

# 評 価 結 果

		作成年月日		令和5年2月6日																											
		事業担当課		道路課																											
事業名	一般国道113号 福岡蔵本道路改良事業	補助・交付金・ 単独の別	交付金	事業主体	宮城県																										
施行地名	白石市福岡蔵本地内【位置図後掲】			管理主体	宮城県																										
根拠法令	道路法第56条、第74条																														
事業	事業目的	<p>一般国道113号は、新潟県新潟市を起点とし、宮城県白石市を經由し福島県相馬市に至る延長約235 k m（うち宮城県内延長約76 k m）の幹線道路であり、重要物流道路（代替・補完路）や第2次緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>当該工区は、一級河川阿武隈川水系白石川右岸沿いの山地が迫る急崖部を通過し、S字カーブが連続する2車線道路であり、宮城県と山形県との物流等を担う大型車の交通が多いにもかかわらず、車線幅員の狭小・線形不良箇所が多く存在していることや、現道に隣接した脆弱な斜面（防災点検要対策箇所）の崩壊による通行止めを回避するため、道路改良を実施するもの。</p> <p>災害発生時における道路ネットワークの代替機能が強化されるとともに、観光振興や地域間連携においても、大きく寄与する事業である。</p>																													
	事業内容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">事業着手時 (平成25年度)</td> <td style="width: 35%;">                     &lt;計画概要&gt;                      延長：L=995m                      計画幅員：W=6.0 (7.5) m                 </td> <td style="width: 35%;">                     &lt;計画諸元&gt;                      規模：3種3級（2車線）                      設計速度：50km/h                      交通区分：B交通                 </td> </tr> <tr> <td>再評価時 (令和4年度)</td> <td>                     &lt;計画概要&gt;                      延長：L=995m                      計画幅員：W=6.0 (7.5) m                 </td> <td>                     &lt;計画諸元&gt;                      規模：3種3級（2車線）                      設計速度：50km/h                      舗装構成：N5交通（B交通）※名称変更                 </td> </tr> </table>				事業着手時 (平成25年度)	<計画概要> 延長：L=995m 計画幅員：W=6.0 (7.5) m	<計画諸元> 規模：3種3級（2車線） 設計速度：50km/h 交通区分：B交通	再評価時 (令和4年度)	<計画概要> 延長：L=995m 計画幅員：W=6.0 (7.5) m	<計画諸元> 規模：3種3級（2車線） 設計速度：50km/h 舗装構成：N5交通（B交通）※名称変更																				
事業着手時 (平成25年度)	<計画概要> 延長：L=995m 計画幅員：W=6.0 (7.5) m	<計画諸元> 規模：3種3級（2車線） 設計速度：50km/h 交通区分：B交通																													
再評価時 (令和4年度)	<計画概要> 延長：L=995m 計画幅員：W=6.0 (7.5) m	<計画諸元> 規模：3種3級（2車線） 設計速度：50km/h 舗装構成：N5交通（B交通）※名称変更																													
概要	事業費	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td rowspan="2" style="width: 15%;"></td> <th colspan="2">全体事業費</th> <th colspan="4">費用負担内訳</th> </tr> <tr> <th>内用地費 及び 補償費</th> <th>国 ※H30, 31のみ50% [ 55% ]</th> <th>県 ※H30, 31のみ50% [ 45% ]</th> <th>市町村 [ % ]</th> <th>その他 ( ) [ % ]</th> </tr> <tr> <td>事業着手時 (平成25年度)</td> <td>42.5億円</td> <td>0.2億円</td> <td>23.4億円</td> <td>19.1億円</td> <td>— 億円</td> <td>— 億円</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (令和4年度)</td> <td>50.7億円</td> <td>0.2億円</td> <td>27.3億円</td> <td>23.4億円</td> <td>— 億円</td> <td>— 億円</td> </tr> </table>					全体事業費		費用負担内訳				内用地費 及び 補償費	国 ※H30, 31のみ50% [ 55% ]	県 ※H30, 31のみ50% [ 45% ]	市町村 [ % ]	その他 ( ) [ % ]	事業着手時 (平成25年度)	42.5億円	0.2億円	23.4億円	19.1億円	— 億円	— 億円	再評価時 (令和4年度)	50.7億円	0.2億円	27.3億円	23.4億円	— 億円	— 億円
		全体事業費		費用負担内訳																											
		内用地費 及び 補償費	国 ※H30, 31のみ50% [ 55% ]	県 ※H30, 31のみ50% [ 45% ]	市町村 [ % ]	その他 ( ) [ % ]																									
事業着手時 (平成25年度)	42.5億円	0.2億円	23.4億円	19.1億円	— 億円	— 億円																									
再評価時 (令和4年度)	50.7億円	0.2億円	27.3億円	23.4億円	— 億円	— 億円																									
事業費																															
要																															

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成25年度)		再評価時 (令和4年度)		増 減		変更の主な理由
	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	
本工事費		92.5% 39.3億円		92.5% 46.9億円		92.7% +7.6億円	
道路改良工	995m	27.2億円	995m	21.2億円	-	▲6.0億円	構造形式の変更に伴う減(補強土壁工の減)
橋梁工	2橋	12.1億円	3橋	25.7億円	+1橋	+13.6億円	構造形式の変更に伴う増(橋梁工の増)
測量及び試験費	一式	7.1% 3.0億円	一式	7.1% 3.6億円	-	7.3% +0.6億円	調査結果に基づく設計見直しによる増(測量, 地質調査, 橋梁設計の増)
用地費及び補償費	一式	0.4% 0.2億円	一式	0.4% 0.2億円	-	- %	
その他工事費等		% 億円		% 億円		% 億円	
合計		100% 42.5億円		100% 50.7億円		100% +8.2億円	

