

道路事業の事後評価説明資料

〔国道113号 松浜橋上流橋〕

平成26年12月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業目的	.....	P 1
(2) 計画概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
3. 当該道路の役割・効果		
(1) 役割・効果の概要	.....	P 4
(2) 役割・効果の詳細	.....	P 5
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目		
①旅行速度向上・走行時間の短縮	.....	P 5
②交通事故の低減	.....	P 6
③交通量の変化	.....	P 7
2) その他の効果		
①政令市新潟市のまちづくり支援	.....	P 8
②路線バスの定時性確保	.....	P 9
③物流の促進	.....	P 10
④緊急輸送ネットワークの強化	.....	P 11
4. 対応方針（原案）		
(1) 今後の事後評価及び改善措置の必要性	.....	P 12
(2) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	.....	P 12
参考資料	.....	P 13

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

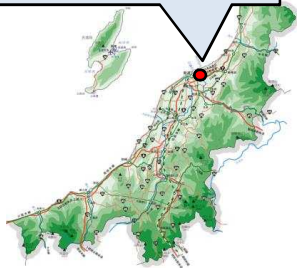
当事業は、

- 国道113号松浜橋の渋滞の緩和や事故の低減等の交通環境の改善
- 阿賀野川断面の交通容量の拡大
- 阿賀野川兩岸地域の交流促進 など

を目的として、国道113号の新潟市東区津島屋にいがたしひがしくつしまや～新潟市北区名目所にいがたしきたくなめところの延長3.1kmについて直轄権限代行事業として、道路整備を行ったものである。

広域位置図

国道113号 松浜橋上流橋
(新潟市)



▼航空写真



位置図



1. 事業の概要

(2) 計画の概要

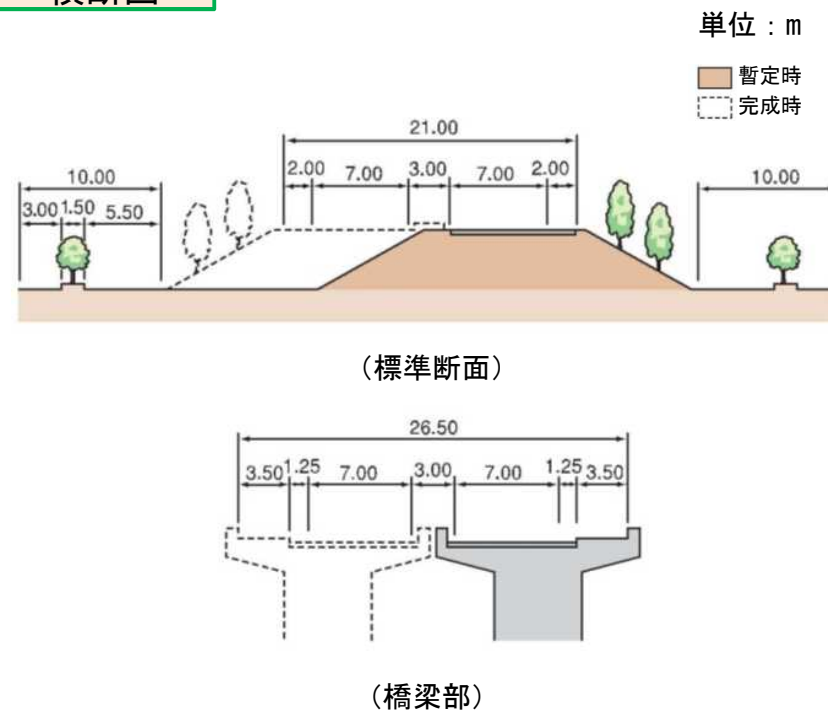
- 事業名：国道113号 松浜橋上流橋
- 起終点：(起)新潟県新潟市東区津島屋
(終)新潟県新潟市北区名目所
- 事業化：平成13年度（直轄権限代行）
- 用地着手：平成15年度
- 全体事業費：246億円（暫定2車線）

- 延長：3.1km
- 都市計画決定：平成13年度
- 工事着手：平成17年度

路線図



横断面図



2. 現在に至る経緯

- 平成13年度：事業化（直轄権限代行）
- 平成15年度：用地買収着手
- 平成17年度：工事着手
- 平成21年度：暫定2車線開通、直轄権限代行事業完了

路線図



▲写真①



▲写真②



▲写真③

○当該事業における諸条件の変化

	新規採択時評価	今回事後評価	備考
道路構造等	4車線	暫定2車線	
総事業費	245億円	246億円	地盤対策(軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等)をしたことにより増額
交通量	430百台/日 <H6センサス H32推計>	160百台/日	開通後:H26.10. 2(木)交通量調査結果に昼夜率1.23(H22センサス)を乗じて算出
事業期間	平成13年度～平成20年度 <事業期間8年>	平成13年度～平成21年度 <事業期間9年>	

3. 当該道路の役割・効果

(1) 役割・効果の概要

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

①旅行速度向上・走行時間の短縮（5ページ）

- 東港地区～都心地区の旅行速度は、松浜橋上流橋の整備により、松浜橋上流橋経由ルートでは、現道利用（松浜橋経由）に比べ5km/h向上し、所要時間は6分短縮された。
- その他、国道7号の混雑も緩和され、7分の所要時間短縮効果が確認された。

