

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115号 東北中央自動車道 阿武隈東道路
事業主体	東北地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一体評価 相馬～福島) 全 体：費用便益比 (B/C) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 513億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,273億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 12.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間b (当該区間/並行区間) について： 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間：3.3万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約8割削減	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	利便性の向上が見込まれるバス路線 相馬～豊山・福島 (上下4便/日)	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	福島駅へのアクセス性が向上 (相馬市～福島駅 現況：71分⇒整備後：57分)	
	<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	重要港湾 (相馬港) へのアクセス性が向上 (福島工業団地～相馬港 現況：75分⇒整備後：54分)
		<input type="checkbox"/> 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向上が見込まれる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	現況：背高コンテナ通行不可 (国道115号：相馬～福島間) ⇒ 整備後：改善見込
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する			
<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり			
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である			
<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発 (300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上) への連絡道路となる			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	東北中央自動車道（相馬福島道路）
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	福島市～相馬市間を連絡（現況：76分⇒整備後：41分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	福島市～相馬市間を連絡（現況：76分⇒整備後：41分）
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	当該路線は東日本大震災からの早期復興を図る復興支援道路（太平洋と東北道を繋ぐ横断軸の強化）として位置付け
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	ふくしま観光圏を形成する都市間アクセスの向上（福島飯坂IC～相馬市 現況：76分⇒整備後：41分） H26観光入込客数 福島市：635万人 伊達市：61万人 相馬市：59万人
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	福島県立医科大学付属病院へのアクセス向上（相馬市～福島県立医科大学付属病院 現況：80分⇒整備後：59分）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	相馬市山上・東玉野
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	福島県の第一次緊急輸送道路（国道115号：相馬～福島間）に位置付け
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	代替する緊急輸送道路：一般国道115号（相馬市山上～東玉野）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	防災点検要対策箇所：9箇所
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	特殊通行規制区間・土砂崩落（11.5km）を解消する

4. 環境	地球環境の保全	<input type="radio"/> 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	<input type="radio"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		<input type="radio"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input 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	復興支援道路の一路線となる相馬福島道路として一体的に整備する必要あり
		<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	福島県復興計画で重点プロジェクトとして位置付け
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道115号	東北中央自動車道 (相馬～福島)	L=45km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,500	2	東北地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	1,331億円	320億円	1,650億円
うち残事業分	616億円	320億円	936億円
基準年における 現在価値 (C)	1,322億円	113億円	1,434億円
うち残事業分	561億円	113億円	674億円

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27年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	101億円	12億円	8.5億円	122億円
基準年における 現在価値 (B)	1,622億円	192億円	133億円	1,947億円
うち残事業分	1,622億円	192億円	133億円	1,947億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	513億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.7%
費用便益比（残事業）	2.9
経済的純現在価値（残事業）	1,273億円
経済的内部収益率（残事業）	12.8%

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

（全体事業）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	10,500	±10%	1.5~1.3
事業費	1331億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	10年	±20%	1.3~1.4

（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	10,500	±10%	3.2~2.7
事業費	616億円	±10%	2.7~3.2
事業期間	5年	±20%	2.8~3.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：東北中央自動車道一般国道115号 相馬～福島（全体・残事業）