事業の進捗状況 規則第24条第1号関係

○事業期間

事業着手時 (平成25年度)		再評価時 (令和4年度)	
事業採択予定年度	H.25年度	事業採択年度	H.25年度
用地買収着手予定年度	H.27年度	用地買収着手年度	H.27年度
工事着手予定年度	H.28年度	工事着手年度	H.28年度
		計画変更実施年度	年度
完成予定年度	R.5年度	完成予定年度	R.5年度

※事業停滞年数(重点評価実施基準指標1) = - 年

※事業工期延伸度(重点評価実施基準指標3)

$$= (\text{変更後予定事業期間}) / (\text{当初予定事業期間}) = 1.0$$

○進捗率

令和3年度までの ※ ( ) : 前回再評価時			
事業費	進捗率	内用地費 及び補償費	進捗率
( — ) 27.8億円	( — ) 54.9%	( — ) 0.2億円	( — ) 100.0%

※事業工程乖離度(重点評価実施基準指標2)

$$= (\text{累加投資事業費} / \text{現全体事業費}) - (\text{累加年単純割額} / \text{現全体事業費})$$

$$= (27.8\text{億円} / 50.7\text{億円}) - ((50.7\text{億円} / 11\text{年}) \times 10\text{年}) / 50.7\text{億円} = \blacktriangle 36.1\%$$

事業の概要	<p><b>【事業の進捗状況（順調でない場合にはその要因）】</b>          用地取得の進捗は、整備に必要とする事業用地について、取得が完了している。          工事の進捗は、令和元年東日本台風による法面崩壊、道路決壊が発生したことにより、進捗が遅れているが、令和5年度内の完成、供用を目標に工事を推進中である。</p> <p><b>【今後の進捗の見込み（事業スケジュール表後掲）】</b>          令和4年度は道路改良工、橋梁下部工・上部工（製作）の工事に着手し、令和5年度は、橋梁上部工架設、舗装工を予定しており、令和5年度内の完成、供用を目標に工事を推進させる。</p>	
	<p><b>施設管理の予定・管理状況</b></p> <p>事業区間の道路施設は宮城県が管理することになる。          なお、平成13年度から全県的に推進しているアドプトプログラム「みやぎスマイルロード・プログラム」※を活用し、清掃や緑化等の美化活動に努めていく。</p> <p>※「みやぎスマイルロード・プログラム」          道路美化等のボランティア活動に意欲を持つ地域住民や企業を「スマイルサポーター」に認定し、スマイルサポーター・地元市町村・宮城県（道路管理者）の三者のパートナーシップにより、県管理道路の一定区間の清掃や緑化等の美化活動、歩道の除雪などを実施する制度。</p>	
事業の概要	<p><b>上位計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>宮城の将来ビジョン・震災復興実施計画：平成24年3月策定</li> <li>宮城県社会資本再生・復興計画緊急アクションプラン：平成24年3月策定</li> <li>土木・建築行政推進計画（2021～2030）アクションプラン（前期）：令和3年1月策定</li> <li>宮城の道づくり基本計画：令和3年3月策定</li> </ul>	
	<p><b>事業を巡る社会経済情勢等</b></p>	<p>規則第24条2号関係</p>
事業の必要性	<p><b>○社会経済情勢</b>          災害対策基本法に基づき、宮城県防災会議が策定した宮城県地域防災計画にも第2次緊急輸送道路として指定されており、県内で被災があった際には、日本海側から本路線を介して被災地への物資輸送等に利用されるなど、災害時の緊急輸送道路としても重要な役割を果たしており、平成31年4月に、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流を確保する重要物流道路（代替・補完路）に指定されるなど山形自動車道の代替路として位置づけられている。          また、令和元年東日本台風（大雨）により法面崩壊等が発生し、長期に渡って通行規制が行われた。それにより、広域迂回を余儀なくされ、東西の防災道路ネットワークに大きな影響が生じたため、災害時における道路ネットワークの代替機能が求められている。</p> <p><b>○地元情勢，地元の意見</b>          本路線は、沿線住民等の日常の生活交通に加え、県南地域において宮城県と山形県等との間を往来する交通にも広く利用されているほか、観光振興や地域間連携においても期待されている。本事業の完成により、改良済み区間と連続した必要な車線幅員と良好な線形等を備えた道路が整備され、大型車同士のすれ違いの際の支障が解消されるとともに、交通事故発生危険性が低減されるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に期待できることから、早期完成を望まれている。          また、山形県、宮城県の沿線12市町で構成される山形・宮城国道113号整備促進期成同盟会から道路整備の要望がある。</p>	

