



No. 13-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第4回

国道24号

やまとかいどう

大和街道環境整備

【再評価】

平成22年12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

■橋本市中心市街地の交通安全の確保

事業の概要、進捗状況

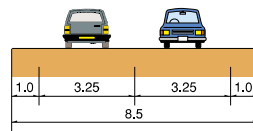
区間	はしもと こさだ (起)和歌山県橋本市古佐田 はしもと とうげ (終)和歌山県橋本市東家
道路延長	L=1.0km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	W=15.0~18.0m
計画交通量	8,400台/日
全体事業費	42億円
事業化	平成13年度
都市計画決定	昭和60年4月
用地着手	平成14年度
工事着手	平成16年度
事業進捗率	約60%(平成22年3月現在)
用地取得率	約74%(金額ベース:同上)

位置図

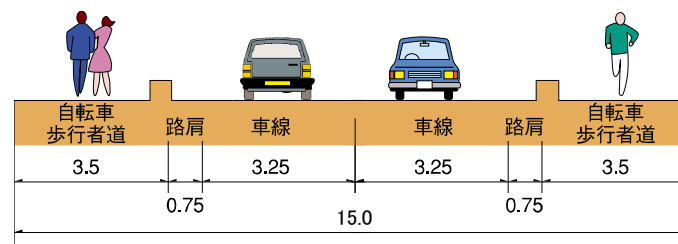


標準断面図 【単位:m】

【現状 歩道未整備】



【整備後 両側歩道整備】



1. 事業の概要

- 橋本市の中心市街地では、平成8年度より、地域活性化、災害・交通に関する安全・安心の向上等を目的に「土地区画整理事業」が実施されています。また、平成18年度には、歩行者の移動円滑化を図るため、「交通バリアフリー基本構想」が策定されています。
- 大和街道環境整備は、これらの事業と一体的に整備を行う事業です。

事業区間内で実施中の事業

- 橋本市中心市街地土地区画整理事業
 - ⇒地区内の幹線道路の歩道、区画道路の整備による**安全な歩行動線の確保**
 - ⇒橋本市の玄関口として、市の中核的な商業地づくり、良好な住環境の**形成**
 - ⇒細街路の解消による**防災機能の向上**

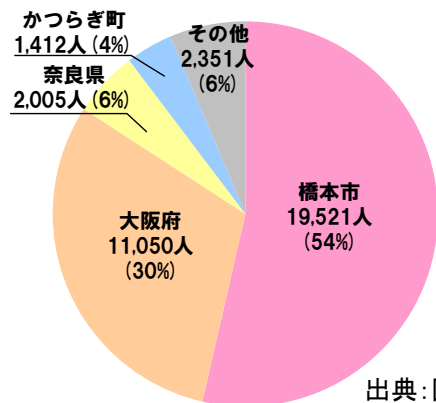
- 橋本市交通バリアフリー基本構想
 - ⇒橋本市の玄関口である橋本駅のバリアフリー化
 - ⇒駅から公共施設等への**移動経路のバリアフリー化**



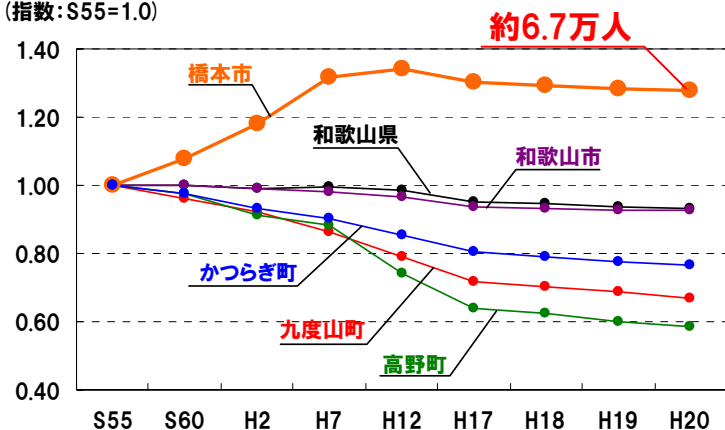
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 橋本市は大阪府のベッドタウンとして郊外に多くの新興住宅の建設が進められており、昭和60年以降県人口は減少傾向ですが、橋本市は増加しており、現在、県下3位の人口規模となっています。
- 一方、市中心部の街並みは従来のものであり、紀北東部地域の核都市として更なる活性化に向けた更新が求められています。



橋本市の15歳以上就業者・通学者の従業・通学先内訳
(指数:S55=1.0)



出典: H21年版 和歌山県統計年鑑
橋本市及びその周辺地域における常住人口の推移

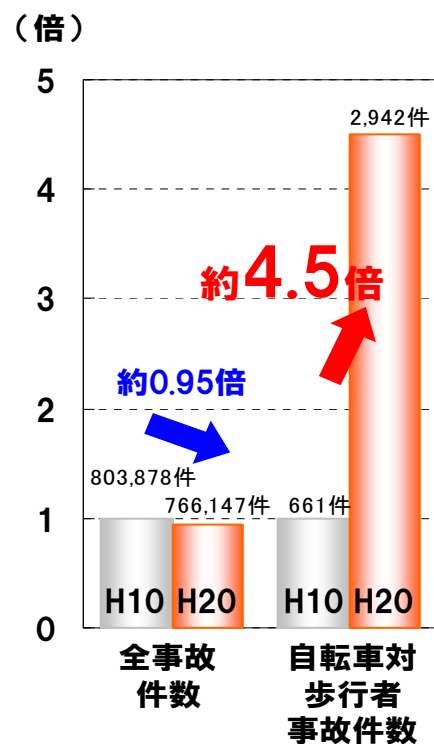


2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 自転車対歩行者の事故件数がここ10年間で約4.5倍に増加するなど、近年、自転車に関連する事故が増加傾向にあります。
- 橋本市東家区間では、ここ10年間で自転車・歩行者交通量がとも増加しており、歩道の無い区間の自転車歩行者車道整備の必要性が高まっています。

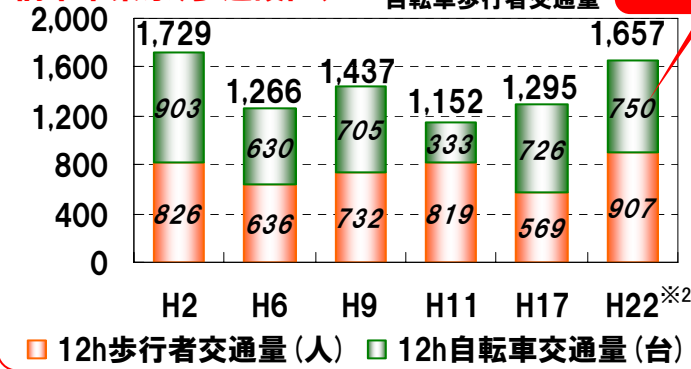
● 全国の交通事故件数の推移



出典：警察庁資料



橋本市東家(歩道設置)



