

道路関係の費用便益比（B/C）算定等資料

- 一般国道9号 出雲・湖陵道路 ..... P.1
- 一般国道9号 湖陵・多伎道路 ..... P.18
- 一般国道9号 多伎・朝山道路 ..... P.39
- 一般国道9号 朝山・大田道路 ..... P.60

## 一般国道9号 出雲・湖陵道路

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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9号 出雲・湖陵道路
事業主体	中国地方整備局

●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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	事業全体：費用便益比 (B/C) = 2.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 295億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 4.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 374億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 18.7%)

●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 出雲なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 現道又は並行区間等における踏切交通量断量が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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背荷海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	区間別(費用便益分析対象区間)について、(出雲・湖陵道路(出雲市和井町～出雲市湖陵町三部)) 当該区間の渋滞損失削減時間：523エス・時間/年(16,832千人・時間/年→16,309千人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：3.1%削減  利便性向上が見込まれるバス路線：一畑バス小田線(JR出雲市駅～小田車庫)(6便/日)  対象空港：出雲空港(第三種空港)、対象自治体名：大田市 改善見込み：(大田市役所から出雲空港、63分⇒50分) ※山陰道が全線整備された場合の値  利便性向上が見込まれる水産物流通：JFしまね大田水産物地方卸売市場から大塚府中央卸売市場
物流効率化の支援		
1. 活力 都市の再生		

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）	指標チャエックの根拠
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>□ 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 現運等における交通不能区間を解消する</li> <li>□ 現運等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</li> </ul>	<p>山陰自動車道</p> <p>出雲市～大田市間を高規格幹線道路で連絡する</p> <p>対象となる日常活動圏中心都市：出雲市～大田市</p> <p>対象自治体名：出雲市、日常活動圏中心都市：大田市、改善見込み（出雲市役所～大田市役所、50分⇒44分）※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>対象観光地：大田市（石見銀山）へのアクセス向上 大田市（石見銀山）：観光入込み客数 37.6万人(1927)</p>
2.暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 自転車・自転車のための生活空間の形成</li> <li>□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h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</li> <li>□ 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き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</li> <li>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</li> <li>□ 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</li> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<p>対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：大田市 改善見込み：（大田市役所～鳥根県立中央病院、43分⇒38分）※山陰道が全線整備された場合の値 対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根大学医学部付属病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：大田市 改善見込み：（大田市役所～鳥根大学医学部付属病院、45分⇒40分）※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>国道9号大島交差点（死傷事故数：565.6件/1km）での事故件数の減少が見込まれる</p>
3.安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現運等に死傷事故率が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</li> <li>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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</li> <li>□ 近隣市へのルートが1つしもなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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）</li> <li>□ 現運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</li> <li>□ 現運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</li> </ul>	<p>鳥根県の第一次緊急輸送道路に位置づけ（出雲・湖陰道路、湖陰・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路、国道9号）</p> <p>緊急輸送道路路線名：国道9号（代替する区間 出雲市神西沖町～大田市仁摩町間）</p>

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
4. 環境		
地球環境の保全		
生活環境の改善・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> <li>● 対象道路の整備により削減される自動車からのNO2排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からの騒音レベルが昼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区間がある</li> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある</li> <li>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> <li>□ 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</li> </ul>	<p>指標対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：2.6千t/年、排出削減率：約0.3%削減（整備なし：780千t/年⇒整備あり：777千t/年）</p> <p>指標対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：9.4t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし：1,757t/年⇒整備あり：1,748t/年）</p> <p>指標対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：1.0t/年、排出削減率：約0.1%削減（整備なし：95t/年⇒整備あり：94t/年）</p> <p>夜間要請限度超過の状況（出雲市神西沖町：騒音レベル71dB 1箇所、延長5.4km 沿道状況：平地部） 改善の真込（新たに要請限度を達成することとなる延長：5.4km）</p> <p>一般国道9号 湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路</p> <p>！「基礎総合発展計画」（第三次実施計画） H28.3 ！「新たな出雲の國づくり計画（出雲未来図）」（前期基本計画） H25.3 ！出雲市都市計画マスタープラン」 H22.2</p>
5. その他		
他のアジェンダとの関係		

## 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9号	出雲・湖陵道路	L=4.4km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,500	2	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成28年度		
単純合計	178億円	33億円	211億円
うち残事業分	102億円	33億円	135億円
基準年における 現在価値(C)	173億円	12億円	186億円
うち残事業分	93億円	12億円	105億円

## 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28年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	23億円	2.8億円	1.3億円	27億円
基準年における 現在価値(B)	408億円	50億円	21億円	479億円
うち残事業分	408億円	50億円	21億円	479億円

### 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)	293億円
経済的内部収益率(事業全体)	10.1%
費用便益比(残事業)	4.5
経済的純現在価値(残事業)	374億円
経済的内部収益率(残事業)	18.7%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	18,500	±10%	2.1~3.1
事業費	178億円	±10%	2.5~2.7
事業期間	13年	±20%	2.5~2.7

#### 【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	18,500	±10%	3.7~5.5
事業費	102億円	±10%	4.2~5.0
事業期間	4年	±20%	4.4~4.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名:一般国道9号

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :4.4km	交通量※1	[台/日]	-	18,500	
	走行時間※2	[分]	-	4	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	13.91	
②主な周辺道路※4	国道9号 :4.0km	交通量	[台/日]	11,500	9,200
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	12.15	9.34
	(主)湖陵掛合線 :3.2km	交通量	[台/日]	8,400	3,000
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.45	2.06
	(県)多伎江南出雲線 :3.1km	交通量	[台/日]	11,900	0
		走行時間	[分]	8	5
		走行時間費用	[億円/年]	19.98	0.02
	広域農道 :5.0km	交通量	[台/日]	2,100	0
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	3.52	0.00
	(県)出雲インター線 :2.4km	交通量	[台/日]	14,800	16,800
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	6.74	7.81
③その他道路合計 :1372.1km	走行時間費用	[億円/年]	2,032.47	2,025.86	

			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:1394.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,082.32	2,059.01	23.31

- ※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: 出雲・湖陵道路

(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28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) 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)			
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	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<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 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 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				

(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 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 実績値に基づき維持管理費を算出	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する <input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮 <input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮 <input type="checkbox"/>
	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他			
<p>4. その他</p> <p>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。</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>			

## 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: 出雲・湖陵道路(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.16	4.4	0.71	
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
-13年目	H20	1.3686	96.8	0.81	1.07		
-12年目	H21	1.3159	95.6	1.06	1.36		
-11年目	H22	1.2653	93.7	2.67	3.36		
-10年目	H23	1.2167	92.1	1.81	2.23		
-9年目	H24	1.1699	91.3	3.87	4.63		
-8年目	H25	1.1249	91.1	5.79	6.67		
-7年目	H26	1.0816	93.3	15.92	17.22		
-6年目	H27	1.0400	93.3	21.73	22.60		
-5年目	H28	1.0000	93.3	21.85	21.85		
-4年目	H29	0.9615	93.3	31.73	30.51		
-3年目	H30	0.9246	93.3	28.30	26.16		
-2年目	H31	0.8890	93.3	27.68	24.61		
-1年目	H32	0.8548	93.3	14.50	12.39		
供用開始年次	H33	0.8219	93.3			0.66	0.54
1年目	H34	0.7903	93.3			0.66	0.52
2年目	H35	0.7599	93.3			0.66	0.50
3年目	H36	0.7307	93.3			0.66	0.48
4年目	H37	0.7026	93.3			0.66	0.46
5年目	H38	0.6756	93.3			0.66	0.44
6年目	H39	0.6496	93.3			0.66	0.43
7年目	H40	0.6246	93.3			0.66	0.41
8年目	H41	0.6006	93.3			0.66	0.39
9年目	H42	0.5775	93.3			0.66	0.38
10年目	H43	0.5553	93.3			0.66	0.37
11年目	H44	0.5339	93.3			0.66	0.35
12年目	H45	0.5134	93.3			0.66	0.34
13年目	H46	0.4936	93.3			0.66	0.32
14年目	H47	0.4746	93.3			0.66	0.31
15年目	H48	0.4564	93.3			0.66	0.30
16年目	H49	0.4388	93.3			0.66	0.29
17年目	H50	0.4220	93.3			0.66	0.28
18年目	H51	0.4057	93.3			0.66	0.27
19年目	H52	0.3901	93.3			0.66	0.26
20年目	H53	0.3751	93.3			0.66	0.25
21年目	H54	0.3607	93.3			0.66	0.24
22年目	H55	0.3468	93.3			0.66	0.23
23年目	H56	0.3335	93.3			0.66	0.22
24年目	H57	0.3207	93.3			0.66	0.21
25年目	H58	0.3083	93.3			0.66	0.20
26年目	H59	0.2965	93.3			0.66	0.19
27年目	H60	0.2851	93.3			0.66	0.19
28年目	H61	0.2741	93.3			0.66	0.18
29年目	H62	0.2636	93.3			0.66	0.17
30年目	H63	0.2534	93.3			0.66	0.17
31年目	H64	0.2437	93.3			0.66	0.16
32年目	H65	0.2343	93.3			0.66	0.15
33年目	H66	0.2253	93.3			0.66	0.15
34年目	H67	0.2166	93.3			0.66	0.14
35年目	H68	0.2083	93.3			0.66	0.14
36年目	H69	0.2003	93.3			0.66	0.13
37年目	H70	0.1926	93.3			0.66	0.13
38年目	H71	0.1852	93.3			0.66	0.12
39年目	H72	0.1780	93.3			0.66	0.12
40年目	H73	0.1712	93.3			0.66	0.11
41年目	H74	0.1646	93.3			0.66	0.11
42年目	H75	0.1583	93.3			0.66	0.10
43年目	H76	0.1522	93.3			0.66	0.10
44年目	H77	0.1463	93.3			0.66	0.10
45年目	H78	0.1407	93.3			0.66	0.09
46年目	H79	0.1353	93.3			0.66	0.09
47年目	H80	0.1301	93.3			0.66	0.09
48年目	H81	0.1251	93.3			0.66	0.08
49年目	H82	0.1203	93.3	-9.70	-1.17	0.66	0.08
合計				168.02	173.50	32.87	12.07
単純事業費計				177.72		32.87	