②交通事故の低減（6ページ）

- 松浜橋上流橋の開通前後で、松浜橋上流橋および松浜橋の年間死傷事故件数は開通前（S60-S63）21.2件/年から開通後（H21-H24）9.0件に減少し、事故率は開通前に比べ約99件/億台^キ（77%）減少した。

③交通量の変化（7ページ）

- 松浜橋上流橋の開通により、阿賀野川断面の交通量が開通前1,059百台/12hから、開通後1,098百台/12hに増加した。
- その後、阿賀野川断面の交通量はさらに増加し、松浜橋上流橋の交通量・シェアが増加している。

2) その他効果

①新潟市のまちづくり支援（8ページ）

- 事業区間沿線は、土地区画整理事業により、面的整備が促進された。

②路線バスの定時性確保（9ページ）

- 松浜橋は新潟市の骨格幹線バスである松浜線が運行している。
- 松浜橋上流橋に交通が転換したことで、松浜橋の朝夕ピーク時の混雑が解消し、松浜線の定時性確保に寄与した。

③物流の促進（10ページ）

- 松浜橋上流橋が整備され、新潟東港のアクセス性が向上し、大型車交通量が増加し続けている。
- 阿賀野川断面の交通容量拡大により、並行する幹線道路の混雑が緩和され、阿賀野川を渡る物流の円滑性・安全性向上に寄与した。

④緊急輸送ネットワークの強化（11ページ）

- 松浜橋上流橋は開通後に第一次緊急輸送道路に指定された。
- 阿賀野川を第一次緊急輸送道路として横断可能な橋梁が増えたことで、危機管理上の信頼性が向上した。
- 緊急搬送は阿賀野川を渡っての件数も多く、渋滞や事故等での信頼性が向上した。

3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

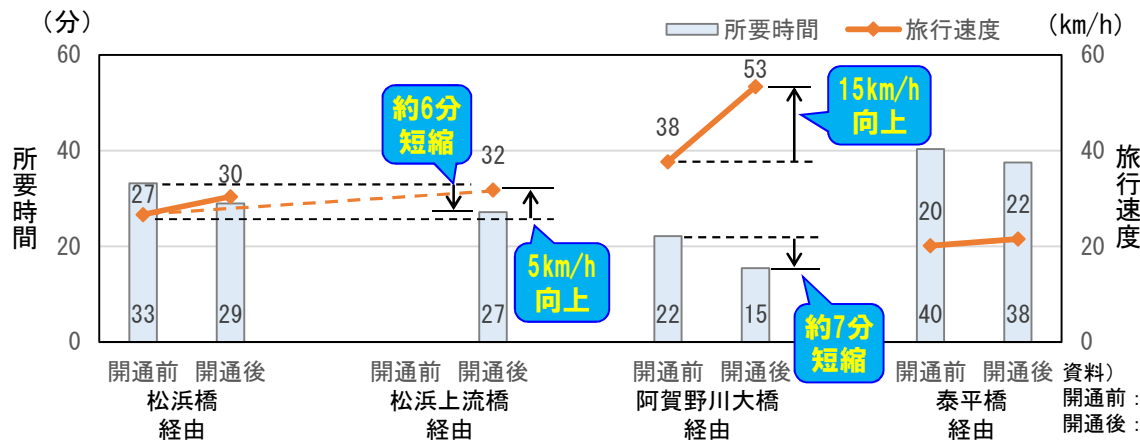
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 旅行速度向上・走行時間の短縮

○東港地区～新潟市中心市街地の旅行速度は、松浜橋上流橋の開通により、松浜橋上流橋経由ルートでは、松浜橋の利用に比べ5km/h向上し、所要時間は6分短縮された。
 ○その他、国道7号の混雑も緩和され、7分の所要時間短縮効果が確認された。



【東港地区～都心地区 旅行速度・所要時間の変化（8時台平均速度）】



松浜橋の渋滞が解消!

新発田→新潟方向 最大渋滞長1,390m
 ↓
渋滞なし

新潟→新発田方向 最大渋滞長1,080m
 ↓
渋滞なし

資料)
 開通前: H21. 9. 3(木) 旅行速度調査
 開通後: H25. 9 平日プローブデータ

資料)
 開通前: H21. 9. 3(木) 渋滞長調査
 開通後: H26. 10. 2(木) 渋滞長調査

3. 当該道路の役割・効果

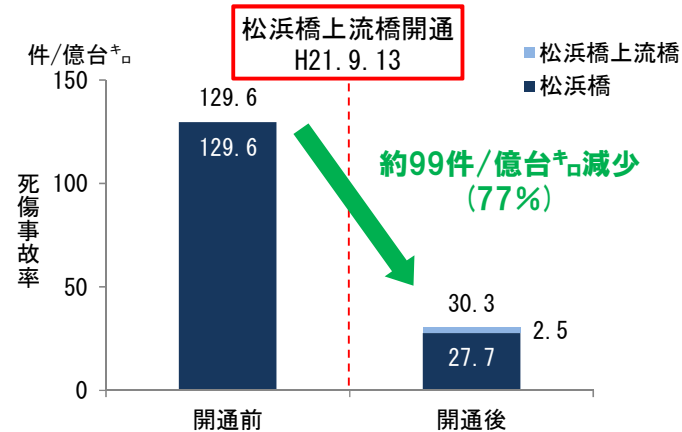
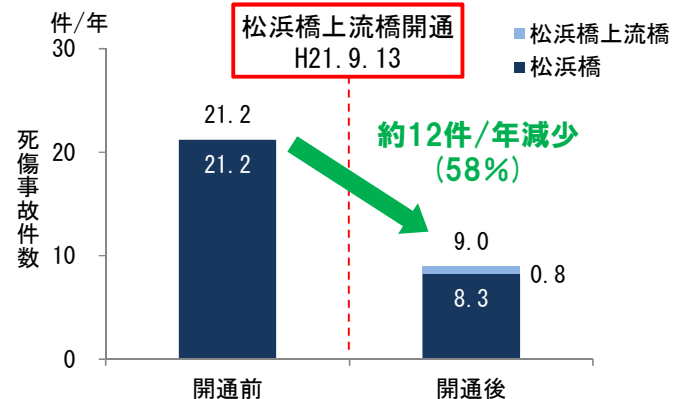
(2) 役割・効果の詳細