※1「道路構造令」の解説と運用

※2 H22.11.18ピーク時交通量調査より算出した値



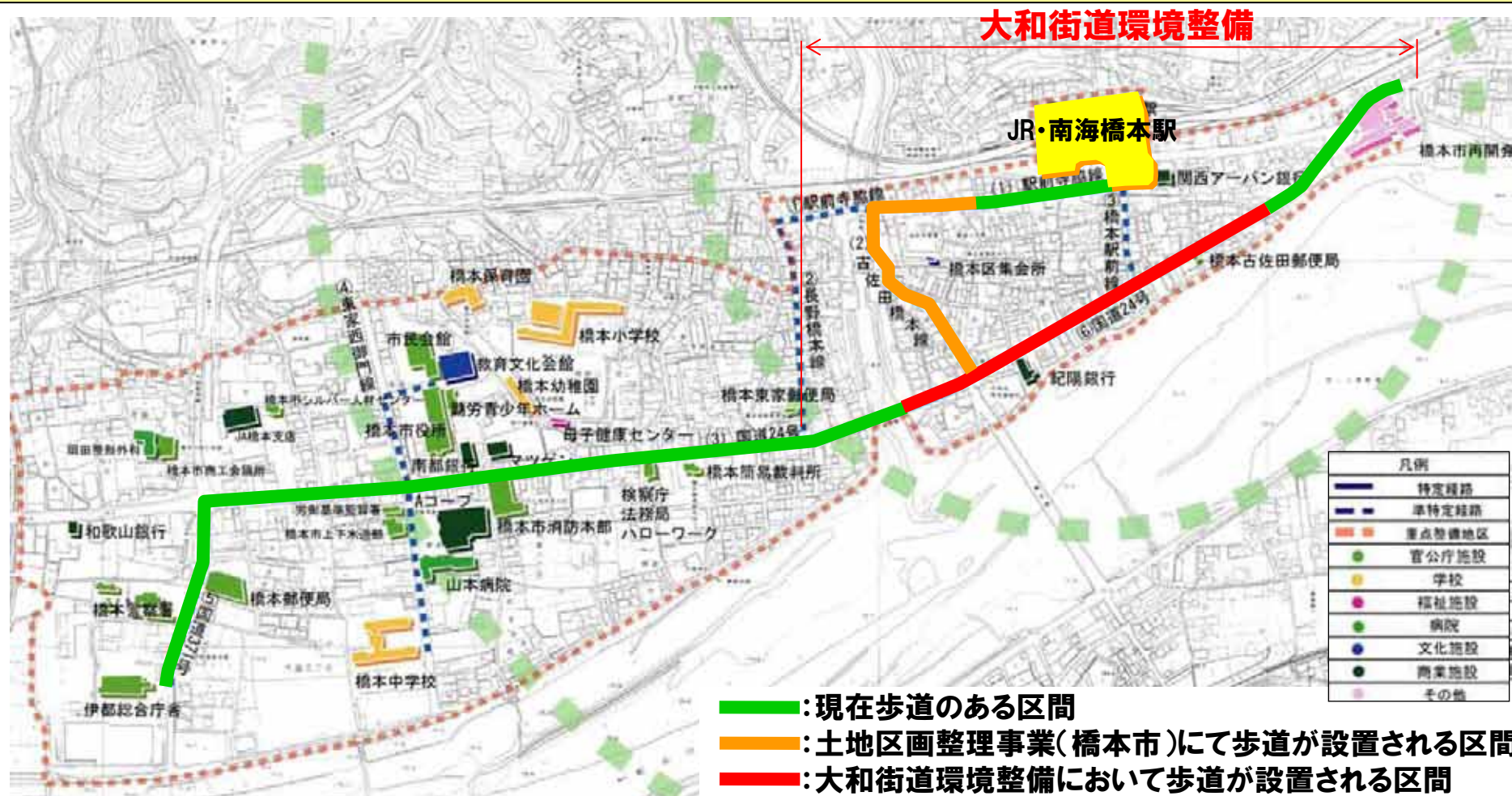
出典：道路交通センサス(H2.6.9,11,17) 交通実態調査(H20.2.13)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【橋本市中心市街地の交通安全の確保】

■当該事業により歩道を設置することで、橋本駅と東西方向が概ね歩道で連絡され、通勤・通学時などにおいて安全な歩行空間が確保されます。

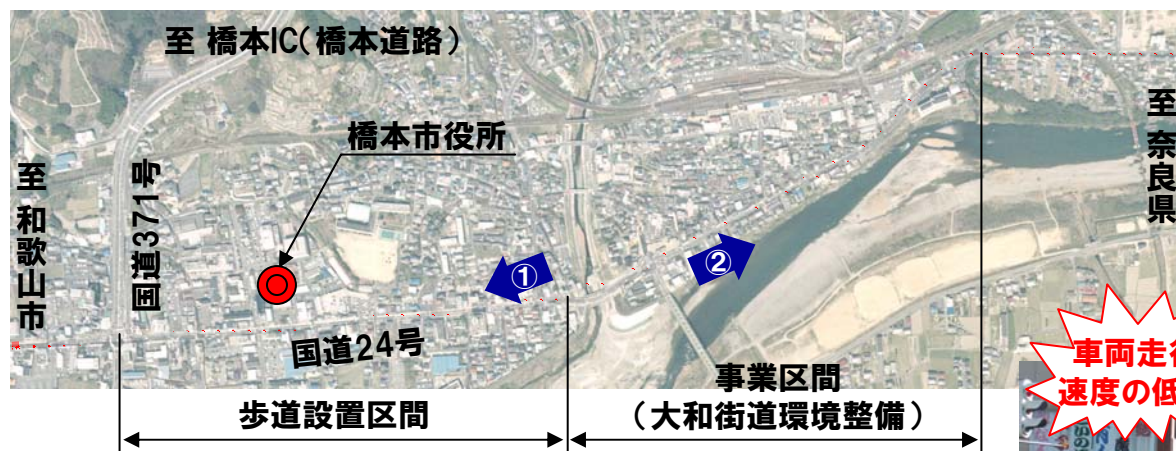
■特に、市役所などの市中心部と橋本駅が連絡されることで、利便性が向上します。



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【橋本市中心市街地の交通安全の確保】

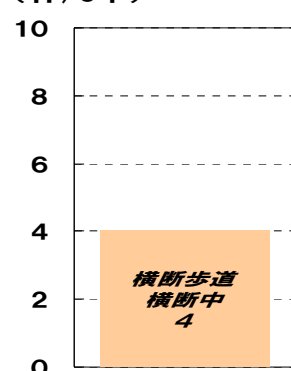
- 橋本市役所周辺の歩道設置区間は、事業区間と比較して人対車両の事故件数が少なく、大和街道環境整備により、人対車両の事故件数の減少が期待されます。
- また、事業区間では混雑時平均旅行速度は23.8km/hとなっており速度低下が生じていますが、歩道、右折レーンの整備により、旅行速度の改善が期待されます。