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターン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

箇所名：出雲・湖陵道路(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.16		4.4	0.71
-4年目	H29	0.9615	93.3	31.73	30.51		
-3年目	H30	0.9246	93.3	28.30	26.16		
-2年目	H31	0.8890	93.3	27.68	24.61		
-1年目	H32	0.8548	93.3	14.50	12.39		
供用開始年次	H33	0.8219	93.3			0.66	0.54
1年目	H34	0.7903	93.3			0.66	0.52
2年目	H35	0.7599	93.3			0.66	0.50
3年目	H36	0.7307	93.3			0.66	0.48
4年目	H37	0.7026	93.3			0.66	0.46
5年目	H38	0.6756	93.3			0.66	0.44
6年目	H39	0.6496	93.3			0.66	0.43
7年目	H40	0.6246	93.3			0.66	0.41
8年目	H41	0.6006	93.3			0.66	0.39
9年目	H42	0.5775	93.3			0.66	0.38
10年目	H43	0.5553	93.3			0.66	0.37
11年目	H44	0.5339	93.3			0.66	0.35
12年目	H45	0.5134	93.3			0.66	0.34
13年目	H46	0.4936	93.3			0.66	0.32
14年目	H47	0.4746	93.3			0.66	0.31
15年目	H48	0.4564	93.3			0.66	0.30
16年目	H49	0.4388	93.3			0.66	0.29
17年目	H50	0.4220	93.3			0.66	0.28
18年目	H51	0.4057	93.3			0.66	0.27
19年目	H52	0.3901	93.3			0.66	0.26
20年目	H53	0.3751	93.3			0.66	0.25
21年目	H54	0.3607	93.3			0.66	0.24
22年目	H55	0.3468	93.3			0.66	0.23
23年目	H56	0.3335	93.3			0.66	0.22
24年目	H57	0.3207	93.3			0.66	0.21
25年目	H58	0.3083	93.3			0.66	0.20
26年目	H59	0.2965	93.3			0.66	0.19
27年目	H60	0.2851	93.3			0.66	0.19
28年目	H61	0.2741	93.3			0.66	0.18
29年目	H62	0.2636	93.3			0.66	0.17
30年目	H63	0.2534	93.3			0.66	0.17
31年目	H64	0.2437	93.3			0.66	0.16
32年目	H65	0.2343	93.3			0.66	0.15
33年目	H66	0.2253	93.3			0.66	0.15
34年目	H67	0.2166	93.3			0.66	0.14
35年目	H68	0.2083	93.3			0.66	0.14
36年目	H69	0.2003	93.3			0.66	0.13
37年目	H70	0.1926	93.3			0.66	0.13
38年目	H71	0.1852	93.3			0.66	0.12
39年目	H72	0.1780	93.3			0.66	0.12
40年目	H73	0.1712	93.3			0.66	0.11
41年目	H74	0.1646	93.3			0.66	0.11
42年目	H75	0.1583	93.3			0.66	0.10
43年目	H76	0.1522	93.3			0.66	0.10
44年目	H77	0.1463	93.3			0.66	0.10
45年目	H78	0.1407	93.3			0.66	0.09
46年目	H79	0.1353	93.3			0.66	0.09
47年目	H80	0.1301	93.3			0.66	0.09
48年目	H81	0.1251	93.3			0.66	0.08
49年目	H82	0.1203	93.3	-2.94	-0.35	0.66	0.08
合計				99.27	93.32	32.87	12.07
単純事業費計					102.21		32.87

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターン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。



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	出雲・湖陵道路	2	4.4km

## ■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					13,811		
改良費					6,470		
		土工	m3	1,210,510	3,025	切土(740,793m3)、盛土(469,717m3)	
		軟弱地盤改良工	m3	10,603	1,066		
		法面工	m2	90,461	250	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	306	補強土壁、ブロック積擁壁等	
		管渠工	m	338	58		
		函渠工	m	262	724		
		排水工	m	5,136	256		
		中央分離帯工	m	2,829	11		
		雑工	式	1	774	工事用道路、文化財調査等	
橋梁費					3,268		
		100m以上	m	866	2,733	鋼橋 3橋	
		100m未満	m	144	535	PC橋 2橋	
トンネル費					2,510		
		NATM	m	434	2,510	1本	
		シールド	m				
IC・JCT費					909		
		IC	箇所	2	909	平面Y型 1箇所、ダイヤモンド型 1箇所	
		JCT	箇所				
舗装費					288		
		車道舗装	m2	29,705	288		
		歩道舗装	m2				
付帯施設費					366		
		交通管理施設工	式	1	366	標識工、防護柵工等	
		遮音壁	m				
②用地及補償費					1,905		
用地費			m2	210,575	970		
		宅地	m2	8,773	305		
		田畑	m2	19,796	349		
		山林・原野	m2	180,729	265		
		その他	m2	1,277	51		
補償費			式	1	935		
③間接経費				式	1	3,284	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
全体事業費					19,000		

## 【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



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	出雲・湖陵道路	2	4.4km

## ■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					8,824	
改良費					3,123	
土工					615	切土(606,393m <sup>3</sup> )、盛土(276,717m <sup>3</sup> )
軟弱地盤改良工					1,016	
法面工					168	切土法面、盛土法面
擁壁工					206	補強土壁、ブロック積擁壁等
管渠工					53	
函渠工					654	
排水工					226	
中央分離帯工					11	
雑工					174	工事用道路、文化財調査等
橋梁費					2,278	
100m以上					1,913	鋼橋 3橋
100m未満					365	PC橋 2橋
トンネル費					2,060	
NATM					2,060	1本
シールド						
IC・JCT費					709	
IC					709	平面Y型 1箇所、ダイヤモンド型 1箇所
JCT						
舗装費					288	
車道舗装					288	
歩道舗装						
付帯施設費					366	
交通管理施設工					366	標識工、防護柵工等
遮音壁						
②用地及補償費					614	
用地費					294	
宅地					118	
田畑					107	
山林・原野					69	
その他					0	
補償費					320	
③間接経費					1,551	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
全体事業費					10,989	

## 【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

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	出雲・湖陵道路	2	4.4km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.4	600	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,950	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			3,550	

#### 【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。

## 一般国道9号 湖陵・多伎道路

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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9号 湖陵・多伎道路
事業主体	中国地方整備局

【交通量推計・費用対効果分析・環境改善効果率に係る項目は、平成25年度評価時点】

●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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>事業全体：費用便益比 (B/C) = 2.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 237億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.3%)</p> <p>残事業：費用便益比 (B/C) = 2.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 245億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.7%)</p>

●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	<p>出発前モビリティの確保</p> <p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通量断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背荷海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>区間別(費用便益分析対象区間)について、(大田・静間道路(大田市久手町側庫→大田市静間町)) 当該区間の渋滞損失削減時間：530人・時間/年(20,705千人・時間/年→20,175千人・時間/年)</p> <p>当該区間の渋滞損失削減率：2.6%削減</p> <p>利便性向上が見込まれるバス路線：一畑バス小田線(JR出雲市駅→小田車庫)(6便/日)</p> <p>対象空港：出雲空港(第三種空港)、対象自治体名：大田市 改善見込み：(大田市役所から出雲空港、63分⇒50分) ※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>利便性向上が見込まれる水産物流通：JFしまね大田水産物地方卸売市場から大塚府中央卸売市場</p>
物流効率化の支援		
1. 活力	<p>都市の再生</p>	

国土・地域ネットワークの構築	<p>■ 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</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短路で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 現道解における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道解における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p>■ 自専道交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、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</p> <p>□ 交通バリエーション法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリエーション法に基づき重点整備地区に定める特定道路を形成する区間にバリエーション法による区間が形成される</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 市街地又は歴史的景観地区（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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 現道解に死傷事故率が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</p> <p>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/2日以上（当該区間が通学路である場合は500台/2日以上）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</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 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</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行しなく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</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道解の防災拠点検又は避難拠点検要対策箇所もしくは架設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</p> <p>□ 現道解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</p>
2.暮らし	<p>山陰自動車道</p> <p>出雲市～大田市間を高規格幹線道路で連絡する</p> <p>対象となる日常活動圏中心都市：出雲市～大田市</p> <p>対象自治体名：出雲市、改善見込み（出雲市役所～大田市役所、50分⇒44分）※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>対象観光地：大田市（石見銀山）へのアクセス向上 大田市（石見銀山）：観光入込み客数 37.6万人(1927)</p>
3.安全	<p>対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：大田市 改善見込み：（大田市役所～鳥根県立中央病院、43分⇒39分）※山陰道が全線整備された場合の値 対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根大学医学部付属病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：大田市 改善見込み：（大田市役所～鳥根大学医学部付属病院、45分⇒40分）※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>鳥根県の第一次緊急輸送道路に位置づけ（出雲・湖陰道路、湖陰・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路、国道9号）</p> <p>緊急輸送道路路線名：国道9号（代替する区間 出雲市神西沖町～大田市仁摩町間）</p>