② 交通事故の低減

○松浜橋上流橋の開通前後で、松浜橋上流橋および松浜橋の年間死傷事故件数は開通前(H18-H21)21.2件/年から開通後(H21-H24)9.0件に減少し、事故率は開通前に比べ約99件/億台^キ (77%)減少した。



【松浜橋上流橋および松浜橋の死傷事故件数の推移】



資料) ITARDAデータ
 開通前: H18.1.1~H21.9.12
 開通後: H21.9.13~H24.12.31
 (H21は12カ月換算値)

3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

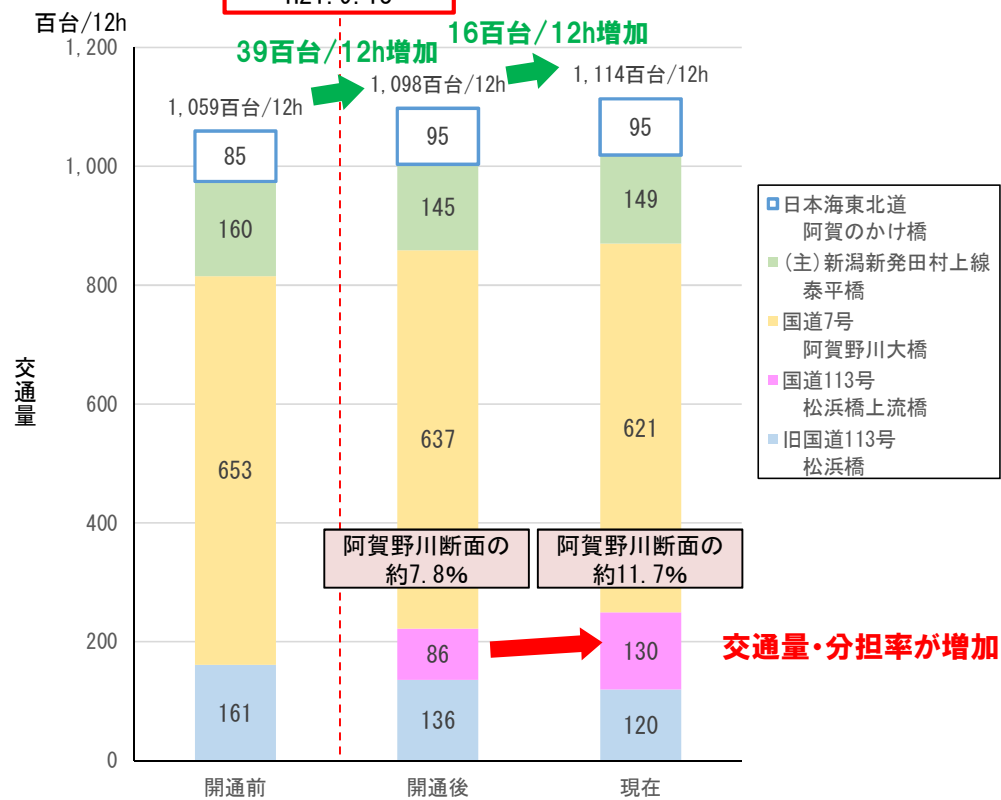
③ 交通量の変化

- 松浜橋上流橋の開通により、阿賀野川断面の交通量が開通前1,059百台/12hから、開通後1,098百台/12hに増加した。
- その後、阿賀野川断面の交通量はさらに増加し、松浜橋上流橋の交通量・分担率が増加している。



【交通量推移】

松浜橋上流橋開通
H21. 9. 13



資料)
 開通前: H21. 9. 3(木)交通量調査
 開通後: H21. 10. 29(木)交通量調査
 現在: H26. 10. 2(木)交通量調査

3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

2) その他の効果【①新潟市のまちづくり支援】

○事業区間沿線は、土地区画整理事業により、面的整備が促進された。

【面的整備の促進】

H14都市計画図



H25都市計画図



3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

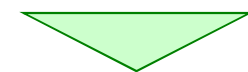
2) その他の効果【②路線バスの定時性確保】

- 松浜橋は新潟市の骨格幹線バスである松浜線が運行している。
- 松浜橋上流橋に交通が転換したことで、松浜橋の朝夕ピーク時の混雑が解消し、松浜線の定時性確保に寄与した。

