



No. 6-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第3回

一般国道158号

お お の あ ぶ ら さ か

大野油坂道路

お お の ひ が し い ず み

(大野東・和泉区間)

【再評価】

平成23年10月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

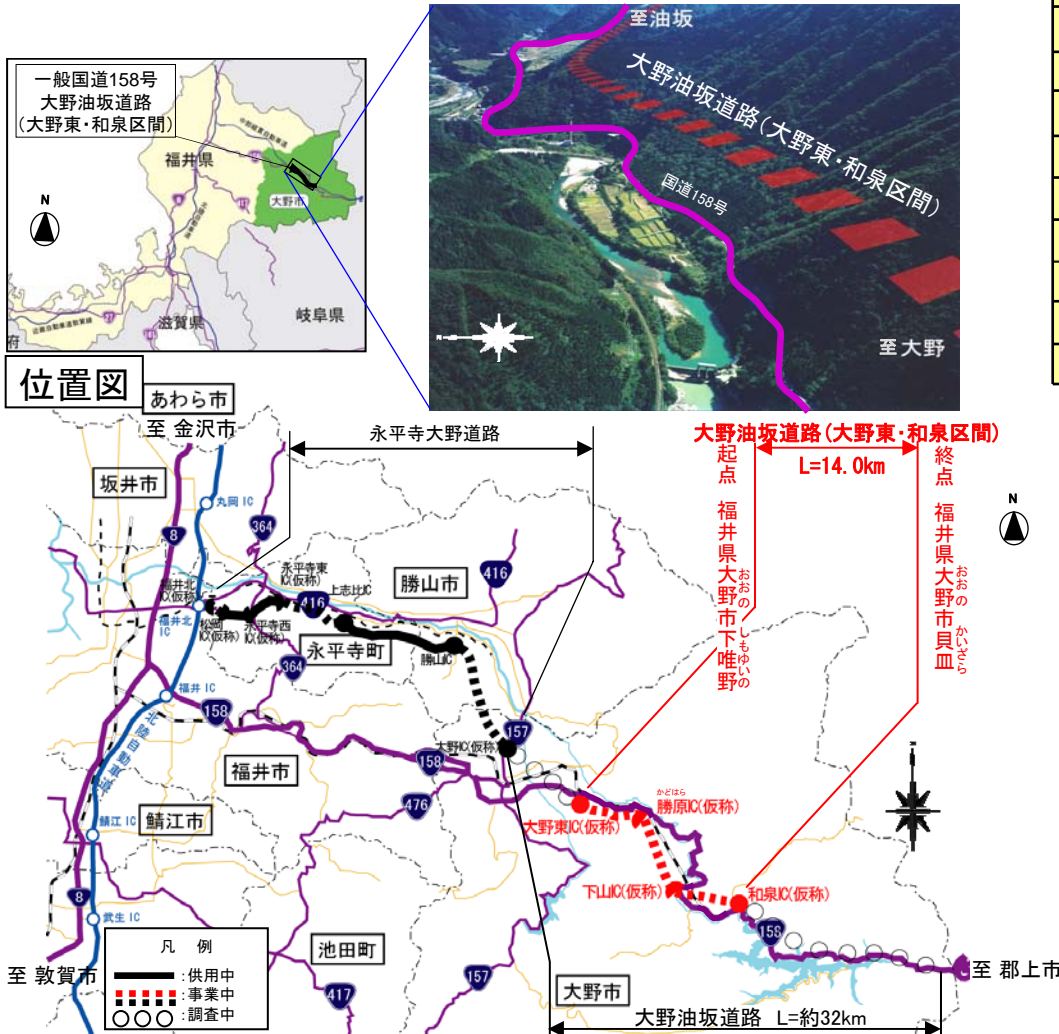
1. 事業の概要

事業の目的

- 安定した交通路の確保
- 冬期交通の確保
- 高速ネットワークの形成
- 災害時の代替路の確保
- 医療活動への支援
- 地域の活性化

事業の概要

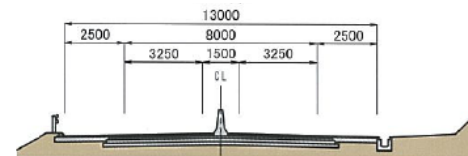
区 間	(起) 福井県大野市下唯野 (終) 福井県大野市貝皿
道路延長	L=14.0km
構造規格	第1種第4級
設計速度	60km/h
車 線 数	2車線
標準幅員	W=13.0m
計画交通量	4,700台/日
全体事業費	523億円
事業化	平成20年度
用地着手	-
事業進捗率	約1%(平成23年3月末現在)
用地取得率	0%(面積ベース、同上)



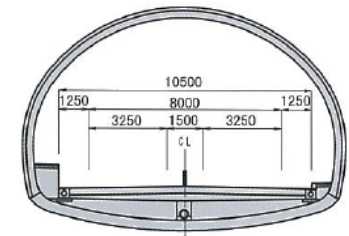
標準横断面図

[単位: mm]

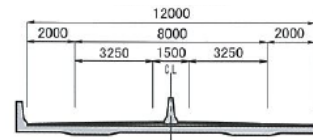
【一般部】



【トンネル部】



【橋梁部】



2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化(安定した交通路の確保)

- 福井県奥越地域と岐阜県中濃地域を結ぶ、一般国道158号の大野市下唯野～貝皿間は、異常気象時事前通行規制区間(連続雨量140mm)に含まれ、降雪量は福井県内でも突出して多いことから、過去10年間(H13～H22)で120時間(延べ10日)の全面通行止めが発生しています。
- 大野市及び周辺市町を対象に実施したアンケート調査では、約7割が「(一般国道158号は)構造的な理由で走りにくい。」と回答し、走行性が低い理由に道路構造の問題を上げています。
- 大野油坂道路(大野東・和泉区間)の整備により、一般国道158号の代替路が確保されます。
- 一般国道158号 既往災害発生箇所・線形不良箇所

