



No.9-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成29年度第6回

一般国道26号

わかやまきた
和歌山北バイパス

【事後評価】

平成30年1月
近畿地方整備局

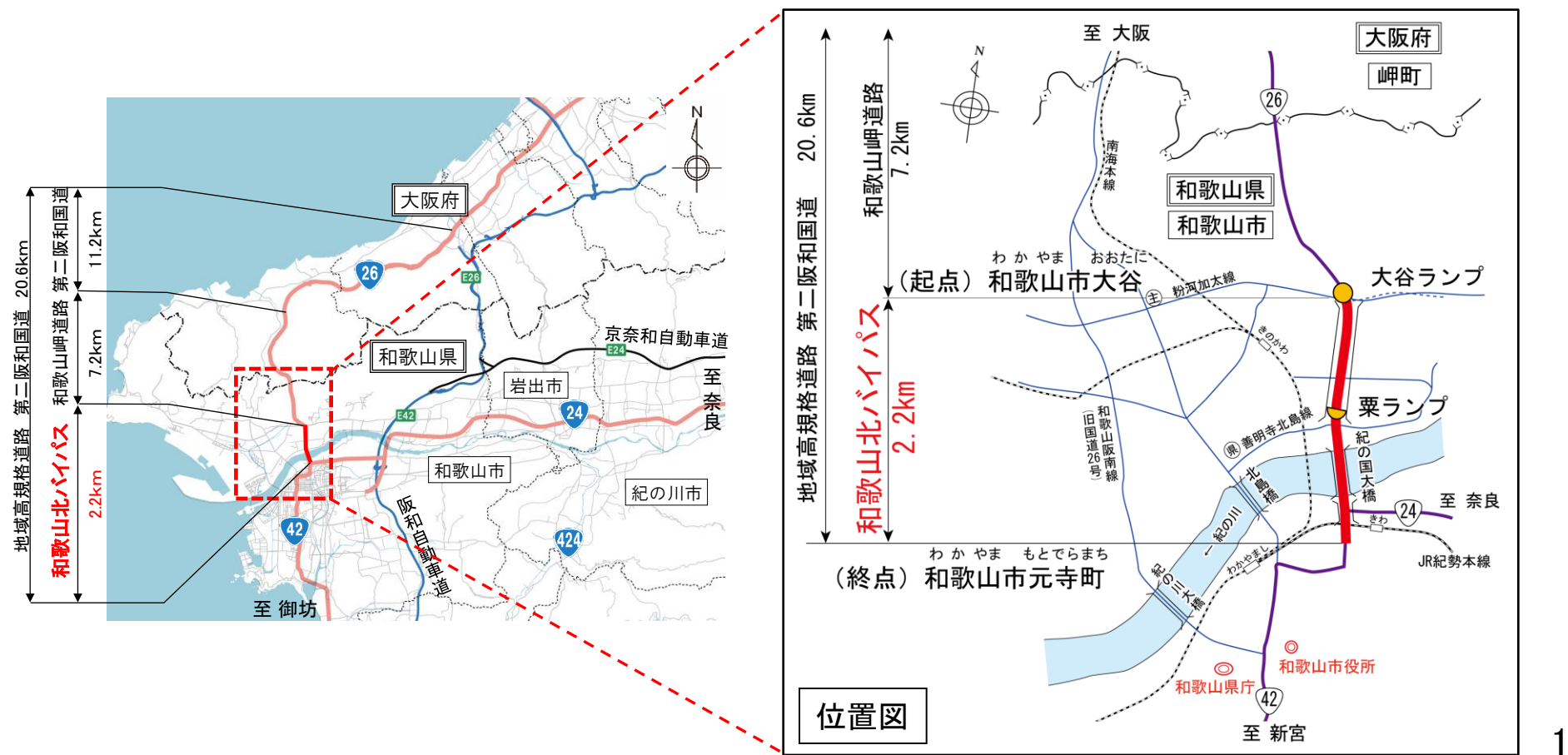
目 次

1. 事業の目的と計画の概要
2. 社会経済情勢の変化
3. 費用対効果分析の
算定基礎となった要因の変化
4. 事業の効果の発現状況
5. 今後の事後評価の必要性等

事業全体図

一般国道26号 和歌山北バイパス

- 第二阪和国道は和歌山県と大阪府との都市間交流促進を支援するとともに、交通混雑の緩和や交通安全の確保、救急医療の支援を目的とする延長約20kmの地域高規格道路
- 和歌山北バイパスは、第二阪和国道の一部を構成し、紀の川を渡河する延長2.2kmの事業



