

No. 5-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第1回

国道26号

わかやまきた

和歌山北バイパス

【再評価】

平成22年7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) 関係自治体の意見等
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. 対応方針(原案)

# 1. 事業の概要

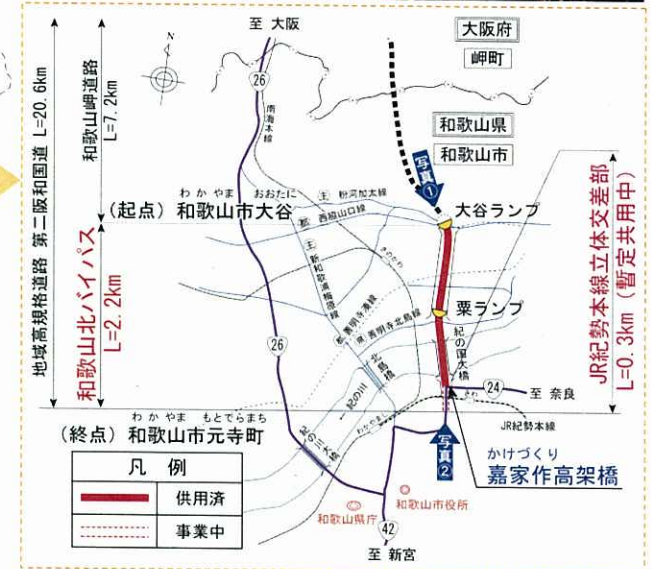
## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

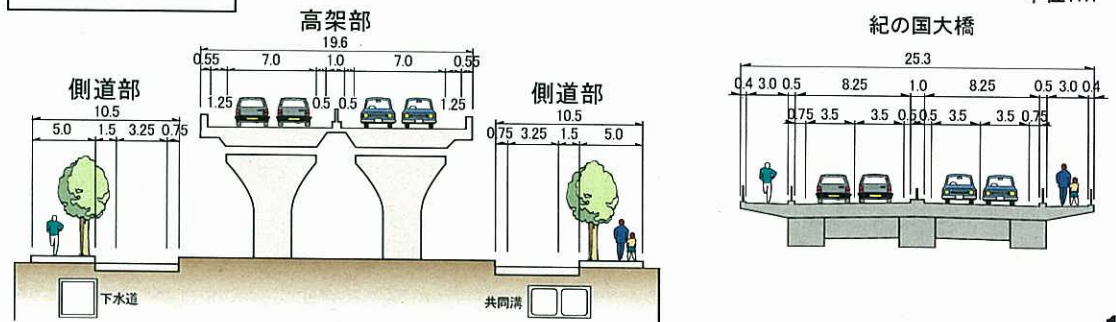
## 事業の概要、進捗状況

区間	わかやま おおたに (起)和歌山県和歌山市大谷 もとでらまち (終)和歌山県和歌山市元寺町
道路延長	L=2.2km
構造規格	第3種1級(高架部)、第3種2級(側道部)
設計速度	80km/h(高架部)、50km/h(側道部)
車線数	4車線(高架部)、2車線(側道部)
標準幅員	W=25.3~40.6m
計画交通量	21,700台/日
全体事業費	470億円
事業化	昭和63年度
都市計画決定	昭和63年3月
用地着手	平成2年度
工事着手	平成8年度
供用延長	2.2km(4車線) (JR紀勢本線立体交差部L=0.3kmは暫定4車線供用)
事業進捗率	約99%(平成22年4月1日現在)
用地取得率	100%(面積ベース:同上)

## 位置図



## 標準断面図



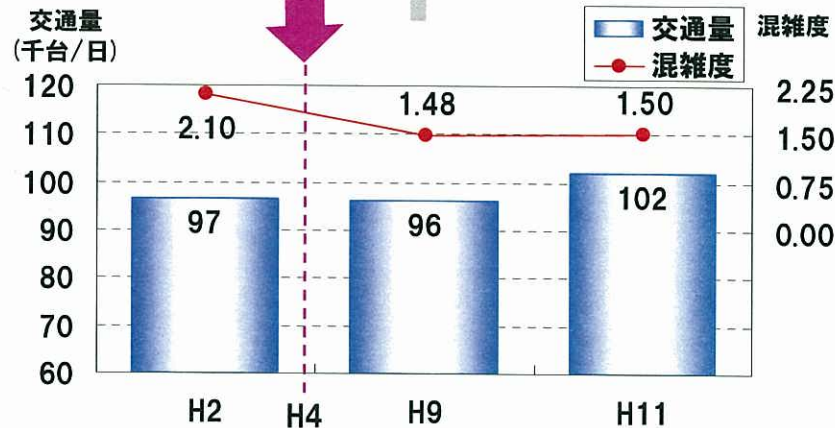
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■事業化当時の紀の川渡河部断面全体の混雑度は2.1であった。その後、平成4年に紀の川河口大橋（和歌山県）が供用したものの、渡河部の混雑度は1.5と依然として高い状況。

■近畿圏と比較して和歌山市は、自動車の依存度が高く、大阪府との結びつきが強い。

### 渡河部交通状況

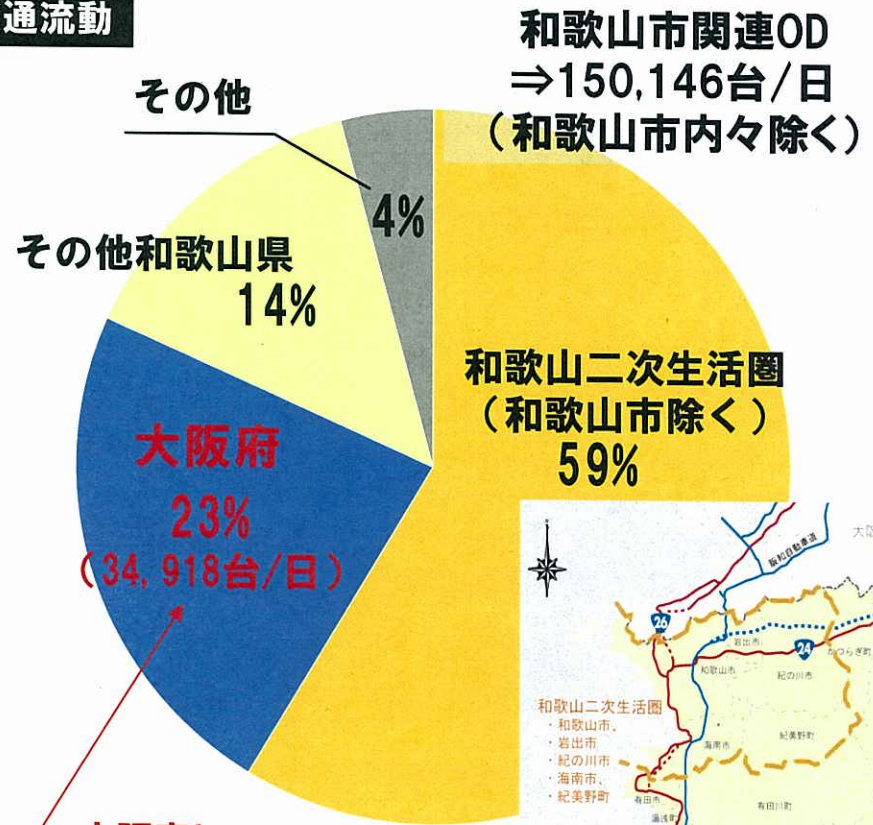


紀の川河口大橋供用

出典：道路交通センサス (H2,9,11)

紀の川渡河部断面の交通量と混雑度の推移

### 交通流動



大阪府との結びつきが強い



和歌山二次生活圏位置図

出典：H11道路交通センサス

和歌山市発着交通の流動内訳

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果 (周辺道路の渋滞緩和\_平成15年4月暫定供用による効果)

■ 渡河部断面の交通容量が増加し、混雑度が1.5から1.1へ0.4ポイント減少。  
 ■ 渡河部周辺で交通が分散し、付近の主要な6交差点の渋滞が大幅に改善。特に、国道26号紀の川大橋の渋滞は、供用前約3,000mが供用後約150mまで減少。