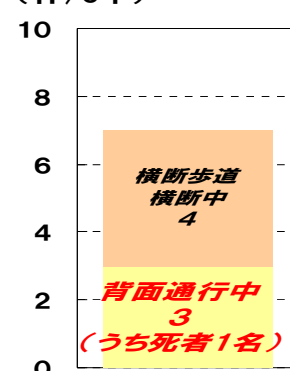
歩道設置区間



人対車両事故の内訳 (件/5年)



人対車両事故の内訳 (件/5年)



混雑時平均旅行速度が23.8km/h(18時台)に低下(法定速度40km/h)

資料 交通事故統合データベース(H16~H20)

歩道設置区間と歩道未設置区間の死傷事故件数及び人対車両の死傷事故件数内訳

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)
	52億円	3.2億円	0.01億円	56億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	42億円		4.9億円	47億円	

■ 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
 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 : 42億円
 維持管理費 : 27百万円/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)
	52億円	3.2億円	0.01億円	56億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	10億円		4.9億円	15億円	

※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) 関係自治体の意見等

■和歌山県知事

平成22年11月5日 県総第378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

国道24号大和街道環境整備は、橋本市が進めている土地区画整理事業と一体的に整備する必要があるため、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

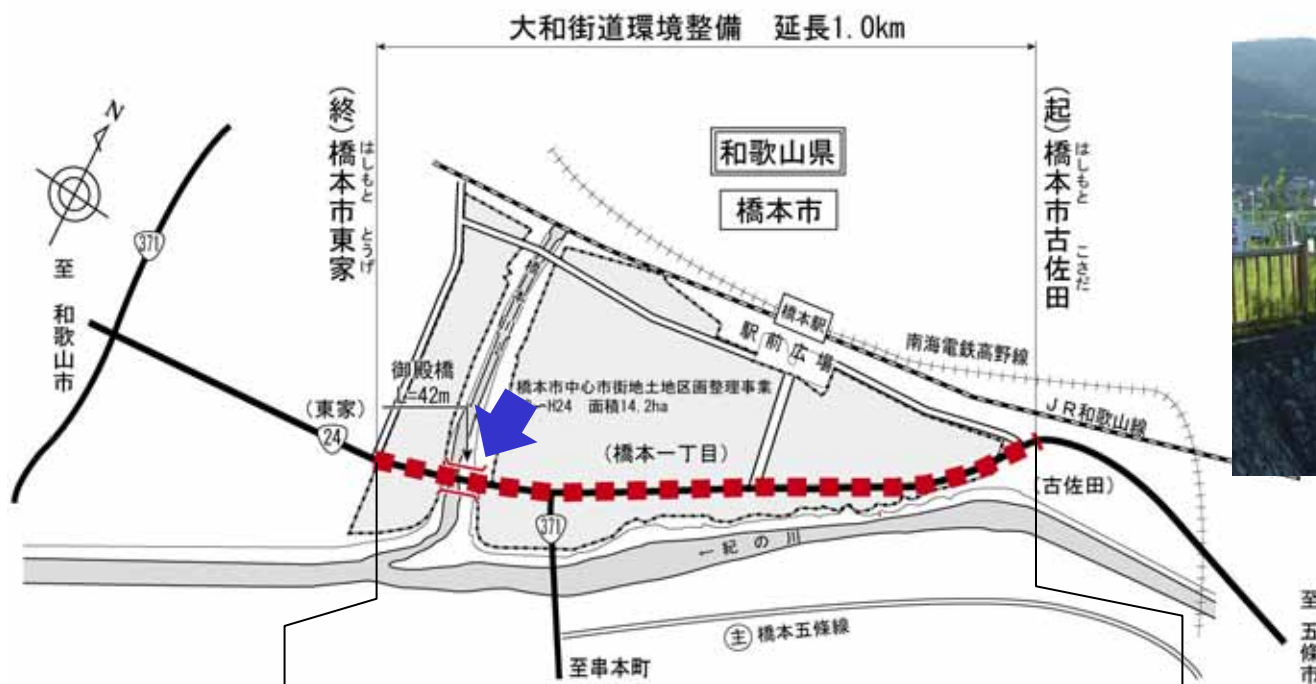
なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努め早期完成を図られるようお願いいたします。

地域計画等への位置付け

- 橋本市中心市街地地区区画整理事業(平成6年11月25日 都市計画決定)
- 橋本市歴史街道モデル事業(平成7年3月)
- 橋本市交通バリアフリー基本構想(平成18年2月)

3. 事業進捗の見込みの視点

- 大和街道環境整備は、平成16年度に工事着手し、現在御殿橋における上部工事を推進するとともに、公共施設管理者負担金による用地買収を推進しています。
- 引き続き工事及び用地買収を推進し、早期の供用を目指します。



御殿橋工事進捗写真
H22.9.29撮影
← : 写真撮影方向

区間	L=1.0km
用地	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度用地買収着手(公共施設管理者負担金制度) ・用地進捗率: 74%
測量・設計	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度 御殿橋橋梁詳細設計完了
工事	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度工事着手(御殿橋架替) ・橋梁上部工事推進中 ・用地買収推進中(公共施設管理者負担金制度)

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

大和街道環境整備は、御殿橋の拡幅を架替に変更する必要が生じ、全体事業費は増額となる一方で、橋梁上部工の構造変更などを実施し、コスト縮減にも努めてきました。増額を最小限に抑えるため、引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