① 雪崩による通行止(大野市下唯野地先)



② 土砂崩落による通行止(大野市下半原地先)

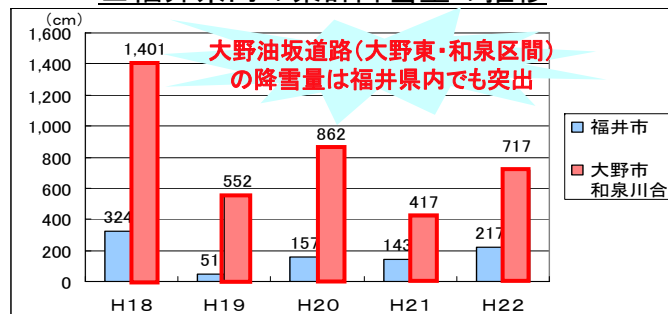


■ 過去10年間の全面通行止め実績(一般国道158号)

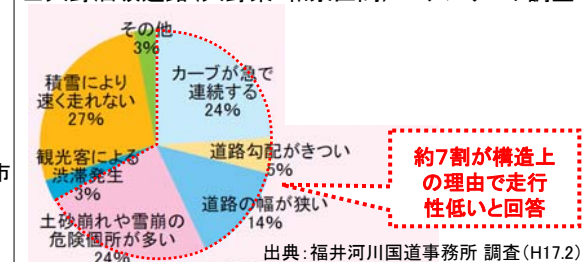
日付	日数	時間	全面通行止め区間	原因
H14.7.10～11	2	22:30	大野市西勝原～和泉村朝日	※雨量
H14.7.11～14	4	77:30	和泉村朝日～和泉村東市布	土砂崩落
H15.8.9	1	7:20	和泉村朝日～和泉村東市布	※雨量
H16.6.21	1	6:30	和泉村朝日～和泉村東市布	※雨量
H22.1.14	1	4:00	大野市朝日～大野市東市布	積雪
H22.1.29	1	3:40	大野市唯野～大野市東市布	雪崩
計	降雨 8日間	113時間50分	降雪 2日間	7時間40分
合計	延べ10日間、121時間30分			



■ 福井県内の累計降雪量の推移



■ 大野油坂道路(大野東・和泉区間) PIアンケート調査



出典: 福井県道路建設課 調査

出典: 福井河川国道事務所 調査(H17.2)

2. 事業の必要性等に関する視点

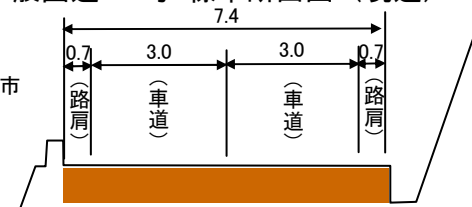
2) 事業の整備効果(安定した交通路の確保)

- 一般国道158号の大野市下唯野～貝皿間は、平面、縦断線形不良箇所が多く、また道路への落石が頻発しています。
- 大野油坂道路(大野東・和泉区間)の整備により、安全・安心な交通路が確保されます。

■ 一般国道158号 線形不良箇所及び落石発生箇所



一般国道158号 標準断面図(現道)



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(高速ネットワークの形成)

- 中部縦貫自動車道の整備により、中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互連絡し北陸と中部地域の高速度交通ネットワークとして機能します。
- 首都圏、甲信地方、美濃・飛騨地方へのアクセスが大幅に改善され、観光・物流等の面において、活性化が期待できます。



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(災害時の代替路の確保)

- 北陸自動車道、一般国道8号は福井県・石川県と近畿圏、中部圏を結ぶ重要な路線です。
- 一般国道8号は、平成23年1月30日の豪雪では、越前市塚原～敦賀市田結間で通行止めが発生。また、平成23年5月30日の豪雨では、敦賀市疋田～長浜市西浅井町塩津間で通行止めが発生しました。
- 中部縦貫自動車道はこのような大雨・豪雪時等災害に対しての代替機能を果たします。

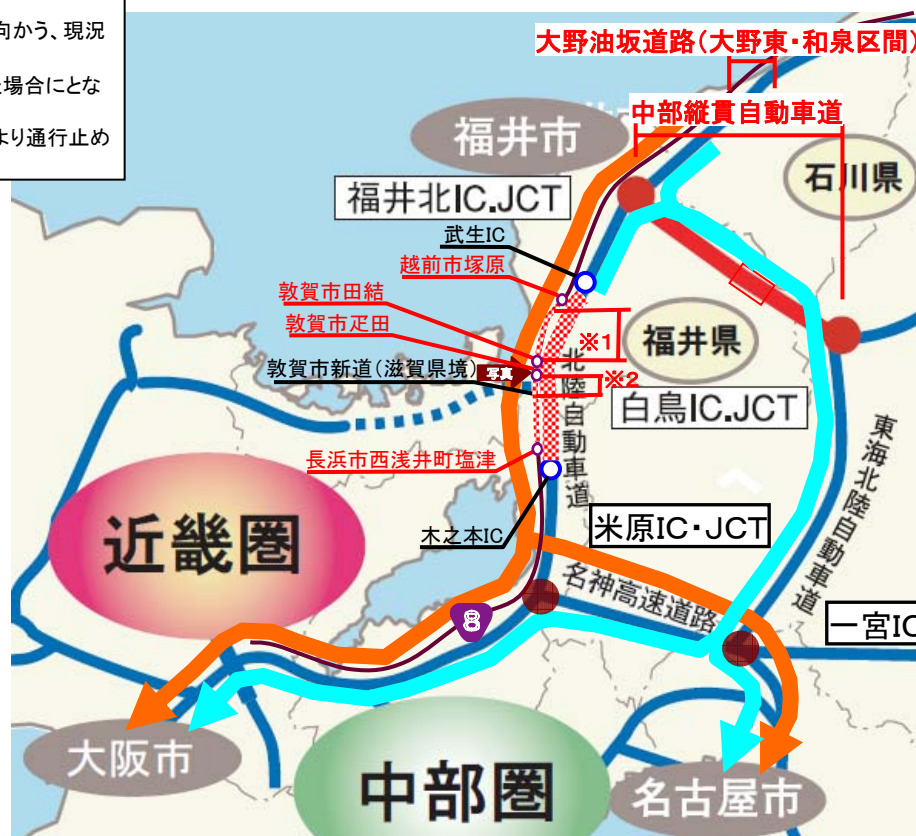
- 凡例
- (オレンジ) : 福井県から中部圏、近畿圏に向かう、現況の主なルート
 - (水色) : 現況ルートが通行止めとなった場合となる代替ルート
 - (赤点線) : H23.1.30豪雪 H23.5.30豪雨により通行止めとなった区間