事業の有効性	事業効果	
	<p>○効果の発現状況 現時点で供用している箇所がないため、整備効果の発現には至ってない。 ※令和4年度内に起点側（七ヶ宿町側）の延長約200mを暫定供用する予定。</p> <p>○想定される事業効果</p> <p>(1) 車両通行の安全確保 車線幅員の狭小・線形不良箇所が解消されることにより、大型車等の道路利用者の安全かつ円滑な自動車交通が確保される。</p> <p>(2) 重要物流道路の代替・補完路としての機能 並行する重要物流道路である山形自動車道の代替・補完路として指定されており、物流上重要な道路輸送網としての機能強化につながり、平常時及び災害時を問わない安定的な物資輸送等を確保することができる。</p> <p>(3) 緊急輸送道路としての機能 災害発生時において、第1次緊急輸送道路である東北縦貫自動車道や一般国道4号等と本路線が連結することにより、緊急輸送道路ネットワークの機能向上につながる。</p>	
事業の有効性	関連事業の概要・進捗状況等	
	なし。	
	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	用地買収が完了し、全工区において工事も概ね着手していることから、代替案はない。	
事業の有効性	コスト削減計画	規則第24条第4号関係
	リサイクル材（再生砕石・再生アスファルト）の積極的活用により、約0.3億円のコスト削減が見込まれる。	

費用対効果 規則第24条第5号関係

根拠マニュアル：費用便益分析マニュアル（国土交通省 道路局 都市・地域整備局 令和4年版）  
 社会的割引率： 4% (単位：億円)  
 便益算定期間： 50年 (ただし、B/Cの単位は除く。)

事業の

区 分		再 評 価 時 基準年 (令和3年)	
		<全体>	<残事業>
費 用 項 目	建設費	46.23	20.79
	維持管理費	1.72	1.72
	総費用	47.95	22.51
	現在価値 (C)	48.00	20.32
便 益 項 目	走行時間短縮便益	106.98	106.98
	走行経費減少便益	7.95	7.95
	交通事故減少便益	0.67	0.67
	総便益	115.60	115.60
	現在価値 (B)	48.70	48.70
費用便益比 (B/C)		1.01	2.40

※社会資本整備総合交付金要綱において、平成28年度以前に着手した事業は、B/C算出の対象とならないことから、事業着手時におけるB/Cの算出は行っていない。

【便益の概要、主な算出根拠等】

現況交通量 (H27センサ) 4,398台/日 計画交通量 (R22推定) 4,000台/日

※便益発生年 令和6年度

※算出便益

- 「走行時間短縮便益」：道路の整備の有無による総走行時間費用の差で表す便益
- 「走行経費減少便益」：道路の整備による走行経費（燃料費や車両償却費等の走行条件により改善される経費）の差で表す便益
- 「交通事故減少便益」：道路の整備の有無による社会的損失（交通事故による人的、物的損失等）の差で表す便益

※上記以外の整備効果

(1) 広域迂回による時間損失の解消

令和元年東日本台風の影響により法面崩壊等が発生し、77日間の全面通行止めとなり、広域迂回を余儀なくされた。その際、迂回路として活用した県道および市道は、幅員狭小で線形も悪く、大型車等のすれ違いも困難であることから、社会経済活用や救急搬送等において時間的な損失が発生した。今回、当該事業の実施により、安全で円滑な通行が確保されることから、通行止めによる時間的な損失の発生が大幅に低減する。

(2) 幹線道路としての更なる信頼性の向上

車線幅員の狭小・線形不良箇所が解消されることで、車両通行における交通事故の発生が軽減されるとともに、自然災害による通行止めの発生が低減することにより、緊急輸送道路や重要物流道路（代替・補完路）としての機能が確実に発揮するなど、幹線道路としての更なる信頼性の向上につながる。