資料：実態調査結果

観測日

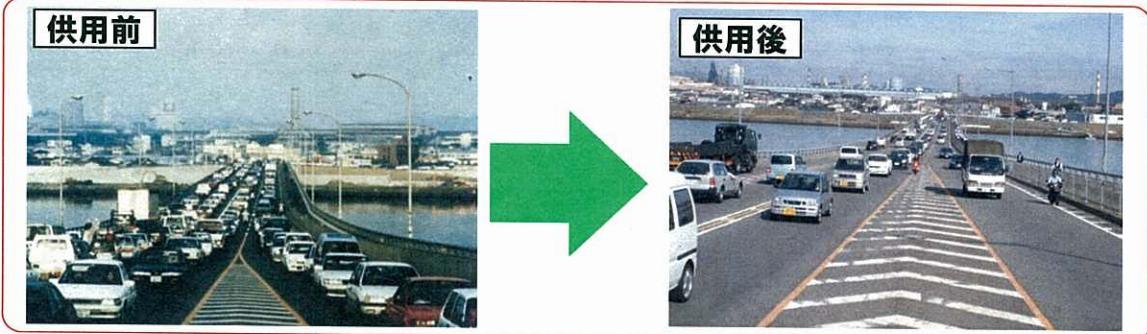
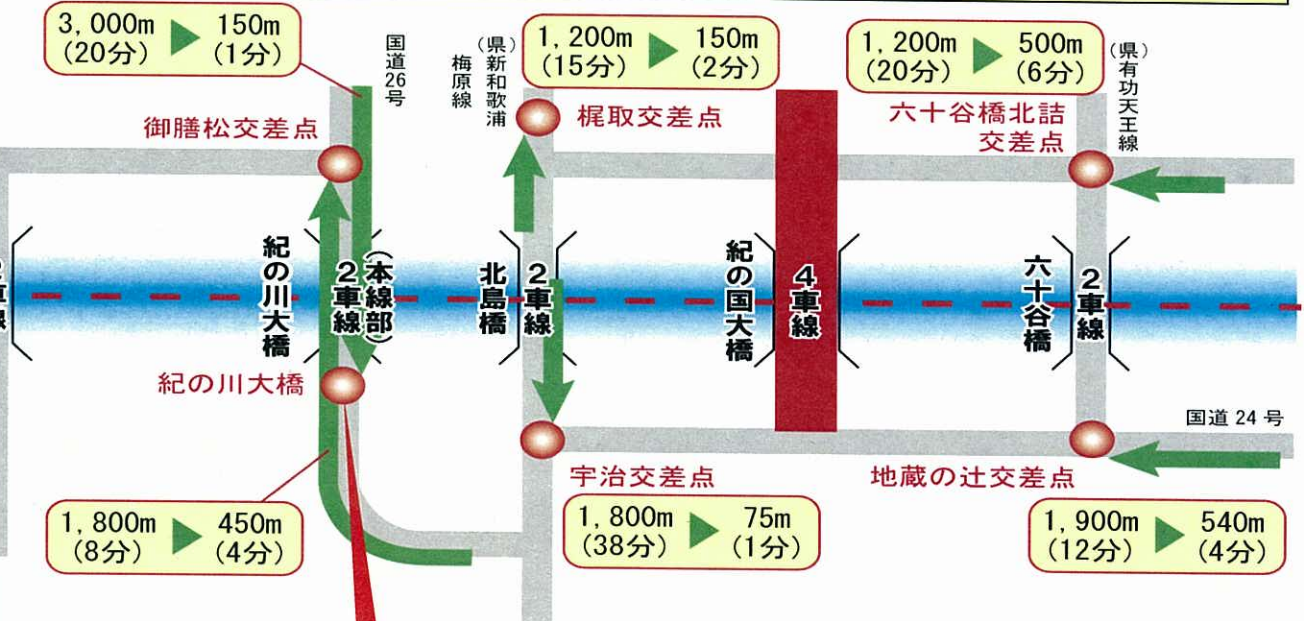
- (供用前) : 平成 9年 5月 観測
- (供用後) : 平成18年10月 観測
- (御膳松交差点、紀の川大橋、地蔵の辻交差点)
- : 平成19年 3月 観測
- (梶取交差点、六十谷橋北詰交差点)
- : 平成19年 7月 観測 (宇治交差点)



(混雑度)



出典：H11, H17道路交通センサス

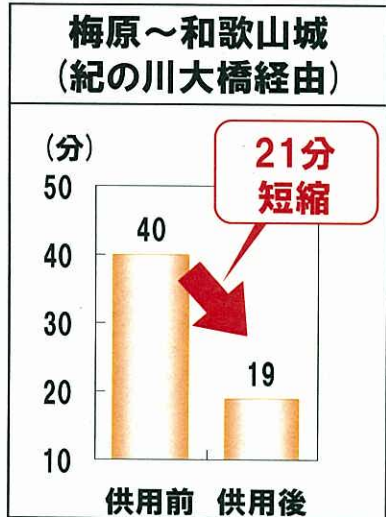


紀の川渡河部断面の交通量・混雑度及び渋滞ポイントの渋滞状況

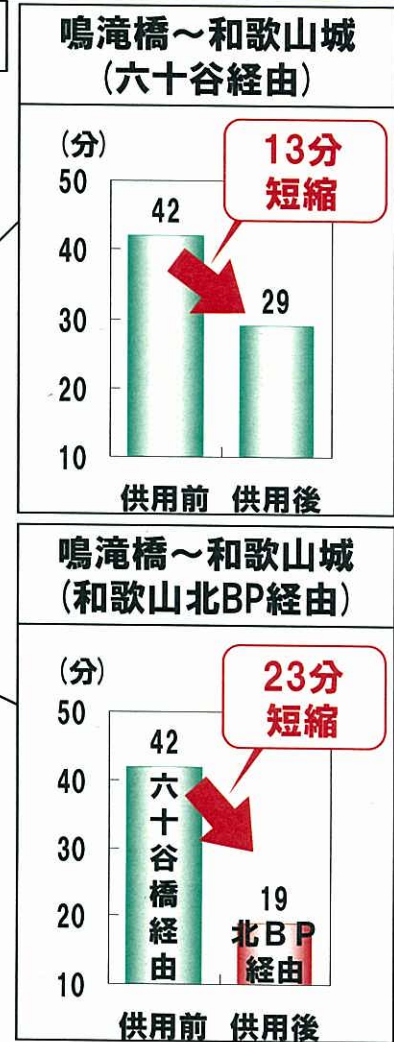
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果 (所要時間の短縮\_平成15年4月暫定供用による効果)