【全体事業費の変更】

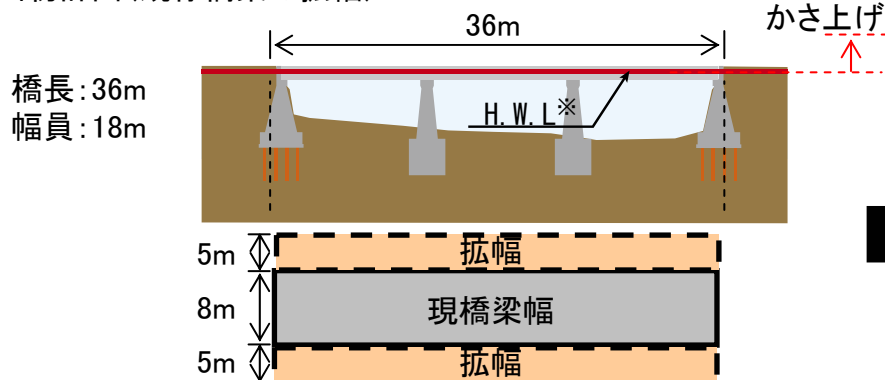
35億円(変更前) + 約7億円(増加) - 約0.08億円(縮減) = 約42億円

■ 主な増額要因

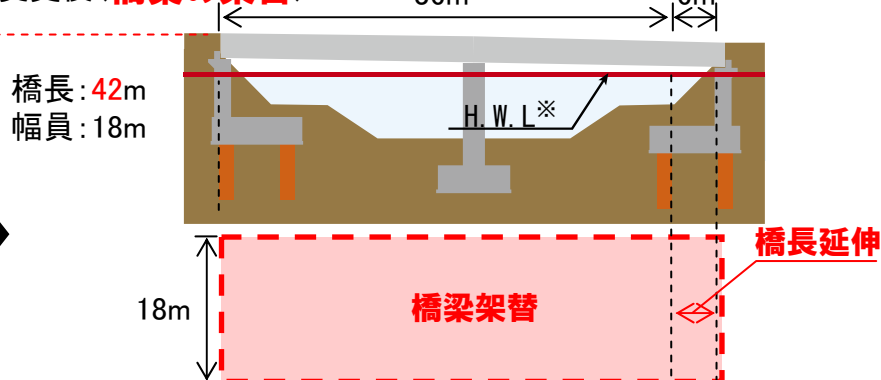
※H.W.L: 計画上の最高の水位

【河川改修に伴う流水面積拡大により、橋梁を拡幅から架替に変更(約6億円)+架替に伴う迂回路設置のための用地補償費(約1億円)】

・当初計画(既存橋梁の拡幅)



・変更後(橋梁の架替)



【対策位置図】



■ 主な縮減対策

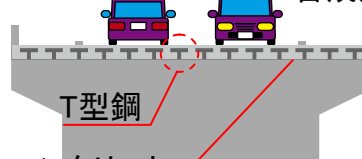
【旧橋の橋台杭活用による杭本数削減(0.02億円)】

【橋梁上部構造の変更(0.06億円)】

● 縮減前 PC単純床版



● 縮減後 鋼とコンクリートの合成床版



5. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・大和街道環境整備は、橋本市中心市街地で行われている土地区画整理事業、交通バリアフリー基本構想と一体的に整備を行う事業。
- ・幹線道路としての役割を果たす国道24号に歩道が設置され、歩行者・自転車の安全性、利便性の向上が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.2、残事業で3.6。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・御殿橋架替においては、橋梁上部工を推進中である。
- ・他の区間についても、公共施設管理者負担金による用地買収の推進及び工事を推進しており、早期の供用を目指す。

大和街道環境整備は、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. 13-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第4回

国道24号
やまとかいどう
大和街道環境整備
【再評価】

平成22年12月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

事業名：一般国道24号 大和街道環境整備（道路種別：一般国道）

平成22年度 第4回事業評価監視委員会

事業化年度：平成13年度

	前回評価時		今回評価		主な変更内容
	平成13年3月	平成22年11月	平成22年11月	事業採択後5年間に経過	
再評価理由	新規採択時評価				
事業諸元	延長：1.0km 幅員：18.0m 種級：第3種第2級 設計速度：60km/h 車線数：2車線		同左		・変更なし
全体事業費	35億円		42億円		・全体事業費を7億円(20%)増額
進捗率(事業費) (用地面積)			約60% 約74%		・進捗率(事業費)で約60%(実質66%)、 用地取得率(面積)で約74%進捗
費用対効果B/C (残事業)	1.6		1.2 (3.6)		・将来交通量需要推計の見直し ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・評価年、各年度事業費、GDPデフレ- タの時点修正 等
備考	・全体事業費を35億円から42億円に変更している。				

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	道路24号 大和街道環境整備
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	指標チェックの概要
前提条件	事業の効率性 ■ 受益が費用を上回っている	全事業：費用対率比 (B/C) = 1.2 / 経済的増益価値 (B-C) = 5億円、経済的増益率 (EIRR) = 4.8% 採算費：費用対率比 (B/C) = 1.6 / 経済的増益価値 (B-C) = 4億円、経済的増益率 (EIRR) = 10.1%

●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 <input checked="" type="checkbox"/> を■に変更)	指標チェックの概要
1. 活かなる交通ネットワークの確保	<input type="checkbox"/> 環濠橋における混雑解消率が0%未満である環濠橋の通行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 環濠橋は近江町地区内における混雑解消率(10分以内)が0%未満/日以上の混雑解消率もしくは交通改善が期待される <input checked="" type="checkbox"/> 環濠橋に、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 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特定重要駅へのアクセス向上が見込まれる <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 <input type="checkbox"/> 重要河川もしくは特定重要河川へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産物を主産とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上 <input type="checkbox"/> 環濠橋における、混雑解消率(10分以内)が0%未満/日以上の混雑解消率もしくは混雑解消率(10分以内)が0%未満/日以上の混雑解消率が見込まれる <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	区間：(費用対率分析対象区間) について 近江町地区内(環濠)：5.6 (62万人・時間/年) 近江町地区外(環濠)：4.5 (50万人・時間/年) 近江町地区(環濠)：4.5 (50万人・時間/年) 近江町地区(環濠) について：(環濠24号) 近江町地区の混雑解消率：5万人・時間/年 近江町地区の混雑解消率：約8割削減 借本線：南海和歌山支線(環濠橋駅) (和歌山/バス)
1. 活かなる都市の再生		