1. 事業の目的と計画の概要

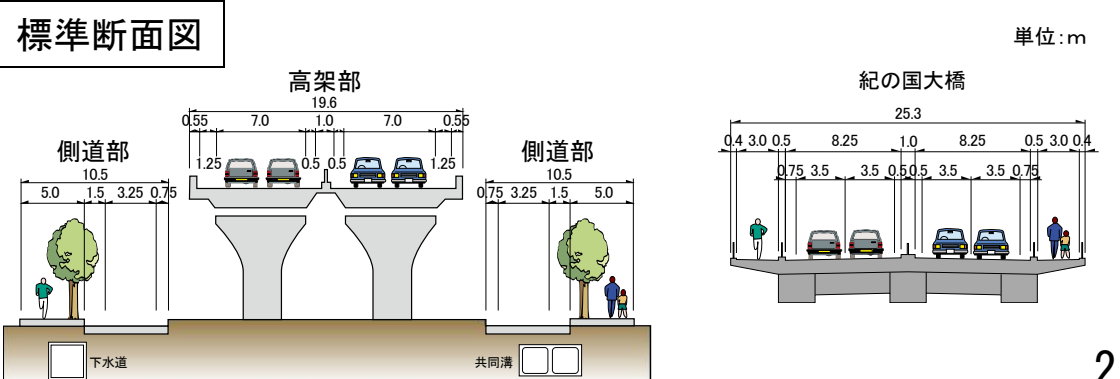
一般国道26号 和歌山北バイパス

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 救急医療の支援

事業の概要・経緯

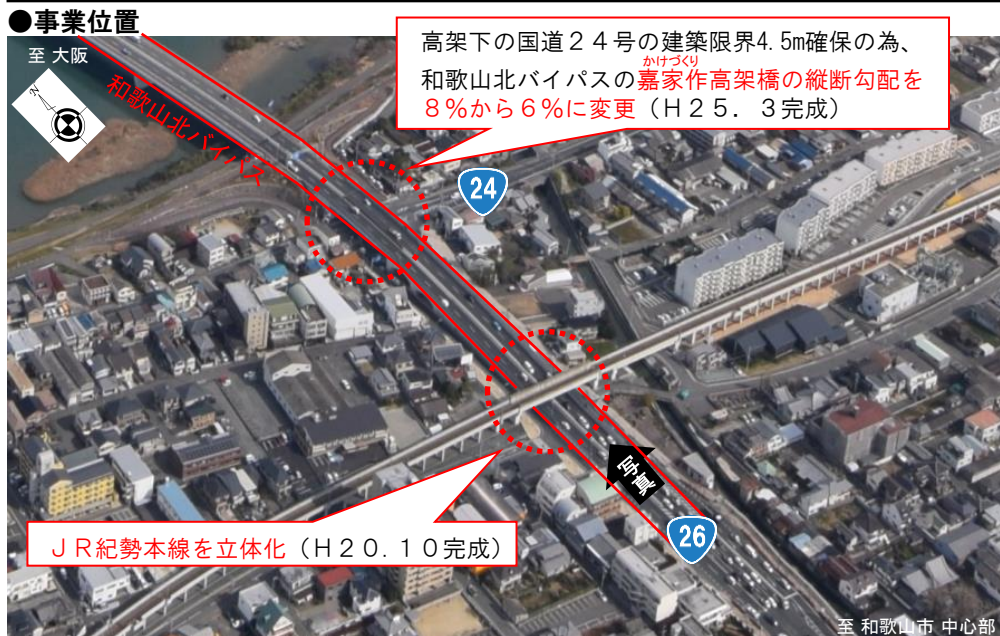
区間	わかやま おおたに (起)和歌山県和歌山市大谷 もとでらまち (終)和歌山県和歌山市元寺町
道路延長	2.2km
構造規格	第3種1級(高架部)、第3種2級(側道部)
設計速度	80km/h(高架部)、50km/h(側道部)
車線数	4車線(高架部)、2車線(側道部)
標準幅員	25.3~40.6m
全体事業費	470億円
都市計画決定	昭和63年3月
事業化	昭和63年度
用地着手	平成2年度
工事着手	平成8年度
開通	平成25年3月30日



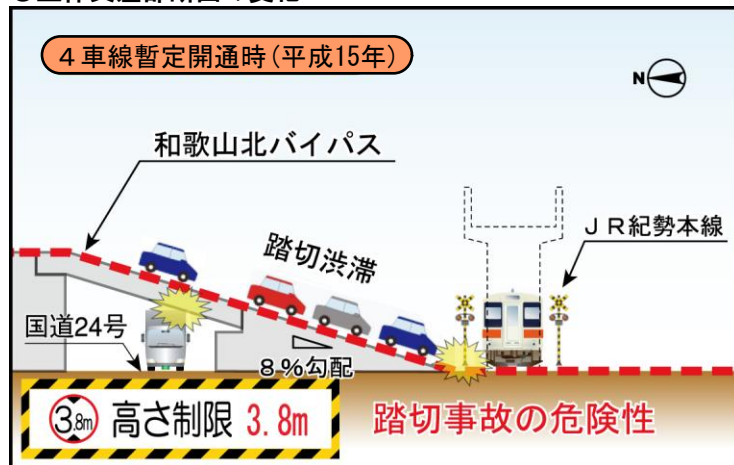
1. 事業の目的と計画の概要

一般国道26号 和歌山北バイパス

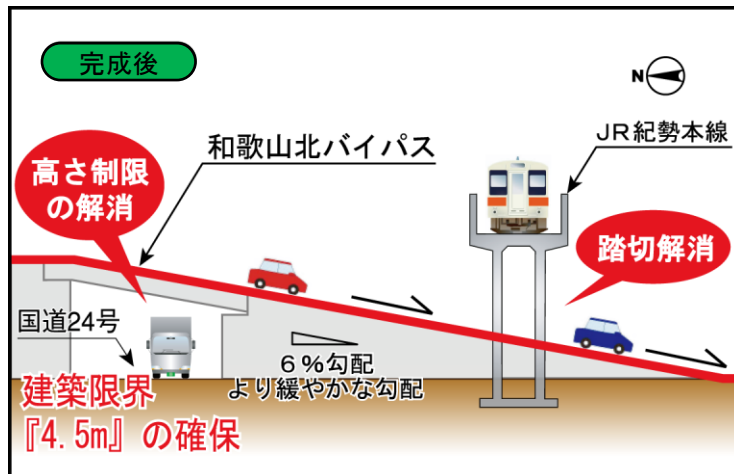
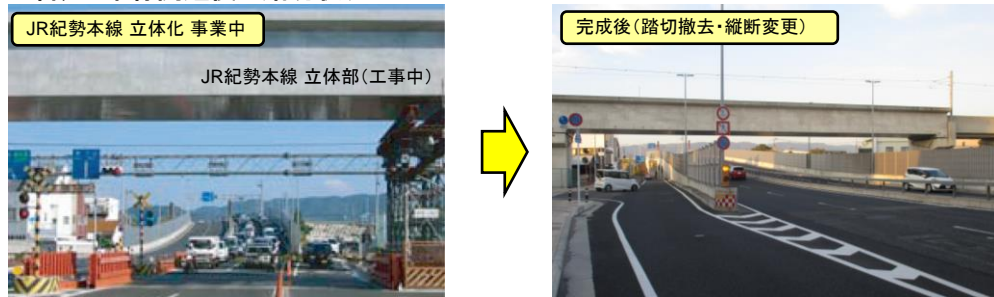
- 平成15年4月 : 4車線暫定開通
(JR紀勢本線の立体化の完成までの間、暫定的に開通させることで、早期に整備効果を発現)
- 平成20年10月 : JR紀勢本線を立体化が完成
- 平成25年3月 : 和歌山北バイパスの嘉家作高架橋の縦断を変更