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	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：1.1千t/年、排出削減率：約0.1%削減（整備なし：997千t/年⇒整備あり：996千t/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	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：3.6t/年、排出削減率：約0.2%削減（整備なし：2.335t/年⇒整備あり：2.331t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：0.8t/年、排出削減率：約0.6%削減（整備なし：126t/年⇒整備あり：125t/年）
5. その他	他のアジェンダとの 関係	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<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	一般国道9号 出雲・湖陵道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「基礎総合発展計画」（第三次実施計画） H28.3 新たな出雲の圖づくり計画「出雲未来図」 前期基本計画 H25.3
		<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	

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・BP・その他の別
一般国道9号	湖陵・多伎道路	L=4.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,000	2	中国地方整備局

## 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	31億円	222億円
うち残事業分	185億円	31億円	217億円
基準年における 現在価値 (C)	158億円	10億円	168億円
うち残事業分	152億円	10億円	163億円

## 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33年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	3.1億円	2.2億円	26億円
基準年における 現在価値 (B)	325億円	49億円	32億円	405億円
うち残事業分	325億円	49億円	32億円	405億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	2.4
経済的純現在価値(事業全体)	237億円
経済的内部収益率(事業全体)	10.3%
費用便益比(残事業)	2.5
経済的純現在価値(残事業)	243億円
経済的内部収益率(残事業)	10.7%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	17,000	±10%	2.1 ~ 2.8
事業費	191億円	±10%	2.2 ~ 2.7
事業期間	9年	±20%	2.2 ~ 2.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	17,000	±10%	2.1 ~ 2.9
事業費	185億円	±10%	2.3 ~ 2.8
事業期間	7年	±20%	2.3 ~ 2.7



交通状況の変化

様式-3①

事業名：湖陵・多伎道路（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 : 4.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	17,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	13.15	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 6.0km	交通量	[台/日]	14,900	5,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	24.24	7.82
	広域農道 : 5.8km	交通量	[台/日]	6,600	500
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	15.72	0.89
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 2572.7km	走行時間費用	[億円/年]	2,505.37	2,502.61	
			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 : 2589.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,545.33	2,524.47	20.86

※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

様式-3①

事業名：湖陵・多伎道路（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 : 4.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	17,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	13.15	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 6.0km	交通量	[台/日]	14,900	5,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	24.24	7.82
	広域農道 : 5.8km	交通量	[台/日]	6,600	500
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	15.72	0.89
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 2572.7km	走行時間費用	[億円/年]	2,505.37	2,502.61	
			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 : 2589.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2,545.33	2,524.47	20.86

※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

湖陵・多伎道路

(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) 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(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

湖陵・多伎道路

(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 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				

湖陵・多伎道路

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		実績値に基づき維持管理費を算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
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。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

### 費用の現在価値算定表

箇所名: 湖陵・多伎道路(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)
					0.15	4.5	0.66
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	現在単価	単純単価	現在単価
-9年目	H 24	1.0400	92.1	1.53	1.59		
-8年目	H 25	1.0000	92.1	3.81	3.81		
-7年目	H 26	0.9615	92.1	2.39	2.30		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	5.73	5.30		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	25.75	22.89		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	33.51	28.64		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	37.14	30.53		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	53.12	41.98		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	27.73	21.07		
供用開始年次	H 33	0.7307	92.1			0.63	0.46
1年目	H 34	0.7026	92.1			0.63	0.44
2年目	H 35	0.6756	92.1			0.63	0.42
3年目	H 36	0.6496	92.1			0.63	0.41
4年目	H 37	0.6246	92.1			0.63	0.39
5年目	H 38	0.6006	92.1			0.63	0.38
6年目	H 39	0.5775	92.1			0.63	0.36
7年目	H 40	0.5553	92.1			0.63	0.35
8年目	H 41	0.5339	92.1			0.63	0.34
9年目	H 42	0.5134	92.1			0.63	0.32
10年目	H 43	0.4936	92.1			0.63	0.31
11年目	H 44	0.4746	92.1			0.63	0.30
12年目	H 45	0.4564	92.1			0.63	0.29
13年目	H 46	0.4388	92.1			0.63	0.28
14年目	H 47	0.4220	92.1			0.63	0.27
15年目	H 48	0.4057	92.1			0.63	0.26
16年目	H 49	0.3901	92.1			0.63	0.25
17年目	H 50	0.3751	92.1			0.63	0.24
18年目	H 51	0.3607	92.1			0.63	0.23
19年目	H 52	0.3468	92.1			0.63	0.22
20年目	H 53	0.3335	92.1			0.63	0.21
21年目	H 54	0.3207	92.1			0.63	0.20
22年目	H 55	0.3083	92.1			0.63	0.19
23年目	H 56	0.2965	92.1			0.63	0.19
24年目	H 57	0.2851	92.1			0.63	0.18
25年目	H 58	0.2741	92.1			0.63	0.17
26年目	H 59	0.2636	92.1			0.63	0.17
27年目	H 60	0.2534	92.1			0.63	0.16
28年目	H 61	0.2437	92.1			0.63	0.15
29年目	H 62	0.2343	92.1			0.63	0.15
30年目	H 63	0.2253	92.1			0.63	0.14
31年目	H 64	0.2166	92.1			0.63	0.14
32年目	H 65	0.2083	92.1			0.63	0.13
33年目	H 66	0.2003	92.1			0.63	0.13
34年目	H 67	0.1926	92.1			0.63	0.12
35年目	H 68	0.1852	92.1			0.63	0.12
36年目	H 69	0.1780	92.1			0.63	0.11
37年目	H 70	0.1712	92.1			0.63	0.11
38年目	H 71	0.1646	92.1			0.63	0.10
39年目	H 72	0.1583	92.1			0.63	0.10
40年目	H 73	0.1522	92.1			0.63	0.10
41年目	H 74	0.1463	92.1			0.63	0.09
42年目	H 75	0.1407	92.1			0.63	0.09
43年目	H 76	0.1353	92.1			0.63	0.09
44年目	H 77	0.1301	92.1			0.63	0.08
45年目	H 78	0.1251	92.1			0.63	0.08
46年目	H 79	0.1203	92.1			0.63	0.08
47年目	H 80	0.1157	92.1			0.63	0.07
48年目	H 81	0.1112	92.1			0.63	0.07
49年目	H 82	0.1069	92.1	-3.00	-0.32	0.63	0.07
合計				187.71	157.79	31.43	10.26
単純事業費計				190.71		31.43	

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 湖陵・多伎道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	4.5	0.66

年次	年度	割戻率	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
-7年目	H 26	0.9615	92.1	2.39	2.30		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	5.73	5.30		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	25.75	22.89		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	33.51	28.64		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	37.14	30.53		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	53.12	41.98		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	27.73	21.07		
供用開始年次	H 33	0.7307	92.1			0.63	0.46
1年目	H 34	0.7026	92.1			0.63	0.44
2年目	H 35	0.6756	92.1			0.63	0.42
3年目	H 36	0.6496	92.1			0.63	0.41
4年目	H 37	0.6246	92.1			0.63	0.39
5年目	H 38	0.6006	92.1			0.63	0.38
6年目	H 39	0.5775	92.1			0.63	0.36
7年目	H 40	0.5553	92.1			0.63	0.35
8年目	H 41	0.5339	92.1			0.63	0.34
9年目	H 42	0.5134	92.1			0.63	0.32
10年目	H 43	0.4936	92.1			0.63	0.31
11年目	H 44	0.4746	92.1			0.63	0.30
12年目	H 45	0.4564	92.1			0.63	0.29
13年目	H 46	0.4388	92.1			0.63	0.28
14年目	H 47	0.4220	92.1			0.63	0.27
15年目	H 48	0.4057	92.1			0.63	0.26
16年目	H 49	0.3901	92.1			0.63	0.25
17年目	H 50	0.3751	92.1			0.63	0.24
18年目	H 51	0.3607	92.1			0.63	0.23
19年目	H 52	0.3468	92.1			0.63	0.22
20年目	H 53	0.3335	92.1			0.63	0.21
21年目	H 54	0.3207	92.1			0.63	0.20
22年目	H 55	0.3083	92.1			0.63	0.19
23年目	H 56	0.2965	92.1			0.63	0.19
24年目	H 57	0.2851	92.1			0.63	0.18
25年目	H 58	0.2741	92.1			0.63	0.17
26年目	H 59	0.2636	92.1			0.63	0.17
27年目	H 60	0.2534	92.1			0.63	0.16
28年目	H 61	0.2437	92.1			0.63	0.15
29年目	H 62	0.2343	92.1			0.63	0.15
30年目	H 63	0.2253	92.1			0.63	0.14
31年目	H 64	0.2166	92.1			0.63	0.14
32年目	H 65	0.2083	92.1			0.63	0.13
33年目	H 66	0.2003	92.1			0.63	0.13
34年目	H 67	0.1926	92.1			0.63	0.12
35年目	H 68	0.1852	92.1			0.63	0.12
36年目	H 69	0.1780	92.1			0.63	0.11
37年目	H 70	0.1712	92.1			0.63	0.11
38年目	H 71	0.1646	92.1			0.63	0.10
39年目	H 72	0.1583	92.1			0.63	0.10
40年目	H 73	0.1522	92.1			0.63	0.10
41年目	H 74	0.1463	92.1			0.63	0.09
42年目	H 75	0.1407	92.1			0.63	0.09
43年目	H 76	0.1353	92.1			0.63	0.09
44年目	H 77	0.1301	92.1			0.63	0.08
45年目	H 78	0.1251	92.1			0.63	0.08
46年目	H 79	0.1203	92.1			0.63	0.08
47年目	H 80	0.1157	92.1			0.63	0.07
48年目	H 81	0.1112	92.1			0.63	0.07
49年目	H 82	0.1069	92.1	-3.00	-0.32	0.63	0.07
合計				182.37	152.39	31.43	10.26
単純事業費計				185.37		31.43	