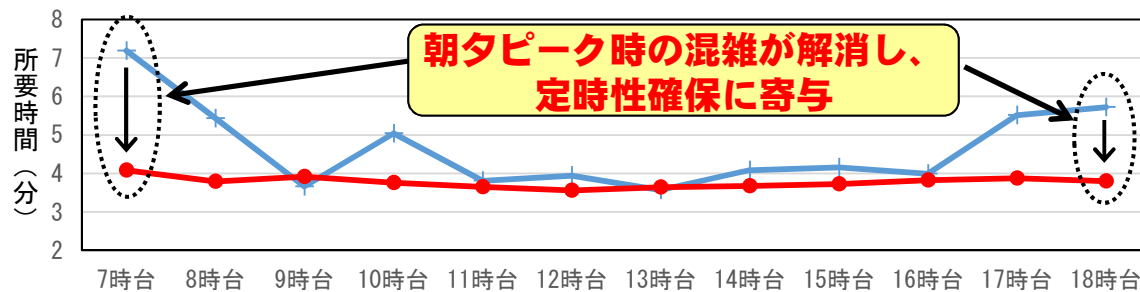
【骨格幹線バス・松浜線運行ルート】



▼開通前後の路線バス運行状況（7時台）



【開通前後所要時間(空港入口⇔松浜橋)】



資料) 開通前: H21. 9. 3(木) 旅行速度調査
開通後: H25. 9 平日プローブデータ

— 開通前 — — 開通後 —

3. 当該道路の役割・効果

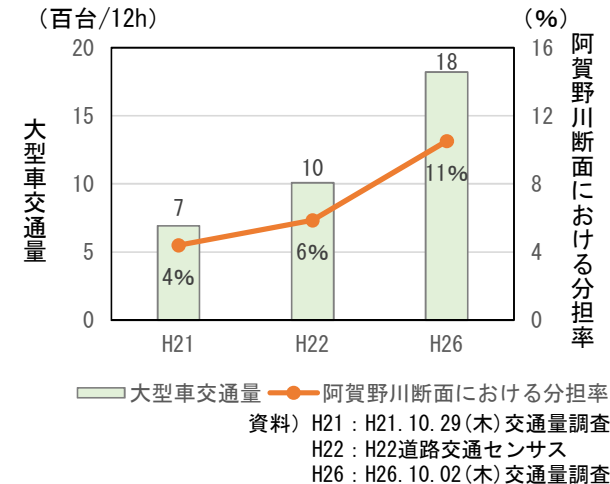
(2) 役割・効果の詳細

2) その他の効果【③物流の促進】

- 松浜橋上流橋が整備され、新潟東港のアクセス性が向上し、大型車交通量が増加し続けている。
- 阿賀野川断面の交通容量拡大により、並行する幹線道路の混雑が緩和され、阿賀野川を渡る物流の円滑性・安全性向上に寄与した。



【松浜橋上流橋大型車交通量の推移】



▲現道部(松浜橋)の高さ制限【写真①】



▲現道部の大型車通行困難区間【写真②：開通前】



▲事業区間沿線の新規立地【写真③】

- 松浜橋上流橋供用前、松浜橋はトラスの高さ不足などにより大型車、阿賀野川大橋混雑時には泰平橋まで迂回することもあった。
- 松浜橋上流橋供用により、安全で定時性の高いルートが確保できた。
- 東港の物流センターとの連絡などに利用している。

▲物流事業者(東区)の声
資料) H26物流事業者ヒアリング結果

3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

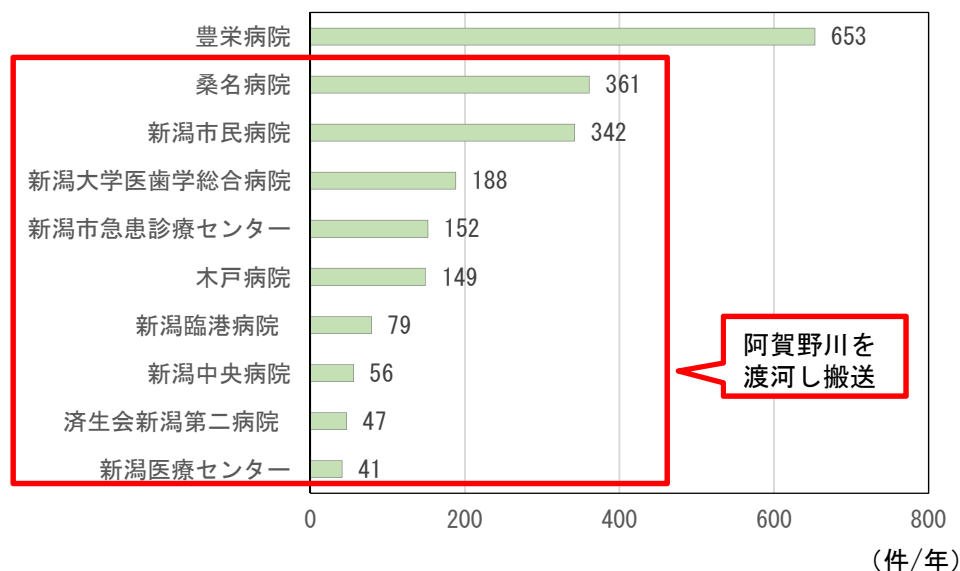
2) その他の効果【④緊急輸送ネットワークの強化】

- 松浜橋上流橋は開通後に第一次緊急輸送道路に指定された。
- 阿賀野川を第一次緊急輸送道路として横断可能な橋梁が増えたことで、危機管理上の信頼性が向上した。
- 緊急搬送は阿賀野川を渡っての件数も多く、渋滞や事故等での信頼性が向上した。

【松浜橋上流橋が国道7号の迂回ルートとなった事例】



【新潟市北消防署管内H25救急搬送件数】



資料) 新潟市北消防署

危機管理上の安全性が向上!