●立体交差部断面の変化



●暫定4車線開通後の踏切状況

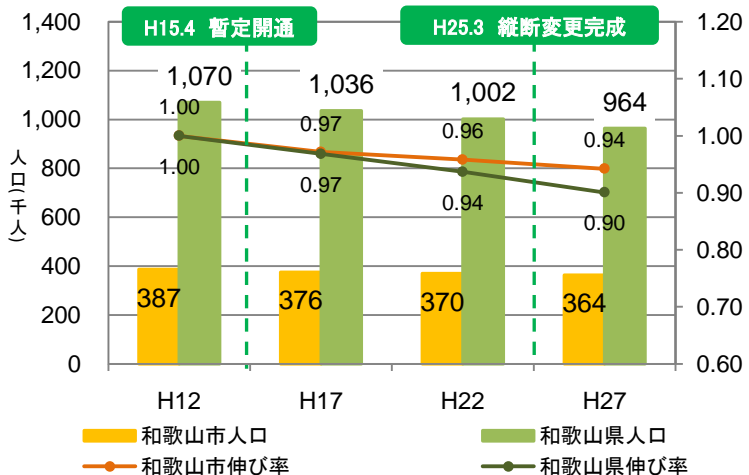


2. 社会経済情勢の変化

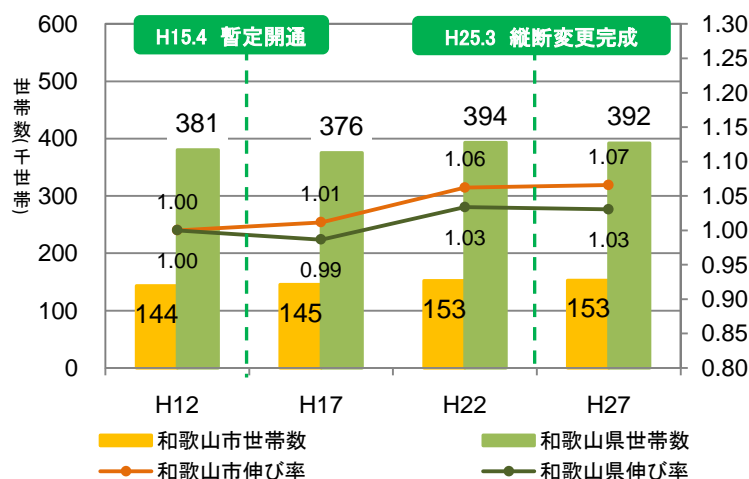
◆沿道地域の状況(人口・世帯)

- 近年、和歌山市の人口は減少傾向、世帯数は増加傾向
- 和歌山市と大阪府方面との交通アクセス向上により、和歌山市北部の開発が活性化

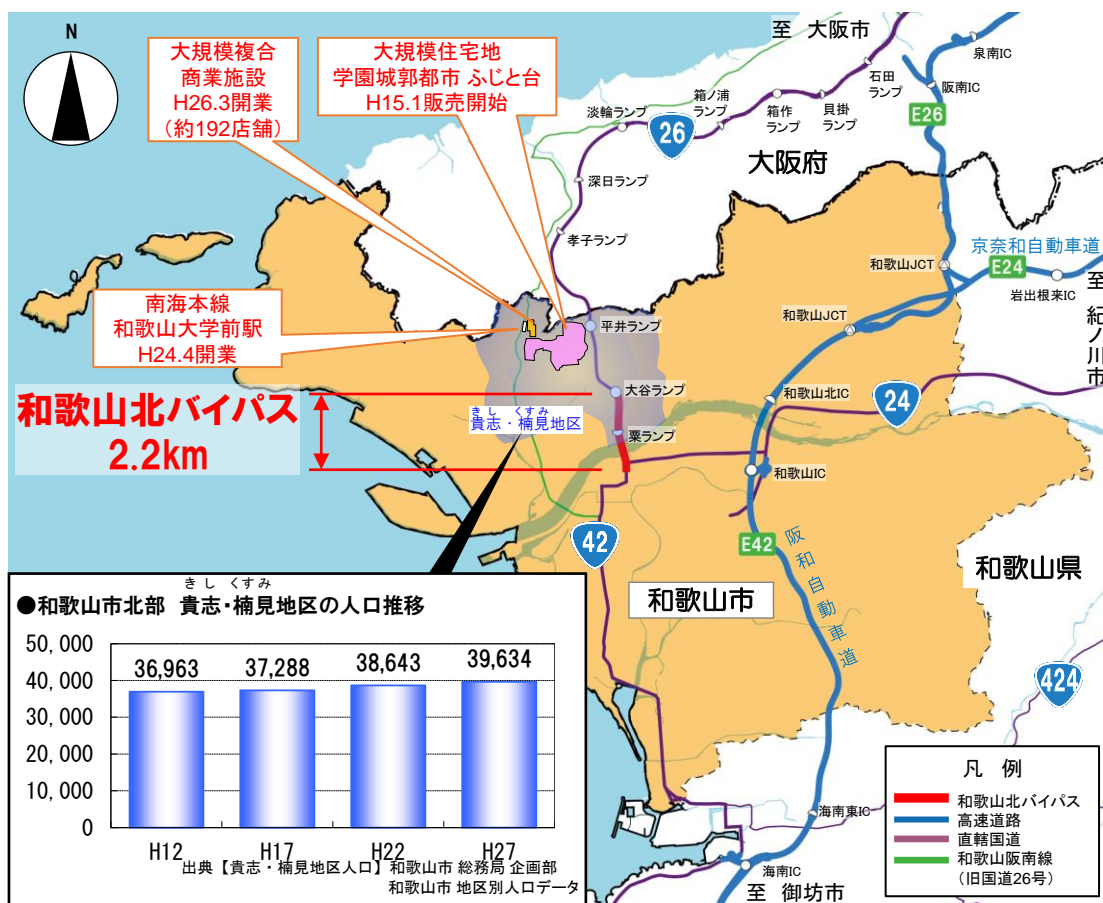
▼人口の推移(H12を1.0とした場合)