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。





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	湖陵・多伎道路	2	4.5km

## ■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				16,063	
	改良費				10,378	
		土工	m3	1,320,785	4,255	切土(418,433m3)、盛土(902,352m3)
		軟弱地盤改良工	m3	64,000	2,484	
		法面工	m2	121,782	524	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	79	ブロック積擁壁、大型ブロック積擁壁等
		管渠工	m	756	190	
		函渠工	m	508	2,221	
		排水工	m	8,622	332	
		中央分離帯工	m	3,668	67	
		雑工	式	1	226	工事用道路、文化財調査等
	橋梁費				2,979	
		100m以上	m	528	2,513	鋼橋 3橋
		100m未満	m	84	465	PC橋 1橋
	トンネル費				921	
		NATM	m	209	921	1本
		シールド	m			
	IC・JCT費				740	
		IC	箇所	2	740	ダイヤモンド型2箇所
		JCT	箇所			
	舗装費				613	
		車道舗装	m2	50,928	613	
		歩道舗装	m2			
	付帯施設費				433	
		交通管理施設工	式	1	433	標識工、防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				492	
	用地費			280,087	300	
		宅地	m2	2,426	51	
		田畑	m2	21,788	114	
		山林・原野	m2	255,873	134	
		その他	m2		0	
	補償費		式	1	192	
③	間接経費		式	1	3,445	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
	全体事業費				20,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	湖陵・多伎道路	2	4.5km

■事業費内訳(別線整備)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					16,063	
改良費					10,378	
	土工		m3	1,320,785	4,255	切土(418,433m3)、盛土(902,352m3)
	軟弱地盤改良工		m3	64,000	2,484	
	法面工		m2	121,782	524	切土法面、盛土法面
	擁壁工		式	1	79	ブロック積擁壁、大型ブロック積擁壁等
	管渠工		m	756	190	
	函渠工		m	508	2,221	
	排水工		m	8,622	332	
	中央分離帯工		m	3,668	67	
	雑工		式	1	226	工事用道路、文化財調査等
橋梁費					2,979	
	100m以上		m	528	2,513	鋼橋 3橋
	100m未満		m	84	465	PC橋 1橋
トンネル費					921	
	NATM		m	209	921	1本
	シールド		m			
IC・JCT費					740	
	IC		箇所	2	740	ダイヤモンド型2箇所
	JCT		箇所			
舗装費					613	
	車道舗装		m2	50,928	613	
	歩道舗装		m2			
付帯施設費					433	
	交通管理施設工		式	1	433	標識工、防護柵工等
	遮音壁		m			
②用地及補償費					492	
用地費					280,087	300
	宅地		m2	2,426	51	
	田畑		m2	21,788	114	
	山林・原野		m2	255,873	134	
	その他		m2		0	
補償費					式	1
					192	
③間接経費					式	1
					2,884	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
全体事業費					19,439	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	湖陵・多伎道路	2	4.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.5	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,600	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			3,300	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	湖陵・多伎道路	2	4.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.5	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,600	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			3,300	

一般国道9号 多伎・朝山道路

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕



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9号 多岐・朝山道路
事業主体	中国地方整備局

【交通量推計・費用対効果分析・環境改善効果率に係る項目は、平成25年度評価時点】

●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
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 便益が費用を上回っている</li> </ul>	事業全体：費用対益比 (B/C) = 1.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 296億円、経済的純現在価値率 (EIRR) = 7.2%) 残事業：費用対益比 (B/C) = 2.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 442億円、経済的純現在価値率 (EIRR) = 11.6%)

●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 出漁なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</li> <li>□ 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</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>	区間a (費用便益分析対象区間) について、(多岐・朝山道路 (出雲市多岐町久保～大田市朝山町期倉)) 当該区間の渋滞損失削減時間：662ミス・時間/年 (26,565千人・時間/年→25,922千人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：2.5%削減  利便性向上が見込まれるバス路線：石見交通波根線 (大田バスセンター～越堂) (14便/日)  対象空港：出雲空港 (第三種空港)、対象自治体名：大田市 改善見込み：(大田市役所から出雲空港、63分⇒50分) ※山陰道が全線整備された場合の値  利便性向上が見込まれる水産物流通：J F しまね大田水産物地方卸売市場から大塚府中央卸売市場
物流効率化の支援		
1. 活力 都市の再生		

国土・地域ネットワークの構築	<p>■ 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</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 当該路線が隣接した日常生活圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常生活圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p>自専道交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、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</p> <p>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於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</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/2日以上（当該区間が通学路である場合は500台/2日以上）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半量、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</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしもなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 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</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行しなく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</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道等の防災拠点検又は避難拠点検要対策箇所もしくは架設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</p> <p>□ 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</p>	山陰自動車道
2.暮らし	<p>■ 対象観光地：大田市（石見銀山）へのアクセス向上 大田市（石見銀山）：観光入込み客数 37.6万人(1927)</p>	対象となる日常生活圏中心城市：大田市、改善見込み（出雲市役所～大田市役所、50分⇒44分）※山陰道が全線整備された場合の値
3.安全	<p>■ 対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：大田市 改善見込み：（大田市役所～鳥根県立中央病院、43分⇒38分）※山陰道が全線整備された場合の値 対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：大田市 改善見込み：（大田市役所～鳥根県立中央病院、45分⇒40分）※山陰道が全線整備された場合の値</p>	鳥根県の第一次緊急輸送道路に位置づけ（出雲・湖陰道路、湖陰・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路、国道9号） 緊急輸送道路路線名：国道9号（代替する区間 出雲市神西沖町～大田市仁摩町間）

4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・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> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul> <p> <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが環境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     </p>	<p>           評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出            排出削減量：5.9千t/年、排出削減率：約0.4%削減（整備なし：1,486千t/年⇒整備あり：1,480千t/年）         </p> <p>           評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出            排出削減量：18.9t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし：3,620t/年⇒整備あり：3,601t/年）         </p> <p>           評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出            排出削減量：1.8t/年、排出削減率：約0.9%削減（整備なし：193t/年⇒整備あり：191t/年）         </p>
5. その他	他のアジェンダとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> <li>■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul> <p> <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     </p>	<p>           一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、朝山・大田道路、大田・精間道路、精間・仁摩道路         </p> <p>           ! 鳥根総合発展計画（第三次実施計画） H28.3            ! 新たな出雲の国づくり計画（出雲未来図） J（前期基本計画） H25.3            ! 出雲市都市計画マスタープラン」 H22.2            ! 大田市総合計画（後期計画） H24.3            ! 大田市都市計画マスタープラン」 H20.3         </p>

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・その他の別
一般国道9号	多伎・朝山道路	L= 9.0 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,600	2	中国地方整備局

### 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	391億円	58億円	449億円
うち残事業分	254億円	58億円	312億円
基準年における 現在価値(C)	375億円	20億円	395億円
うち残事業分	229億円	20億円	250億円

### ② 便益(拡張便益含む)

	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31年度			
単年便益 (初年便益)	31億円	5.8億円	3.0億円	40億円
基準年における 現在価値(B)	542億円	102億円	47億円	691億円
うち残事業分	542億円	102億円	47億円	691億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.7
経済的純現在価値（事業全体）	296億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.2%
費用便益比（残事業）	2.8
経済的純現在価値（残事業）	442億円
経済的内部収益率（残事業）	11.6%

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	16,600	±10%	1.5 ~ 2.0
事業費	391億円	±10%	1.7 ~ 1.9
事業期間	13年	±20%	1.7 ~ 1.8