- ・かつて阿賀野川は信濃川に比べると横断できる橋梁が少なく、国道7号が災害で通行止めになった場合、国道113号まで迂回しなければならなかった。
- ・松浜橋上流橋が整備され、阿賀野川の横断ルートが増えたことは、危機管理・防災上だけでなく、日常の救急搬送にも有効だと思う。

▲新潟市危機管理防災担当の声

資料) H26関係機関ヒアリング結果

4. 対応方針（原案）

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

- ・ 国道113号松浜橋上流橋は、「松浜橋の事故の低減や渋滞の緩和等の交通環境の改善」「阿賀野川両岸地域の交流促進」「阿賀野川断面の交通容量の拡大」等の役割を果たしており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。
- ・ 松浜橋上流橋については、事業実施による環境の大きな変化、また社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、阿賀野川断面全体では交通量が増加傾向であり、今後も必要に応じて交通量調査等を実施し整備効果の発現状況把握に努める。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・ 当該事業は、地盤対策（軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等）に伴い事業費が増加している。
- ・ 同種事業の計画・調査にあたっては、大規模構造物に関わる地質調査を十分に行い、当初事業費を算定する必要がある。
- ・ なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。

(参考資料)

◆客観的評価指標項目

〈事業採択の前提条件に対応する事後評価項目〉

項目	評価項目
I. 事業の効率性	◆ 交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◇ 事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失)(便益増減額と費用増減額を計測)
	◇ 事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※2、乖離の要因等)
	◆ 費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)
II. 事業実施環境	○ 新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況

※1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい

〈事後の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目〉

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
I. 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(人・時間)及び削減率
		○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		● 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の状況
		● 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上の状況
	物流効率化の支援	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		■ 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が解消
		○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
	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が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		□ 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
		□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(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)への連絡道路となった
		□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置付けあり
	国土・地域ネットワークの構築	□ 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(A'路線としての位置づけがある場合)
		□ 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
		□ 現道等における交通不能区間が解消
		■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消
		● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況

※ ○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。

※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
I. 活力	個性ある地域の形成	● 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		○ 主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果
II. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 □ 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た
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり □ 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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
	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の状況
III. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	災害への備え	□ 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が解消
		■ 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
		□ 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
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線としての位置づけがある場合)
		□ 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
□ 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が解消		
IV. 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
	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
		◆ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		◇ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
○ その他、環境や景観上の効果		
V. その他	他のプロジェクトとの関係	○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果
	その他	○ 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

- ※ ○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。
◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。
□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。
※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

○事後評価実施時点における評価指標該当項目

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・ 交通量（阿賀野川断面）
開通前97,446台/12h → 開通後101,884台/12h（4,438台/12h増加）
※開通前：H21.9.3(木)交通量調査、開通後：H26.10.2交通量調査
- ・ 平均旅行速度（東港地区～新潟市中心市街地間：8時台）
開通前27km/h → 開通後32km/h（5km/h向上）
※開通前（松浜橋経由）：H21.9.3(木)旅行速度調査
開通後（松浜橋上流橋経由）：H25.9平日民間プローブデータ
- ・ 交通事故（現道部+松浜橋上流橋）
【事故件数】開通前21.2件/年 → 開通後9.0件/年（約12件/年減少）
【死傷事故率】開通前129.6件/億台[※] → 開通後30.3件/億台[※]（約99件/億台[※]減少）
※開通前：H18.1.1～H21.9.12、開通後：H21.9.13～H24年（H21は12カ月換算値）
※ITARDAデータより
- ・ 費用対効果 B/C=1.1
※3便益による費用対効果

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

- (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・ 費用便益対象区間の渋滞損失時間の削減量＝約16万人時間/年
（整備なし393万人時間/年 → 整備あり377万人時間/年）
 - ・ 当該路線の整備による路線バスの定時性向上 【P9で詳述】
 - ・ 新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上
 - ・ 新潟空港へのアクセス向上
- (2) 物流効率化の支援 【P10で詳述】
 - ・ 国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上
 - ・ 現道部における高さ制限区間の解消
- (3) 国土・地域ネットワークの構築
 - ・ 現道部における大型車通行困難区間の解消
 - ・ 新潟市中心市街地へのアクセス向上
- (4) 個性ある地域の形成 【P11で詳述】
 - ・ 阿賀野川両岸地域の交流促進

III. 安全

- (1) 安全な生活環境の確保
 - ・ 現道の交通量が減少
開通前16,140台/12h → 開通後11,972台/12h（約26%減少）
※開通前：H21.9.3(木)交通量調査、開通後：H26.10.2交通量調査
- (2) 災害への備え 【P12で詳述】
 - ・ 第一次緊急輸送道路として位置づけあり