（推計時点 H42年）

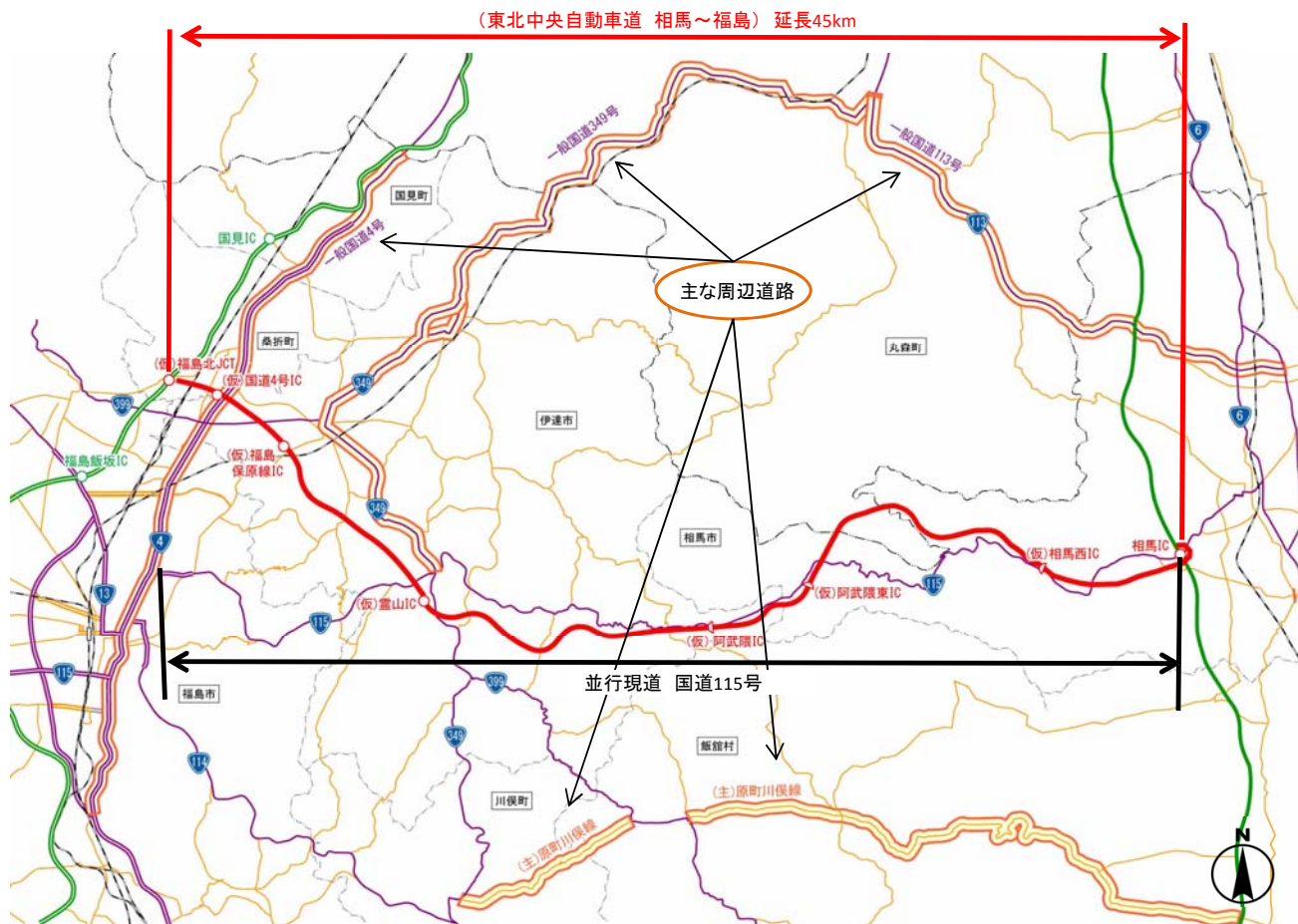
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 （東北中央自動車道 相馬～福島）相馬JCT～福島北J 延長：45km	交通量	[台/日]	0	10,500	
	走行時間	[分]	0	35	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	69.41	
②主な周辺道路	現道 一般国道115号 ：50.1km	交通量	[台/日]	2,700	2,100
		走行時間	[分]	88	87
		走行時間費用	[億円/年]	40.66	29.85
	（主）原町川俣線 ：31.3km	交通量	[台/日]	5,300	2,800
		走行時間	[分]	48	44
		走行時間費用	[億円/年]	45.76	22.37
	一般国道113号 ：20.7km	交通量	[台/日]	3,700	2,400
		走行時間	[分]	30	28
		走行時間費用	[億円/年]	23.30	13.96
	一般国道349号 ：35.1km	交通量	[台/日]	6,400	3,900
		走行時間	[分]	61	58
		走行時間費用	[億円/年]	75.44	46.31
	一般国道4号 ：27.7km	交通量	[台/日]	30,300	29,500
		走行時間	[分]	48	47
		走行時間費用	[億円/年]	269.99	259.39
③その他道路合計 ：10134.1km		走行時間費用	[億円/年]	20,630.26	20,550.70