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	16,600	±10%	2.4 ~ 3.2
事業費	254億円	±10%	2.5 ~ 3.1
事業期間	5年	±20%	2.7 ~ 2.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：多伎・朝山道路（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 : 9.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	16,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	25.83	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 8.5km	交通量	[台/日]	21,100	5,100
		走行時間	[分]	13	11
		走行時間費用	[億円/年]	54.38	10.26
	(県)池田久手停車場線 : 0.6km	交通量	[台/日]	16,500	2,500
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	6.68	0.50
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 4146.5km	走行時間費用	[億円/年]	3,473.26	3,465.73	
			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 : 4164.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,534.31	3,502.32	31.98

- ※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

様式-3①

事業名：多伎・朝山道路（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 : 9.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	16,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	25.83	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 8.5km	交通量	[台/日]	21,100	5,100
		走行時間	[分]	13	11
		走行時間費用	[億円/年]	54.38	10.26
	(県)池田久手停車場線 : 0.6km	交通量	[台/日]	16,500	2,500
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	6.68	0.50
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 4146.5km	走行時間費用	[億円/年]	3,473.26	3,465.73	
			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 : 4164.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,534.31	3,502.32	31.98

- ※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

多伎・朝山道路

(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)	■	
	その他	□	
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年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(H42)	
	複数時点での推計	□	
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	□有 □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)	■ (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)	□	
	その他( )	□	
開発交通量の考慮	無	■	
	有	□	
	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	□	
	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)			
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	□	
	最終配分の速度 採用理由を記載	□	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	■	

多伎・朝山道路

(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 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				

多伎・朝山道路

(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	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する <input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮 <input type="checkbox"/> 維持管理費を考慮 <input type="checkbox"/> 当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)
		その他	
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。 ..... ..... ..... ..... ..... .....			

様式-4

費用の現在価値算定表

箇所名:多伎・朝山道路(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)		単純単価(億円)	
				0.13	9.0	1.21	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-13年目	H 18	1.3159	98.7	4.43	5.44		
-12年目	H 19	1.2653	97.6	4.10	4.90		
-11年目	H 20	1.2167	96.8	11.35	13.14		
-10年目	H 21	1.1699	95.6	10.12	11.41		
-9年目	H 22	1.1249	93.7	15.32	16.94		
-8年目	H 23	1.0816	92.1	18.16	19.64		
-7年目	H 24	1.0400	92.1	27.96	29.08		
-6年目	H 25	1.0000	92.1	45.73	45.73		
-5年目	H 26	0.9615	92.1	55.84	53.69		
-4年目	H 27	0.9246	92.1	62.51	57.79		
-3年目	H 28	0.8890	92.1	77.54	68.93		
-2年目	H 29	0.8548	92.1	35.19	30.08		
-1年目	H 30	0.8219	92.1	22.82	18.76		
供用開始年次	H 31	0.7903	92.1			1.15	0.91
1年目	H 32	0.7599	92.1			1.15	0.88
2年目	H 33	0.7307	92.1			1.15	0.84
3年目	H 34	0.7026	92.1			1.15	0.81
4年目	H 35	0.6756	92.1			1.15	0.78
5年目	H 36	0.6496	92.1			1.15	0.75
6年目	H 37	0.6246	92.1			1.15	0.72
7年目	H 38	0.6006	92.1			1.15	0.69
8年目	H 39	0.5775	92.1			1.15	0.67
9年目	H 40	0.5553	92.1			1.15	0.64
10年目	H 41	0.5339	92.1			1.15	0.62
11年目	H 42	0.5134	92.1			1.15	0.59
12年目	H 43	0.4936	92.1			1.15	0.57
13年目	H 44	0.4746	92.1			1.15	0.55
14年目	H 45	0.4564	92.1			1.15	0.53
15年目	H 46	0.4388	92.1			1.15	0.51
16年目	H 47	0.4220	92.1			1.15	0.49
17年目	H 48	0.4057	92.1			1.15	0.47
18年目	H 49	0.3901	92.1			1.15	0.45
19年目	H 50	0.3751	92.1			1.15	0.43
20年目	H 51	0.3607	92.1			1.15	0.42
21年目	H 52	0.3468	92.1			1.15	0.40
22年目	H 53	0.3335	92.1			1.15	0.38
23年目	H 54	0.3207	92.1			1.15	0.37
24年目	H 55	0.3083	92.1			1.15	0.36
25年目	H 56	0.2965	92.1			1.15	0.34
26年目	H 57	0.2851	92.1			1.15	0.33
27年目	H 58	0.2741	92.1			1.15	0.32
28年目	H 59	0.2636	92.1			1.15	0.30
29年目	H 60	0.2534	92.1			1.15	0.29
30年目	H 61	0.2437	92.1			1.15	0.28
31年目	H 62	0.2343	92.1			1.15	0.27
32年目	H 63	0.2253	92.1			1.15	0.26
33年目	H 64	0.2166	92.1			1.15	0.25
34年目	H 65	0.2083	92.1			1.15	0.24
35年目	H 66	0.2003	92.1			1.15	0.23
36年目	H 67	0.1926	92.1			1.15	0.22
37年目	H 68	0.1852	92.1			1.15	0.21
38年目	H 69	0.1780	92.1			1.15	0.21
39年目	H 70	0.1712	92.1			1.15	0.20
40年目	H 71	0.1646	92.1			1.15	0.19
41年目	H 72	0.1583	92.1			1.15	0.18
42年目	H 73	0.1522	92.1			1.15	0.18
43年目	H 74	0.1463	92.1			1.15	0.17
44年目	H 75	0.1407	92.1			1.15	0.16
45年目	H 76	0.1353	92.1			1.15	0.16
46年目	H 77	0.1301	92.1			1.15	0.15
47年目	H 78	0.1251	92.1			1.15	0.14
48年目	H 79	0.1203	92.1			1.15	0.14
49年目	H 80	0.1157	92.1	-6.29	-0.73	1.15	0.13
合計				384.78	374.80	57.62	20.35
単純事業費計				391.07		57.62	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:多伎・朝山道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.13	9.0	1.21

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-5年目	H 26	0.9615	92.1	55.84	53.69		
-4年目	H 27	0.9246	92.1	62.51	57.79		
-3年目	H 28	0.8890	92.1	77.54	68.93		
-2年目	H 29	0.8548	92.1	35.19	30.08		
-1年目	H 30	0.8219	92.1	22.82	18.76		
供用開始年次	H 31	0.7903	92.1			1.15	0.91
1年目	H 32	0.7599	92.1			1.15	0.88
2年目	H 33	0.7307	92.1			1.15	0.84
3年目	H 34	0.7026	92.1			1.15	0.81
4年目	H 35	0.6756	92.1			1.15	0.78
5年目	H 36	0.6496	92.1			1.15	0.75
6年目	H 37	0.6246	92.1			1.15	0.72
7年目	H 38	0.6006	92.1			1.15	0.69
8年目	H 39	0.5775	92.1			1.15	0.67
9年目	H 40	0.5553	92.1			1.15	0.64
10年目	H 41	0.5339	92.1			1.15	0.62
11年目	H 42	0.5134	92.1			1.15	0.59
12年目	H 43	0.4936	92.1			1.15	0.57
13年目	H 44	0.4746	92.1			1.15	0.55
14年目	H 45	0.4564	92.1			1.15	0.53
15年目	H 46	0.4388	92.1			1.15	0.51
16年目	H 47	0.4220	92.1			1.15	0.49
17年目	H 48	0.4057	92.1			1.15	0.47
18年目	H 49	0.3901	92.1			1.15	0.45
19年目	H 50	0.3751	92.1			1.15	0.43
20年目	H 51	0.3607	92.1			1.15	0.42
21年目	H 52	0.3468	92.1			1.15	0.40
22年目	H 53	0.3335	92.1			1.15	0.38
23年目	H 54	0.3207	92.1			1.15	0.37
24年目	H 55	0.3083	92.1			1.15	0.36
25年目	H 56	0.2965	92.1			1.15	0.34
26年目	H 57	0.2851	92.1			1.15	0.33
27年目	H 58	0.2741	92.1			1.15	0.32
28年目	H 59	0.2636	92.1			1.15	0.30
29年目	H 60	0.2534	92.1			1.15	0.29
30年目	H 61	0.2437	92.1			1.15	0.28
31年目	H 62	0.2343	92.1			1.15	0.27
32年目	H 63	0.2253	92.1			1.15	0.26
33年目	H 64	0.2166	92.1			1.15	0.25
34年目	H 65	0.2083	92.1			1.15	0.24
35年目	H 66	0.2003	92.1			1.15	0.23
36年目	H 67	0.1926	92.1			1.15	0.22
37年目	H 68	0.1852	92.1			1.15	0.21
38年目	H 69	0.1780	92.1			1.15	0.21
39年目	H 70	0.1712	92.1			1.15	0.20
40年目	H 71	0.1646	92.1			1.15	0.19
41年目	H 72	0.1583	92.1			1.15	0.18
42年目	H 73	0.1522	92.1			1.15	0.18
43年目	H 74	0.1463	92.1			1.15	0.17
44年目	H 75	0.1407	92.1			1.15	0.16
45年目	H 76	0.1353	92.1			1.15	0.16
46年目	H 77	0.1301	92.1			1.15	0.15
47年目	H 78	0.1251	92.1			1.15	0.14
48年目	H 79	0.1203	92.1			1.15	0.14
49年目	H 80	0.1157	92.1	-0.14	-0.02	1.15	0.13
合計				253.76	229.24	57.62	20.35
単純事業費計				253.90		57.62	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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。