	<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完成する <input checked="" 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"/> 幹線都市計画道路認定度が1,500m以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> 市街地内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路整備率が向上する <input type="checkbox"/> 対象区域が現在道路道路がない住宅密集地区（100戸以上又は15ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への道路道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車としての位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該道路が新たに拠点都市間を主要幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 当該道路が開通した日常生活圏中心都市間を最短経路で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 環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"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 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 type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規開発の公共福祉施設へ連絡する道路である <input checked="" type="checkbox"/> 自転車交通量が20台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、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、自転車利用空間を確保することにより、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 checked="" 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	<p>橋本市都市計画事業中心市街地土地区画整理事業</p>
<p>国土・地域ネットワークの構築</p>		
<p>個性ある地域の形成</p>		
<p>2.暮らし</p>	<p>歩行者・自転車 のための生活空間の形成</p>	<p>京・南海線本駅（旧西宮駅）15,379人/日（※：5,600人/日、南海）3,779人/日、特定路線延長：約200m 新電化推進計画 歴史街道モデル事業重点地区（延長：1.0km）</p>
<p>無電化による 美しい街並みの 形成</p>		
<p>安全で安心でき るくらしの確保</p>		
<p>安全な生活環境 の確保</p>		
<p>3.安全</p>	<p>環道等に交通事故率が特別発生率50%以上である区間が等分する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は橋柵不具合区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p>	

<p>災害への備え</p>	<p>当該区域の自動車交通量が、000台/日以上（当該区域が通学路である場合は500台/日以上）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区域が通学路である場合は半量、混雑が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が狭い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p><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事態を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区域が、新交通計画区域、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地域計画等緊急輸送道路計画に位置づけがある、又は地域防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p><input 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</p> <p><input type="checkbox"/> 実行する道路ネットワークの代替路線として選定する（※ 路線としての位置づけがある場合）</p> <p><input type="checkbox"/> 環状等の新たな路線又は臨み点線等が環状等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を解消される</p> <p><input type="checkbox"/> 環状等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は全駅交通障害区間を解消する</p> <p>● 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</p> <p>● 環状等における自動車からのCO2排出削減率</p> <p>● 環状等における自動車からのCO2削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 環状等で整備し得る削減率削減率を超過している区間について、新たに整備計画を定めることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>	<p>道路24号（自動車交通量：17,000台/日、歩行者交通量：563人/日、歩道未設置延長1.0km）</p> <p>緊急輸送道路ネットワーク計画、環状24号全線に位置づけあり</p>
<p>4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改善・保全</p>	<p>● 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</p> <p>● 環状等における自動車からのCO2排出削減率</p> <p>● 環状等における自動車からのCO2削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 環状等で整備し得る削減率削減率を超過している区間について、新たに整備計画を定めることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>	<p>CO2排出削減量：4351/年</p> <p>（推計結果） 評価対象区間（非行政関係）：環状24号 排出削減量：1,017/年、排出削減率：45%削減</p> <p>（推計結果） 評価対象区間（非行政関係）：環状24号 排出削減量：0,117/年、排出削減率：43%削減</p>
<p>5. その他 他のアカウンティビリティ の関与</p>	<p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>	
<p>その他</p>	<p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>	

(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24号	大和街道環境整備	L=1.0km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,400	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22年度		
単純合計	40億円	13億円	53億円
うち残事業分	11億円	13億円	24億円
基準年における 現在価値 (C)	42億円	4.9億円	47億円
うち残事業分	10億円	4.9億円	15億円

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26年度			
単年便益 (初年便益)	2.9億円	0.18億円	0.001億円	3.1億円
基準年における 現在価値 (B)	52億円	3.2億円	0.01億円	56億円
うち残事業分	52億円	3.2億円	0.01億円	56億円

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）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	8.3億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8%
費用便益比（残事業）	3.6
経済的純現在価値（残事業）	40億円
経済的内部収益率（残事業）	20.7%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,400台/日	±10%	3.3~4.0
事業費	11億円	±10%	3.4~3.9
事業期間	3年	±20%	3.5~3.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：大和街道環境整備（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 (1.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,800	8,800			
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	1.3			
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	4.77	1.92			
②主な周 辺道路 ^{※4}	橋本市道 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,900	3,900		
		走行時間	[分]	3	3		
		走行時間費用	[億円/年]	1.83	1.79		
		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 (26,475.0km)	走行時間費用	[億円/年]	191,113.88	191,113.92		
					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：26,477.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,120.48	191,117.63	2.85

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

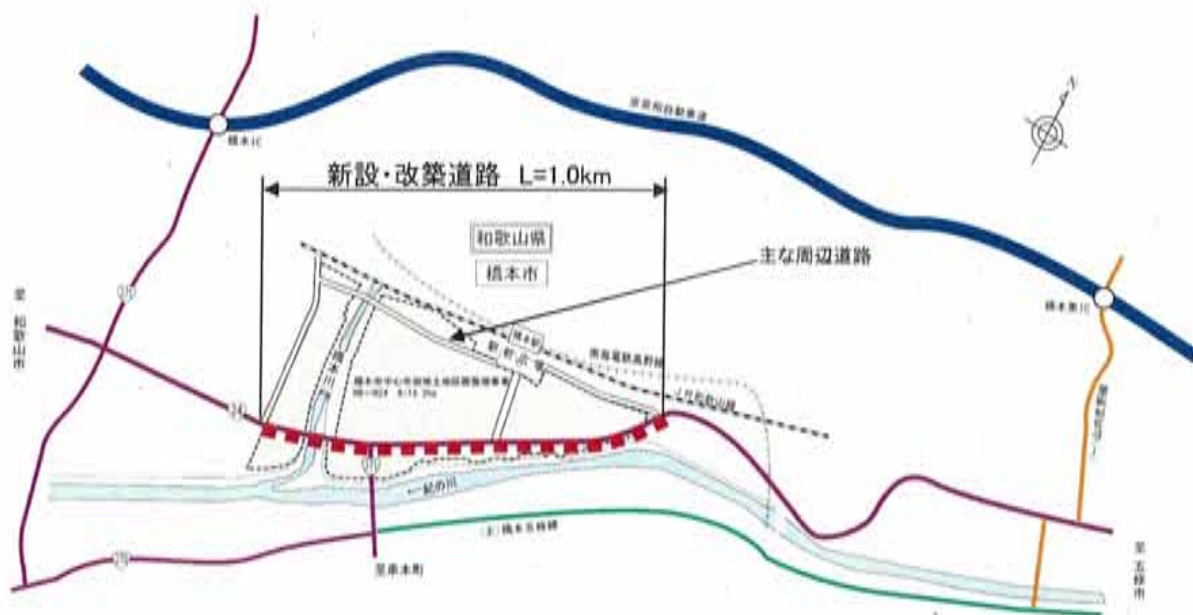
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：大和街道環境整備（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 (1.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,800	8,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	1.3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	4.77	1.92	
②主な周辺道路 ^{※4}	橋本市道 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,900	3,900
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	1.83	1.79
		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
		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 (26,475.0km)	走行時間費用	[億円/年]	191,113.88	191,113.92	
			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：26,477.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,120.48	191,117.63	2.85