			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	：10343.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,085.41	20,991.99	93.42

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名：東北中央自動車道一般国道115号 相馬～福島（全体・残事業）

【 図面（①、②に該当する道路） 】



費用便益分析の条件

事業名:一般国道115号 東北中央自動車道(相馬～福島)

(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27年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年度)	
	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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)内の路線、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		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 過去10年間(H17～26)の平均通行止め日数を採用	(3) 日
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 当該区間の除雪稼働日数により設定(H17～H26平均)	(44) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 走行旅行速度調査より道路種別に応じて冬期旅行速度低下率を算出し、配分速度を補正	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
独自に設定した値を使用		<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:東北中央自動車道一般国道115号 相馬～福島(全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	45	6.90

年次	年度	割引率 H27	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
-10年目	H 23	1.1699	92.1	105.80	122.43		
-9年目	H 24	1.1249	91.3	94.48	106.05		
-8年目	H 25	1.0816	91.1	164.35	177.76		
-7年目	H 26	1.0400	91.1	177.90	185.02		
-6年目	H 27	1.0000	91.1	171.96	171.96		
-5年目	H 28	0.9615	91.1	222.67	214.10		
-4年目	H 29	0.9246	91.1	153.46	141.89		
-3年目	H 30	0.8890	91.1	100.30	89.17		
-2年目	H 31	0.8548	91.1	74.07	63.32		
-1年目	H 32	0.8219	91.1	65.74	54.03		
供用開始年次	H 33	0.7903	91.1			6.39	5.05
1年目	H 34	0.7599	91.1			6.39	4.86
2年目	H 35	0.7307	91.1			6.39	4.67
3年目	H 36	0.7026	91.1			6.39	4.49
4年目	H 37	0.6756	91.1			6.39	4.32
5年目	H 38	0.6496	91.1			6.39	4.15
6年目	H 39	0.6246	91.1			6.39	3.99
7年目	H 40	0.6006	91.1			6.39	3.84
8年目	H 41	0.5775	91.1			6.39	3.69
9年目	H 42	0.5553	91.1			6.39	3.55
10年目	H 43	0.5339	91.1			6.39	3.41
11年目	H 44	0.5134	91.1			6.39	3.28
12年目	H 45	0.4936	91.1			6.39	3.15
13年目	H 46	0.4746	91.1			6.39	3.03
14年目	H 47	0.4564	91.1			6.39	2.92
15年目	H 48	0.4388	91.1			6.39	2.80
16年目	H 49	0.4220	91.1			6.39	2.70
17年目	H 50	0.4057	91.1			6.39	2.59
18年目	H 51	0.3901	91.1			6.39	2.49
19年目	H 52	0.3751	91.1			6.39	2.40
20年目	H 53	0.3607	91.1			6.39	2.30
21年目	H 54	0.3468	91.1			6.39	2.22
22年目	H 55	0.3335	91.1			6.39	2.13
23年目	H 56	0.3207	91.1			6.39	2.05
24年目	H 57	0.3083	91.1			6.39	1.97
25年目	H 58	0.2965	91.1			6.39	1.89
26年目	H 59	0.2851	91.1			6.39	1.82
27年目	H 60	0.2741	91.1			6.39	1.75
28年目	H 61	0.2636	91.1			6.39	1.68
29年目	H 62	0.2534	91.1			6.39	1.62
30年目	H 63	0.2437	91.1			6.39	1.56
31年目	H 64	0.2343	91.1			6.39	1.50
32年目	H 65	0.2253	91.1			6.39	1.44
33年目	H 66	0.2166	91.1			6.39	1.38
34年目	H 67	0.2083	91.1			6.39	1.33
35年目	H 68	0.2003	91.1			6.39	1.28
36年目	H 69	0.1926	91.1			6.39	1.23
37年目	H 70	0.1852	91.1			6.39	1.18
38年目	H 71	0.1780	91.1			6.39	1.14
39年目	H 72	0.1712	91.1			6.39	1.09
40年目	H 73	0.1646	91.1			6.39	1.05
41年目	H 74	0.1583	91.1			6.39	1.01
42年目	H 75	0.1522	91.1			6.39	0.97
43年目	H 76	0.1463	91.1			6.39	0.93
44年目	H 77	0.1407	91.1			6.39	0.90
45年目	H 78	0.1353	91.1			6.39	0.86
46年目	H 79	0.1301	91.1			6.39	0.83
47年目	H 80	0.1251	91.1			6.39	0.80
48年目	H 81	0.1203	91.1			6.39	0.77
49年目	H 82	0.1157	91.1			6.39	0.74
合計				-35.88	-4.15	6.39	0.74
				1294.85	1321.58	319.50	112.80
単純事業費計				1,330.73		319.50	