- (赤線) : 中部縦貫自動車道
- (青線) : 高規格幹線道路

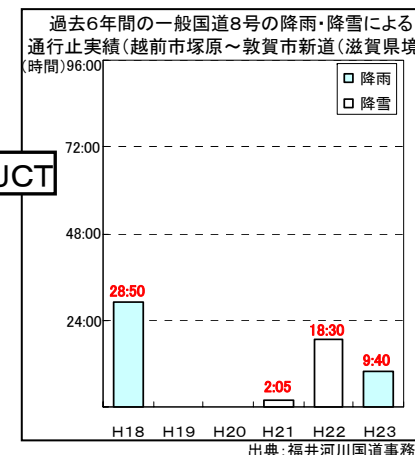
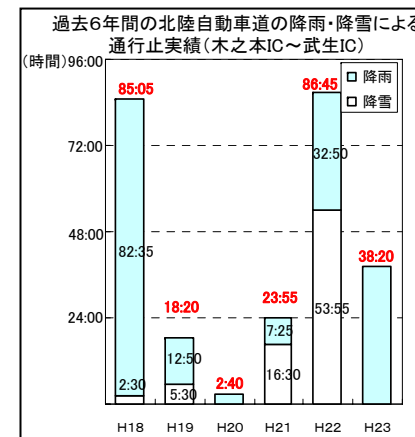
【一般国道8号敦賀市疋田地区通行止状況】
降雪による通行止



降雨による通行止



- ※1 異常気象時事前通行規制区間 (L=14.2km)
- ※2 異常気象時事前通行規制区間 (L=5.9km)



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(医療活動への支援)

■大野市(旧和泉村)から第三次救急医療施設(福井県立病院)に向かう場合、搬送時間は1時間以上要しますが、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の整備により、18分短縮され、搬送時間が改善します。
 また、線形が改善され、走行性が向上することで、患者の負担が軽減します。

大野油坂道路(大野東・和泉区間)整備による第三次救急医療施設*への時間短縮



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 大野市周辺を訪れる観光入込客の約3割は中京・関東地方からの来訪者です。また、福井県と岐阜県の観光資源の連携により、今後さらに観光振興及び行楽・レジャー客の増加が見込まれます。
- 北陸自動車道、東海北陸自動車道と連携した広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮し、地域経済の基盤形成及び活性化を図ります。