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

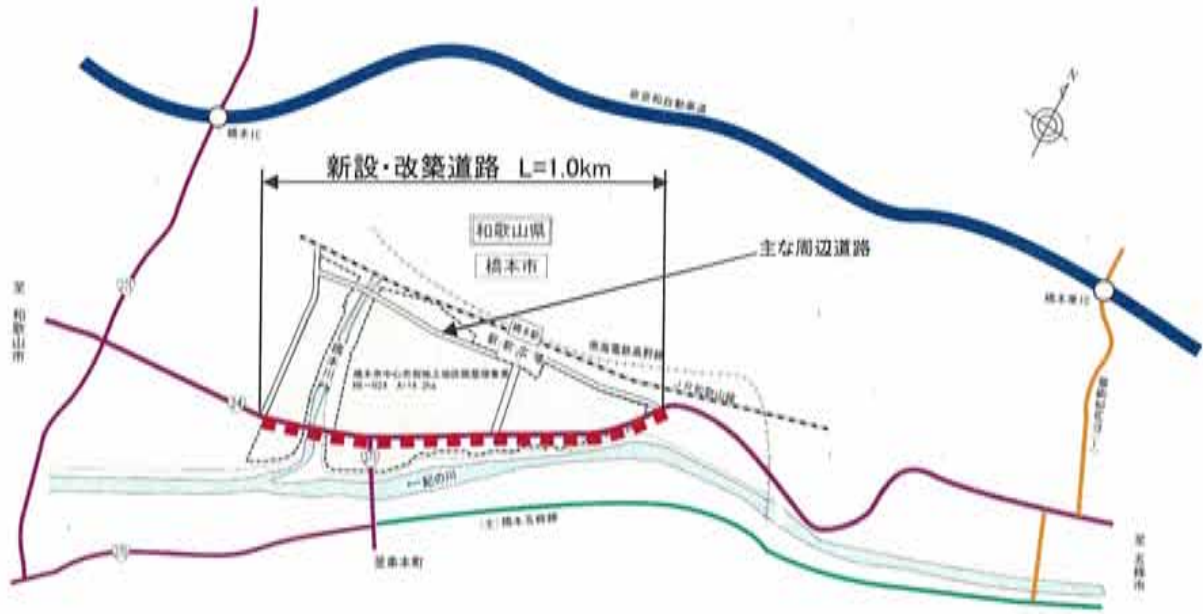
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：大和街道環境整備

(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 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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) 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 type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他() 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<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24号 大和街道環境整備

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	1.0	0.27

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
-13年目	H 13	1.4233	98.4	0.33	0.44		
-12年目	H 14	1.3686	96.6	4.50	5.81		
-11年目	H 15	1.3159	95.4	0.72	0.91		
-10年目	H 16	1.2653	94.4	1.90	2.33		
-9年目	H 17	1.2167	93.2	1.67	1.99		
-8年目	H 18	1.1699	92.5	5.25	6.06		
-7年目	H 19	1.1249	91.7	2.53	2.84		
-6年目	H 20	1.0816	91.3	4.76	5.15		
-5年目	H 21	1.0400	91.3	2.41	2.51		
-4年目	H 22	1.0000	91.3	4.76	4.76		
-3年目	H 23	0.9615	91.3	3.72	3.58		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	3.72	3.44		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	3.71	3.30		
供用開始年次	H 26	0.8548	91.3			0.26	0.22
1年目	H 27	0.8219	91.3			0.26	0.21
2年目	H 28	0.7903	91.3			0.26	0.20
3年目	H 29	0.7599	91.3			0.26	0.20
4年目	H 30	0.7307	91.3			0.26	0.19
5年目	H 31	0.7026	91.3			0.26	0.18
6年目	H 32	0.6756	91.3			0.26	0.17
7年目	H 33	0.6496	91.3			0.26	0.17
8年目	H 34	0.6246	91.3			0.26	0.16
9年目	H 35	0.6006	91.3			0.26	0.15
10年目	H 36	0.5775	91.3			0.26	0.15
11年目	H 37	0.5553	91.3			0.26	0.14
12年目	H 38	0.5339	91.3			0.26	0.14
13年目	H 39	0.5134	91.3			0.26	0.13
14年目	H 40	0.4936	91.3			0.26	0.13
15年目	H 41	0.4746	91.3			0.26	0.12
16年目	H 42	0.4564	91.3			0.26	0.12
17年目	H 43	0.4388	91.3			0.26	0.11
18年目	H 44	0.4220	91.3			0.26	0.11
19年目	H 45	0.4057	91.3			0.26	0.10
20年目	H 46	0.3901	91.3			0.26	0.10
21年目	H 47	0.3751	91.3			0.26	0.10
22年目	H 48	0.3607	91.3			0.26	0.09
23年目	H 49	0.3468	91.3			0.26	0.09
24年目	H 50	0.3335	91.3			0.26	0.09
25年目	H 51	0.3207	91.3			0.26	0.08
26年目	H 52	0.3083	91.3			0.26	0.08
27年目	H 53	0.2965	91.3			0.26	0.08
28年目	H 54	0.2851	91.3			0.26	0.07
29年目	H 55	0.2741	91.3			0.26	0.07
30年目	H 56	0.2636	91.3			0.26	0.07
31年目	H 57	0.2534	91.3			0.26	0.07
32年目	H 58	0.2437	91.3			0.26	0.06
33年目	H 59	0.2343	91.3			0.26	0.06
34年目	H 60	0.2253	91.3			0.26	0.06
35年目	H 61	0.2166	91.3			0.26	0.06
36年目	H 62	0.2083	91.3			0.26	0.05
37年目	H 63	0.2003	91.3			0.26	0.05
38年目	H 64	0.1926	91.3			0.26	0.05
39年目	H 65	0.1852	91.3			0.26	0.05
40年目	H 66	0.1780	91.3			0.26	0.05
41年目	H 67	0.1712	91.3			0.26	0.04
42年目	H 68	0.1646	91.3			0.26	0.04
43年目	H 69	0.1583	91.3			0.26	0.04
44年目	H 70	0.1522	91.3			0.26	0.04

45年目	H 71	0.1463	91.3			0.26	0.04
46年目	H 72	0.1407	91.3			0.26	0.04
47年目	H 73	0.1353	91.3			0.26	0.03
48年目	H 74	0.1301	91.3			0.26	0.03
49年目	H 75	0.1251	91.3	-5.63	-0.70	0.26	0.03
合計				34.37	42.42	12.86	4.91
単純事業費計				40.00		12.86	