注1) 事業費の投資パターンは、概算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:東北中央自動車道一般国道115号 相馬～福島(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	45	6.90

年次	年度	割引率 H27	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	H 28	0.9615	91.1	222.67	214.10		
-4年目	H 29	0.9246	91.1	153.46	141.89		
-3年目	H 30	0.8890	91.1	100.30	89.17		
-2年目	H 31	0.8548	91.1	74.07	63.32		
-1年目	H 32	0.8219	91.1	65.74	54.03		
供用開始年次	H 33	0.7903	91.1			6.39	5.05
1年目	H 34	0.7599	91.1			6.39	4.86
2年目	H 35	0.7307	91.1			6.39	4.67
3年目	H 36	0.7026	91.1			6.39	4.49
4年目	H 37	0.6756	91.1			6.39	4.32
5年目	H 38	0.6496	91.1			6.39	4.15
6年目	H 39	0.6246	91.1			6.39	3.99
7年目	H 40	0.6006	91.1			6.39	3.84
8年目	H 41	0.5775	91.1			6.39	3.69
9年目	H 42	0.5553	91.1			6.39	3.55
10年目	H 43	0.5339	91.1			6.39	3.41
11年目	H 44	0.5134	91.1			6.39	3.28
12年目	H 45	0.4936	91.1			6.39	3.15
13年目	H 46	0.4746	91.1			6.39	3.03
14年目	H 47	0.4564	91.1			6.39	2.92
15年目	H 48	0.4388	91.1			6.39	2.80
16年目	H 49	0.4220	91.1			6.39	2.70
17年目	H 50	0.4057	91.1			6.39	2.59
18年目	H 51	0.3901	91.1			6.39	2.49
19年目	H 52	0.3751	91.1			6.39	2.40
20年目	H 53	0.3607	91.1			6.39	2.30
21年目	H 54	0.3468	91.1			6.39	2.22
22年目	H 55	0.3335	91.1			6.39	2.13
23年目	H 56	0.3207	91.1			6.39	2.05
24年目	H 57	0.3083	91.1			6.39	1.97
25年目	H 58	0.2965	91.1			6.39	1.89
26年目	H 59	0.2851	91.1			6.39	1.82
27年目	H 60	0.2741	91.1			6.39	1.75
28年目	H 61	0.2636	91.1			6.39	1.68
29年目	H 62	0.2534	91.1			6.39	1.62
30年目	H 63	0.2437	91.1			6.39	1.56
31年目	H 64	0.2343	91.1			6.39	1.50
32年目	H 65	0.2253	91.1			6.39	1.44
33年目	H 66	0.2166	91.1			6.39	1.38
34年目	H 67	0.2083	91.1			6.39	1.33
35年目	H 68	0.2003	91.1			6.39	1.28
36年目	H 69	0.1926	91.1			6.39	1.23
37年目	H 70	0.1852	91.1			6.39	1.18
38年目	H 71	0.1780	91.1			6.39	1.14
39年目	H 72	0.1712	91.1			6.39	1.09
40年目	H 73	0.1646	91.1			6.39	1.05
41年目	H 74	0.1583	91.1			6.39	1.01
42年目	H 75	0.1522	91.1			6.39	0.97
43年目	H 76	0.1463	91.1			6.39	0.93
44年目	H 77	0.1407	91.1			6.39	0.90
45年目	H 78	0.1353	91.1			6.39	0.86
46年目	H 79	0.1301	91.1			6.39	0.83
47年目	H 80	0.1251	91.1			6.39	0.80
48年目	H 81	0.1203	91.1			6.39	0.77
49年目	H 82	0.1157	91.1	-11.06	-1.28	6.39	0.74
合計				605.18	561.23	319.50	112.80
単純事業費計				616.24		319.50	