■ 国道26号梅原交差点～和歌山城までの約21分短縮したことをはじめ、和歌山北バイパス周辺の道路において所要時間が短縮。



和歌山北バイパス供用前後の所要時間の変化



# 2. 事業の必要性等に関する視点

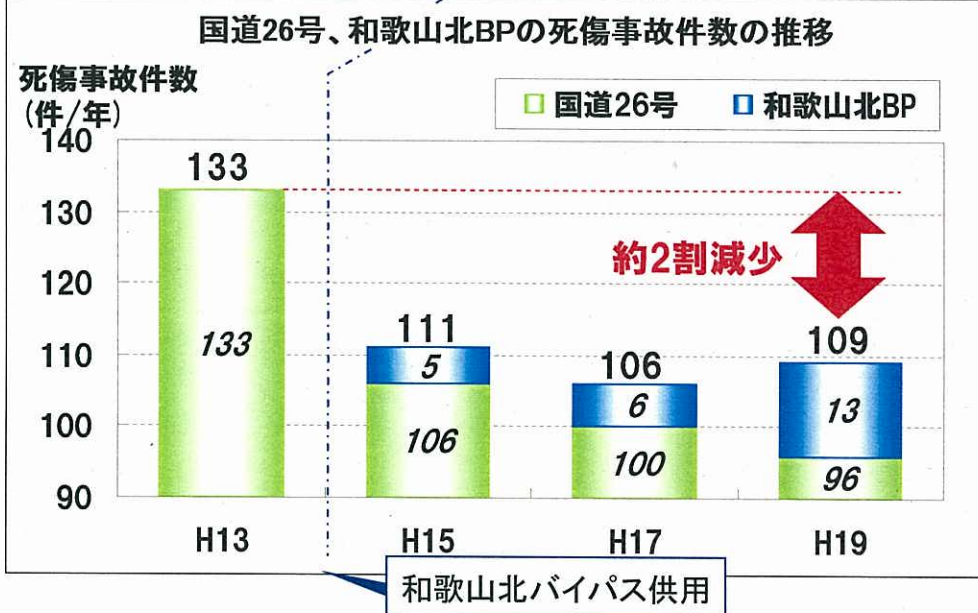
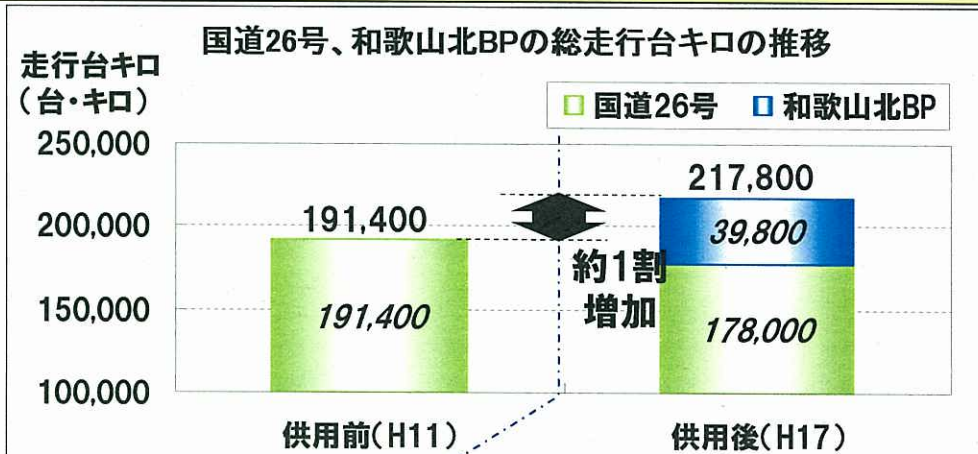
## 2) 事業の整備効果 (交通事故の減少\_平成15年4月暫定供用による効果)

■ 国道26号（現道）及び和歌山北バイパスの交通需要を示す走行台キロは約1割増加したものの、当該区間の死傷事故件数は約2割減少。



出典 交通事故件数：交通事故統合データベース  
 走行台キロ：道路交通センサス (11, 17)

国道26号及び和歌山北バイパスの  
 死傷事故件数、走行台キロの推移



## 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)
	702億円	122億円	24億円	849億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	614億円		12億円	625億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成22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

#### ■ 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)
	23億円	1.3億円	0億円	25億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4.3億円		1.6億円	5.9億円	

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 : 470億円  
 維持管理費 : 27百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値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) 関係自治体の意見等

#### ■和歌山県知事

平成22年7月8日 県総第203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)

#### 1 対応方針(原案)に対する意見

和歌山北バイパスは、一般国道26号第二阪和国道として、関西都市圏との連携や現国道26号の慢性的な渋滞解消を図るうえで、重要な路線であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

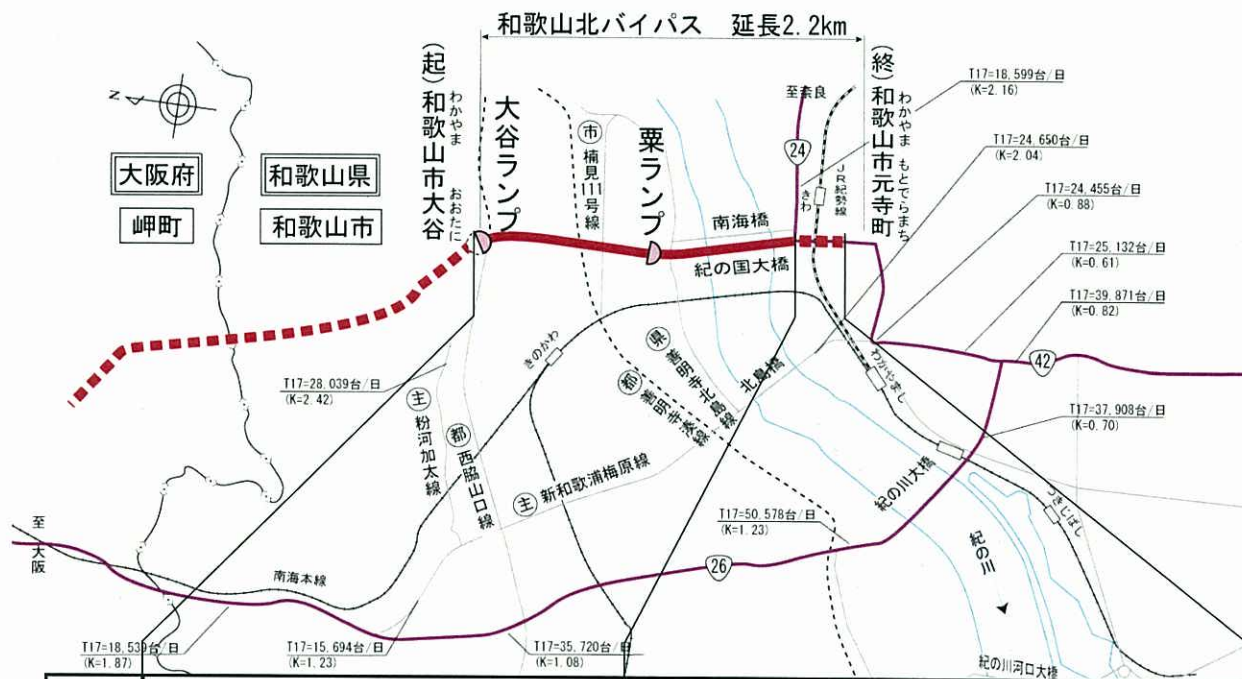
なお、事業実施にあたっては、コスト縮減や交通規制に伴う渋滞の軽減を図り、早期に完成されるようお願いいたします。

#### 地域計画等への位置付け

- 和歌山県長期総合計画「わかやま21世紀計画」平成9年度～平成22年度(平成10年2月)
- 和歌山市長期総合計画「わかやまみらい構想」平成9年度～平成22年度(平成9年6月)
- 平成3年2月 和歌山市第二阪和国道延伸促進期成同盟会設立
- 昭和58年2月 第二阪和国道延伸促進期成同盟会設立

# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 和歌山北バイパスは、平成15年4月に全線4車線で暫定供用。
- 残っていたJR紀勢本線交差部の約0.3kmについては、平成20年10月にJR紀勢本線の立体化が完了し、嘉家作高架橋の暫定縦断勾配の修正工事のみが残っている。
- 引き続き工事を推進し、平成23年度の完成供用を目指す。



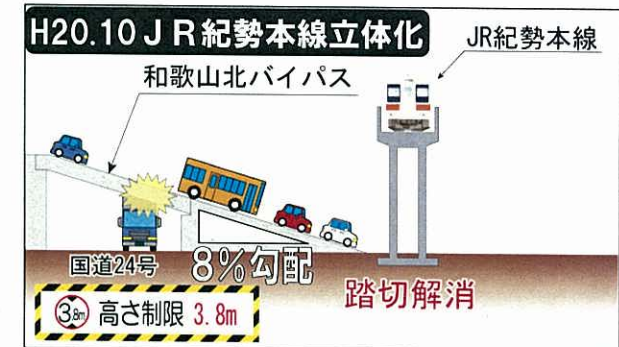
区間	1.9km	0.3km
用地	買収済	
工事	H15.4完成4車線供用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H15.4暫定4車線供用</li> <li>・H20.10JR紀勢本線立体化完了</li> <li>・嘉家作高架橋縦断修正工事推進中</li> </ul>