【大野市周辺※観光入込客の出発地構成】 関東地方

県内	中京地方	北陸地方	関西地方	その他
38%	20%	5%	14%	17%
				5%

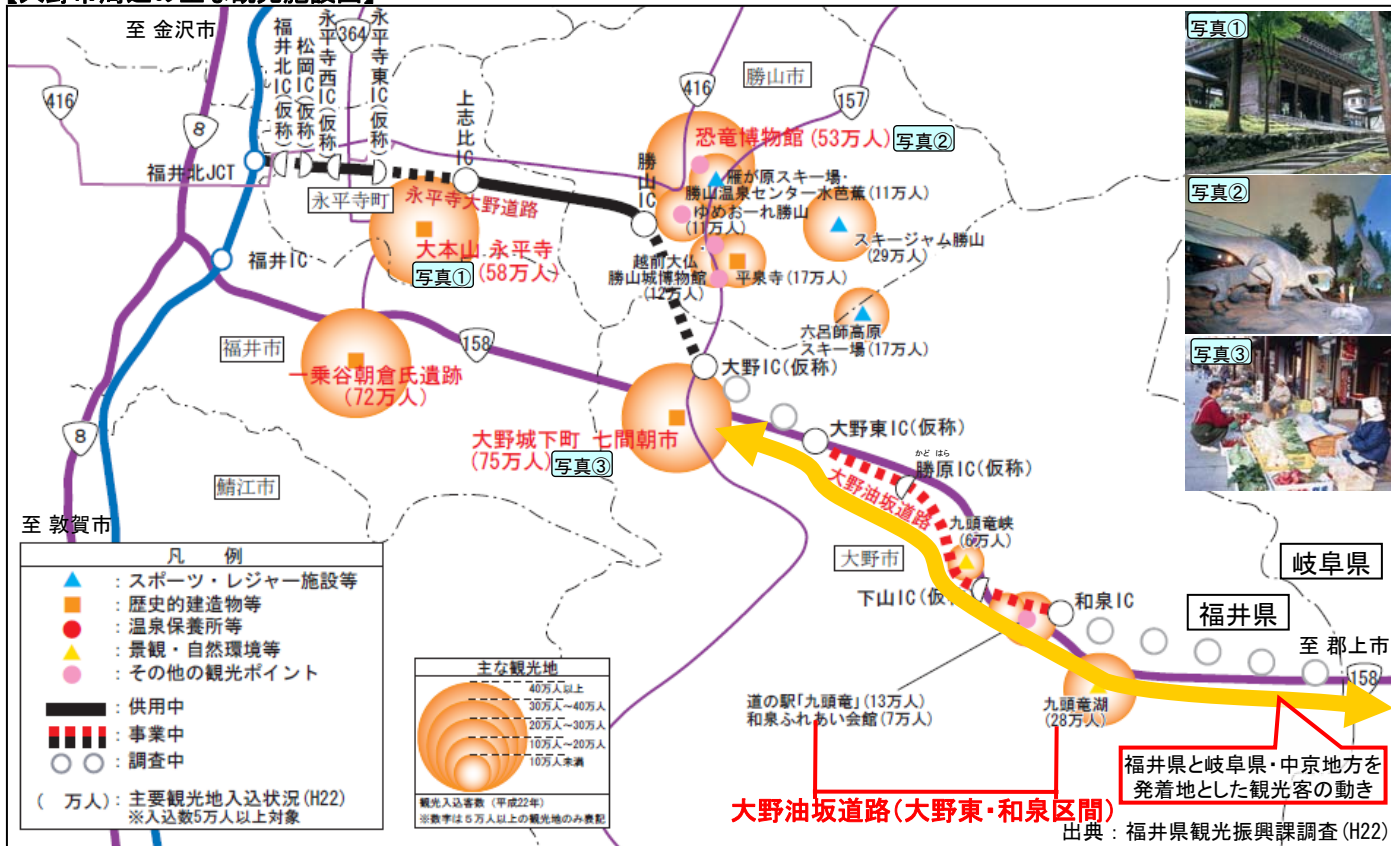
約25%が中京・関東方面からの観光客

※大野市周辺

大野市、勝山市、永平寺町で集計

出典：大野市、勝山市、永平寺町調査(H22)

【大野市周辺の主な観光施設図】



【所要時間の短縮】

名古屋市役所→大野市役所



2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出

■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	548億円	92億円	17億円	657億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	382億円		40億円	422億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成23年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス

適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版
 事業費 : 523億円
 維持管理費 : 19百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	548億円	92億円	17億円	657億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	377億円		40億円	417億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■地域における計画

大野油坂道路(大野東・和泉区間)は、下記の計画に位置づけられています。

■福井県民の将来ビジョン[平成23年度～平成32年度](平成22年12月)

■福井新々元気宣言[平成23年度～平成26年度](平成23年3月)

■第五次大野市総合計画前期基本計画[平成23年度～平成32年度](平成22年12月)

■これまでの経緯

◆平成元年8月 中部縦貫自動車道路建設促進福井県協議会 設立

・構成メンバー (福井県知事、福井市長、大野市長、勝山市長、永平寺町長)

(最近の動向) ・平成23年8月11日に国土交通大臣に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を提言

◆平成6年6月 中部縦貫自動車道大野油坂道路整備促進連絡協議会 設立

・構成メンバー (大野市長、大野市議会議員、大野商工会議所会頭、大野市区長連合会会長他)

(最近の動向) ・平成23年7月28日に近畿地方整備局長に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を要望

◆平成15年6月 中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会 設立

・構成メンバー(岐阜県知事、福井県知事、石川県知事、富山県知事、長野県知事、山梨県知事)

(最近の動向) ・平成23年7月7日に国土交通大臣に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を提言

◆第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す10県知事会議(平成21年11月19日 第1回政策提言)

・構成メンバー(山形県知事、福井県知事、和歌山県知事、鳥取県知事、島根県知事、徳島県知事、愛媛県知事、高知県知事、大分県知事、宮崎県知事)

(最近の動向) ・平成23年7月29日に国土交通大臣に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を提言

◆福井県知事

(最近の動向) ・平成23年7月12日に国土交通大臣に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を要望

・平成23年9月30日に国土交通大臣に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を要望

◆福井市長、福井市議会議員

(最近の動向) ・平成23年7月29日に近畿地方整備局長、8月9日に国土交通大臣に対し、大野油坂道路の早期整備を提言

◆大野市、大野市議会議員

(最近の動向) ・平成23年7月5日に近畿地方整備局長、福井河川国道事務所長に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を要望

◆大野・勝山地区広域行政事務組合

・構成メンバー(勝山市長、大野市長、大野・勝山地区広域行政事務組合議長、副議長)

(最近の動向) ・平成23年8月10日に近畿地方整備局長、福井河川国道事務所長に対し、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の早期整備を要望

3. 事業の進捗の見込みの視点

- 大野油坂道路(大野東・和泉区間)は、本年8月に用地幅杭設置が完了し、地籍調査、機能補償物件調査、橋梁詳細設計、水文調査等を推進中です。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



区 間	大野東IC(仮称)～勝原IC(仮称) (L=4.5km)	勝原IC(仮称)～下山IC(仮称) (L=5.6km)	下山IC(仮称)～和泉IC(仮称) (L=3.9km)	14.0km
測量・設計等	H23 幅杭設置、地籍調査、機能補償物件調査、九頭竜川橋他1橋橋梁設計、水文観測調査			—
用 地	—			0%
工 事	—			—