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。

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 国道24号 大和街道環境整備

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
				0.27		1.0	
-3年目	H 23	0.9615	91.3	3.72	3.58		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	3.72	3.44		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	3.71	3.30		
供用開始年次	H 26	0.8548	91.3			0.26	0.22
1年目	H 27	0.8219	91.3			0.26	0.21
2年目	H 28	0.7903	91.3			0.26	0.20
3年目	H 29	0.7599	91.3			0.26	0.20
4年目	H 30	0.7307	91.3			0.26	0.19
5年目	H 31	0.7026	91.3			0.26	0.18
6年目	H 32	0.6756	91.3			0.26	0.17
7年目	H 33	0.6496	91.3			0.26	0.17
8年目	H 34	0.6246	91.3			0.26	0.16
9年目	H 35	0.6006	91.3			0.26	0.15
10年目	H 36	0.5775	91.3			0.26	0.15
11年目	H 37	0.5553	91.3			0.26	0.14
12年目	H 38	0.5339	91.3			0.26	0.14
13年目	H 39	0.5134	91.3			0.26	0.13
14年目	H 40	0.4936	91.3			0.26	0.13
15年目	H 41	0.4746	91.3			0.26	0.12
16年目	H 42	0.4564	91.3			0.26	0.12
17年目	H 43	0.4388	91.3			0.26	0.11
18年目	H 44	0.4220	91.3			0.26	0.11
19年目	H 45	0.4057	91.3			0.26	0.10
20年目	H 46	0.3901	91.3			0.26	0.10
21年目	H 47	0.3751	91.3			0.26	0.10
22年目	H 48	0.3607	91.3			0.26	0.09
23年目	H 49	0.3468	91.3			0.26	0.09
24年目	H 50	0.3335	91.3			0.26	0.09
25年目	H 51	0.3207	91.3			0.26	0.08
26年目	H 52	0.3083	91.3			0.26	0.08
27年目	H 53	0.2965	91.3			0.26	0.08
28年目	H 54	0.2851	91.3			0.26	0.07
29年目	H 55	0.2741	91.3			0.26	0.07
30年目	H 56	0.2636	91.3			0.26	0.07
31年目	H 57	0.2534	91.3			0.26	0.07
32年目	H 58	0.2437	91.3			0.26	0.06
33年目	H 59	0.2343	91.3			0.26	0.06
34年目	H 60	0.2253	91.3			0.26	0.06
35年目	H 61	0.2166	91.3			0.26	0.06
36年目	H 62	0.2083	91.3			0.26	0.05
37年目	H 63	0.2003	91.3			0.26	0.05
38年目	H 64	0.1926	91.3			0.26	0.05
39年目	H 65	0.1852	91.3			0.26	0.05
40年目	H 66	0.1780	91.3			0.26	0.05
41年目	H 67	0.1712	91.3			0.26	0.04
42年目	H 68	0.1646	91.3			0.26	0.04
43年目	H 69	0.1583	91.3			0.26	0.04
44年目	H 70	0.1522	91.3			0.26	0.04
45年目	H 71	0.1463	91.3			0.26	0.04
46年目	H 72	0.1407	91.3			0.26	0.04
47年目	H 73	0.1353	91.3			0.26	0.03
48年目	H 74	0.1301	91.3			0.26	0.03
49年目	H 75	0.1251	91.3	0.00	0.00	0.26	0.03
合計				11.16	10.32	12.86	4.91
単純事業費計				11.16		12.86	

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。)

借入の現在価値算定書 (事業全体)