※用地進捗率は、平成22年3月末の面積ベース

## H15.4暫定供用



## 現在



## 今後

暫定縦断勾配の修正  
8%→6%

# 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

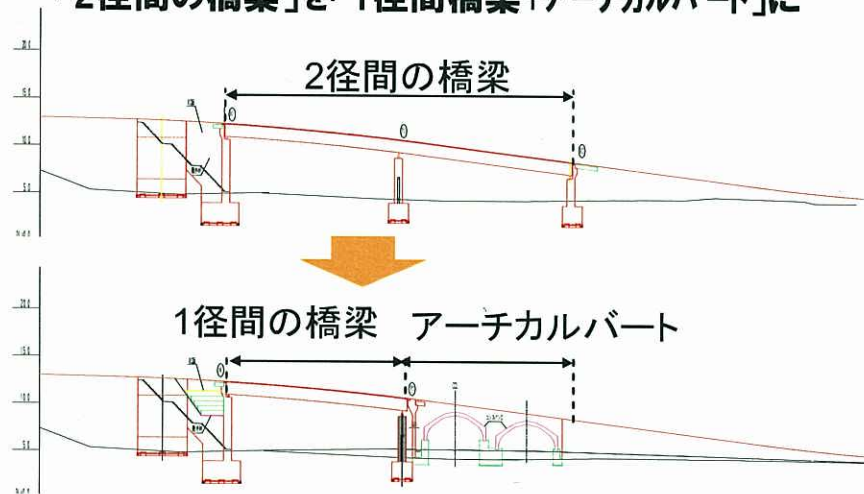
和歌山北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化を目的に、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続を勘案し選定された計画であり、これまでに全線4車線で暫定供用しています。残る縦断勾配修正工事については、引き続き現計画に基づき事業を推進します。



これまで実施した工事においては、橋種の選定や支承の選定等においてコスト縮減を推進してきました。

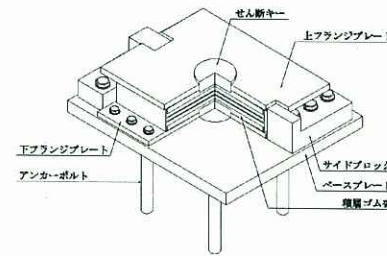
## 【コスト縮減の実施事例】

- ・嘉家作高架橋の橋種選定  
「2径間の橋梁」を「1径間橋梁+アーチカルバート」に

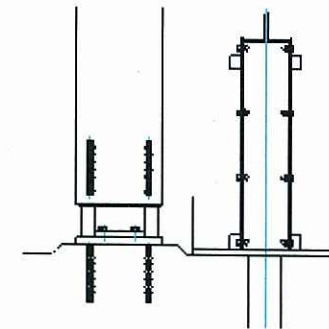


## 高架橋の支承

「免震支承」から安価な「機能分離型支承(新技術)」に



免震支承(機能非分離)



機能分離型支承  
(新技術)

今後の残工事についても、日々工程を管理し、平成23年度の完成供用を目標に、事業を進めてまいります。

## 5. 対応方針(原案)

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・事業化当時の紀の川渡河部全体の混雑度は2.1と高かったが、これまでの供用により混雑度が1.1に改善されるとともに、国道26号紀ノ川大橋の渋滞長が供用前の約3,000mから約150mに減少した。
- ・また、国道26号梅原交差点～和歌山城までの所要時間が約21分短縮したことをはじめ、国道26号の死傷事故件数は約2割減少した。
- ・費用便益比(B/C)は1.4。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・和歌山北バイパスは、平成15年4月に4車線で暫定供用。
- ・残っていたJR紀勢本線交差点については、平成20年10月にJR紀勢本線の立体化が完了し、嘉家作高架橋の暫定縦断勾配の修正工事のみ残っている状況。
- ・引き続き工事を推進し、平成23年度中の完成供用を目指す。

和歌山北バイパスは、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、早期の完成供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



NO. 5-2

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第1回

国道26号

わかやまきた

和歌山北バイパス

【再評価】

平成22年7月  
近畿地方整備局

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25号 和歌山北バイパス
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	指標チェックの相違
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>全 体：費用便益比(B/C)=1.4 (経済的純現在価値(B-C)=224億円、経済的內部収益率(IRR)=5.1%)</p> <p>現 業：費用便益比(B/C)=4.2 (経済的純現在価値(B-C)=19億円、経済的內部収益率(IRR)=26.0%)</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)	指標チェックの相違
1. 活力 内海なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間経済損失時間及び削減率</p> <p>□ 現道等における遅延時旅行速度が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断切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ断切道の跡跡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>区間a (費用便益分析対象区間) について                      経済損失時間(現道)：66,162万人・時間/年                      経済損失削減率：4万人・時間/年 (141,035万人・時間/年⇒141,031万人・時間/年)</p> <p>区間b (並行区間) について：(国道25号)                      並行区間等の経済損失時間：2万人・時間/年                      並行区間等の経済損失削減率：約6割削減</p> <p>断切交通遮断量：27,247台/日</p> <p>和歌山バス</p>
物流効率化の促進	<p>■ 現道等における、約重量25tの車両もしくはIS0規格普通高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	IS0規格普通高海上コンテナ輸送車の通行規制 (国道24号 本町地区)



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年/億台キロ以上である区間が存在する場合には、交通量の減少、歩道の拡張又は橋桁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）かつ歩行者交通量が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、又は歩行者交通量が500人/日以上の区間において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される <input 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
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワーク計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急輸送道路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」といふ。）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <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 type="checkbox"/> 現道等の防災拠点又は防災拠点候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採られる <input 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季交通障害区間を解消する
	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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率
4. 環境	地球環境の保全	<input type="checkbox"/> CO2排出削減量：2011-02/年 <input type="checkbox"/> (現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績(統計結果) 評価対象区間(国道/平行区間等)：(国道26号) 排出削減量：1.05t/年、排出削減率：約3割削減 <input type="checkbox"/> (現況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績(統計結果) 評価対象区間(国道/平行区間等)：(国道26号) 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：約3割削減
	生活環境の改善・保全	<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	他のアングメントの関係	<input 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 <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 <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
		<input type="checkbox"/> 一般国道の公共政策事業(和歌山北バイパス)及び和歌山都市計画道路六十谷手平橋立立交差事業に伴うJR紀勢本線紀和駅付近高架化



(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	現拓・BP・ その他の別
国道26号	和歌山北バイパス	L=2.2km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,700	4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22年度		
単純合計	449億円	28億円	478億円
うち残事業分	4.5億円	3.9億円	8.3億円
基準年における 現在価値 (C)	614億円	12億円	625億円
うち残事業分	4.3億円	1.6億円	5.9億円

### 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22年度			
供用年	平成24年度			
単年便益 (初年便益)	36億円	6.3億円	1.2億円	43億円
基準年における 現在価値 (B)	702億円	122億円	24億円	849億円
うち残事業分	23億円	1.3億円	0億円	25億円

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）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	224億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.1%
費用便益比（残事業）	4.2
経済的純現在価値（残事業）	19億円
経済的内部収益率（残事業）	26.0%

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。

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	21,700台/日	±10%	3.8~4.6
事業費	4億円	±10%	3.9~4.5
事業期間	1年	±20%	4.2~4.2

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：和歌山北バイパス（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 (2.2km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	29,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	13.38	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道26号 (12.2km)	交通量	[台/日]	10,800	8,000
		走行時間	[分]	28	27
		走行時間費用	[億円/年]	51.68	35.91
	(主)新和歌浦梅原線 (1.6km)	交通量	[台/日]	25,000	10,600
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	27.87	7.30
	有功天王線 (2.7km)	交通量	[台/日]	19,800	12,500
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	33.21	16.36
	粉河加太線 (3.5km)	交通量	[台/日]	3,700	2,800
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	5.91	4.05
		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 (26.454.2km)	走行時間費用	[億円/年]	191,033.46	191,040.07	

			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：26,476.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,152.12	191,117.06	35.06