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

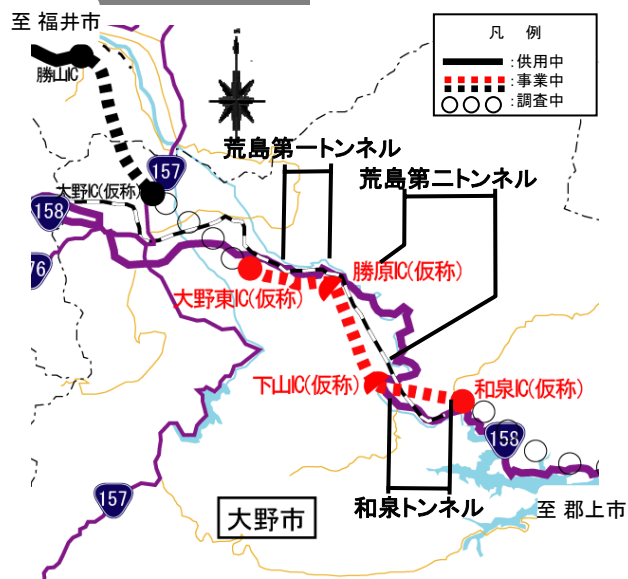
大野油坂道路(大野東・和泉区間)の計画は、安定した交通路確保、冬期交通の確保、高速ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、医療活動への支援、地域の活性化等を勘案し、選定された合理的な計画であり、引き続き事業を推進していきます。



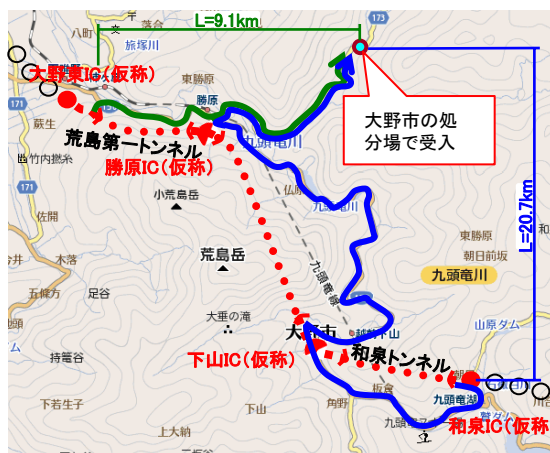
トンネル残土処理の見直し

・・・トンネル残土をトンネル近くの盛土に有効利用することで、掘削土の運搬距離が短縮。コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

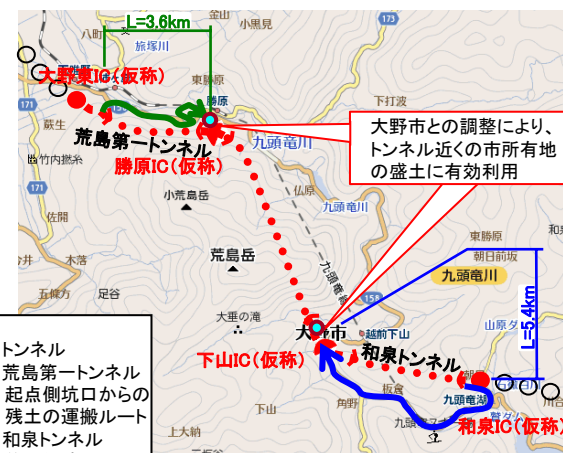
位置図



見直し前



見直し後



- 凡例
- : トンネル
 - : 荒島第一トンネル起点側坑口からの残土の運搬ルート
 - : 和泉トンネル終点側坑口からの残土の運搬ルート

《縮減メニュー》
・残土をトンネル近くの盛土に利用

《効果》
・運搬距離が短縮され、コスト縮減

5. 関係自治体の意見

■福井県知事

平成23年10月12日 土政推第264号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間)の対応方針(原案)「事業継続」について異存ありません。

大野油坂道路については、未事業化区間(大野・大野東間、和泉・油坂峠間)の早期の事業化とともに、事業化区間(大野東・和泉間)の速やかな用地買収・工事着手により、一日も早い全線開通を図っていただきたい。

永平寺大野道路については、福井北・松岡間の平成26年度の開通および勝山・大野間の平成24年度の開通を確実に実現するとともに、平成28年度までのできるだけ早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保していただきたい。

6. 対応方針(原案) 一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・福井県奥越地域と岐阜県中濃地域を結ぶ、一般国道158号の大野市下唯野～貝皿間は、異常気象時事前通行規制区間(連続雨量140mm)に含まれ、降雪量は福井県内でも突出して多いことから、過去10年間(H13～H22)で120時間(延べ10日)の全面通行止めが発生しています。
- ・中部縦貫自動車道の整備により、中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互連絡し北陸と中部地域の高速交通ネットワークとして機能します。
- ・中部縦貫自動車道は、大雪、大雨時等災害による北陸自動車道や一般国道8号通行止め時の広域的な代替路機能を果たします。
- ・大野市(旧和泉村)から第三次救急医療施設(福井県立病院)に向かう場合、搬送時間は1時間以上要しますが、大野油坂道路(大野東・和泉区間)の整備により、搬送時間が改善します。
- ・大野市周辺を訪れる観光入込客の約3割は中京・関東地方からの来訪者です。また、福井県と岐阜県の観光資源の連携により、今後さらに観光振興及び行楽・レジャー客の増加が見込まれます。
- ・費用便益比(B/C)は1.6、残事業費で1.6。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・大野油坂道路(大野東・和泉区間)は、本年8月に用地幅杭設置が完了し、地籍調査、機能補償物件調査、橋梁詳細設計、水文調査等を推進中です。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。

大野油坂道路(大野東・和泉区間)は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 6-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第3回

一般国道158号

おおのあぶらざか

大野油坂道路

おおのひがし いずみ

(大野東・和泉区間)

【再評価】

平成23年10月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【 参考資料 】

平成23年度 第3回事業評価監視委員会

事業名：一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)(道路種別：高規格幹線道路)