▼世帯数の推移(H12を1.0とした場合)



【位置図】



出典：【人口・世帯数】国勢調査

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び開通後の状態

	当初計画 (H19再評価時)※1	開通後	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	470億円	470億円	
交通量	33,900台／日 ※2 <計画>	32,157台／日 <実績>	実績：H29.10.3和歌山河川国道事務所調査 (紀の国大橋橋上)
事業期間	—	昭和63年度～平成24年度 (事業期間：25年)	H15.4 暫定4車線開通 H25.3 完成

※1 昭和63年事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている最も古い再評価時(H19)の値等を記載

※2 計画交通量は、推計条件がH11センサスペース、H42将来ODで、フルネットワークでの推計値

◆現道(並行区間:和歌山阪南線(旧国道26号)・新和歌浦梅原線)の状況

	開通前	開通後	当初からの変化	変更の内容又は理由
交通量 (和歌山阪南線) (新和歌浦梅原線)	48,357台/日【H9調査】 23,444台/日【H9調査】 ※1	43,320台/日【H29.5.24(水)】 21,107台/日【H29.5.24(水)】 ※1	5,037台/日 減少 2,337台/日 減少	和歌山北バイパスにおける紀の国大橋の開通により渡河部の交通分散が図られ、交通量が減少
旅行速度 (和歌山阪南線) (新和歌浦梅原線)	12.6km/h【H9調査】 14.4km/h【H9調査】 ※2	30.7km/h【H29.9ETC2.0】 25.5km/h【H29.9ETC2.0】 ※2	18.1km/h 向上 11.1km/h 向上	渋滞緩和により、旅行速度が向上
死傷事故率 (和歌山阪南線) (新和歌浦梅原線)	124.9件/億台km【H11-H14】 268.8件/億台km【H11-H14】 ※3	79.5件/億台km【H24-H27】 124.9件/億台km【H24-H27】 ※4	45.4件/億台km 減少 143.9件/億台km 減少	交通転換による混雑緩和により死傷事故が減少

※1 交通量観測 開通前(和歌山阪南線:延時交差点～御膳松交差点)(新和歌浦梅原線:宇治交差点～梶取交差点)
開通後(和歌山阪南線:和歌山河川国道事務所調査(紀の川大橋橋上))(新和歌浦梅原線:和歌山河川国道事務所調査(北島橋橋上))

※2 旅行速度観測区間 (和歌山阪南線:狐島交差点～気象台前交差点)(新和歌浦梅原線:宇治交差点～梶取交差点)

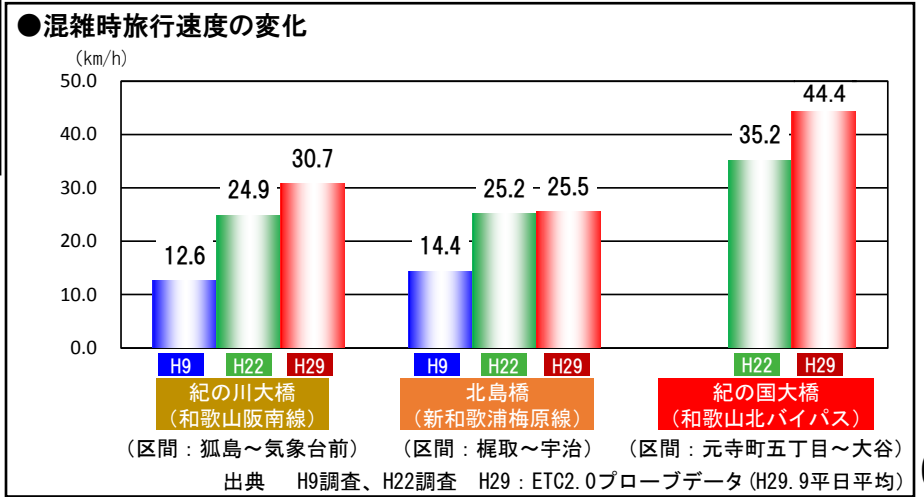
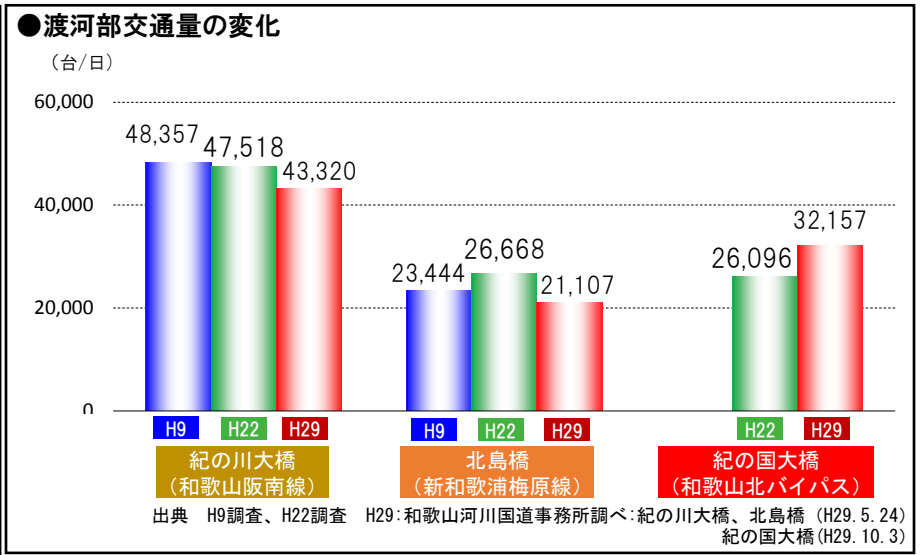
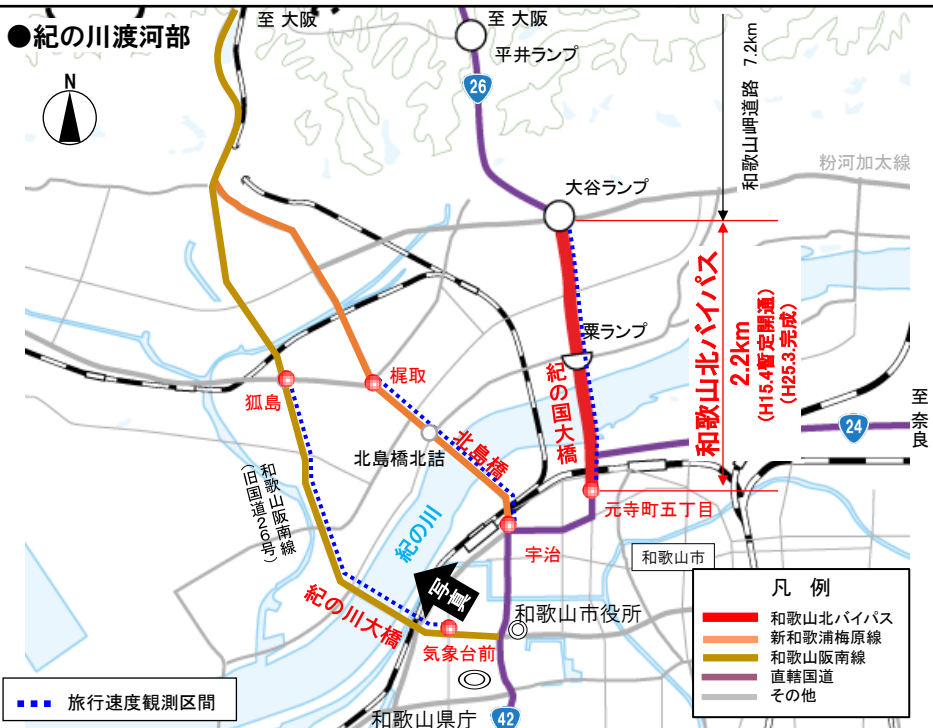
※3 死傷事故率(H11-H14):交通事故統合分析センター(H11-14)、H11調査、(和歌山阪南線:延時交差点～西汀丁交差点)(新和歌浦梅原線:宇治交差点～梶取交差点)