(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	多伎・朝山道路	2	9.0km

■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					34,706			
改良費					20,398			
	土工		m3	2,856,295	14,133	切土(1,493,251m3)、盛土(1,363,044m3)		
	軟弱地盤改良工		m3	50,400	372			
	法面工		m2	243,732	4,083	切土法面、盛土法面		
	擁壁工		式	1	275	ブロック積擁壁、逆T式擁壁等		
	管渠工		m	1,164	225			
	函渠工		m	182	212			
	排水工		m	8,046	397			
	中央分離帯工		m	4,638	21			
	雑工		式	1	680	工事用道路、文化財調査等		
橋梁費					8,047			
	100m以上		m	1,752	7,336	PC橋 3橋、鋼橋 4橋		
	100m未満		m	179	711	PC橋 2橋、鋼橋 2橋		
トンネル費					3,619			
	NATM		m	1,223	3,619	3本		
	シールド		m					
IC・JCT費					573			
	IC		箇所	2	573	ダイヤモンド型 2箇所		
	JCT		箇所					
舗装費					563			
	車道舗装		m2	61,315	563			
	歩道舗装		m2					
付帯施設費					1,506			
	交通管理施設工		式	1	1,352	標識工、防護柵工等		
	遮音壁		m	1,960	154			
②用地及補償費					1,244			
用地費					363,259	629		
	宅地		m2	4,289	108			
	田畑		m2	34,073	353			
	山林・原野		m2	324,753	164			
	その他		m2	144	4			
補償費					式	1	615	
③間接経費					式	1	5,050	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
全体事業費							41,000	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	多伎・朝山道路	2	9.0km

## ■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				23,920	
	改良費				12,529	
		土工	m3	1,605,384	9,017	切土(867,702m3)、盛土(737,682m3)
		軟弱地盤改良工	m3	24,500	181	
		法面工	m2	159,992	2,654	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	100	ブロック積擁壁、逆T式擁壁等
		管渠工	m	338	135	
		函渠工	m	80	93	
		排水工	m	4,840	239	
		中央分離帯工	m	4,638	21	
		雑工	式	1	89	工事用道路等
	橋梁費				5,416	
		100m以上	m	1,638	5,038	PC橋 3橋、鋼橋 4橋
		100m未満	m	136	378	PC橋 2橋、鋼橋 2橋
	トンネル費				3,619	
		NATM	m	1,223	3,619	3本
		シールド	m			
	IC・JCT費				287	
		IC	箇所	1	287	ダイヤモンド型 2箇所
		JCT	箇所			
	舗装費				563	
		車道舗装	m2	61,315	563	
		歩道舗装	m2			
	付帯施設費				1,506	
		交通管理施設工	式	1	1,352	標識工、防護柵工等
		遮音壁	m	1,960	154	
②	用地及補償費				81	
	用地費			4,168	14	
		宅地	m2	250	6	
		田畑	m2	588	6	
		山林・原野	m2	3,330	2	
		その他	m2	0	0	
	補償費	式		1	67	
③	間接経費	式		1	2,655	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費
	全体事業費				26,656	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	多伎・朝山道路	2	9.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.0	1,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,700	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			6,050	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	多伎・朝山道路	2	9.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.0	1,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,700	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			6,050	

## 一般国道9号 朝山・大田道路

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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9号 朝山・大田道路
事業主体	中国地方整備局

【交通量推計・費用対効果分析・環境改善効果率に係る項目は、平成25年度評価時点】

●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	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>事業全体：費用便益比 (B/C) = 2.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 341億円、経済的純現在価値 (EIRR) = 9.6%)</p> <p>残事業：費用便益比 (B/C) = 3.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 413億円、経済的純現在価値 (EIRR) = 14.1%)</p>

●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	<p>出発前モビリティの確保</p> <p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背荷海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>区間別(費用便益分析対象区間)について、(朝山・大田道路(大田市朝山町期倉～大田市夕手町期倉))</p> <p>当該区間の渋滞損失削減時間：499ミス・時間/年(24,487千人・時間/年～23,988千人・時間/年)</p> <p>当該区間の渋滞損失削減率：2.09%削減</p> <p>利便性向上が見込まれるバス路線：石見交通波線(大田バスセンター～越堂)(7便/日)</p> <p>対象空港：出雲空港(第三種空港)、対象自治体名：大田市</p> <p>改善見込み：(大田市役所から出雲空港、63分⇒50分) ※山陰道が全線整備された場合の値</p> <p>利便性向上が見込まれる水産物流通：JFしまね大田水産物地方卸売市場から大塚府中央卸売市場</p>
物流効率化の支援		
1. 活力	<p>都市の再生</p>	

国土・地域ネットワークの構築	<p>■ 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</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短路で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 現道解における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道解における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p>自専道交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、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される</p> <p>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於ける特定道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 現道解に死傷事故率が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</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/2日以上（当該区間が通学路である場合は500台/2日以上）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半量、圏周が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</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道解の防災拠点検又は避難拠点検要対策箇所もしくは架設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</p> <p>□ 現道解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</p>
2.暮らし	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <p>■ 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</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短路で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 現道解における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道解における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p>自専道交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、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される</p> <p>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於ける特定道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 現道解に死傷事故率が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</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/2日以上（当該区間が通学路である場合は500台/2日以上）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半量、圏周が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</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道解の防災拠点検又は避難拠点検要対策箇所もしくは架設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</p> <p>□ 現道解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</p>
3.安全	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <p>■ 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</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短路で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 現道解における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道解における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p>自専道交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2日以上、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される</p> <p>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於ける特定道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 現道解に死傷事故率が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</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/2日以上（当該区間が通学路である場合は500台/2日以上）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半量、圏周が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</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 現道解の防災拠点検又は避難拠点検要対策箇所もしくは架設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</p> <p>□ 現道解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</p>

山陰自動車道

出雲市～大田市間を高規格幹線道路で連絡する

対象となる日常活動圏中心都市：出雲市～大田市

対象自治体名：大田市、日常生活圏中心都市：出雲市、改善見込み（大田市役所～出雲市役所、50分⇒44分）※山陰道が全線整備された場合の値

対象観光地：大田市（石見銀山）へのアクセス向上  
大田市（石見銀山）：観光入込み客数 37.6万人(1927)

対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根県立中央病院、アグセス向上が見込まれる自治体名：大田市  
改善見込み：（大田市役所～鳥根県立中央病院、43分⇒39分）※山陰道が全線整備された場合の値  
対象となる第三次救急医療機関名称：鳥根県立中央病院、アグセス向上が見込まれる自治体名：大田市  
改善見込み：（大田市役所～鳥根県立中央病院、53分⇒47分）※山陰道が全線整備された場合の値

鳥根県の第一次緊急輸送道路に位置づけ（出雲・湖陰道路、湖陰・多伎道路、朝山・大田道路、朝山・大田道路、静間・仁摩道路、国道9号）

緊急輸送道路路線名：国道9号（代替する区間 出雲市神西沖町～大田市仁摩町間）

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	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：7.7千t/年、排出削減率：約0.6%削減（整備なし：1,389千t/年⇒整備あり：1,382千t/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	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：25.3t/年、排出削減率：約0.7%削減（整備なし：3,379t/年⇒整備あり：3,354t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：1.8t/年、排出削減率：約1.0%削減（整備なし：18t/年⇒整備あり：179t/年）
5. その他	他のプロジェクトとの 関係	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが従前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	
		<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	一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、多伎・朝間道路、静間・仁摩道路
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「島根総合発展計画」（第三次実施計画） H28.3 「大田市総合計画」（後掲計画） H24.3 「大田市都市計画マスタープラン」 H20.3
		<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	



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・その他の別
一般国道9号	朝山・大田道路	L= 6.3 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,000	2	中国地方整備局

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	241億円	46億円	288億円
うち残事業分	172億円	46億円	218億円
基準年における 現在価値 (C)	226億円	16億円	242億円
うち残事業分	154億円	16億円	170億円

② 便益 (拡張便益含む)

	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31年度			
単年便益 (初年便益)	26億円	5.3億円	1.9億円	33億円
基準年における 現在価値 (B)	457億円	95億円	31億円	583億円
うち残事業分	457億円	95億円	31億円	583億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	341億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.6%
費用便益比（残事業）	3.4
経済的純現在価値（残事業）	413億円
経済的内部収益率（残事業）	14.1%

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	16,000	±10%	2.1 ~ 2.8
事業費	241億円	±10%	2.3 ~ 2.6
事業期間	12年	±20%	2.3 ~ 2.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	16,000	±10%	2.9 ~ 4.0
事業費	172億円	±10%	3.1 ~ 3.8
事業期間	5年	±20%	3.3 ~ 3.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：朝山・大田道路（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 : 6.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	16,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	5	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	17.53	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 7.0km	交通量	[台/日]	22,900	7,400
		走行時間	[分]	11	9
		走行時間費用	[億円/年]	48.33	12.43
	(県)池田久手停車場線 : 0.6km	交通量	[台/日]	15,900	2,500
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	6.41	0.50
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 4002.6km	走行時間費用	[億円/年]	3,258.04	3,255.39	
			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 : 4016.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,312.78	3,285.84	26.94