事業化年度：平成20年度

	新規事業採択時評価	今回評価	(主な変更点)
	平成20年度	平成23年10月	
再評価理由	—	新規採択から3年間が経過	
事業諸元	延長:14.0km 幅員:13.0m 種級:第1種第4級 設計速度:60km/h 車線数:2車線	同左	・変更なし
全体事業費	523億円	同左	・変更無し
進捗状況	—	進捗率(事業費)約1% 用地取得率(面積)約0% 供用延長:0km	・進捗率(事業費)で約1%進捗
進捗率(事業費)	—	約1%	・約1%進捗
費用対効果B/C	3.4 (-)	1.6 (残事業1.6)	①将来交通量需要推計の見直し(事業化ネット)(H22) ②前回推計に用いたOD表(H17センサベース) ③評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H23)等
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・大野油坂道路(大野東・和泉区間)は、本年8月に用地幅杭設置が完了し、地籍調査、機能補償物件調査、橋梁詳細設計、水文調査等を推進中です。 ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。 		

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	国道158号 大野油坂道路（大野東・和泉区間）
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=1.6（経済的純現在価値（B-C）=235億円、経済的内部収益率（EIRR）=7%） 残事業：費用便益比（B/C）=1.6（経済的純現在価値（B-C）=240億円、経済的内部収益率（EIRR）=7.1%）

●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□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	● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：66162万人・時間/年 渋滞損失削減時間：63万人・時間/年（143407万人・時間/年⇒143344万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：一般国道158号 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：67万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：10割削減
		□ 並行区間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	
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	大野市コミュニティバス
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
物流効率化の支援		□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	大野市、主な出荷先 福井市（福井市中央卸売市場）
都市の再生		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 三大都市圏の環状道路を形成する	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	

	国土・地域ネットワークの構築	<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	長野県松本市～福井県福井市間を結ぶ中部縦貫自動車道の一部を構成する
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	大野市～福井市（所要時間：69分→56分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	九頭竜湖（年間観光客入込数：283千人/年 H22年）
		<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	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	大野市（旧和泉村役場）～福井県立病院（所要時間：67分→55分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五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	福井県地域防災計画（緊急交通路）
	災害への備え	<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	国道158号（大野市下唯野～大野市貝血区間）
		<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する	事前通行規制区間 国道158号 大野市下唯野～大野市東市布区間
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO2排出削減量：10952t-CO2/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道158号 排出削減量：108t/年、排出削減率：9割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：40t/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道158号 排出削減量：10t/年、排出削減率：9割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：4t/年
		<input type="checkbox"/> 並行区間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"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	第五次大野市総合計画（中部縦貫自動車道の整備促進） 福井県民の将来ビジョン（中部縦貫自動車道の整備促進） 福井新々元気宣言（中部縦貫自動車道の整備促進）
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

(再評価)

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
国道158号	大野油坂道路(大野東・和泉区間)	L=14km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,700	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	498億円	127億円	625億円
うち残事業分	493億円	127億円	620億円
基準年における 現在価値(C)	382億円	40億円	422億円
うち残事業分	377億円	40億円	417億円

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23年度			
供用年	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	35億円	5.7億円	1.1億円	42億円
基準年における 現在価値(B)	548億円	92億円	17億円	657億円
うち残事業分	548億円	92億円	17億円	657億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.6
経済的純現在価値（事業全体）	235億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.0%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	240億円
経済的内部収益率（残事業）	7.1%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	4,700台/日	±10%	1.4~1.7
事業費	493億円	±10%	1.4~1.7
事業期間	8年	±20%	1.5~1.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：大野油坂道路(大野東・和泉区間) (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 (14.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	4,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	15	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	14.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道158号 (22.1km)	交通量	[台/日]	5,000	400
		走行時間	[分]	51	39
		走行時間費用	[億円/年]	57.38	4.02
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	③その他道路合計 (25,479.8km)	走行時間費用	[億円/年]	178,027.99	178,029.52
				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)
		合計：25,515.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	178,085.36	178,048.40

- ※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：大野油坂道路(大野東・和泉区間) (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 (14.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	4,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	15	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	14.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道158号 (22.1km)	交通量	[台/日]	5,000	400
		走行時間	[分]	51	39
		走行時間費用	[億円/年]	57.38	4.02
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	③その他道路合計 (25,479.8km)	走行時間費用	[億円/年]	178,027.99	178,029.52
				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)
		合計：25,515.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	178,085.36	178,048.40

※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：大野油坂道路(大野東・和泉区間)

(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23年	
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センサスベース)	
	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 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(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載	分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(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	<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 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				

費用の現在価値算定表(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)