※4 死傷事故率(H24-H27):交通事故統合分析センター(H24-27)、H22調査、(和歌山阪南線:延時交差点～西汀丁交差点)(新和歌浦梅原線:宇治交差点～梶取交差点)

4. 事業の効果の発現状況

1) 交通混雑の緩和

- 紀の国大橋ができたことにより交通が分散し、混雑が緩和
- JR立体化・縦断工事完成により更なる交通分散が図られ、混雑が更に緩和

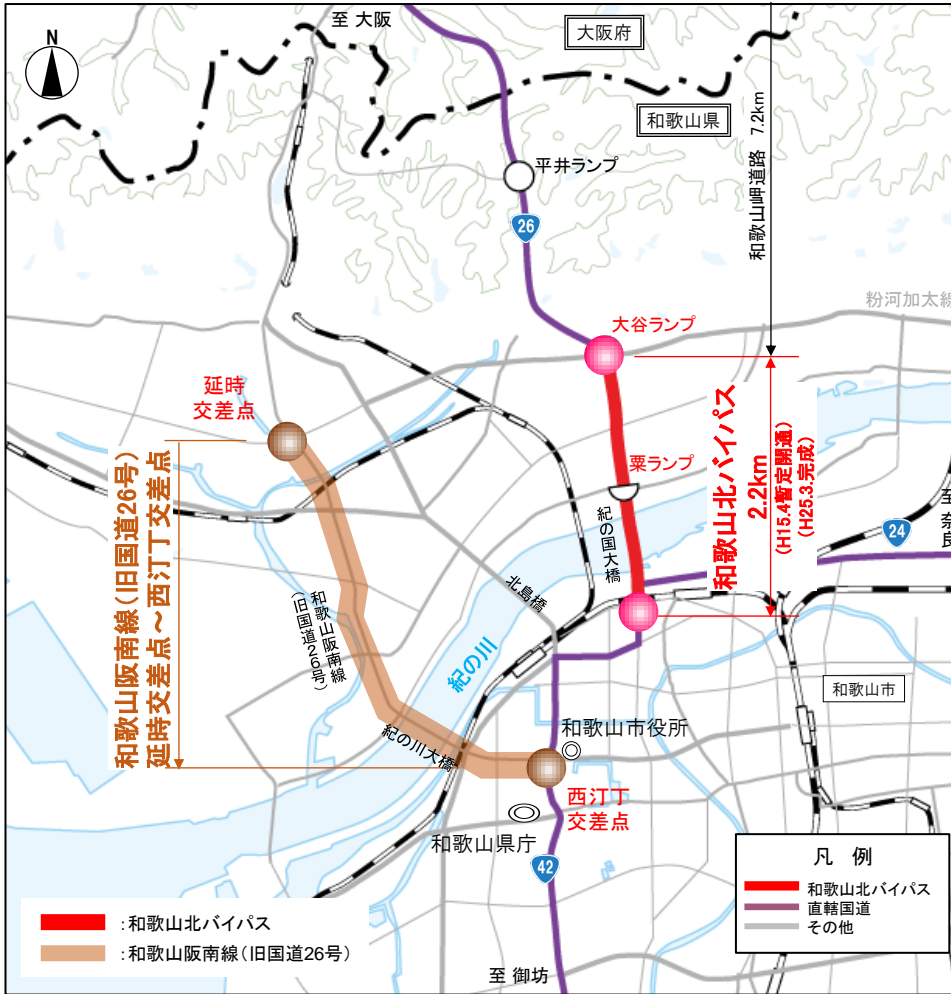


4. 事業の効果の発現状況

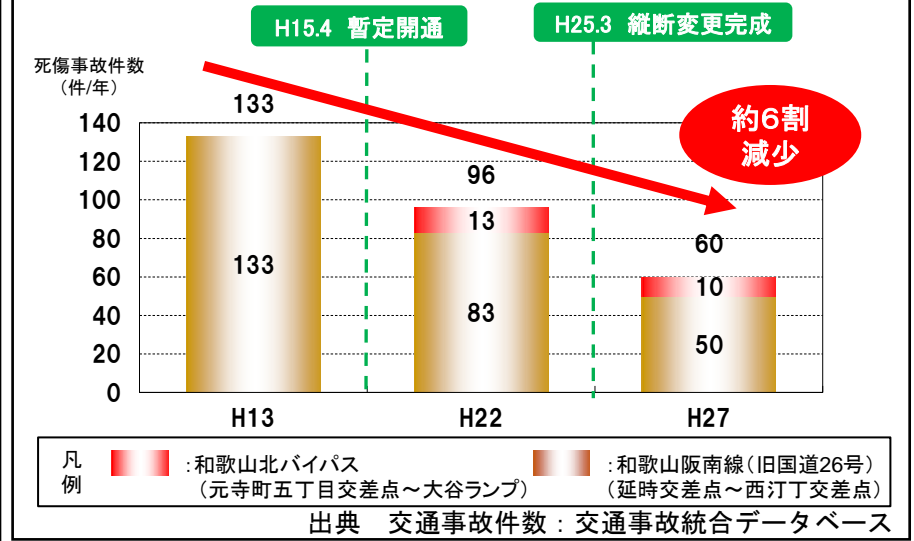
2) 交通安全の確保

■ 並行道路である和歌山阪南線（旧国道26号）の死傷事故件数は平成13年より約6割減少
 ■ 事故類型としても、渋滞を起因とする追突事故が大幅に減少

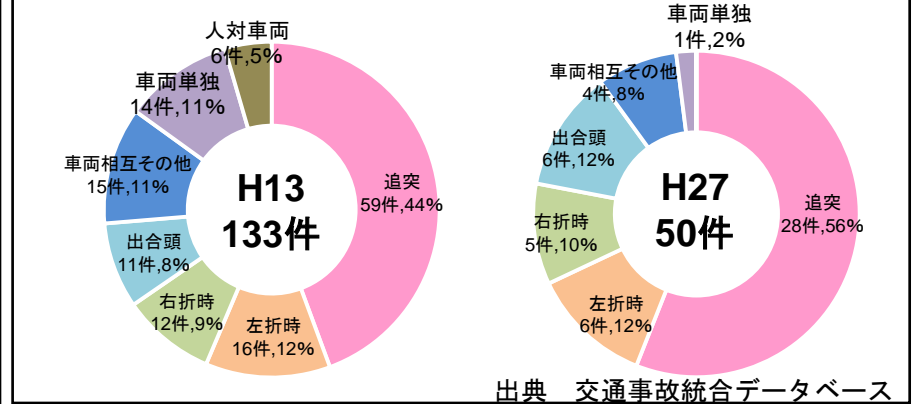
●位置図



●和歌山阪南線(旧国道26号)・和歌山北バイパスの死傷事故件数変化



●和歌山阪南線(旧国道26号)の事故類型



5. 今後の事後評価の必要性等

一般国道26号 和歌山北バイパス

1. 今後の事後評価の必要性

和歌山北バイパスの開通により、和歌山阪南線(旧国道26号)や新和歌浦梅原線の交通混雑の緩和、事故の減少等が確認される等、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じないと思われれます。

2. 改善措置の必要性

和歌山北バイパスは、想定した開通の効果が発揮されており、交通状況等に大きな変化や問題はなく、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。今後も社会情勢の変化や交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討します。

3. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

和歌山北バイパスは、鉄道立体化事業との同時供用を目指し、事業を推進したが、鉄道事業との進捗に差が生じたことから、暫定的に道路を取り付けることにより、早期に効果を発現させることができた。同種事業の計画・調査にあたっては、関係機関との連絡・調整をしつつ、現場の状況に応じて暫定的な供用を図る等、早期の整備効果発現の為の柔軟な対応も重要である。

■ 対応方針(案)

○和歌山北バイパスの開通による効果の発現状況等に問題はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。



No. 9-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成29年度第6回

一般国道26号

わかやまきた
和歌山北バイパス

【事後評価】

平成30年1月
近畿地方整備局

(事後評価)

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26号 和歌山北バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 内滑な モビリティの 