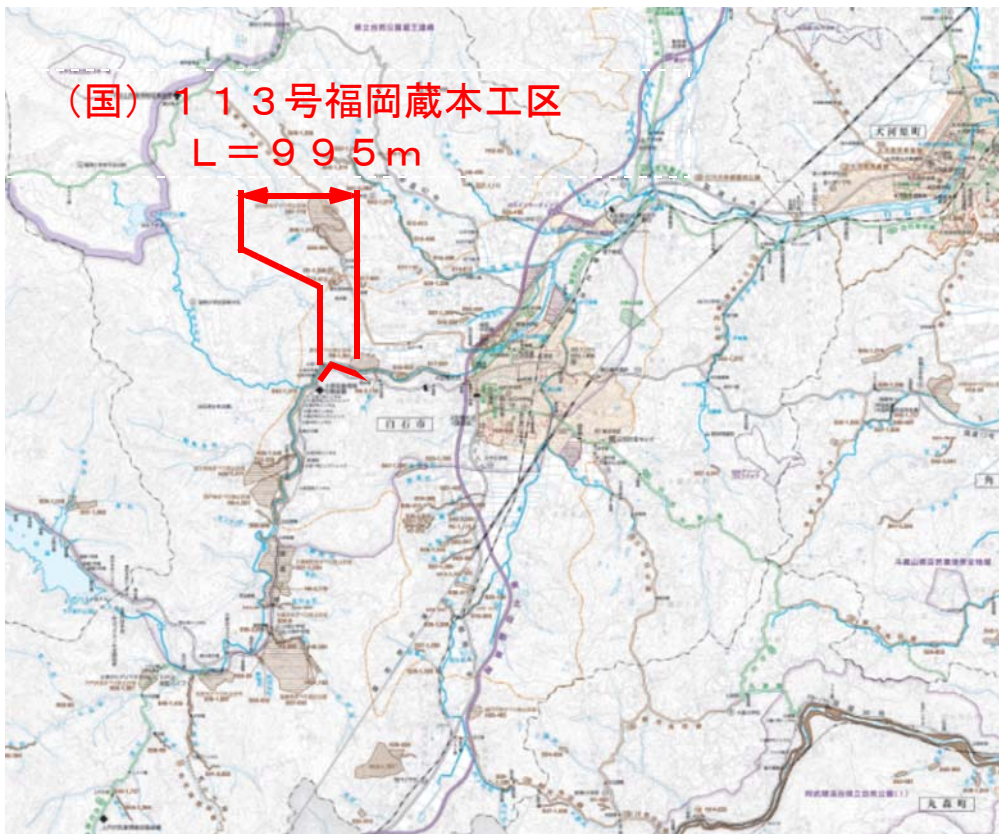
効  
率  
性

環境への影響と対策	地域指定状況等	<ul style="list-style-type: none"> <li>蔵王高原県立自然公園（普通地域）に指定。</li> </ul>													
	影響と対策	<p>当該事業区間は、蔵王高原県立自然公園（普通地域）に指定されている一方で、環境影響評価法及び宮城県環境影響評価条例による環境影響評価に義務づけられた事業に該当しないが、当該事業にかかる周辺の地域環境及び自然環境への影響について、平成28年6月から平成30年6月にかけて環境影響評価を実施している。</p> <p>結果として、専門家から当該事業による周辺環境へ与える影響は少ない旨の回答を得られているが、低騒音振動重機を利用し、動植物の生態系等に影響を与えないように配慮している。</p>													
総合評価	対応方針（案）	事業継続													
事業スケジュール表		年 度													
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
	測量設計														
	用地補償														
工 事															
	<div style="display: flex; justify-content: flex-end; gap: 20px;"> <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 事業着手時 <span style="background-color: red; border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> 再評価時 </div>														

位  
置

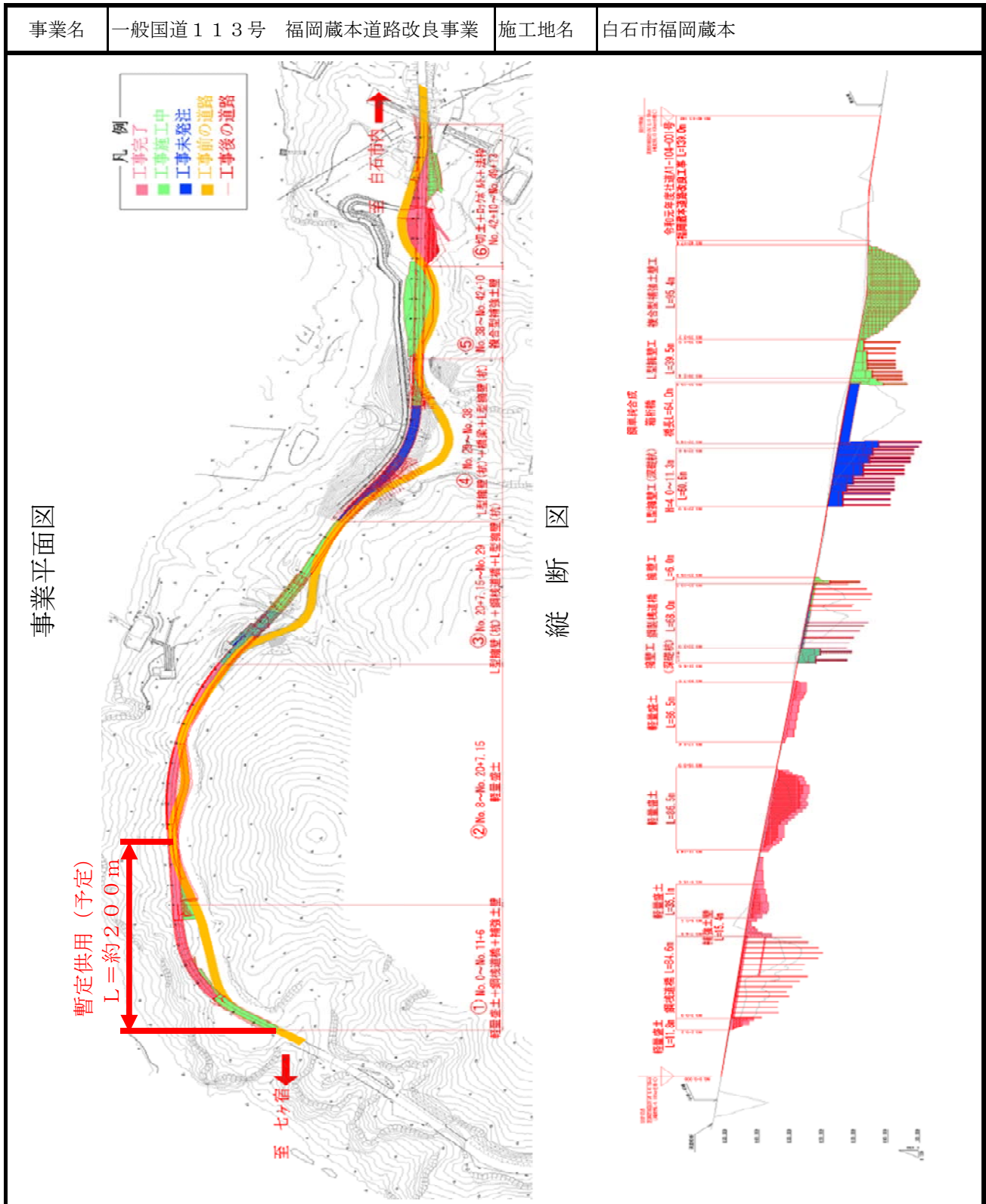


図



(参考資料1)