IV. 環境

- (1) 地球環境の保全
 - ・ 費用便益分析対象区間のCO₂排出量の削減量＝約2千t-CO₂/年
（整備なし約252千t-CO₂/年 → 整備あり約250千t-CO₂/年）
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・ 費用便益分析対象区間のNO₂排出削減量＝約6.8t-NO₂/年
（整備なし約834.1t-NO₂/年 → 整備あり約827.3t-NO₂/年）
 - ・ 費用便益分析対象区間のSPM排出削減量＝約0.8t-SPM/年
（整備なし約70.3t-SPM/年 → 整備あり約69.5t-SPM/年）

※上記の渋滞損失時間・CO₂・NO₂・SPM排出量は、整備あり・なしの交通量配分結果を用いて算出

◆費用対効果算出資料

様式－2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道113号	松浜橋上流橋	L=3.1km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,400	2	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	246億円	45億円	291億円
基準年における 現在価値 (C)	302億円	24億円	325億円

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22年度			
単年便益 (初年便益)	13億円	2.1億円	0.33億円	16億円
基準年における 現在価値 (B)	296億円	45億円	7.6億円	349億円

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)	24億円
経済的内部収益率 (事業全体)	4.4%

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。

交通状況の変化(事業全体)

様式-3①

事業名 松浜橋上流橋

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=3.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]		12,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]		3.4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		7.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 国道 113号現道 L=3.2km	交通量	[台/日]	7,200	5,400
		走行時間	[分]	7.4	6.6
		走行時間費用	[億円/年]	8.83	6.03
	B. 国道7号 L=6.8km	交通量	[台/日]	85,900	79,400
		走行時間	[分]	6.4	6.1
		走行時間費用	[億円/年]	96.58	86.04
	C. (主)新 潟新発田 村上線 L=5.8km	交通量	[台/日]	8,900	7,800
		走行時間	[分]	9.9	9.7
		走行時間費用	[億円/年]	15.50	13.31
	D. (一)豊 栄太夫浜 線 L=2.0km	交通量	[台/日]	20,400	17,500
		走行時間	[分]	2.8	2.7
		走行時間費用	[億円/年]	9.90	8.31
	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 L=377.0km	走行時間費用	[億円/年]	540.61	539.46	

			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 : 397.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	671.43	660.49	10.95

- ※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。

費用便益分析の条件

事業名： 松浜橋上流橋

(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	
	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 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	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<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(Qmax~Qmin)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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>			
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				
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)	(89) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
		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(89日)及び降雪日数(29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 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行 経費減少・交通事故 減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名： 松浜橋上流橋

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input 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	維持管理費の設定根拠を記載	
		北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

箇所名: 松浜橋上流橋(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.31	3.1	0.97	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年度	H 26		91.3				
-9年目	H 13	1.6651	105.7	1.90	2.74		
-8年目	H 14	1.6010	103.8	2.29	3.22		
-7年目	H 15	1.5395	102.3	8.23	12.45		
-6年目	H 16	1.4802	101.0	10.62	15.49		
-5年目	H 17	1.4233	99.6	9.53	13.16		
-4年目	H 18	1.3686	98.7	47.48	60.92		
-3年目	H 19	1.3159	97.6	66.82	82.75		
-2年目	H 20	1.2653	96.8	62.98	75.31		
-1年目	H 21	1.2167	95.6	36.34	42.32		
供用開始年次	H 22	1.1699	93.7			0.92	1.05
1年目	H 23	1.1249	92.1			0.92	1.03
2年目	H 24	1.0816	91.3			0.92	1.00
3年目	H 25	1.0400	91.3			0.92	0.96
4年目	H 26	1.0000	91.3			0.90	0.90
5年目	H 27	0.9615	91.3			0.90	0.86
6年目	H 28	0.9246	91.3			0.90	0.83
7年目	H 29	0.8890	91.3			0.90	0.80
8年目	H 30	0.8548	91.3			0.90	0.77
9年目	H 31	0.8219	91.3			0.90	0.74
10年目	H 32	0.7903	91.3			0.90	0.71
11年目	H 33	0.7599	91.3			0.90	0.68
12年目	H 34	0.7307	91.3			0.90	0.66
13年目	H 35	0.7026	91.3			0.90	0.63
14年目	H 36	0.6756	91.3			0.90	0.61
15年目	H 37	0.6496	91.3			0.90	0.58
16年目	H 38	0.6246	91.3			0.90	0.56
17年目	H 39	0.6006	91.3			0.90	0.54
18年目	H 40	0.5775	91.3			0.90	0.52
19年目	H 41	0.5553	91.3			0.90	0.50
20年目	H 42	0.5339	91.3			0.90	0.48
21年目	H 43	0.5134	91.3			0.90	0.46
22年目	H 44	0.4936	91.3			0.90	0.44
23年目	H 45	0.4746	91.3			0.90	0.43
24年目	H 46	0.4564	91.3			0.90	0.41
25年目	H 47	0.4388	91.3			0.90	0.39
26年目	H 48	0.4220	91.3			0.90	0.38
27年目	H 49	0.4057	91.3			0.90	0.36
28年目	H 50	0.3901	91.3			0.90	0.35
29年目	H 51	0.3751	91.3			0.90	0.34
30年目	H 52	0.3607	91.3			0.90	0.32
31年目	H 53	0.3468	91.3			0.90	0.31
32年目	H 54	0.3335	91.3			0.90	0.30
33年目	H 55	0.3207	91.3			0.90	0.29
34年目	H 56	0.3083	91.3			0.90	0.28
35年目	H 57	0.2965	91.3			0.90	0.27
36年目	H 58	0.2851	91.3			0.90	0.26
37年目	H 59	0.2741	91.3			0.90	0.25
38年目	H 60	0.2636	91.3			0.90	0.24
39年目	H 61	0.2534	91.3			0.90	0.23
40年目	H 62	0.2437	91.3			0.90	0.22
41年目	H 63	0.2343	91.3			0.90	0.21
42年目	H 64	0.2253	91.3			0.90	0.20
43年目	H 65	0.2166	91.3			0.90	0.19
44年目	H 66	0.2083	91.3			0.90	0.19
45年目	H 67	0.2003	91.3			0.90	0.18
46年目	H 68	0.1926	91.3			0.90	0.17
47年目	H 69	0.1852	91.3			0.90	0.17
48年目	H 70	0.1780	91.3			0.90	0.16
49年目	H 71	0.1712	91.3	-39.66	-6.79	0.90	0.15
合計				206.52	301.57	45.01	23.56
単純事業費計				246.19		45.01	