確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/小時未満であった区間の旅行速度の改善状況</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</p> <p><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の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における総重量26tの車両もしくはISD規格青高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消</p> <p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果</p> <p><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が形成(又は一部形成)されたことによる効果</p> <p><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に関する効果</p> <p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果</p>	<p>区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(発着)：37006万人・時間/年 渋滞損失時間(通過)：124万(人)・時間/年⇒5846万人・時間/年⇒58370万人・時間/年 区間b(当該区間)渋滞損失時間(発着)：和歌山南線踏切、和歌山南線踏切、有田天王線 紀ノ川停車場線 善明寺北島線 並行区間(当該区間)の渋滞損失時間：203万(人)・時間/年 並行区間(当該区間)の渋滞損失削減率：6割削減</p> <p>嘉察作踏切(踏切遮断交通量：27,242台/日)⇒鉄道立体化により改善済み</p> <p>和歌山北バイパスを利用するバス路線は年間約16万人が利用(和歌山バス)</p>
物流効率化 の支援	<p><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の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における総重量26tの車両もしくはISD規格青高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消</p>	<p>ISD企画青高海上コンテナ輸送車の運行規制(国道24号 元寺町地区)⇒改善済み</p>
都市の再生	<p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果</p> <p><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が形成(又は一部形成)されたことによる効果</p> <p><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に関する効果</p> <p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果</p>	<p>大規模住宅地の開発(ふじと台)、大規模集合商業施設の開発により周辺地区の人口は増加</p>
都市の再生	<p><input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である</p> <p><input type="checkbox"/> D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった</p>	<p>大規模住宅地開発 ふじと台 面積：240ha、分譲戸数：2700区画(129.4現在)</p>