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

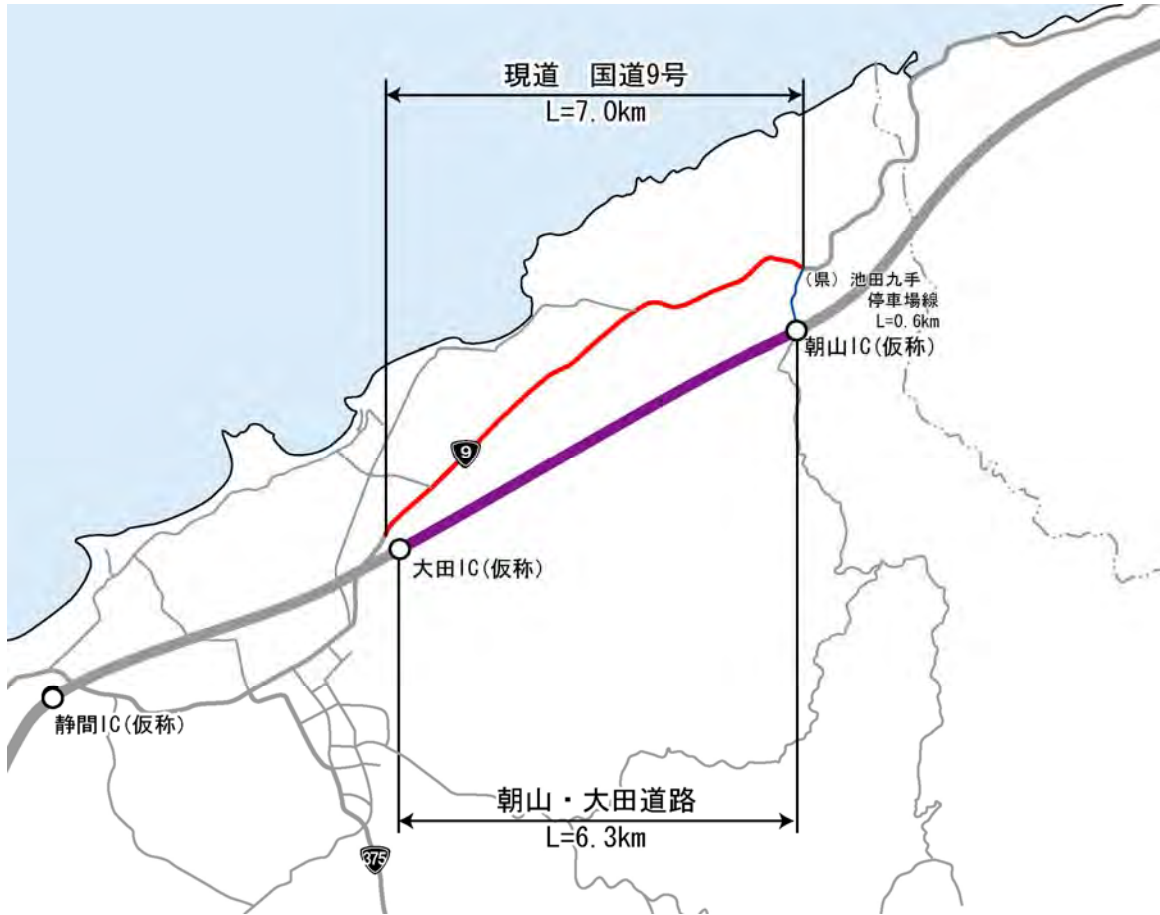
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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

様式-3①

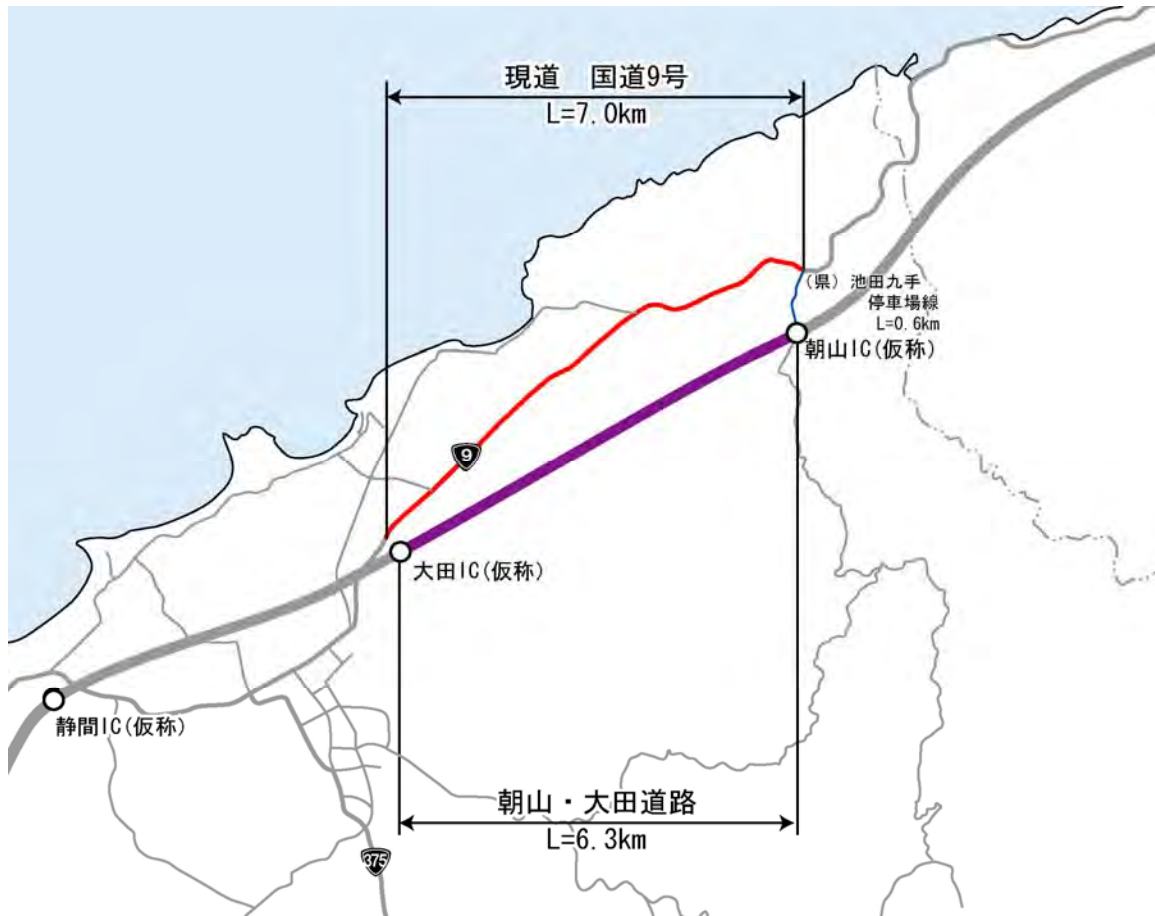
事業名：朝山・大田道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 6.3km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	16,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	5	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	17.53	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 7.0km	交通量	[台/日]	22,900	7,400
		走行時間	[分]	11	9
		走行時間費用	[億円/年]	48.33	12.43
	(県)池田久手停車場線 : 0.6km	交通量	[台/日]	15,900	2,500
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	6.41	0.50
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		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 : 4002.6km	走行時間費用	[億円/年]	3,258.04	3,255.39	
			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 : 4016.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,312.78	3,285.84	26.94

- ※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

朝山・大田道路

(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 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 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)	
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(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<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 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 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				



朝山・大田道路

(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		
		実績値に基づき維持管理費を算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)				
その他				
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。				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

様式-4

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:朝山・大田道路(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	6.3	0.97