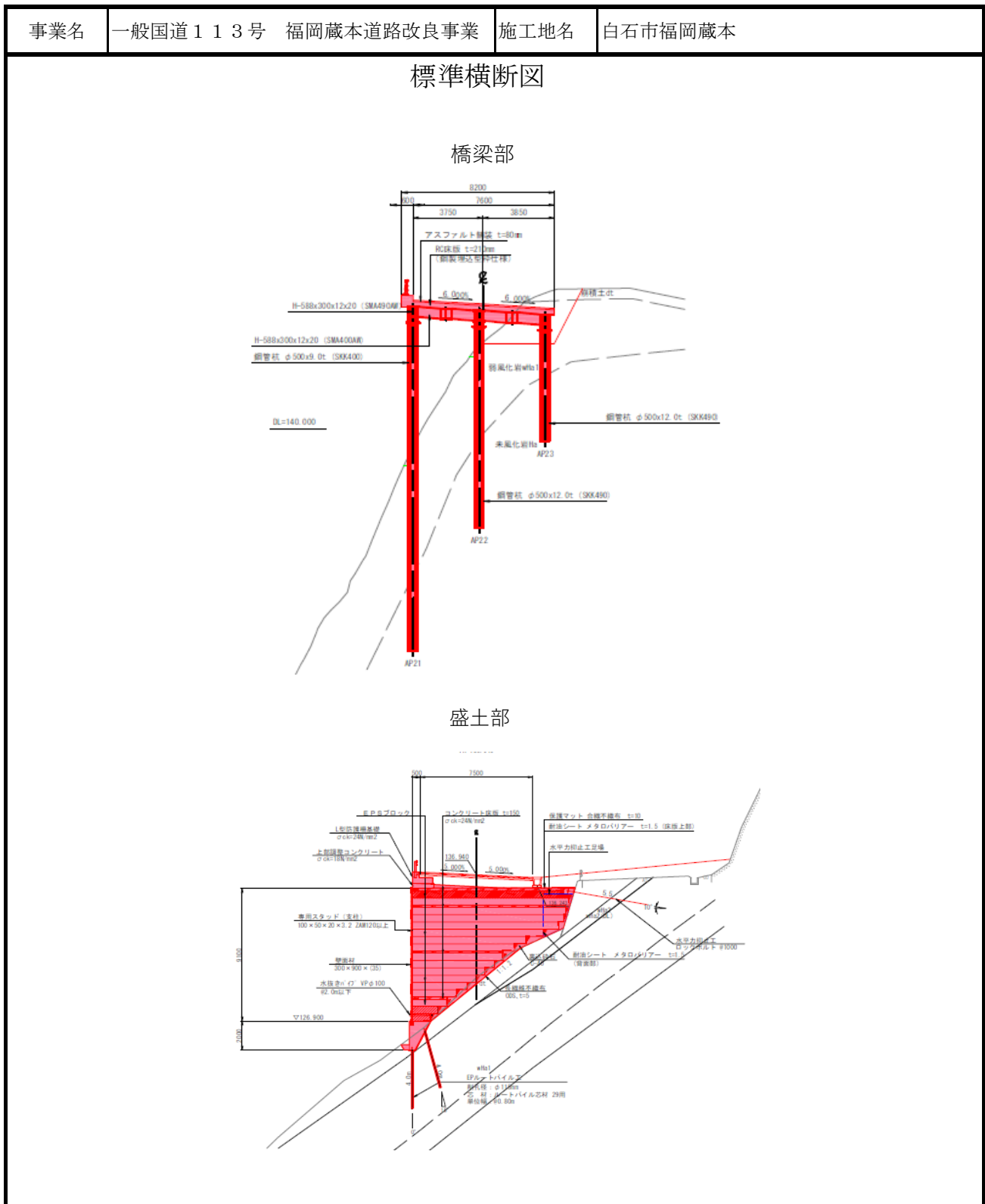
## 事業概要図







(参考資料1)

## 事業概要図



(参考資料2)

## 事業施工状況等

事業名	一般国道113号 福岡蔵本道路改良事業	施工地名	白石市福岡蔵本
施工状況写真 (代表箇所)			
橋梁部 (線形改良)			
			
盛土部 (道路拡幅)			
			

(参考資料2)

## 事業施工状況等



## 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
国道113号	福岡蔵本	L = 1.0 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,000	2	宮城県

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和3年度			
単純合計	46.23億円	1.72億円	0.00億円	47.95億円
うち残事業分	20.79億円	1.72億円	0.00億円	22.51億円
基準年における 現在価値 (C)	47.32億円	0.68億円	0.00億円	48.00億円
うち残事業分	19.64億円	0.68億円	0.00億円	20.32億円

## 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	令和3年度			
供用年	令和6年度			
単年便益 (初年便益)	2.50億円	0.19億円	0.02億円	2.70億円
基準年における 現在価値 (B)	45.05億円	3.37億円	0.28億円	48.70億円
うち残事業分	45.05億円	3.37億円	0.28億円	48.70億円