- ※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。



交通状況の変化

様式-3①

事業名：和歌山北バイパス（残事業）

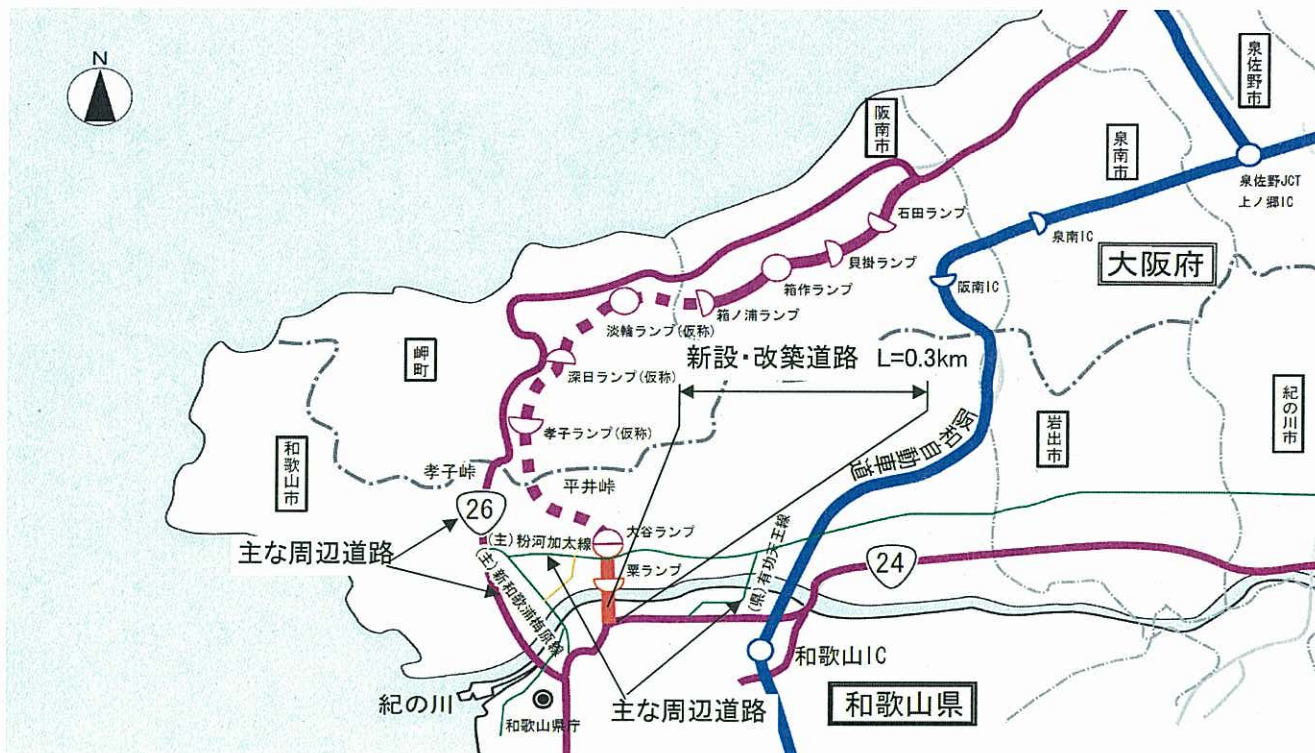
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (0.3km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	37,000	37,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	1	0	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	3.54	2.37	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道26号 (12.2km)	交通量	[台/日]	8,000	8,000
		走行時間	[分]	27	27
		走行時間費用	[億円/年]	35.93	35.93
	新和歌浦梅原線(1.6km)	交通量	[台/日]	10,600	10,600
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.29	7.29
	有功天王線 (2.7km)	交通量	[台/日]	12,500	12,500
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	16.37	16.37
	粉河加太線 (3.5km)	交通量	[台/日]	2,800	2,800
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	4.05	4.05
		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 (26,456.1km)	走行時間費用	[億円/年]	191,051.06	191,051.06	

			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：26,476.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,118.23	191,117.06	1.16

- ※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：和歌山北バイパス

(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22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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>		
とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載				
冬期交通の影響	考慮しない	<input 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	( ) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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	<input type="checkbox"/>		
(考慮の場合、算出根拠を添付すること)				
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26号 和歌山北バイパス

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.27	2.2	0.59	
-24年目	S 63	2.3699	94.9	0.59	1.35		
-23年目	H 1	2.2788	97.4	0.54	1.16		
-22年目	H 2	2.1911	99.6	0.49	0.98		
-21年目	H 3	2.1068	102.0	1.00	1.89		
-20年目	H 4	2.0258	103.4	11.41	20.41		
-19年目	H 5	1.9479	103.7	12.85	22.04		
-18年目	H 6	1.8730	103.6	4.37	7.21		
-17年目	H 7	1.8009	103.0	15.98	25.51		
-16年目	H 8	1.7317	102.4	43.40	67.01		
-15年目	H 9	1.6651	103.4	40.95	60.21		
-14年目	H 10	1.6010	102.8	41.62	59.18		
-13年目	H 11	1.5395	101.3	56.90	78.96		
-12年目	H 12	1.4802	99.7	57.81	78.36		
-11年目	H 13	1.4233	98.4	53.53	70.70		
-10年目	H 14	1.3686	96.6	52.07	67.35		
-9年目	H 15	1.3159	95.4	3.64	4.58		
-8年目	H 16	1.2653	94.4	6.88	8.41		
-7年目	H 17	1.2167	93.2	5.33	6.36		
-6年目	H 18	1.1699	92.5	13.20	15.24		
-5年目	H 19	1.1249	91.7	14.29	16.00		
-4年目	H 20	1.0816	91.3	3.78	4.09		
-3年目	H 21	1.0400	91.3	3.32	3.46		
-2年目	H 22	1.0000	91.3	0.95	0.95		
-1年目	H 23	0.9615	91.3	4.46	4.29		
供用開始年次	H 24	0.9246	91.3			0.57	0.52
1年目	H 25	0.8890	91.3			0.57	0.50
2年目	H 26	0.8548	91.3			0.57	0.48
3年目	H 27	0.8219	91.3			0.57	0.46
4年目	H 28	0.7903	91.3			0.57	0.45
5年目	H 29	0.7599	91.3			0.57	0.43
6年目	H 30	0.7307	91.3			0.57	0.41
7年目	H 31	0.7026	91.3			0.57	0.40
8年目	H 32	0.6756	91.3			0.57	0.38
9年目	H 33	0.6496	91.3			0.57	0.37
10年目	H 34	0.6246	91.3			0.57	0.35
11年目	H 35	0.6006	91.3			0.57	0.34
12年目	H 36	0.5775	91.3			0.57	0.33
13年目	H 37	0.5553	91.3			0.57	0.31
14年目	H 38	0.5339	91.3			0.57	0.30
15年目	H 39	0.5134	91.3			0.57	0.29
16年目	H 40	0.4936	91.3			0.57	0.28
17年目	H 41	0.4746	91.3			0.57	0.27
18年目	H 42	0.4564	91.3			0.57	0.26
19年目	H 43	0.4388	91.3			0.57	0.25
20年目	H 44	0.4220	91.3			0.57	0.24
21年目	H 45	0.4057	91.3			0.57	0.23
22年目	H 46	0.3901	91.3			0.57	0.22
23年目	H 47	0.3751	91.3			0.57	0.21
24年目	H 48	0.3607	91.3			0.57	0.20
25年目	H 49	0.3468	91.3			0.57	0.20
26年目	H 50	0.3335	91.3			0.57	0.19
27年目	H 51	0.3207	91.3			0.57	0.18
28年目	H 52	0.3083	91.3			0.57	0.17
29年目	H 53	0.2965	91.3			0.57	0.17
30年目	H 54	0.2851	91.3			0.57	0.16
31年目	H 55	0.2741	91.3			0.57	0.16
32年目	H 56	0.2636	91.3			0.57	0.15