注1) 事業費の投資パターンは、概算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
東北中央自動車道 一般国道115号	阿武隈東道路	L=10.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,500	2	東北地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	352億円	81億円	433億円
うち残事業分	10億円	81億円	91億円
基準年における 現在価値 (C)	411億円	33億円	445億円
うち残事業分	10億円	33億円	43億円

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27年度			
供用年	平成29年度			
単年便益 (初年便益)	34億円	4.4億円	3.5億円	42億円
基準年における 現在価値 (B)	629億円	83億円	65億円	776億円
うち残事業分	629億円	83億円	65億円	776億円

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）	332億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.0%
費用便益比（残事業）	17.8
経済的純現在価値（残事業）	733億円
経済的内部収益率（残事業）	398.3%

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（全体事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,500台	±10%	2.0~1.5
事業費	352億	±10%	1.7~1.7
事業期間	17年	±20%	1.7~1.7

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,500台	±10%	20.7~15.6
事業費	10億	±10%	17.4~18.3
事業期間	1年	±20%	17.8~17.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：東北中央自動車道一般国道115号 阿武隈東道路（全体・残事業）

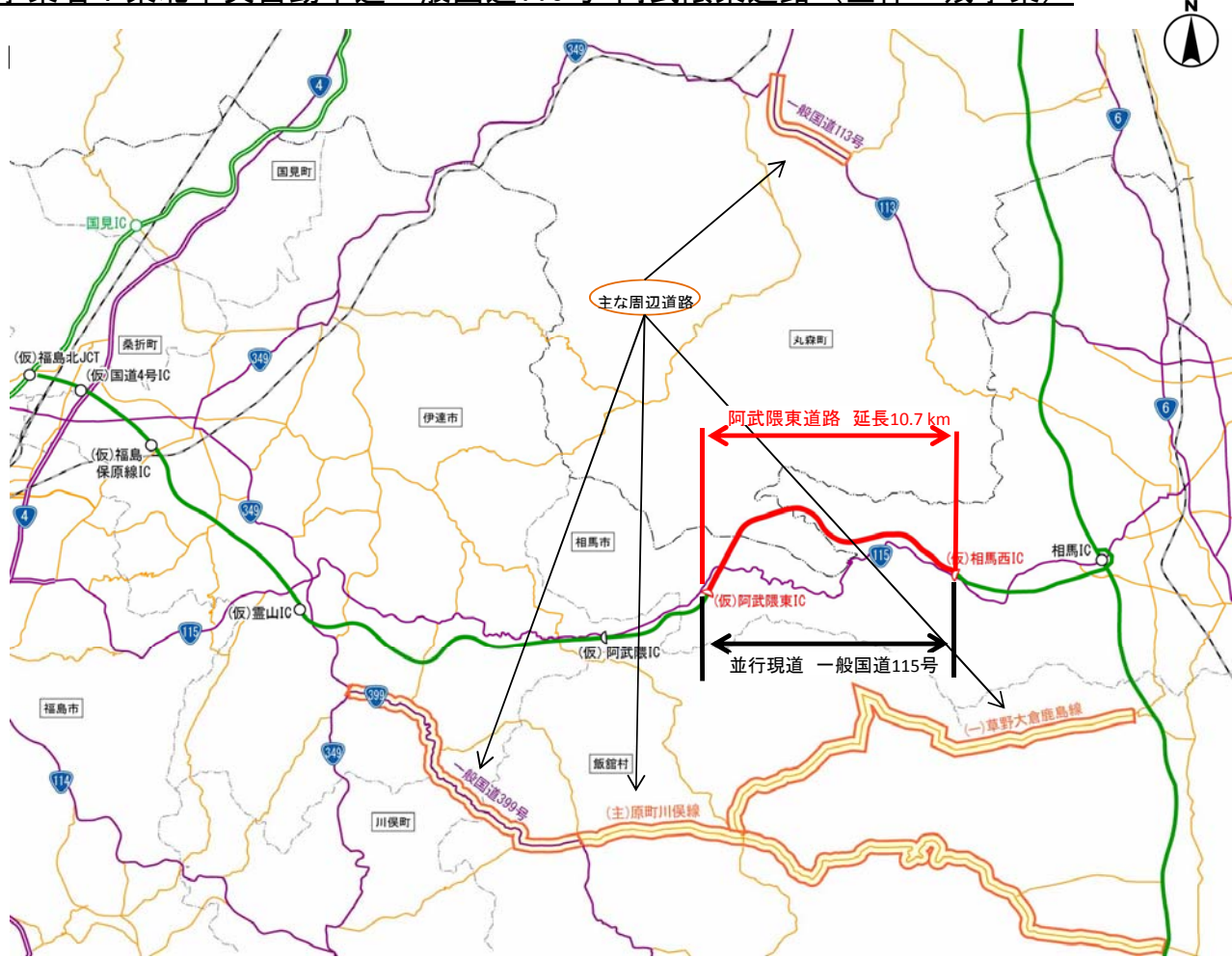
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 （東北中央自動車道 相馬 ～福島）阿武隈東道路 延長：10.7km	交通量	[台/日]	0	9,500	
	走行時間	[分]	0	8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	15.15	
②主な周辺道路	現道 一般国道115号 ：12.3km	交通量	[台/日]	4,400	0
		走行時間	[分]	26	24
		走行時間費用	[億円/年]	22.22	0.00
	（主）原町川俣線 ：17.4km	交通量	[台/日]	4,700	2,700
		走行時間	[分]	25	24
		走行時間費用	[億円/年]	21.59	11.94
	（一）草野大倉 鹿島線 ：21.5km	交通量	[台/日]	800	300
		走行時間	[分]	29	29
		走行時間費用	[億円/年]	4.54	1.49
	一般国道113号 ：4.8km	交通量	[台/日]	7,100	6,300
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	10.90	9.26
	一般国道399号 ：18.3km	交通量	[台/日]	2,300	1,400
		走行時間	[分]	28	28
		走行時間費用	[億円/年]	12.49	7.61
③その他道路合計 ：10259.0km		走行時間費用	[億円/年]	20,950.12	20,946.54

			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	：10343.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	21,021.86	20,991.99	29.87

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名：東北中央自動車道一般国道115号 阿武隈東道路（全体・残事業）



費用便益分析の条件

事業名: 東北中央自動車道一般国道115号 阿武隈東道路

(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
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成27年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年度)
	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 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	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)内の路線、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		() %	
	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 checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 過去10年間(H17~26)の平均通行止め日数を採用	(3) 日
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 当該区間の除雪稼働日数により設定(H17~H26平均)	(56) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 走行旅行速度調査より道路種別に応じて冬期旅行速度低下率を算出し、配分速度を補正	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
独自に設定した値を使用		<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:東北中央自動車道一般国道115号 阿武隈東道路(全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.16	10.70	1.75