箇所名: 国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.19	14	2.66

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
-12年目	H 20	1.1249	91.2	0.50	0.55		
-11年目	H 21	1.0816	90.0	1.30	1.41		
-10年目	H 22	1.0400	90.0	1.43	1.49		
-9年目	H 23	1.0000	90.0	1.90	1.90		
-8年目	H 24	0.9615	90.0	1.90	1.83		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	1.90	1.76		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	1.90	1.69		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	1.90	1.63		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	40.00	32.88		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	180.06	142.30		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	117.91	89.60		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	110.58	80.80		
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	36.79	25.85	2.53	1.78
1年目	H 33	0.6756	90.0			2.53	1.71
2年目	H 34	0.6496	90.0			2.53	1.65
3年目	H 35	0.6246	90.0			2.53	1.58
4年目	H 36	0.6006	90.0			2.53	1.52
5年目	H 37	0.5775	90.0			2.53	1.46
6年目	H 38	0.5553	90.0			2.53	1.41
7年目	H 39	0.5339	90.0			2.53	1.35
8年目	H 40	0.5134	90.0			2.53	1.30
9年目	H 41	0.4936	90.0			2.53	1.25
10年目	H 42	0.4746	90.0			2.53	1.20
11年目	H 43	0.4564	90.0			2.53	1.16
12年目	H 44	0.4388	90.0			2.53	1.11
13年目	H 45	0.4220	90.0			2.53	1.07
14年目	H 46	0.4057	90.0			2.53	1.03
15年目	H 47	0.3901	90.0			2.53	0.99
16年目	H 48	0.3751	90.0			2.53	0.95
17年目	H 49	0.3607	90.0			2.53	0.91
18年目	H 50	0.3468	90.0			2.53	0.88
19年目	H 51	0.3335	90.0			2.53	0.84
20年目	H 52	0.3207	90.0			2.53	0.81
21年目	H 53	0.3083	90.0			2.53	0.78
22年目	H 54	0.2965	90.0			2.53	0.75
23年目	H 55	0.2851	90.0			2.53	0.72
24年目	H 56	0.2741	90.0			2.53	0.69
25年目	H 57	0.2636	90.0			2.53	0.67
26年目	H 58	0.2534	90.0			2.53	0.64
27年目	H 59	0.2437	90.0			2.53	0.62
28年目	H 60	0.2343	90.0			2.53	0.59
29年目	H 61	0.2253	90.0			2.53	0.57
30年目	H 62	0.2166	90.0			2.53	0.55
31年目	H 63	0.2083	90.0			2.53	0.53
32年目	H 64	0.2003	90.0			2.53	0.51
33年目	H 65	0.1926	90.0			2.53	0.49
34年目	H 66	0.1852	90.0			2.53	0.47
35年目	H 67	0.1780	90.0			2.53	0.45
36年目	H 68	0.1712	90.0			2.53	0.43
37年目	H 69	0.1646	90.0			2.53	0.42
38年目	H 70	0.1583	90.0			2.53	0.40
39年目	H 71	0.1522	90.0			2.53	0.39
40年目	H 72	0.1463	90.0			2.53	0.37
41年目	H 73	0.1407	90.0			2.53	0.36
42年目	H 74	0.1353	90.0			2.53	0.34
43年目	H 75	0.1301	90.0			2.53	0.33
44年目	H 76	0.1251	90.0			2.53	0.32
45年目	H 77	0.1203	90.0			2.53	0.30
46年目	H 78	0.1157	90.0			2.53	0.29

47年目	H	79	0.1112	90.0			2.53	0.28
48年目	H	80	0.1069	90.0			2.53	0.27
49年目	H	81	0.1028	90.0	-15.21	-1.56	2.53	0.26
合計					482.89	382.13	126.67	39.75
単純事業費計					498.10		126.67	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)

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 デフレーター	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
				0.19	14	2.66	
-8年目	H 24	0.9615	90.0	1.90	1.83		
-7年目	H 25	0.9246	90.0	1.90	1.76		
-6年目	H 26	0.8890	90.0	1.90	1.69		
-5年目	H 27	0.8548	90.0	1.90	1.63		
-4年目	H 28	0.8219	90.0	40.00	32.88		
-3年目	H 29	0.7903	90.0	180.06	142.30		
-2年目	H 30	0.7599	90.0	117.91	89.60		
-1年目	H 31	0.7307	90.0	110.58	80.80		
供用開始年次	H 32	0.7026	90.0	36.79	25.85	2.53	1.78
1年目	H 33	0.6756	90.0			2.53	1.71
2年目	H 34	0.6496	90.0			2.53	1.65
3年目	H 35	0.6246	90.0			2.53	1.58
4年目	H 36	0.6006	90.0			2.53	1.52
5年目	H 37	0.5775	90.0			2.53	1.46
6年目	H 38	0.5553	90.0			2.53	1.41
7年目	H 39	0.5339	90.0			2.53	1.35
8年目	H 40	0.5134	90.0			2.53	1.30
9年目	H 41	0.4936	90.0			2.53	1.25
10年目	H 42	0.4746	90.0			2.53	1.20
11年目	H 43	0.4564	90.0			2.53	1.16
12年目	H 44	0.4388	90.0			2.53	1.11
13年目	H 45	0.4220	90.0			2.53	1.07
14年目	H 46	0.4057	90.0			2.53	1.03
15年目	H 47	0.3901	90.0			2.53	0.99
16年目	H 48	0.3751	90.0			2.53	0.95
17年目	H 49	0.3607	90.0			2.53	0.91
18年目	H 50	0.3468	90.0			2.53	0.88
19年目	H 51	0.3335	90.0			2.53	0.84
20年目	H 52	0.3207	90.0			2.53	0.81
21年目	H 53	0.3083	90.0			2.53	0.78
22年目	H 54	0.2965	90.0			2.53	0.75
23年目	H 55	0.2851	90.0			2.53	0.72
24年目	H 56	0.2741	90.0			2.53	0.69
25年目	H 57	0.2636	90.0			2.53	0.67
26年目	H 58	0.2534	90.0			2.53	0.64
27年目	H 59	0.2437	90.0			2.53	0.62
28年目	H 60	0.2343	90.0			2.53	0.59
29年目	H 61	0.2253	90.0			2.53	0.57
30年目	H 62	0.2166	90.0			2.53	0.55
31年目	H 63	0.2083	90.0			2.53	0.53
32年目	H 64	0.2003	90.0			2.53	0.51
33年目	H 65	0.1926	90.0			2.53	0.49
34年目	H 66	0.1852	90.0			2.53	0.47
35年目	H 67	0.1780	90.0			2.53	0.45
36年目	H 68	0.1712	90.0			2.53	0.43
37年目	H 69	0.1646	90.0			2.53	0.42
38年目	H 70	0.1583	90.0			2.53	0.40
39年目	H 71	0.1522	90.0			2.53	0.39
40年目	H 72	0.1463	90.0			2.53	0.37
41年目	H 73	0.1407	90.0			2.53	0.36
42年目	H 74	0.1353	90.0			2.53	0.34
43年目	H 75	0.1301	90.0			2.53	0.33
44年目	H 76	0.1251	90.0			2.53	0.32
45年目	H 77	0.1203	90.0			2.53	0.30
46年目	H 78	0.1157	90.0			2.53	0.29
47年目	H 79	0.1112	90.0			2.53	0.28
48年目	H 80	0.1069	90.0			2.53	0.27
49年目	H 81	0.1028	90.0	-15.21	-1.56	2.53	0.26
合計				477.75	376.78	126.67	39.75
単純事業費計				492.96		126.67	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道158号	大野油坂道路(大野東・和泉区間)	2	14.0km