箇所名: 国連24号 大和空港環境整備

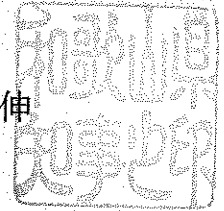
様式-5

年次	年度 (日付)	総走行台数の年次割伸び率 (近畿圏道路ネットワーク) 全車	GDP デフレータ	走行時間利益 (億円)				走行経費利益 (億円)				事故減少利益 (億円)	合計 (億円)			
				費用削減率 (%)	現在価値 (1) x (A)	小型貨物	普通貨物	計	費用率額	小型貨物	普通貨物			計	現在価値 (2) x (A)	(3)
費用削減率	H 26	0.99920	0.99142	0.99883	0.8548	91.3	2.07	0.32	0.53	2.91	2.49	0.18	0.15	0.001	3.09	2.64
1年目	H 27	0.99820	0.99141	0.99883	0.8219	91.3	2.06	0.32	0.52	2.91	2.39	0.18	0.15	0.001	3.09	2.64
2年目	H 28	0.99920	0.99140	0.99883	0.7903	91.3	2.06	0.32	0.52	2.90	2.36	0.18	0.14	0.001	3.08	2.48
3年目	H 29	0.99920	0.99140	0.99883	0.7598	91.3	2.06	0.32	0.52	2.90	2.30	0.18	0.14	0.001	3.08	2.24
4年目	H 30	0.99920	0.99139	0.99882	0.7301	91.3	2.06	0.32	0.52	2.90	2.12	0.18	0.13	0.001	3.08	2.25
5年目	H 31	0.99920	0.99138	0.99882	0.7026	91.3	2.06	0.32	0.52	2.89	2.03	0.18	0.12	0.001	3.07	2.16
6年目	H 32	0.99864	0.99142	0.99837	0.6756	91.3	2.06	0.32	0.52	2.89	1.95	0.18	0.12	0.001	3.07	2.07
7年目	H 33	0.99864	0.99142	0.99837	0.6496	91.3	2.05	0.32	0.52	2.89	1.95	0.18	0.11	0.001	3.06	1.99
8年目	H 34	0.99864	0.99142	0.99837	0.6246	91.3	2.05	0.32	0.52	2.88	1.80	0.18	0.11	0.001	3.06	1.91
9年目	H 35	0.99863	0.99141	0.99836	0.6006	91.3	2.05	0.31	0.51	2.88	1.73	0.18	0.11	0.001	3.05	1.83
10年目	H 36	0.99863	0.99141	0.99836	0.5775	91.3	2.04	0.31	0.51	2.87	1.68	0.18	0.11	0.001	3.05	1.76
11年目	H 37	0.99863	0.99141	0.99836	0.5553	91.3	2.04	0.31	0.51	2.87	1.59	0.18	0.10	0.001	3.05	1.69
12年目	H 38	0.99863	0.99141	0.99836	0.5338	91.3	2.04	0.31	0.51	2.86	1.53	0.18	0.10	0.001	3.04	1.62
13年目	H 39	0.99863	0.99140	0.99836	0.5134	91.3	2.04	0.31	0.51	2.86	1.47	0.18	0.09	0.001	3.04	1.56
14年目	H 40	0.99863	0.99140	0.99835	0.4936	91.3	2.03	0.31	0.51	2.86	1.41	0.18	0.09	0.001	3.04	1.50
15年目	H 41	0.99862	0.99140	0.99835	0.4748	91.3	2.03	0.31	0.51	2.85	1.35	0.18	0.08	0.001	3.03	1.44
16年目	H 42	0.99859	0.99140	0.99835	0.4564	91.3	2.03	0.31	0.51	2.85	1.30	0.18	0.08	0.001	3.03	1.44
17年目	H 43	0.99848	0.99140	0.99829	0.4388	91.3	2.01	0.31	0.51	2.83	1.24	0.18	0.08	0.001	3.02	1.38
18年目	H 44	0.99837	0.99140	0.99823	0.4220	91.3	1.99	0.31	0.51	2.80	1.18	0.18	0.07	0.001	3.02	1.32
19年目	H 45	0.99826	0.99140	0.99827	0.4051	91.3	1.96	0.31	0.51	2.78	1.13	0.18	0.07	0.001	2.98	1.26
20年目	H 46	0.99814	0.99140	0.99830	0.3901	91.3	1.94	0.31	0.51	2.76	1.08	0.18	0.07	0.001	2.95	1.20
21年目	H 47	0.99802	0.99140	0.99826	0.3751	91.3	1.92	0.31	0.51	2.74	1.03	0.18	0.07	0.001	2.93	1.14
22年目	H 48	0.99800	0.99140	0.99820	0.3601	91.3	1.90	0.31	0.50	2.72	0.98	0.17	0.06	0.001	2.91	1.09
23年目	H 49	0.99877	0.99139	0.99819	0.3458	91.3	1.88	0.31	0.51	2.69	0.93	0.17	0.06	0.001	2.88	1.04
24年目	H 50	0.99865	0.99139	0.99819	0.3335	91.3	1.86	0.31	0.50	2.67	0.89	0.17	0.06	0.001	2.84	0.99
25年目	H 51	0.99851	0.99139	0.99819	0.3201	91.3	1.84	0.31	0.50	2.67	0.85	0.17	0.06	0.001	2.81	0.95
26年目	H 52	0.99838	0.99139	0.99819	0.3083	91.3	1.82	0.31	0.50	2.63	0.81	0.16	0.05	0.001	2.81	0.90
27年目	H 53	0.99824	0.99139	0.99818	0.2965	91.3	1.80	0.31	0.50	2.61	0.77	0.16	0.05	0.001	2.79	0.86
28年目	H 54	0.99810	0.99139	0.99818	0.2851	91.3	1.77	0.31	0.50	2.58	0.74	0.16	0.05	0.001	2.77	0.82
29年目	H 55	0.99798	0.99139	0.99818	0.2741	91.3	1.75	0.31	0.50	2.56	0.70	0.16	0.05	0.001	2.75	0.78
30年目	H 56	0.99782	0.99139	0.99818	0.2636	91.3	1.73	0.31	0.50	2.54	0.67	0.16	0.04	0.001	2.72	0.75
31年目	H 57	0.99768	0.99139	0.99818	0.2534	91.3	1.71	0.31	0.50	2.52	0.64	0.16	0.04	0.001	2.70	0.71
32年目	H 58	0.99751	0.99139	0.99818	0.2431	91.3	1.69	0.31	0.50	2.50	0.61	0.16	0.04	0.001	2.68	0.68
33年目	H 59	0.99735	0.99139	0.99818	0.2343	91.3	1.67	0.31	0.50	2.47	0.58	0.16	0.04	0.001	2.65	0.65
34年目	H 60	0.99719	0.99139	0.99818	0.2253	91.3	1.65	0.31	0.50	2.45	0.55	0.15	0.03	0.001	2.63	0.62
35年目	H 61	0.99702	0.99139	0.99818	0.2166	91.3	1.63	0.30	0.50	2.43	0.53	0.15	0.03	0.001	2.61	0.59
36年目	H 62	0.99685	0.99139	0.99818	0.2083	91.3	1.61	0.30	0.50	2.41	0.50	0.15	0.03	0.001	2.58	0.56
37年目	H 63	0.99668	0.99139	0.99818	0.2003	91.3	1.58	0.30	0.50	2.39	0.48	0.15	0.03	0.001	2.56	0.53
38年目	H 64	0.99650	0.99139	0.99818	0.1926	91.3	1.56	0.30	0.50	2.36	0.46	0.15	0.03	0.001	2.54	0.51
39年目	H 65	0.99631	0.99139	0.99818	0.1852	91.3	1.54	0.30	0.50	2.34	0.43	0.15	0.03	0.001	2.51	0.48
40年目	H 66	0.99612	0.99139	0.99818	0.1780	91.3	1.52	0.30	0.50	2.32	0.41	0.15	0.03	0.001	2.47	0.44
41年目	H 67	0.99593	0.99139	0.99818	0.1712	91.3	1.50	0.30	0.50	2.30	0.39	0.14	0.03	0.001	2.44	0.40
42年目	H 68	0.99573	0.99139	0.99818	0.1646	91.3	1.48	0.30	0.49	2.28	0.37	0.14	0.03	0.001	2.42	0.40
43年目	H 69	0.99550	0.99139	0.99818	0.1583	91.3	1.46	0.30	0.49	2.25	0.36	0.14	0.02	0.001	2.40	0.38
44年目	H 70	0.99531	0.99139	0.99818	0.1522	91.3	1.44	0.30	0.49	2.23	0.34	0.14	0.02	0.001	2.37	0.36
45年目	H 71	0.99509	0.99139	0.99818	0.1463	91.3	1.42	0.30	0.49	2.21	0.32	0.14	0.02	0.001	2.33	0.34
46年目	H 72	0.99486	0.99139	0.99818	0.1407	91.3	1.39	0.30	0.49	2.19	0.31	0.14	0.02	0.001	2.30	0.33
47年目	H 73	0.99463	0.99139	0.99818	0.1353	91.3	1.37	0.30	0.49	2.17	0.29	0.14	0.02	0.001	2.30	0.33
48年目	H 74	0.99439	0.99139	0.99818	0.1301	91.3	1.35	0.30	0.49	2.14	0.28	0.14	0.02	0.001	2.28	0.30
49年目	H 75	0.99414	0.99139	0.99818	0.1251	91.3	1.33	0.30	0.49	2.12	0.27	0.14	0.02	0.001	2.26	0.28
合計							89.90	15.46	25.26	130.62	52.32	8.10	3.23	0.029	138.75	55.96

県 総 第 378 号
平成22年11月 5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10月22付け、国近整企画第45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

国道24号大和街道環境整備は、橋本市が進めている土地区画整理事業と一体的に整備する必要があるため、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、コスト縮減に努め早期完成を図られるようお願いします。