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。

箇所名：松浜橋上流橋（事業全体）

便益の現在価値算定表

年度 (昭和年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7道)		GDP 7%ルール	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)		現在価値 (A)×(2)		事故減少便益(億円) 現在価値 ③×(A)	合計 (億円)							
	乗用車種	小型貨物		乗用車種	小型貨物	① 計	② 計	③	便益合計 (1)~(3)		割引率4%							
供用開始年次	H 22	0.99475	0.98331	0.97684	0.99069	91.3	93.7	9.14	1.76	2.25	13.15	14.99	0.29	0.33	2.34	0.38	15.53	17.71
1年目	H 23	0.99472	0.98303	0.97629	0.99060	92.1	92.1	9.09	1.73	2.20	13.02	14.52	0.29	0.33	2.26	0.37	15.37	17.14
2年目	H 24	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	91.3	91.3	9.05	1.70	2.14	12.89	13.94	0.28	0.35	2.16	0.35	15.21	16.46
3年目	H 25	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	91.3	91.3	9.00	1.67	2.09	12.75	13.26	0.28	0.34	2.05	0.34	15.05	15.66
4年目	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	91.3	91.3	8.95	1.64	2.04	12.62	12.62	0.27	0.32	1.95	0.32	14.89	14.89
5年目	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	91.3	91.3	8.90	1.61	1.98	12.49	12.01	0.27	0.32	1.85	0.31	14.73	14.17
6年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	91.3	91.3	8.85	1.58	1.93	12.36	11.43	0.26	0.31	1.76	0.29	14.58	13.48
7年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	91.3	91.3	8.80	1.55	1.88	12.23	10.87	0.26	0.31	1.67	0.28	14.42	12.82
8年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	91.3	91.3	8.76	1.52	1.82	12.10	10.34	0.25	0.31	1.58	0.26	14.26	12.19
9年目	H 31	0.99448	0.98038	0.97074	0.98984	91.3	91.3	8.71	1.49	1.77	11.96	9.83	0.25	0.31	1.50	0.25	14.10	11.59
10年目	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	91.3	91.3	8.66	1.46	1.72	11.83	9.35	0.24	0.30	1.42	0.24	13.94	11.01
11年目	H 33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	91.3	91.3	8.62	1.44	1.68	11.74	8.92	0.24	0.30	1.36	0.23	13.83	10.51
12年目	H 34	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	91.3	91.3	8.59	1.42	1.65	11.66	8.52	0.24	0.30	1.29	0.22	13.72	10.03
13年目	H 35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	91.3	91.3	8.55	1.40	1.62	11.57	8.13	0.23	0.30	1.23	0.21	13.61	9.56
14年目	H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	91.3	91.3	8.52	1.38	1.59	11.48	7.75	0.23	0.29	1.17	0.20	13.51	9.12
15年目	H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	91.3	91.3	8.48	1.35	1.55	11.39	7.40	0.22	0.29	1.12	0.19	13.40	8.70
16年目	H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	91.3	91.3	8.44	1.33	1.52	11.30	7.06	0.22	0.29	1.06	0.18	13.29	8.30
17年目	H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	91.3	91.3	8.41	1.31	1.49	11.21	6.73	0.22	0.29	1.01	0.17	13.18	7.92
18年目	H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	91.3	91.3	8.37	1.29	1.46	11.12	6.42	0.21	0.28	0.96	0.16	13.08	7.55
19年目	H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	91.3	91.3	8.34	1.27	1.42	11.03	6.13	0.21	0.28	0.92	0.16	12.97	7.20
20年目	H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	91.3	91.3	8.30	1.25	1.39	10.95	5.84	0.21	0.28	0.87	0.15	12.86	6.87
21年目	H 43	0.99570	0.98350	0.97666	0.99230	91.3	91.3	8.23	1.24	1.39	10.86	5.58	0.21	0.28	0.83	0.14	12.77	6.55
22年目	H 44	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	91.3	91.3	8.15	1.23	1.40	10.78	5.32	0.21	0.27	0.80	0.14	12.67	6.25
23年目	H 45	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	91.3	91.3	8.07	1.23	1.40	10.70	5.08	0.20	0.27	0.76	0.13	12.58	5.97
24年目	H 46	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	91.3	91.3	8.00	1.22	1.40	10.62	4.85	0.20	0.27	0.73	0.12	12.48	5.70
25年目	H 47	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	91.3	91.3	7.92	1.21	1.41	10.53	4.62	0.20	0.27	0.69	0.12	12.39	5.44
26年目	H 48	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	91.3	91.3	7.84	1.20	1.41	10.45	4.41	0.20	0.27	0.66	0.11	12.29	5.19
27年目	H 49	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	91.3	91.3	7.77	1.19	1.41	10.37	4.21	0.19	0.27	0.63	0.11	12.20	4.95