■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			式	1	41,800	
	改良費		式	1	4,086	
		土工	m ³	1,429,500	3,105	切土(26万m ³)、盛土(54万m ³)、捨土(63万m ³)
		軟弱地盤改良工	式			
		法面工	m ²	70,599	146	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	459	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	420	376	
	橋梁費		式	1	3,353	
		100m以上	m	422	3,353	PC橋 3橋
		100m未満	m			
	トンネル費		式	1	28,867	
		NATM	m	10,479	28,867	4本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費		式	1	2,116	
		IC	箇所	4	2,116	立体Y型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	3,099	
		車道舗装	m ²	155,381	3,099	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費		式	1	279	
交通管理施設工		式	1	279	標識工、防護柵工、道路照明等	
遮音壁		m				
②用地及補償費		式	1	1,711		
	用地費		m ²	154,659	1,521	
		宅地	m ²	770	15	
		田畑	m ²	87,214	1,383	
		山林・原野	m ²	66,675	123	
補償費	式	1	190			
③間接経費		式	1	8,789	地質調査、測量、設計にかかる費用等	
事業費合計					52,300	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道158号	大野油坂道路(大野東・和泉区間)	2	14.0km

■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			式	1	41,800	
	改良費		式	1	4,086	
		土工	m ³	1,429,500	3,105	切土(26万m ³)、盛土(54万m ³)、捨土(63万m ³)
		軟弱地盤改良工	式			
		法面工	m ²	70,599	146	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	459	補強土壁、L型擁壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	420	376	
	橋梁費		式	1	3,353	
		100m以上	m	422	3,353	PC橋 3橋
		100m未満	m			
	トンネル費		式	1	28,867	
		NATM	m	10,479	28,867	4本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費		式	1	2,116	
		IC	箇所	4	2,116	立体Y型(4箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費		式	1	3,099	
		車道舗装	m ²	155,381	3,099	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費		式	1	279	
交通管理施設工		式	1	279	標識工、防護柵工、道路照明等	
遮音壁		m				
②用地及補償費		式	1	1,711		
	用地費		m ²	154,659	1,521	
		宅地	m ²	770	15	
		田畑	m ²	87,214	1,383	
		山林・原野	m ²	66,675	123	
補償費	式	1	190			
③間接経費		式	1	8,250	地質調査、測量、設計にかかる費用等	
事業費合計					51,761	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
中部縦貫自動車道	大野油坂道路 (大野東・和泉区間)	2	14.0km

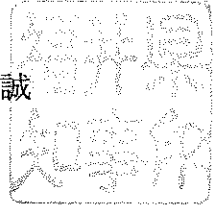
■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.0	4,100	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	9,000	橋梁0.4km、トンネル10.5km
維持管理費合計			13,100	

土政推第264号
平成23年10月12日

近畿地方整備局長 様

福井県知事 西川一誠



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成23年9月28日付け国近整企画第34号で照会のありました標記の件について、
下記のとおり回答します。

記

- 1 一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）の対応方針（原案）「事業継続」
については異存ありません。

大野油坂道路については、未事業化区間（大野・大野東間、和泉・油坂峠間）の早期の事業化とともに、事業化区間（大野東・和泉間）の速やかな用地買収・工事着手により、一日も早い全線開通を図っていただきたい。

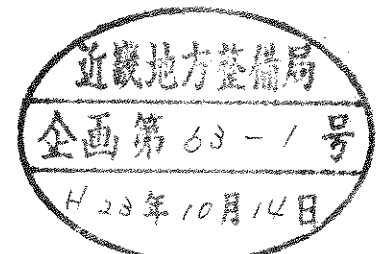
永平寺大野道路については、福井北・松岡間の平成26年度の開通および勝山・大野間の平成24年度の開通を確実に実現するとともに、平成28年度までのできるだけ早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保していただきたい。

- 2 北川直轄河川改修事業の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。

事業実施にあたっては、コスト縮減に努め、下流部において浸水被害が発生していることから、河口部の河道掘削など、事業の推進を図っていただきたい。

- 3 九頭竜川直轄河川改修事業の対応方針（原案）「事業継続」については異存ありません。

事業実施にあたっては、コスト縮減に努め、中角地区や下市地区の早期完成など、事業の推進を図っていただきたい。



4 その他の意見

イ 雪害対策について

平成23年1月のような大雪に十分対応できるように、国道8号など直轄国道における除雪体制を強化し、交通を確実に確保するため必要な措置を講じていただきたい。

ロ 地方への意見聴取

直轄事業負担金の負担者として、事業全体を見て判断する必要があるため、意見聴取に当たっては、今回のように個別箇所だけではなく事業全体の見通しについても意見を述べる機会としていただきたい。

ハ 事業評価監視委員会

事業評価監視委員会の委員選定に当たっては、地方を代表する委員も選定していただきたい。