### ③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.01
経済的純現在価値（事業全体）	0.7億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	2.40
経済的純現在価値（残事業）	28億円
経済的内部収益率（残事業）	30.0%

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。

#### 様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止（費用・便益の額によって小数点以下2桁）とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益（初年便益）は4月1日供用を前提として算出

## 交通状況の変化(事業全体)

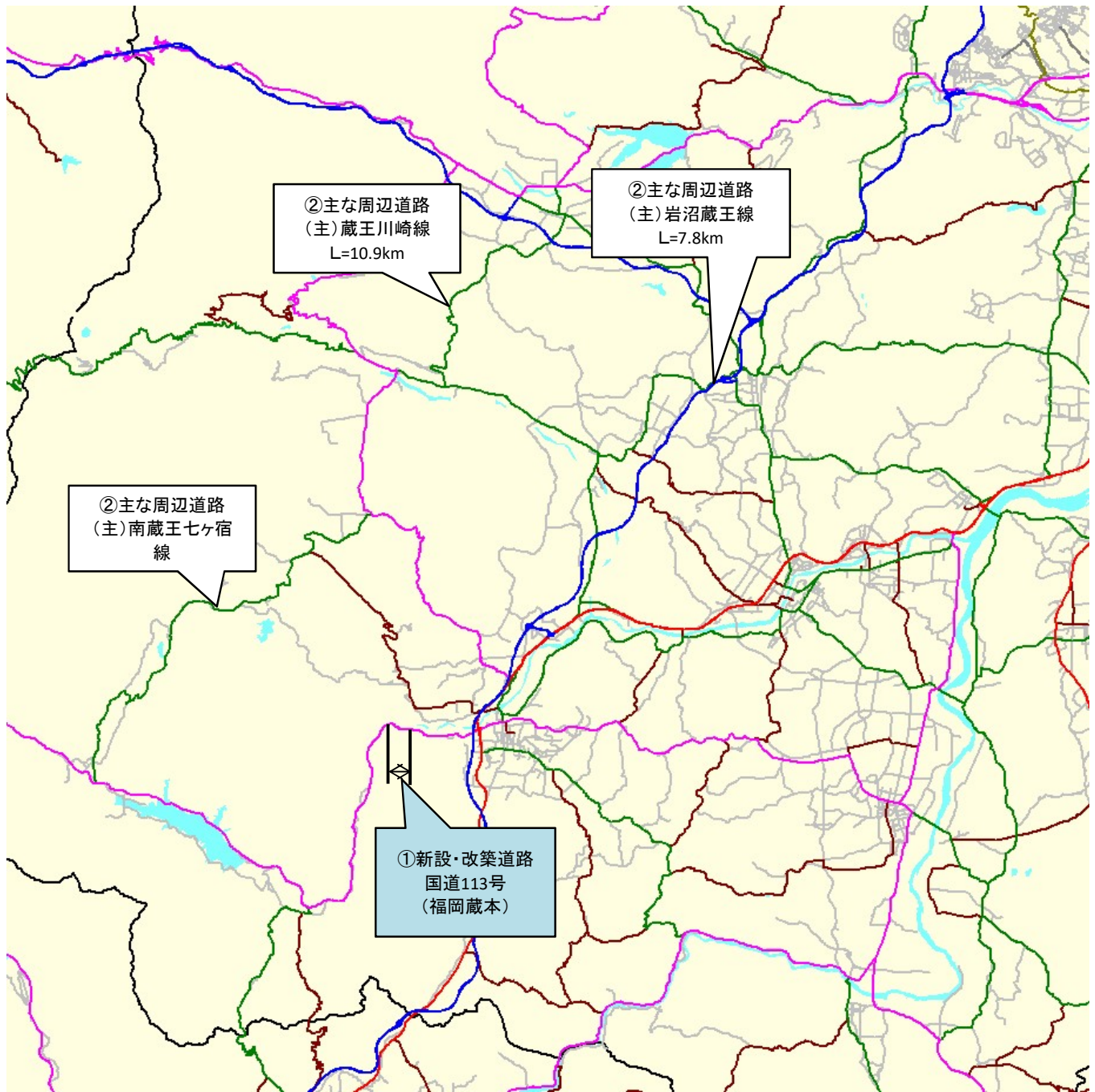
事業名:福岡蔵本

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 1.00km	交通量	[台/日]	3,600	4,000	
	走行時間	[分]	4.9	1.5	
	走行時間費用	[億円/年]	3.21	1.09	
②主な 周辺道路	(主)南蔵王 七ヶ宿線 19.7km	交通量	[台/日]	2,300	2,100
		走行時間	[分]	39.4	39.4
		走行時間費用	[億円/年]	18.50	16.50
	(主)岩沼蔵王 線 7.8km	交通量	[台/日]	6,100	6,000
		走行時間	[分]	10.7	10.7
		走行時間費用	[億円/年]	12.53	12.35
	(主)蔵王川崎 線 10.9km	交通量	[台/日]	3,400	3,300
		走行時間	[分]	14.5	14.5
		走行時間費用	[億円/年]	9.59	9.52
③その他道路合計 1,242.0km		走行時間費用	[億円/年]	3,241.31	3,243.36

			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:1,281.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,285.15	3,282.82	2.32