33年目	H	57	0.2534	91.3			0.57	0.14
34年目	H	58	0.2437	91.3			0.57	0.14
35年目	H	59	0.2343	91.3			0.57	0.13
36年目	H	60	0.2253	91.3			0.57	0.13
37年目	H	61	0.2166	91.3			0.57	0.12
38年目	H	62	0.2083	91.3			0.57	0.12
39年目	H	63	0.2003	91.3			0.57	0.11
40年目	H	64	0.1926	91.3			0.57	0.11
41年目	H	65	0.1852	91.3			0.57	0.10
42年目	H	66	0.1780	91.3			0.57	0.10
43年目	H	67	0.1712	91.3			0.57	0.10
44年目	H	68	0.1646	91.3			0.57	0.09
45年目	H	69	0.1583	91.3			0.57	0.09
46年目	H	70	0.1522	91.3			0.57	0.09
47年目	H	71	0.1463	91.3			0.57	0.08
48年目	H	72	0.1407	91.3			0.57	0.08
49年目	H	73	0.1353	91.3	-90.00	-12.18	0.57	0.08
合計					359.36	613.52	28.29	11.67
単純事業費計					449.36		28.29	

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)

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26号 和歌山北バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	0.3	0.08

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
-1年目	H 23	0.9615	91.3	4.46	4.29		
供用開始年次	H 24	0.9246	91.3			0.08	0.07
1年目	H 25	0.8890	91.3			0.08	0.07
2年目	H 26	0.8548	91.3			0.08	0.07
3年目	H 27	0.8219	91.3			0.08	0.06
4年目	H 28	0.7903	91.3			0.08	0.06
5年目	H 29	0.7599	91.3			0.08	0.06
6年目	H 30	0.7307	91.3			0.08	0.06
7年目	H 31	0.7026	91.3			0.08	0.05
8年目	H 32	0.6756	91.3			0.08	0.05
9年目	H 33	0.6496	91.3			0.08	0.05
10年目	H 34	0.6246	91.3			0.08	0.05
11年目	H 35	0.6006	91.3			0.08	0.05
12年目	H 36	0.5775	91.3			0.08	0.04
13年目	H 37	0.5553	91.3			0.08	0.04
14年目	H 38	0.5339	91.3			0.08	0.04
15年目	H 39	0.5134	91.3			0.08	0.04
16年目	H 40	0.4936	91.3			0.08	0.04
17年目	H 41	0.4746	91.3			0.08	0.04
18年目	H 42	0.4564	91.3			0.08	0.04
19年目	H 43	0.4388	91.3			0.08	0.03
20年目	H 44	0.4220	91.3			0.08	0.03
21年目	H 45	0.4057	91.3			0.08	0.03
22年目	H 46	0.3901	91.3			0.08	0.03
23年目	H 47	0.3751	91.3			0.08	0.03
24年目	H 48	0.3607	91.3			0.08	0.03
25年目	H 49	0.3468	91.3			0.08	0.03
26年目	H 50	0.3335	91.3			0.08	0.03
27年目	H 51	0.3207	91.3			0.08	0.02
28年目	H 52	0.3083	91.3			0.08	0.02
29年目	H 53	0.2965	91.3			0.08	0.02
30年目	H 54	0.2851	91.3			0.08	0.02
31年目	H 55	0.2741	91.3			0.08	0.02
32年目	H 56	0.2636	91.3			0.08	0.02
33年目	H 57	0.2534	91.3			0.08	0.02
34年目	H 58	0.2437	91.3			0.08	0.02
35年目	H 59	0.2343	91.3			0.08	0.02
36年目	H 60	0.2253	91.3			0.08	0.02
37年目	H 61	0.2166	91.3			0.08	0.02
38年目	H 62	0.2083	91.3			0.08	0.02
39年目	H 63	0.2003	91.3			0.08	0.02
40年目	H 64	0.1926	91.3			0.08	0.01
41年目	H 65	0.1852	91.3			0.08	0.01
42年目	H 66	0.1780	91.3			0.08	0.01
43年目	H 67	0.1712	91.3			0.08	0.01
44年目	H 68	0.1646	91.3			0.08	0.01
45年目	H 69	0.1583	91.3			0.08	0.01
46年目	H 70	0.1522	91.3			0.08	0.01
47年目	H 71	0.1463	91.3			0.08	0.01
48年目	H 72	0.1407	91.3			0.08	0.01
49年目	H 73	0.1353	91.3	0.00	0.00	0.08	0.01
合計				4.46	4.29	3.86	1.58
単純事業費計				4.46		3.86	

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。

箇所名: 国道26号 和歌山北バイパス

便益の現在価値算定表 (事業全体)

