.3			5.82	1.36
49年目	H 64	0.2253	91.3	-276.43	-62.28	5.82	1.31
合計				516.05	903.13	191.37	92.47
単純事業費計				792.48		191.37	

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踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道8号 柏崎バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.571	11.0	6.28

年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-7年目	H 26	1.0000	91.3	0.00	0.00		
-6年目	H 27	0.9615	91.3	14.73	14.16		
-5年目	H 28	0.9246	91.3	26.85	24.83		
-4年目	H 29	0.8890	91.3	28.70	25.51		
-3年目	H 30	0.8548	91.3	33.43	28.58		
-2年目	H 31	0.8219	91.3	26.52	21.80		
-1年目	H 32	0.7903	91.3	26.15	20.67		
供用開始年次	H 33	0.7599	91.3	25.41	19.31	3.36	2.55
1年目	H 34	0.7307	91.3	31.48	23.00	3.36	2.46
2年目	H 35	0.7026	91.3	37.59	26.41	3.36	2.36
3年目	H 36	0.6756	91.3	21.30	14.39	3.36	2.27
4年目	H 37	0.6496	91.3	16.67	10.83	3.36	2.18
5年目	H 38	0.6246	91.3			5.82	3.64
6年目	H 39	0.6006	91.3			5.82	3.50
7年目	H 40	0.5775	91.3			5.82	3.36
8年目	H 41	0.5553	91.3			5.82	3.23
9年目	H 42	0.5339	91.3			5.82	3.11
10年目	H 43	0.5134	91.3			5.82	2.99
11年目	H 44	0.4936	91.3			5.82	2.87
12年目	H 45	0.4746	91.3			5.82	2.76
13年目	H 46	0.4564	91.3			5.82	2.66
14年目	H 47	0.4388	91.3			5.82	2.55
15年目	H 48	0.4220	91.3			5.82	2.46
16年目	H 49	0.4057	91.3			5.82	2.36
17年目	H 50	0.3901	91.3			5.82	2.27
18年目	H 51	0.3751	91.3			5.82	2.18
19年目	H 52	0.3607	91.3			5.82	2.10
20年目	H 53	0.3468	91.3			5.82	2.02
21年目	H 54	0.3335	91.3			5.82	1.94
22年目	H 55	0.3207	91.3			5.82	1.87
23年目	H 56	0.3083	91.3			5.82	1.79
24年目	H 57	0.2965	91.3			5.82	1.73
25年目	H 58	0.2851	91.3			5.82	1.66
26年目	H 59	0.2741	91.3			5.82	1.60
27年目	H 60	0.2636	91.3			5.82	1.53
28年目	H 61	0.2534	91.3			5.82	1.47
29年目	H 62	0.2437	91.3			5.82	1.42
30年目	H 63	0.2343	91.3			5.82	1.36
31年目	H 64	0.2253	91.3			5.82	1.31
32年目	H 65	0.2166	91.3			5.82	1.26
33年目	H 66	0.2083	91.3			5.82	1.21
34年目	H 67	0.2003	91.3			5.82	1.17
35年目	H 68	0.1926	91.3			5.82	1.12
36年目	H 69	0.1852	91.3			5.82	1.08
37年目	H 70	0.1780	91.3			5.82	1.04
38年目	H 71	0.1712	91.3			5.82	1.00
39年目	H 72	0.1646	91.3			5.82	0.96
40年目	H 73	0.1583	91.3			5.82	0.92
41年目	H 74	0.1522	91.3			5.82	0.89
42年目	H 75	0.1463	91.3			5.82	0.85
43年目	H 76	0.1407	91.3			5.82	0.82
44年目	H 77	0.1353	91.3			5.82	0.79
45年目	H 78	0.1301	91.3			5.82	0.76
46年目	H 79	0.1251	91.3			5.82	0.73
47年目	H 80	0.1203	91.3			5.82	0.70
48年目	H 81	0.1157	91.3			5.82	0.67
49年目	H 82	0.1112	91.3	-21.75	-2.42	5.82	0.65
合計				267.08	227.07	278.70	90.18
単純事業費計				288.83		278.70	

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踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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