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車道と並行する自導道（A路線）としての位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input 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 <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 type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、本路線イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 歴史的集積を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果 <input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	第二阪和国道
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	新電線類地中化計画(計画において地中化対象の位置づけあり)⇒実施済み 日本赤十字社和歌山医療センター、和歌山市鴨灘地区
		<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無柱化による美しい街並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保	

3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 <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が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <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 <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 <input type="checkbox"/> 現道等の防災拠点又は震災拠点検査対象箇所もしくは繁華の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 <input type="checkbox"/> 現道等の車前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消 <input type="checkbox"/> 遊離路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消 <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	和歌山阪南線(48.357台/日⇒34.701台/日)/ハイパス自動車交通量(28.810台/日)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果 <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	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)
		<input 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減 <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た区間の騒音レベルの改善の状況 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	和歌山阪南線(旧国道26号)和歌山市 延時交差点～和歌山市 西汀丁交差点)

(事後評価)

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
一般国道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
29,900	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29年度		
単純合計	453億円	33億円	486億円
基準年における 現在価値 (C)	804億円	17億円	821億円

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29年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	33億円	5.4億円	1.8億円	40億円
基準年における 現在価値 (B)	803億円	132億円	44億円	979億円

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)	158億円
経済的内部収益率 (事業全体)	4.6%

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。

交通状況の変化

様式-3①

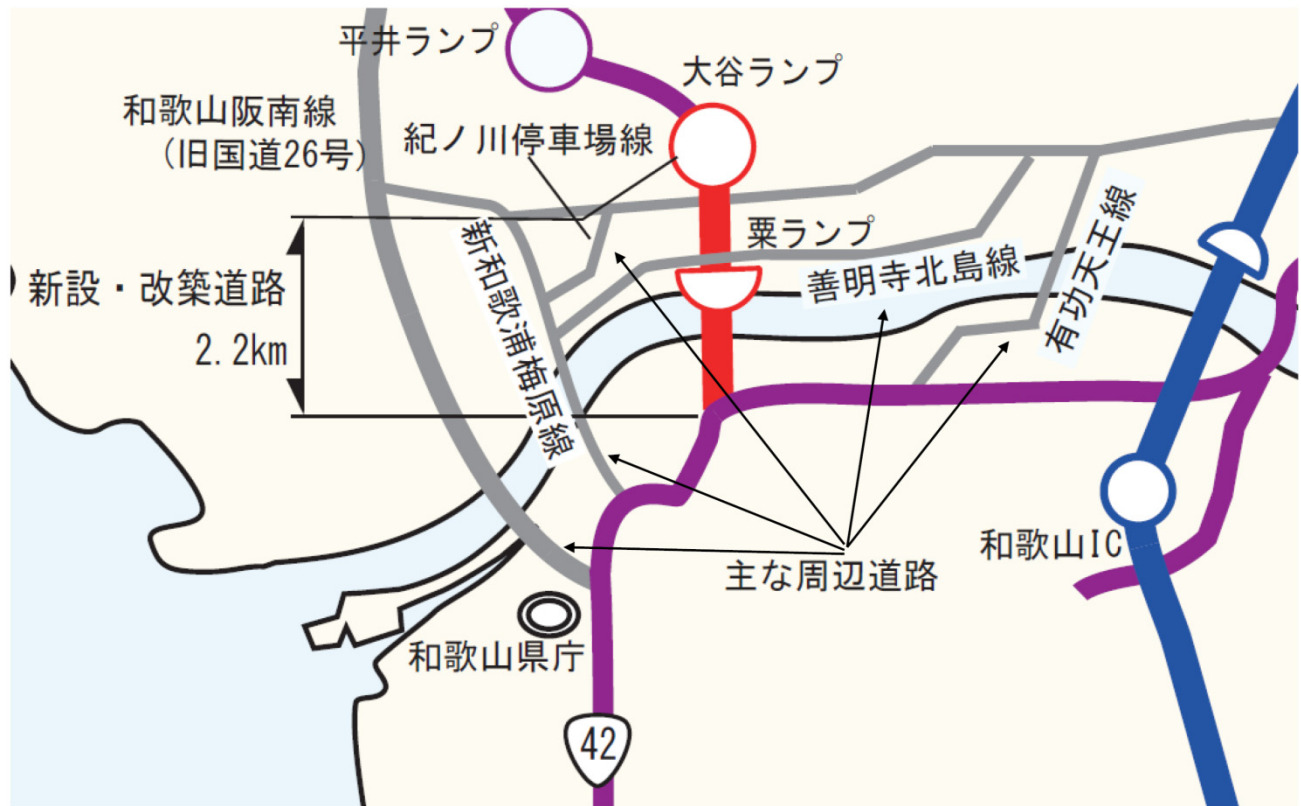
事業名：和歌山北バイパス（事業全体）

（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 ^{※1}	[台/日]	0	29,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	15.31	
②主な周辺道路 ^{※4}	(府)和歌山 阪南線 (11.1km)	交通量	[台/日]	10,200	8,800
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	37.08	29.99
	新和歌浦梅 原線 (1.6km)	交通量	[台/日]	26,000	12,600
		走行時間	[分]	6	4
		走行時間費用	[億円/年]	27.29	8.82
	有功天王線 (2.7km)	交通量	[台/日]	17,700	11,600
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	27.80	14.80
	紀ノ川停車 場線 (1.7km)	交通量	[台/日]	26,400	18,500
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	40.68	22.37
	善明寺北島 線 (3.4km)	交通量	[台/日]	6,400	2,700
		走行時間	[分]	9	7
		走行時間費用	[億円/年]	13.15	3.24
③その他道路合計 (6,569.0km)	走行時間費用	[億円/年]	32,322.40	32,342.15	
			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：6,591.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	32,468.40	32,436.68	31.72

- ※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29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) 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)		
	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"/>	

(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: 一般国道26号 和歌山北バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.32	2.2	0.71