【 図面(①、②に該当する道路を明示すること)】



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

## 交通状況の変化(残事業)

事業名:福岡蔵本

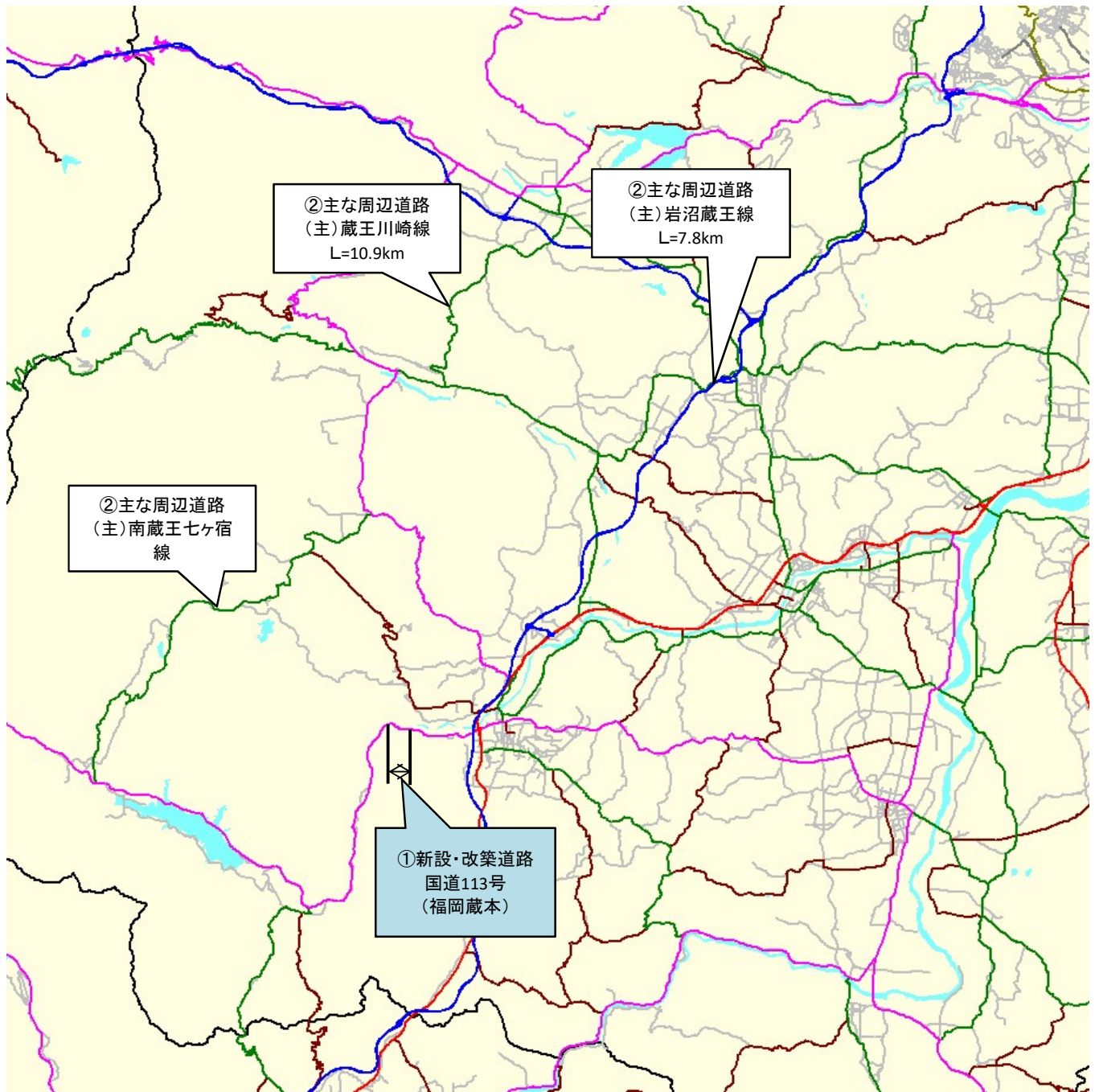
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 1.00km	交通量	[台/日]	3,600	4,000	
	走行時間	[分]	4.9	1.5	
	走行時間費用	[億円/年]	3.21	1.09	
②主な 周辺道路	(主)南蔵王 七ヶ宿線 19.7km	交通量	[台/日]	2,300	2,100
		走行時間	[分]	39.4	39.4
		走行時間費用	[億円/年]	18.50	16.50
	(主)岩沼蔵王 線 7.8km	交通量	[台/日]	6,100	6,000
		走行時間	[分]	10.7	10.7
		走行時間費用	[億円/年]	12.53	12.35
	(主)蔵王川崎 線 10.9km	交通量	[台/日]	3,400	3,300
		走行時間	[分]	14.5	14.5
		走行時間費用	[億円/年]	9.59	9.52
③その他道路合計 1,242.0km		走行時間費用	[億円/年]	3,241.31	3,243.36

			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:1,281.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,285.15	3,282.82	2.32



【 図面(①、②に該当する道路を明示すること)】



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

# 費用便益分析の条件

事業名:福岡蔵本

(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 (令和4年2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	令和3年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)
	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"/> (H27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	その他の( )	<input type="checkbox"/>
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の 路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差 の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
その他の( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
		とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定

(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	
		宮城県土木部道路課資料	
	更新費	更新費の設定根拠を記載	
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(事業全体)