年次 (年度)	GDP デフレーター	割引率 (A)	総走行台年の年次別伸び率 (近畿圏海ブロック)		乗用車種別 乗用車種	貨物車種 貨物車種	走行時間便益 (億円)		走行経費便益 (億円)				事故減少便益 (億円)		合 計 (億円)	
			乗用車種	貨物車種			乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	② 計	③	③ × (A)	現在価値 ② × (A)		現在価値 ③ × (A)
供用開始年次	H 24	0.99920	0.99743	0.99864	91.3	33.23	35.94	6.36	4.15	4.45	1.28	6.25	5.78	1.24	1.14	43.43
1年目	H 25	0.99920	0.99742	0.99864	91.3	31.91	6.34	4.15	4.45	1.27	6.24	5.55	5.55	1.23	1.10	43.37
2年目	H 26	0.99920	0.99742	0.99863	91.3	30.94	6.33	4.14	4.45	1.27	6.23	5.32	5.32	1.23	1.05	43.31
3年目	H 27	0.99920	0.99741	0.99863	91.3	29.42	6.31	4.13	4.44	1.27	6.23	5.12	5.12	1.23	1.01	43.26
4年目	H 28	0.99920	0.99740	0.99863	91.3	28.35	6.30	4.12	4.44	1.26	6.22	4.91	4.91	1.23	0.97	43.20
5年目	H 29	0.99920	0.99740	0.99863	91.3	27.13	6.28	4.11	4.44	1.26	6.21	4.72	4.72	1.23	0.93	43.14
6年目	H 30	0.99920	0.99739	0.99862	91.3	26.05	6.26	4.10	4.43	1.26	6.20	4.53	4.53	1.23	0.90	43.08
7年目	H 31	0.99920	0.99738	0.99862	91.3	25.02	6.25	4.09	4.43	1.25	6.19	4.35	4.35	1.22	0.86	43.03
8年目	H 32	0.99864	0.99842	0.99857	91.3	24.03	6.23	4.08	4.42	1.25	6.19	4.18	4.18	1.22	0.83	42.97
9年目	H 33	0.99864	0.99842	0.99857	91.3	23.07	6.22	4.07	4.42	1.25	6.18	4.01	4.01	1.22	0.79	42.91
10年目	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	91.3	22.15	6.21	4.06	4.41	1.25	6.17	3.85	3.85	1.22	0.76	42.85
11年目	H 35	0.99863	0.99841	0.99856	91.3	21.27	6.20	4.05	4.41	1.25	6.16	3.70	3.70	1.22	0.73	42.79
12年目	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	91.3	20.42	6.19	4.04	4.40	1.24	6.15	3.55	3.55	1.22	0.70	42.73
13年目	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	91.3	19.61	6.18	4.04	4.39	1.24	6.14	3.41	3.41	1.21	0.67	42.66
14年目	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	91.3	18.82	6.17	4.03	4.39	1.24	6.13	3.27	3.27	1.21	0.65	42.60
15年目	H 39	0.99863	0.99840	0.99856	91.3	18.08	6.16	4.03	4.38	1.24	6.12	3.14	3.14	1.21	0.62	42.54
16年目	H 40	0.99863	0.99840	0.99855	91.3	17.35	6.15	4.02	4.38	1.24	6.11	3.02	3.02	1.21	0.60	42.48
17年目	H 41	0.99862	0.99840	0.99855	91.3	16.66	6.14	4.01	4.37	1.23	6.11	2.90	2.90	1.21	0.57	42.42
18年目	H 42	0.99863	0.99840	0.99855	91.3	16.00	6.13	4.00	4.36	1.23	6.10	2.78	2.78	1.20	0.55	42.36
19年目	H 43	0.99863	0.99840	0.99855	91.3	15.26	6.12	3.99	4.36	1.23	6.05	2.65	2.65	1.20	0.52	42.03
20年目	H 44	0.99863	0.99840	0.99855	91.3	14.57	6.12	3.98	4.32	1.23	6.00	2.53	2.53	1.19	0.50	41.71
21年目	H 45	0.99826	0.99800	0.99237	91.3	13.89	6.11	3.97	4.27	1.23	5.96	2.42	2.42	1.18	0.48	41.38
22年目	H 46	0.99814	0.99800	0.99237	91.3	13.25	6.11	3.96	4.23	1.22	5.91	2.30	2.30	1.17	0.46	41.05
23年目	H 47	0.99802	0.99800	0.99226	91.3	12.64	6.10	3.95	4.18	1.22	5.86	2.20	2.20	1.16	0.44	40.73
24年目	H 48	0.99800	0.99800	0.99220	91.3	12.06	6.09	3.94	4.09	1.22	5.81	2.10	2.10	1.15	0.42	40.40
25年目	H 49	0.99877	0.99800	0.99213	91.3	11.50	6.08	3.93	4.05	1.22	5.77	2.00	2.00	1.14	0.40	40.07
26年目	H 50	0.99865	0.99800	0.99207	91.3	10.97	6.08	3.92	4.00	1.22	5.72	1.91	1.91	1.13	0.38	39.75
27年目	H 51	0.99851	0.99800	0.99201	91.3	10.46	6.07	3.91	3.96	1.22	5.67	1.82	1.82	1.12	0.36	39.42
28年目	H 52	0.99838	0.99800	0.99194	91.3	9.97	6.06	3.91	3.91	1.22	5.62	1.73	1.73	1.12	0.34	39.09
29年目	H 53	0.99824	0.99800	0.99188	91.3	9.51	6.06	3.96	3.86	1.22	5.58	1.65	1.65	1.11	0.33	38.76
30年目	H 54	0.99810	0.99800	0.99181	91.3	9.07	6.05	3.96	3.82	1.22	5.53	1.58	1.58	1.10	0.31	38.44
31年目	H 55	0.99796	0.99800	0.99174	91.3	8.65	6.04	3.95	3.77	1.21	5.48	1.50	1.50	1.09	0.30	38.11
32年目	H 56	0.99782	0.99800	0.99168	91.3	8.24	6.04	3.95	3.73	1.21	5.43	1.43	1.43	1.08	0.28	37.78
33年目	H 57	0.99768	0.99800	0.99161	91.3	7.86	6.03	3.95	3.68	1.21	5.39	1.37	1.37	1.07	0.27	37.46
34年目	H 58	0.99751	0.99800	0.99154	91.3	7.49	6.02	3.94	3.64	1.21	5.34	1.30	1.30	1.06	0.26	37.13
35年目	H 59	0.99735	0.99800	0.99146	91.3	7.14	6.02	3.94	3.59	1.21	5.29	1.24	1.24	1.05	0.25	36.80
36年目	H 60	0.99719	0.99800	0.99139	91.3	6.80	6.01	3.93	3.55	1.21	5.25	1.18	1.18	1.04	0.24	36.48
37年目	H 61	0.99702	0.99800	0.99131	91.3	6.48	6.00	3.93	3.50	1.21	5.20	1.13	1.13	1.03	0.22	36.15
38年目	H 62	0.99685	0.99800	0.99124	91.3	6.18	6.00	3.92	3.46	1.20	5.15	1.07	1.07	1.03	0.21	35.82
39年目	H 63	0.99668	0.99800	0.99116	91.3	5.88	5.99	3.92	3.41	1.20	5.10	1.02	1.02	1.02	0.20	35.50
40年目	H 64	0.99650	0.99800	0.99108	91.3	5.58	5.98	3.91	3.36	1.20	5.06	0.97	0.97	1.01	0.19	35.17
41年目	H 65	0.99631	0.99800	0.99100	91.3	5.28	5.98	3.91	3.32	1.20	5.01	0.93	0.93	1.00	0.18	34.84
42年目	H 66	0.99612	0.99800	0.99092	91.3	4.98	5.97	3.91	3.27	1.20	4.96	0.88	0.88	0.99	0.18	34.52
43年目	H 67	0.99593	0.99800	0.99084	91.3	4.68	5.96	3.90	3.23	1.20	4.91	0.84	0.84	0.99	0.17	34.19
44年目	H 68	0.99573	0.99800	0.99075	91.3	4.38	5.96	3.89	3.19	1.20	4.87	0.80	0.80	0.97	0.16	33.86
45年目	H 69	0.99552	0.99800	0.99067	91.3	4.08	5.95	3.89	3.14	1.19	4.82	0.76	0.76	0.96	0.15	33.54
46年目	H 70	0.99531	0.99800	0.99058	91.3	3.78	5.94	3.89	3.09	1.19	4.77	0.73	0.73	0.95	0.15	33.22
47年目	H 71	0.99509	0.99800	0.99049	91.3	3.48	5.94	3.88	3.05	1.19	4.72	0.69	0.69	0.94	0.14	32.88
48年目	H 72	0.99486	0.99800	0.99040	91.3	3.18	5.93	3.88	3.00	1.19	4.68	0.66	0.66	0.94	0.13	32.55
49年目	H 73	0.99463	0.99800	0.99030	91.3	2.88	5.92	3.88	2.96	1.19	4.63	0.63	0.63	0.93	0.13	32.23
合 計		1,122.42	195.65	305.15	1,627.22	702.45	282.87	122.14	56.09	24.97	61.28	282.87	122.14	24.18	1,966.18	846.77

箇所名: 国道26号 和歌山北バイパス

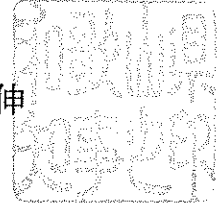
便益の現在価値算定表 (雑事業)