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	現在単価	単純単価	現在単価
-25年目	S 63	3.1187	107.9	0.59	1.75		
-24年目	H 1	2.9987	110.8	0.54	1.50		
-23年目	H 2	2.8834	113.3	0.49	1.28		
-22年目	H 3	2.7725	116.0	1.00	2.46		
-21年目	H 4	2.6658	117.6	11.41	26.62		
-20年目	H 5	2.5633	117.9	12.85	28.74		
-19年目	H 6	2.4647	117.8	4.37	9.41		
-18年目	H 7	2.3699	117.1	15.98	33.28		
-17年目	H 8	2.2788	116.6	43.40	87.28		
-16年目	H 9	2.1911	117.5	40.95	78.58		
-15年目	H 10	2.1068	116.9	41.62	77.18		
-14年目	H 11	2.0258	115.2	56.90	102.96		
-13年目	H 12	1.9479	113.8	57.81	101.82		
-12年目	H 13	1.8730	112.4	53.53	91.79		
-11年目	H 14	1.8009	110.5	52.07	87.32		
-10年目	H 15	1.7317	109.0	3.64	5.95		
-9年目	H 16	1.6651	108.0	6.88	10.91		
-8年目	H 17	1.6010	106.7	5.33	8.23		
-7年目	H 18	1.5395	105.9	13.20	19.75		
-6年目	H 19	1.4802	105.0	14.29	20.73		
-5年目	H 20	1.4233	104.4	3.78	5.30		
-4年目	H 21	1.3686	103.0	3.32	4.54		
-3年目	H 22	1.3159	101.3	1.41	1.88		
-2年目	H 23	1.2653	99.8	2.55	3.33		
-1年目	H 24	1.2167	99.0	5.19	6.56		
供用開始年次	H 25	1.1699	99.0			0.66	0.80
1年目	H 26	1.1249	101.5			0.66	0.75
2年目	H 27	1.0816	102.9			0.66	0.71
3年目	H 28	1.0400	102.9			0.66	0.68
4年目	H 29	1.0000	102.9			0.66	0.66
5年目	H 30	0.9615	102.9			0.66	0.63
6年目	H 31	0.9246	102.9			0.66	0.61
7年目	H 32	0.8890	102.9			0.66	0.58
8年目	H 33	0.8548	102.9			0.66	0.56
9年目	H 34	0.8219	102.9			0.66	0.54
10年目	H 35	0.7903	102.9			0.66	0.52
11年目	H 36	0.7599	102.9			0.66	0.50
12年目	H 37	0.7307	102.9			0.66	0.48
13年目	H 38	0.7026	102.9			0.66	0.46
14年目	H 39	0.6756	102.9			0.66	0.44
15年目	H 40	0.6496	102.9			0.66	0.43
16年目	H 41	0.6246	102.9			0.66	0.41
17年目	H 42	0.6006	102.9			0.66	0.39
18年目	H 43	0.5775	102.9			0.66	0.38
19年目	H 44	0.5553	102.9			0.66	0.37
20年目	H 45	0.5339	102.9			0.66	0.35
21年目	H 46	0.5134	102.9			0.66	0.34
22年目	H 47	0.4936	102.9			0.66	0.32
23年目	H 48	0.4746	102.9			0.66	0.31
24年目	H 49	0.4564	102.9			0.66	0.30
25年目	H 50	0.4388	102.9			0.66	0.29
26年目	H 51	0.4220	102.9			0.66	0.28
27年目	H 52	0.4057	102.9			0.66	0.27
28年目	H 53	0.3901	102.9			0.66	0.26
29年目	H 54	0.3751	102.9			0.66	0.25
30年目	H 55	0.3607	102.9			0.66	0.24
31年目	H 56	0.3468	102.9			0.66	0.23

32年目	H	57	0.3335	102.9			0.66	0.22
33年目	H	58	0.3207	102.9			0.66	0.21
34年目	H	59	0.3083	102.9			0.66	0.20
35年目	H	60	0.2965	102.9			0.66	0.19
36年目	H	61	0.2851	102.9			0.66	0.19
37年目	H	62	0.2741	102.9			0.66	0.18
38年目	H	63	0.2636	102.9			0.66	0.17
39年目	H	64	0.2534	102.9			0.66	0.17
40年目	H	65	0.2437	102.9			0.66	0.16
41年目	H	66	0.2343	102.9			0.66	0.15
42年目	H	67	0.2253	102.9			0.66	0.15
43年目	H	68	0.2166	102.9			0.66	0.14
44年目	H	69	0.2083	102.9			0.66	0.14
45年目	H	70	0.2003	102.9			0.66	0.13
46年目	H	71	0.1926	102.9			0.66	0.13
47年目	H	72	0.1852	102.9			0.66	0.12
48年目	H	73	0.1780	102.9			0.66	0.12
49年目	H	74	0.1712	102.9	-90.00	-15.41	0.66	0.11
合計					363.10	803.74	32.87	17.22
単純事業費計						453.10		32.87

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道26号	和歌山北バイパス	4	2.2km

■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	20,588	
	改良費		式	1	658	
		土工	m ³	57,164	354	切土(3,700m ³)、盛土(53,464m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	1,040	3	盛土法面
		擁壁工	式	1	241	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	m	153	60	
	橋梁費		m	2,336	16,347	
		100m以上	m	1,805	15,541	紀の国大橋、楠見高架橋
		100m未満	m	531	806	嘉家作高架橋、ランプ橋
	トンネル費		m			
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	64,240	161	
		車道舗装	m ²	41,800	119	
		歩道舗装	m ²	22,440	42	
	付帯施設費		式	1	3,422	
交通管理施設工		式	1	43		
その他		式	1	3,379	付替道路費、付替水路費、JR委託料等	
②用地及補償費		式	1	17,012		
	用地費		m ²	72,923	9,000	
		宅地	m ²	72,923	9,000	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
補償費	式	1	8,012	一般家屋、店舗		
③間接経費		式	1	9,389	地質調査、測量、設計にかかる費用等	
事業費合計					46,989	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道26号	和歌山北バイパス	4	2.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.2	400	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			3,550	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。