年次	年度	割戻率 H27	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-17年目	H 12	1.8009	107.2	0.95	1.45		
-16年目	H 13	1.7317	105.7	0.95	1.42		
-15年目	H 14	1.6651	103.8	0.95	1.39		
-14年目	H 15	1.6010	102.3	1.43	2.04		
-13年目	H 16	1.5395	101.0	1.43	1.99		
-12年目	H 17	1.4802	99.6	4.76	6.44		
-11年目	H 18	1.4233	98.7	8.80	11.56		
-10年目	H 19	1.3686	97.6	41.00	52.38		
-9年目	H 20	1.3159	96.8	32.31	40.01		
-8年目	H 21	1.2653	95.6	43.85	52.87		
-7年目	H 22	1.2167	93.7	44.06	52.12		
-6年目	H 23	1.1699	92.1	84.44	97.71		
-5年目	H 24	1.1249	91.3	21.02	23.59		
-4年目	H 25	1.0816	91.1	19.03	20.58		
-3年目	H 26	1.0400	91.1	28.71	29.86		
-2年目	H 27	1.0000	91.1	7.88	7.88		
-1年目	H 28	0.9615	91.1	10.45	10.05		
供用開始年次	H 29	0.9246	91.1			1.62	1.50
1年目	H 30	0.8890	91.1			1.62	1.44
2年目	H 31	0.8548	91.1			1.62	1.38
3年目	H 32	0.8219	91.1			1.62	1.33
4年目	H 33	0.7903	91.1			1.62	1.28
5年目	H 34	0.7599	91.1			1.62	1.23
6年目	H 35	0.7307	91.1			1.62	1.18
7年目	H 36	0.7026	91.1			1.62	1.14
8年目	H 37	0.6756	91.1			1.62	1.09
9年目	H 38	0.6496	91.1			1.62	1.05
10年目	H 39	0.6246	91.1			1.62	1.01
11年目	H 40	0.6006	91.1			1.62	0.97
12年目	H 41	0.5775	91.1			1.62	0.94
13年目	H 42	0.5553	91.1			1.62	0.90
14年目	H 43	0.5339	91.1			1.62	0.86
15年目	H 44	0.5134	91.1			1.62	0.83
16年目	H 45	0.4936	91.1			1.62	0.80
17年目	H 46	0.4746	91.1			1.62	0.77
18年目	H 47	0.4564	91.1			1.62	0.74
19年目	H 48	0.4388	91.1			1.62	0.71
20年目	H 49	0.4220	91.1			1.62	0.68
21年目	H 50	0.4057	91.1			1.62	0.66
22年目	H 51	0.3901	91.1			1.62	0.63
23年目	H 52	0.3751	91.1			1.62	0.61
24年目	H 53	0.3607	91.1			1.62	0.58
25年目	H 54	0.3468	91.1			1.62	0.56
26年目	H 55	0.3335	91.1			1.62	0.54
27年目	H 56	0.3207	91.1			1.62	0.52
28年目	H 57	0.3083	91.1			1.62	0.50
29年目	H 58	0.2965	91.1			1.62	0.48
30年目	H 59	0.2851	91.1			1.62	0.46
31年目	H 60	0.2741	91.1			1.62	0.44
32年目	H 61	0.2636	91.1			1.62	0.43
33年目	H 62	0.2534	91.1			1.62	0.41
34年目	H 63	0.2437	91.1			1.62	0.39
35年目	H 64	0.2343	91.1			1.62	0.38
36年目	H 65	0.2253	91.1			1.62	0.36
37年目	H 66	0.2166	91.1			1.62	0.35
38年目	H 67	0.2083	91.1			1.62	0.34
39年目	H 68	0.2003	91.1			1.62	0.32
40年目	H 69	0.1926	91.1			1.62	0.31
41年目	H 70	0.1852	91.1			1.62	0.30
42年目	H 71	0.1780	91.1			1.62	0.29
43年目	H 72	0.1712	91.1			1.62	0.28
44年目	H 73	0.1646	91.1			1.62	0.27
45年目	H 74	0.1583	91.1			1.62	0.26
46年目	H 75	0.1522	91.1			1.62	0.25
47年目	H 76	0.1463	91.1			1.62	0.24
48年目	H 77	0.1407	91.1			1.62	0.23
49年目	H 78	0.1353	91.1	-15.51	-2.10	1.62	0.22
合計				336.51	411.24	81.00	33.44
単純事業費計				352.02		81.00	