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-12年目	H 19	1.2653	97.6	1.79	2.14		
-11年目	H 20	1.2167	96.8	2.51	2.91		
-10年目	H 21	1.1699	95.6	5.15	5.80		
-9年目	H 22	1.1249	93.7	2.06	2.28		
-8年目	H 23	1.0816	92.1	7.86	8.50		
-7年目	H 24	1.0400	92.1	17.61	18.31		
-6年目	H 25	1.0000	92.1	32.48	32.48		
-5年目	H 26	0.9615	92.1	32.30	31.06		
-4年目	H 27	0.9246	92.1	44.02	40.70		
-3年目	H 28	0.8890	92.1	34.81	30.95		
-2年目	H 29	0.8548	92.1	32.93	28.15		
-1年目	H 30	0.8219	92.1	27.87	22.91		
供用開始年次	H 31	0.7903	92.1			0.92	0.73
1年目	H 32	0.7599	92.1			0.92	0.70
2年目	H 33	0.7307	92.1			0.92	0.68
3年目	H 34	0.7026	92.1			0.92	0.65
4年目	H 35	0.6756	92.1			0.92	0.62
5年目	H 36	0.6496	92.1			0.92	0.60
6年目	H 37	0.6246	92.1			0.92	0.58
7年目	H 38	0.6006	92.1			0.92	0.55
8年目	H 39	0.5775	92.1			0.92	0.53
9年目	H 40	0.5553	92.1			0.92	0.51
10年目	H 41	0.5339	92.1			0.92	0.49
11年目	H 42	0.5134	92.1			0.92	0.47
12年目	H 43	0.4936	92.1			0.92	0.46
13年目	H 44	0.4746	92.1			0.92	0.44
14年目	H 45	0.4564	92.1			0.92	0.42
15年目	H 46	0.4388	92.1			0.92	0.41
16年目	H 47	0.4220	92.1			0.92	0.39
17年目	H 48	0.4057	92.1			0.92	0.37
18年目	H 49	0.3901	92.1			0.92	0.36
19年目	H 50	0.3751	92.1			0.92	0.35
20年目	H 51	0.3607	92.1			0.92	0.33
21年目	H 52	0.3468	92.1			0.92	0.32
22年目	H 53	0.3335	92.1			0.92	0.31
23年目	H 54	0.3207	92.1			0.92	0.30
24年目	H 55	0.3083	92.1			0.92	0.28
25年目	H 56	0.2965	92.1			0.92	0.27
26年目	H 57	0.2851	92.1			0.92	0.26
27年目	H 58	0.2741	92.1			0.92	0.25
28年目	H 59	0.2636	92.1			0.92	0.24
29年目	H 60	0.2534	92.1			0.92	0.23
30年目	H 61	0.2437	92.1			0.92	0.23
31年目	H 62	0.2343	92.1			0.92	0.22
32年目	H 63	0.2253	92.1			0.92	0.21
33年目	H 64	0.2166	92.1			0.92	0.20
34年目	H 65	0.2083	92.1			0.92	0.19
35年目	H 66	0.2003	92.1			0.92	0.19
36年目	H 67	0.1926	92.1			0.92	0.18
37年目	H 68	0.1852	92.1			0.92	0.17
38年目	H 69	0.1780	92.1			0.92	0.16
39年目	H 70	0.1712	92.1			0.92	0.16
40年目	H 71	0.1646	92.1			0.92	0.15
41年目	H 72	0.1583	92.1			0.92	0.15
42年目	H 73	0.1522	92.1			0.92	0.14
43年目	H 74	0.1463	92.1			0.92	0.14
44年目	H 75	0.1407	92.1			0.92	0.13
45年目	H 76	0.1353	92.1			0.92	0.12
46年目	H 77	0.1301	92.1			0.92	0.12
47年目	H 78	0.1251	92.1			0.92	0.12
48年目	H 79	0.1203	92.1			0.92	0.11
49年目	H 80	0.1157	92.1	-4.77	-0.55	0.92	0.11
合計				236.62	225.63	46.19	16.31
単純事業費計				241.39		46.19	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 朝山・大田道路(残事業)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.15	6.3	0.97	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(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
-5年目	H 26	0.9615	92.1	32.30	31.06		
-4年目	H 27	0.9246	92.1	44.02	40.70		
-3年目	H 28	0.8890	92.1	34.81	30.95		
-2年目	H 29	0.8548	92.1	32.93	28.15		
-1年目	H 30	0.8219	92.1	27.87	22.91		
供用開始年次	H 31	0.7903	92.1			0.92	0.73
1年目	H 32	0.7599	92.1			0.92	0.70
2年目	H 33	0.7307	92.1			0.92	0.68
3年目	H 34	0.7026	92.1			0.92	0.65
4年目	H 35	0.6756	92.1			0.92	0.62
5年目	H 36	0.6496	92.1			0.92	0.60
6年目	H 37	0.6246	92.1			0.92	0.58
7年目	H 38	0.6006	92.1			0.92	0.55
8年目	H 39	0.5775	92.1			0.92	0.53
9年目	H 40	0.5553	92.1			0.92	0.51
10年目	H 41	0.5339	92.1			0.92	0.49
11年目	H 42	0.5134	92.1			0.92	0.47
12年目	H 43	0.4936	92.1			0.92	0.46
13年目	H 44	0.4746	92.1			0.92	0.44
14年目	H 45	0.4564	92.1			0.92	0.42
15年目	H 46	0.4388	92.1			0.92	0.41
16年目	H 47	0.4220	92.1			0.92	0.39
17年目	H 48	0.4057	92.1			0.92	0.37
18年目	H 49	0.3901	92.1			0.92	0.36
19年目	H 50	0.3751	92.1			0.92	0.35
20年目	H 51	0.3607	92.1			0.92	0.33
21年目	H 52	0.3468	92.1			0.92	0.32
22年目	H 53	0.3335	92.1			0.92	0.31
23年目	H 54	0.3207	92.1			0.92	0.30
24年目	H 55	0.3083	92.1			0.92	0.28
25年目	H 56	0.2965	92.1			0.92	0.27
26年目	H 57	0.2851	92.1			0.92	0.26
27年目	H 58	0.2741	92.1			0.92	0.25
28年目	H 59	0.2636	92.1			0.92	0.24
29年目	H 60	0.2534	92.1			0.92	0.23
30年目	H 61	0.2437	92.1			0.92	0.23
31年目	H 62	0.2343	92.1			0.92	0.22
32年目	H 63	0.2253	92.1			0.92	0.21
33年目	H 64	0.2166	92.1			0.92	0.20
34年目	H 65	0.2083	92.1			0.92	0.19
35年目	H 66	0.2003	92.1			0.92	0.19
36年目	H 67	0.1926	92.1			0.92	0.18
37年目	H 68	0.1852	92.1			0.92	0.17
38年目	H 69	0.1780	92.1			0.92	0.16
39年目	H 70	0.1712	92.1			0.92	0.16
40年目	H 71	0.1646	92.1			0.92	0.15
41年目	H 72	0.1583	92.1			0.92	0.15
42年目	H 73	0.1522	92.1			0.92	0.14
43年目	H 74	0.1463	92.1			0.92	0.14
44年目	H 75	0.1407	92.1			0.92	0.13
45年目	H 76	0.1353	92.1			0.92	0.12
46年目	H 77	0.1301	92.1			0.92	0.12
47年目	H 78	0.1251	92.1			0.92	0.12
48年目	H 79	0.1203	92.1			0.92	0.11
49年目	H 80	0.1157	92.1	-0.58	-0.07	0.92	0.11
合計				171.35	153.69	46.19	16.31
単純事業費計				171.93		46.19	

注1) 事業費の投資パターンは、詳細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。





(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	朝山・大田道路	2	6.3km

■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						19,825		
	改良費						14,987	
		土工	m3	2,761,118	3,830	切土(1,273,506m3)、盛土(1,487,612m3)		
		軟弱地盤改良工	m3	13,715	1,628			
		法面工	m2	204,132	347	切土法面、盛土法面		
		擁壁工	式	1	803	補強土壁、ブロック積擁壁、逆T式擁壁等		
		管渠工	m	1,940	687			
		函渠工	m	587	1,284			
		排水工	m	7,706	748			
		中央分離帯工	m	6,012	27			
	雑工	式	1	5,633	工事用道路、文化財調査等			
	橋梁費						2,929	
		100m以上	m	474	2,929	鋼橋 3橋		
		100m未満	m	—	—			
	トンネル費						—	
		NATM	m	—	—			
	シールド	m	—	—				
	IC・JCT費						784	
		IC	箇所	2	784	ダイヤモンド型 2箇所		
	JCT	箇所	—	—				
	舗装費						651	
車道舗装		m2	61,111	651				
歩道舗装		m2	—	—				
付帯施設費						474		
	交通管理施設工	式	1	474	標識工、防護柵工等			
遮音壁	m	—	—					
②用地及補償費						903		
	用地費				m2	448,743	477	
		宅地	m2	3,000	54			
		田畑	m2	43,900	220			
		山林・原野	m2	401,643	201			
		その他	m2	200	2			
補償費	式	1	426					
③間接経費				式	1	4,572	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費	
全体事業費					25,300			

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	朝山・大田道路	2	6.3km

■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					14,560		
	改良費					11,255	
		土工	m3	2,540,717	3,496	切土(1,240,906m3)、盛土(1,299,811m3)	
		軟弱地盤改良工	m3	10,553	1,253		
		法面工	m2	189,175	298	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	803	補強土壁、ブロック積擁壁、逆T式擁壁等	
		管渠工	m	1,694	599		
		函渠工	m	297	650		
		排水工	m	6,360	618		
		中央分離帯工	m	6,012	27		
	雑工	式	1	3,511	工事用道路、文化財調査等		
	橋梁費					1,476	
		100m以上	m	357	1,476	鋼橋 3橋	
		100m未満	m	—	—		
	トンネル費					—	
		NATM	m	—	—		
	シールド	m	—	—			
	IC・JCT費					704	
		IC	箇所	2	704	ダイヤモンド型 2箇所	
	JCT	箇所	—	—			
舗装費					651		
	車道舗装	m2	61,111	651			
	歩道舗装	m2	—	—			
付帯施設費					474		
	交通管理施設工	式	1	474	標識工、防護柵工等		
遮音壁	m	—	—				
②用地及補償費					122		
	用地費			m2	12,584	58	
		宅地	m2	0	0		
		田畑	m2	1,084	29		
		山林・原野		11,000	21		
		その他	m2	500	8		
補償費	式	1	64				
③間接経費			式	1	3,364	地質調査、測量、設計、文化財調査にかかる費用及び予備費	
全体事業費					18,046		

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	朝山・大田道路	2	6.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.3	950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,900	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,850	



(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	朝山・大田道路	2	6.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.3	950	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,900	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,850	