箇所名: 国道113号福岡蔵本

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 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	H 25	1.3686	96.40	0.09	0.14				
-10年目	H 26	1.3159	98.70	0.50	0.67				
- 9年目	H 27	1.2653	100.20	0.03	0.03				
- 8年目	H 28	1.2167	100.30	2.13	2.64				
- 7年目	H 29	1.1699	100.50	2.52	2.99				
- 6年目	H 30	1.1249	100.40	2.90	3.30				
- 5年目	R 1	1.0816	101.20	5.10	5.55				
- 4年目	R 2	1.0400	101.80	4.62	4.81				
- 3年目	R 3	1.0000	101.80	7.55	7.55				
- 2年目	R 4	0.9615	101.80	12.02	11.55				
- 1年目	R 5	0.9246	101.80	8.78	8.12				
供用開始年次	R 6	0.8890	101.80			0.03	0.03	0.00	0.00
1年目	R 7	0.8548	101.80			0.03	0.03	0.00	0.00
2年目	R 8	0.8219	101.80			0.03	0.03	0.00	0.00
3年目	R 9	0.7903	101.80			0.03	0.03	0.00	0.00
4年目	R 10	0.7599	101.80			0.03	0.03	0.00	0.00
5年目	R 11	0.7307	101.80			0.03	0.03	0.00	0.00
6年目	R 12	0.7026	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
7年目	R 13	0.6756	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
8年目	R 14	0.6496	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
9年目	R 15	0.6246	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
10年目	R 16	0.6006	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
11年目	R 17	0.5775	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
12年目	R 18	0.5553	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
13年目	R 19	0.5339	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
14年目	R 20	0.5134	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
15年目	R 21	0.4936	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
16年目	R 22	0.4746	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
17年目	R 23	0.4564	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
18年目	R 24	0.4388	101.80			0.03	0.02	0.00	0.00
19年目	R 25	0.4220	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
20年目	R 26	0.4057	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
21年目	R 27	0.3901	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
22年目	R 28	0.3751	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
23年目	R 29	0.3607	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
24年目	R 30	0.3468	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
25年目	R 31	0.3335	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
26年目	R 32	0.3207	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
27年目	R 33	0.3083	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
28年目	R 34	0.2965	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
29年目	R 35	0.2851	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
30年目	R 36	0.2741	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
31年目	R 37	0.2636	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
32年目	R 38	0.2534	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
33年目	R 39	0.2437	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
34年目	R 40	0.2343	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
35年目	R 41	0.2253	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
36年目	R 42	0.2166	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
37年目	R 43	0.2083	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
38年目	R 44	0.2003	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
39年目	R 45	0.1926	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
40年目	R 46	0.1852	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
41年目	R 47	0.1780	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
42年目	R 48	0.1712	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
43年目	R 49	0.1646	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
44年目	R 50	0.1583	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
45年目	R 51	0.1522	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
46年目	R 52	0.1463	101.80			0.03	0.01	0.00	0.00
47年目	R 53	0.1407	101.80			0.03	0.00	0.00	0.00
48年目	R 54	0.1353	101.80			0.03	0.00	0.00	0.00
49年目	R 55	0.1301	101.80	-0.21	-0.03	0.03	0.00	0.00	0.00
合計				46.03	47.32	1.72	0.68	0.00	0.00
単純事業費計				46.23		1.72		0.00	

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。









## 交通事故減少便益算定表(事業全体)通常期

交通量推計年度:R22

箇所名:国道113号福岡蔵本

項目	リンク延長 km	道路種別 沿道状況	整備なしの交通事故損失額				整備ありの交通事故損失額				交通事故減少便益		
			事故損失係数		交通量 Qo(台)	交通事故損失額 BT <sub>o</sub> (億円/年)	事故損失係数		交通量 Qw(台)	交通事故損失額 BT <sub>w</sub> (億円/年)	交通量 ΔQ(台)	便益 BT(億円)	
			単路部	交差点部			単路部	交差点部					
バイパス	リンク1	1.0km	一般国道 山地	800	310	3,612	0.04	800	310	3,970	0.04	-358	-0.00
	リンク2	0.0km	-	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0.00
	リンク3	0.0km	-	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0.00
	リンク4	0.0km	-	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0.00
	その他計 (リンク数) 0		-	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00	-	0.00
国道の現道	リンク1	11.2km	その他道路 山地	800	310	2,332	0.22	800	310	2,039	0.19	293	0.03
	リンク2	4.6km	その他道路 山地	800	310	2,332	0.09	800	310	2,039	0.08	293	0.01
	リンク3	3.9km	その他道路 山地	800	310	2,252	0.08	800	310	2,112	0.07	140	0.00
	リンク4	0.0km	-	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0.00
	その他計 (リンク数) 0		-	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00	-	0.00
その他のリンク	リンク1	2.0km	その他道路 平地	800	310	5,092	0.10	800	310	4,986	0.10	106	0.00
	リンク2	1.0km	その他道路 平地	800	310	4,985	0.06	800	310	4,884	0.05	101	0.00
	リンク3	0.7km	一般国道 平地	800	310	5,773	0.05	800	310	5,773	0.05	0	0.00
	その他計 (リンク数) 1,011	1,257.0km	-	-	-	-	22.07	-	-	-	22.11	-	-0.04
合計 (リンク数) 1,021	1,281.3km	-	-	-	-	22.69	-	-	-	22.69	-	0.00	