28年目	H 50	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	91.3	91.3	7.69	1.18	1.41	10.29	4.01	0.20	0.27	0.61	0.10	12.10	4.72
29年目	H 51	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	91.3	91.3	7.61	1.18	1.42	10.21	3.83	0.19	0.27	0.58	0.10	12.01	4.50
30年目	H 52	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	91.3	91.3	7.54	1.17	1.42	10.12	3.65	0.19	0.26	0.55	0.09	11.91	4.30
31年目	H 53	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	91.3	91.3	7.46	1.16	1.42	10.04	3.48	0.19	0.26	0.53	0.09	11.82	4.10
32年目	H 54	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	91.3	91.3	7.38	1.15	1.43	9.96	3.32	0.19	0.26	0.50	0.08	11.72	3.91
33年目	H 55	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	91.3	91.3	7.31	1.14	1.43	9.88	3.17	0.19	0.26	0.48	0.08	11.63	3.73
34年目	H 56	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	91.3	91.3	7.23	1.13	1.43	9.80	3.02	0.19	0.26	0.46	0.08	11.53	3.56
35年目	H 57	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	91.3	91.3	7.15	1.13	1.43	9.71	2.88	0.19	0.25	0.44	0.07	11.44	3.39
36年目	H 58	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	91.3	91.3	7.08	1.12	1.44	9.63	2.75	0.19	0.25	0.42	0.07	11.34	3.23
37年目	H 59	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	91.3	91.3	7.00	1.11	1.44	9.55	2.62	0.18	0.24	0.40	0.07	11.25	3.08
38年目	H 60	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	91.3	91.3	6.92	1.10	1.44	9.47	2.50	0.18	0.24	0.38	0.06	11.15	2.94
39年目	H 61	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	91.3	91.3	6.85	1.09	1.44	9.38	2.38	0.18	0.24	0.36	0.06	11.06	2.80
40年目	H 62	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	91.3	91.3	6.77	1.08	1.45	9.30	2.27	0.18	0.24	0.35	0.06	10.96	2.67
41年目	H 63	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	91.3	91.3	6.69	1.08	1.45	9.22	2.16	0.18	0.23	0.33	0.05	10.87	2.55
42年目	H 64	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	91.3	91.3	6.62	1.07	1.45	9.14	2.06	0.18	0.23	0.32	0.05	10.78	2.43
43年目	H 65	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	91.3	91.3	6.54	1.06	1.46	9.06	1.96	0.18	0.23	0.30	0.05	10.68	2.31
44年目	H 66	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	91.3	91.3	6.47	1.05	1.46	8.98	1.87	0.17	0.23	0.29	0.05	10.59	2.21
45年目	H 67	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	91.3	91.3	6.39	1.04	1.46	8.89	1.78	0.17	0.23	0.28	0.05	10.49	2.10
46年目	H 68	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	91.3	91.3	6.31	1.03	1.46	8.81	1.70	0.17	0.22	0.26	0.04	10.40	2.00
47年目	H 69	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	91.3	91.3	6.24	1.03	1.47	8.73	1.62	0.17	0.22	0.25	0.04	10.31	1.91
48年目	H 70	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	91.3	91.3	6.16	1.02	1.47	8.65	1.54	0.17	0.22	0.24	0.04	10.21	1.82
49年目	H 71	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	91.3	91.3	6.09	1.01	1.47	8.57	1.47	0.17	0.22	0.23	0.04	10.12	1.73
合計		390.00	63.78	78.78	296.15	49.79	10.60	20.74	81.13	45.19	13.59	62.78	7.56	348.91				

路線名	箇所名	車線数	延長
松浜橋上流橋	新潟市東区津島屋～北区名目所	2	3.1km

■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					15,965		
	改良費					5,057	
		土工	m3	447,134	4,339	盛土、軽量盛土	
		排水工	式	1	362	L型側溝, VS側溝, US側溝	
		函渠工	m	120	272		
		雑工	式	1	84	防護柵、標識等	
	橋梁費					9,441	
		100m以上	橋	1	7,991	7径間連続及び6径間連続鋼開断面箱桁	
		100m未満	橋	5	1,450		
	舗装費					1,467	
		車道舗装	m ²	16,686	773		
歩道舗装		m ²	3,713	129			
副道舗装		m ²	28,485	565			
②用地及補償費					5,220		
	用地費	式	1	3,804			
		宅地	m ²	18,846	911		
		田畑	m ²	149,572	2,892		
		山林・原野	m ²				
		その他	m ²				
補償費	式	1	1,416				
③間接経費				式	1	3,415	地質調査、測量、設計にかかる費用
全体事業費					24,600		

路線名	箇所名	車線数	延長
松浜橋上流橋	新潟市東区津島屋～北区名目所	2	3.1km

■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	3.1	22	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	75	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			97	

【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。