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:東北中央自動車道一般国道115号 阿武隈東道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.16	10.70	1.75

年次	年度	割引率 H27	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
-1年目	H 28	0.9615	91.1	10.45	10.05		
供用開始年次	H 29	0.9246	91.1			1.62	1.50
1年目	H 30	0.8890	91.1			1.62	1.44
2年目	H 31	0.8548	91.1			1.62	1.38
3年目	H 32	0.8219	91.1			1.62	1.33
4年目	H 33	0.7903	91.1			1.62	1.28
5年目	H 34	0.7599	91.1			1.62	1.23
6年目	H 35	0.7307	91.1			1.62	1.18
7年目	H 36	0.7026	91.1			1.62	1.14
8年目	H 37	0.6756	91.1			1.62	1.09
9年目	H 38	0.6496	91.1			1.62	1.05
10年目	H 39	0.6246	91.1			1.62	1.01
11年目	H 40	0.6006	91.1			1.62	0.97
12年目	H 41	0.5775	91.1			1.62	0.94
13年目	H 42	0.5553	91.1			1.62	0.90
14年目	H 43	0.5339	91.1			1.62	0.86
15年目	H 44	0.5134	91.1			1.62	0.83
16年目	H 45	0.4936	91.1			1.62	0.80
17年目	H 46	0.4746	91.1			1.62	0.77
18年目	H 47	0.4564	91.1			1.62	0.74
19年目	H 48	0.4388	91.1			1.62	0.71
20年目	H 49	0.4220	91.1			1.62	0.68
21年目	H 50	0.4057	91.1			1.62	0.66
22年目	H 51	0.3901	91.1			1.62	0.63
23年目	H 52	0.3751	91.1			1.62	0.61
24年目	H 53	0.3607	91.1			1.62	0.58
25年目	H 54	0.3468	91.1			1.62	0.56
26年目	H 55	0.3335	91.1			1.62	0.54
27年目	H 56	0.3207	91.1			1.62	0.52
28年目	H 57	0.3083	91.1			1.62	0.50
29年目	H 58	0.2965	91.1			1.62	0.48
30年目	H 59	0.2851	91.1			1.62	0.46
31年目	H 60	0.2741	91.1			1.62	0.44
32年目	H 61	0.2636	91.1			1.62	0.43
33年目	H 62	0.2534	91.1			1.62	0.41
34年目	H 63	0.2437	91.1			1.62	0.39
35年目	H 64	0.2343	91.1			1.62	0.38
36年目	H 65	0.2253	91.1			1.62	0.36
37年目	H 66	0.2166	91.1			1.62	0.35
38年目	H 67	0.2083	91.1			1.62	0.34
39年目	H 68	0.2003	91.1			1.62	0.32
40年目	H 69	0.1926	91.1			1.62	0.31
41年目	H 70	0.1852	91.1			1.62	0.30
42年目	H 71	0.1780	91.1			1.62	0.29
43年目	H 72	0.1712	91.1			1.62	0.28
44年目	H 73	0.1646	91.1			1.62	0.27
45年目	H 74	0.1583	91.1			1.62	0.26
46年目	H 75	0.1522	91.1			1.62	0.25
47年目	H 76	0.1463	91.1			1.62	0.24
48年目	H 77	0.1407	91.1			1.62	0.23
49年目	H 78	0.1353	91.1	0.00	0.00	1.62	0.22
合計				10.45	10.05	81.00	33.44
単純事業費計				10.45		81.00	

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。