年次	年度 (昭和)	総走行台車の年次別伸び率 (近畿圏道路ブロック)	割引率 (A)	GDP デフレクタ	走行時間便益 (億円)				走行経費便益 (億円)				合計 (億円)				
					乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)
供用開始年次	H 24	0.99920	0.99743	0.99864	0.9246	91.3	0.83	0.15	0.21	1.19	1.10	0.03	0.06	0.06	0.00	1.26	1.16
1年目	H 25	0.99920	0.99742	0.99863	0.8890	91.3	0.83	0.15	0.21	1.19	1.06	0.03	0.06	0.06	0.00	1.26	1.12
2年目	H 26	0.99920	0.99742	0.99863	0.8548	91.3	0.83	0.15	0.21	1.19	1.02	0.03	0.06	0.06	0.00	1.25	1.07
3年目	H 27	0.99920	0.99741	0.99863	0.8219	91.3	0.83	0.15	0.21	1.19	0.98	0.03	0.06	0.06	0.00	1.25	1.03
4年目	H 28	0.99920	0.99740	0.99863	0.7903	91.3	0.83	0.15	0.21	1.19	0.94	0.03	0.06	0.06	0.00	1.25	0.99
5年目	H 29	0.99920	0.99740	0.99863	0.7599	91.3	0.83	0.15	0.20	1.19	0.90	0.03	0.06	0.06	0.00	1.25	0.95
6年目	H 30	0.99920	0.99739	0.99862	0.7307	91.3	0.83	0.15	0.20	1.18	0.87	0.03	0.06	0.06	0.00	1.25	0.91
7年目	H 31	0.99920	0.99738	0.99862	0.7026	91.3	0.83	0.15	0.20	1.18	0.83	0.03	0.06	0.06	0.00	1.25	0.88
8年目	H 32	0.99864	0.99842	0.99857	0.6756	91.3	0.83	0.15	0.20	1.18	0.80	0.03	0.06	0.06	0.00	1.24	0.84
9年目	H 33	0.99864	0.99842	0.99857	0.6496	91.3	0.83	0.15	0.20	1.18	0.77	0.03	0.06	0.06	0.00	1.24	0.81
10年目	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	0.6246	91.3	0.83	0.15	0.20	1.18	0.74	0.03	0.06	0.06	0.00	1.24	0.77
11年目	H 35	0.99863	0.99841	0.99856	0.6006	91.3	0.83	0.15	0.20	1.18	0.71	0.03	0.06	0.06	0.00	1.24	0.74
12年目	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	0.5775	91.3	0.82	0.15	0.20	1.17	0.68	0.03	0.06	0.06	0.00	1.24	0.71
13年目	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	0.5553	91.3	0.82	0.15	0.20	1.17	0.65	0.03	0.06	0.06	0.00	1.24	0.69
14年目	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	0.5339	91.3	0.82	0.15	0.20	1.17	0.62	0.03	0.06	0.06	0.00	1.23	0.66
15年目	H 39	0.99863	0.99840	0.99856	0.5134	91.3	0.82	0.15	0.20	1.17	0.60	0.03	0.06	0.06	0.00	1.23	0.63
16年目	H 40	0.99863	0.99840	0.99855	0.4936	91.3	0.82	0.15	0.20	1.17	0.58	0.03	0.06	0.06	0.00	1.23	0.61
17年目	H 41	0.99862	0.99840	0.99855	0.4746	91.3	0.82	0.15	0.20	1.17	0.55	0.03	0.06	0.06	0.00	1.23	0.58
18年目	H 42	0.99859	0.99839	0.99854	0.4564	91.3	0.82	0.15	0.20	1.16	0.53	0.03	0.06	0.06	0.00	1.23	0.56
19年目	H 43	0.99848	0.99830	0.99249	0.4388	91.3	0.81	0.15	0.20	1.15	0.51	0.02	0.06	0.06	0.00	1.22	0.53
20年目	H 44	0.99837	0.99800	0.99243	0.4220	91.3	0.80	0.15	0.20	1.15	0.48	0.02	0.06	0.06	0.00	1.21	0.51
21年目	H 45	0.99826	0.99800	0.99237	0.4057	91.3	0.79	0.15	0.20	1.14	0.46	0.02	0.06	0.06	0.00	1.20	0.49
22年目	H 46	0.99814	0.99800	0.99232	0.3901	91.3	0.78	0.15	0.20	1.13	0.44	0.02	0.06	0.06	0.00	1.19	0.46
23年目	H 47	0.99802	0.99800	0.99226	0.3751	91.3	0.78	0.15	0.20	1.12	0.42	0.02	0.06	0.06	0.00	1.18	0.44
24年目	H 48	0.99800	0.99800	0.99220	0.3607	91.3	0.77	0.15	0.20	1.11	0.40	0.02	0.06	0.06	0.00	1.17	0.42
25年目	H 49	0.99877	0.99889	0.99213	0.3468	91.3	0.76	0.15	0.20	1.10	0.38	0.02	0.06	0.06	0.00	1.16	0.40
26年目	H 50	0.99865	0.99889	0.99207	0.3335	91.3	0.75	0.14	0.20	1.09	0.36	0.02	0.06	0.06	0.00	1.15	0.38
27年目	H 51	0.99851	0.99889	0.99201	0.3207	91.3	0.74	0.14	0.20	1.08	0.35	0.02	0.06	0.06	0.00	1.14	0.37
28年目	H 52	0.99838	0.99889	0.99194	0.3083	91.3	0.73	0.14	0.20	1.07	0.33	0.02	0.06	0.06	0.00	1.13	0.35
29年目	H 53	0.99824	0.99889	0.99188	0.2965	91.3	0.72	0.14	0.20	1.07	0.32	0.02	0.06	0.06	0.00	1.12	0.33
30年目	H 54	0.99810	0.99889	0.99181	0.2851	91.3	0.72	0.14	0.20	1.06	0.30	0.02	0.06	0.06	0.00	1.12	0.32
31年目	H 55	0.99796	0.99889	0.99174	0.2741	91.3	0.71	0.14	0.20	1.05	0.29	0.02	0.06	0.06	0.00	1.11	0.30
32年目	H 56	0.99782	0.99889	0.99168	0.2636	91.3	0.70	0.14	0.20	1.04	0.27	0.02	0.06	0.06	0.00	1.10	0.29
33年目	H 57	0.99766	0.99888	0.99161	0.2534	91.3	0.69	0.14	0.20	1.03	0.26	0.02	0.06	0.06	0.00	1.09	0.28
34年目	H 58	0.99751	0.99888	0.99154	0.2437	91.3	0.68	0.14	0.20	1.02	0.25	0.02	0.06	0.06	0.00	1.08	0.26
35年目	H 59	0.99735	0.99888	0.99146	0.2343	91.3	0.67	0.14	0.20	1.01	0.24	0.02	0.06	0.06	0.00	1.07	0.25
36年目	H 60	0.99719	0.99888	0.99139	0.2253	91.3	0.66	0.14	0.20	1.00	0.23	0.02	0.06	0.06	0.00	1.06	0.24
37年目	H 61	0.99702	0.99888	0.99131	0.2166	91.3	0.66	0.14	0.20	0.99	0.22	0.02	0.06	0.06	0.00	1.05	0.23
38年目	H 62	0.99685	0.99888	0.99124	0.2083	91.3	0.65	0.14	0.20	0.99	0.21	0.02	0.06	0.06	0.00	1.04	0.22
39年目	H 63	0.99668	0.99888	0.99116	0.2003	91.3	0.64	0.14	0.20	0.98	0.20	0.02	0.06	0.06	0.00	1.04	0.21
40年目	H 64	0.99650	0.99888	0.99108	0.1926	91.3	0.63	0.14	0.20	0.97	0.19	0.02	0.06	0.06	0.00	1.03	0.20
41年目	H 65	0.99631	0.99887	0.99100	0.1852	91.3	0.63	0.14	0.19	0.96	0.18	0.02	0.06	0.06	0.00	1.01	0.19
42年目	H 66	0.99612	0.99887	0.99092	0.1780	91.3	0.61	0.14	0.19	0.95	0.17	0.02	0.06	0.06	0.00	1.01	0.18
43年目	H 67	0.99593	0.99887	0.99084	0.1712	91.3	0.60	0.14	0.19	0.94	0.16	0.02	0.06	0.06	0.00	1.00	0.17
44年目	H 68	0.99573	0.99887	0.99075	0.1646	91.3	0.60	0.14	0.19	0.93	0.15	0.02	0.06	0.06	0.00	0.99	0.16
45年目	H 69	0.99552	0.99887	0.99067	0.1583	91.3	0.59	0.14	0.19	0.92	0.15	0.02	0.06	0.06	0.00	0.98	0.15
46年目	H 70	0.99531	0.99887	0.99058	0.1522	91.3	0.58	0.14	0.19	0.91	0.14	0.02	0.06	0.06	0.00	0.97	0.15
47年目	H 71	0.99509	0.99887	0.99049	0.1463	91.3	0.57	0.14	0.19	0.91	0.13	0.02	0.06	0.06	0.00	0.96	0.14
48年目	H 72	0.99486	0.99887	0.99040	0.1407	91.3	0.56	0.14	0.19	0.90	0.13	0.02	0.06	0.06	0.00	0.95	0.13
49年目	H 73	0.99463	0.99886	0.99030	0.1353	91.3	0.55	0.14	0.19	0.89	0.12	0.02	0.06	0.06	0.00	0.94	0.13
合計							36.83	7.28	9.96	54.07	23.33	2.96	1.26	0.00	57.02	24.59	

県 総 第 203 号  
平成22年 7月 8日

近畿地方整備局長 様

和歌山県知事 仁 坂 吉 伸



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22年6月28日付け、国近整企画第11号で、意見照会のあった標記について、下記のとおり回答します。

記

1 対応方針(原案)に対する意見

和歌山北バイパスは、一般国道26号第二阪和国道として、関西都市圏との連携や現国道26号の慢性的な渋滞解消を図るうえで、重要な路線であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、コスト縮減や交通規制に伴う渋滞の軽減を図り、早期に完成されるようお願いします。

