



No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和2年度第4回

一般国道42号
な ち かつ うら
那 智 勝 浦 道 路

【事後評価】

令和3年1月
近畿地方整備局

目次

1. 事業全体図
2. 事業の必目的と計画の概要
3. 前回再評価時(H25)の対応方針
4. 社会経済情勢の変化
5. 費用対効果分析の
算定基礎となった要因の変化
6. 事業の効果の発現状況
7. 事業を通して得られた知見・学び
8. 対応方針(案)

1. 事業全体図

一般国道42号 那智勝浦道路

一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長520kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っています。

那智勝浦道路は、国道42号の交通混雑の緩和、大地震時の救援ルート確保の確保、高度医療機関へのアクセス向上、沿線地域の活性化等を目的とする道路である。



位置図



- 那智勝浦道路 (H27開通) : 土工・橋梁部 トンネル部
- 那智勝浦道路 (H20開通) : 土工・橋梁部 トンネル部
- 一般国道 : 土工・橋梁部 トンネル部
- 主要地方道 : 土工・橋梁部 トンネル部
- 一般県道 : 土工・橋梁部 トンネル部

2. 事業の目的と計画の概要

一般国道42号 那智勝浦道路

事業の目的

- 災害時の円滑な交通確保
- 救急医療の支援
- 観光の活性化

計画の概要

区間	(起)和歌山県新宮市三輪崎 (終)和歌山県東牟婁郡 那智勝浦町市屋
道路延長	15.2km
構造規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
車線数	4車線(14工区) 暫定2車線(13工区)
標準幅員	22.0m
全体事業費	1,240億円
事業化	平成4年度(14工区) 平成18年度(13工区)
都市計画決定	平成2年12月
用地着手	平成8年度(14工区)
工事着手	平成10年度(14工区)
開通	平成20年3月：暫定2車線開通 起点(三輪崎)～那智勝浦IC 平成27年9月：暫定2車線開通 那智勝浦IC～終点(市屋)

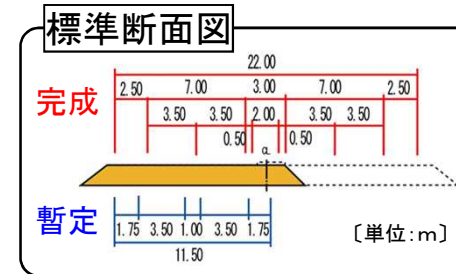
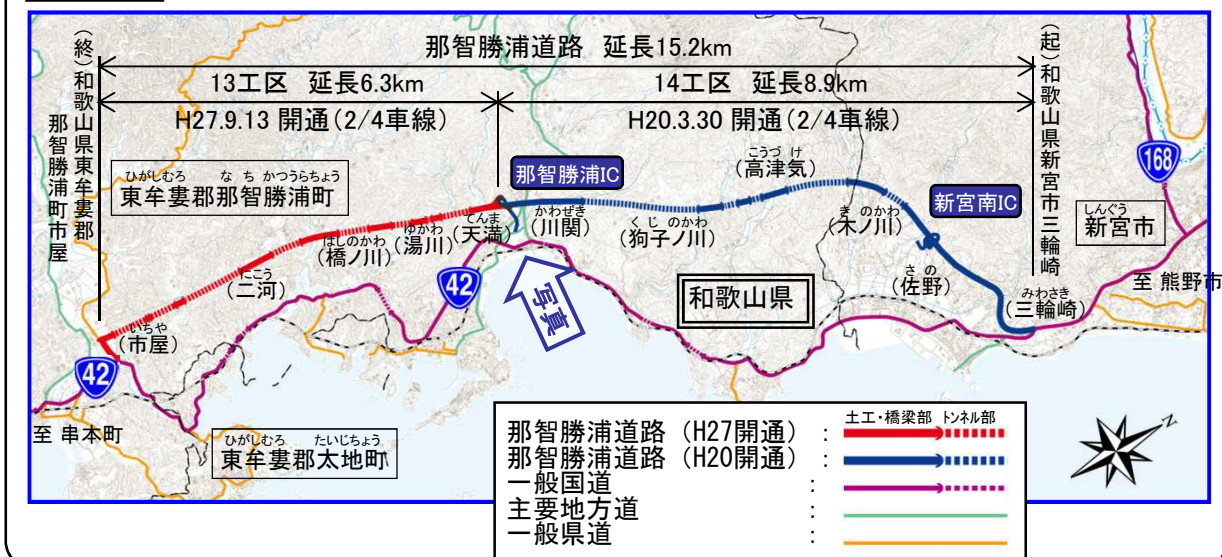


写真:航空写真



計画図



3. 前回再評価時(H25)の対応方針 一般国道42号 那智勝浦道路

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・ 東南海・南海地震時には並行する国道42号の8.6km(約5割)の区間で津波浸水被害を予想。
- ・ 平成23年の台風12号により国道42号及び周辺道路で冠水による通行障害が発生。
- ・ 国道42号の交通量は約12,000台/12時間で推移しており、交通容量を超過。
- ・ 災害時の支援経路、迂回路として物流や市民生活への影響を回避し、円滑な交通を確保。
- ・ 二次救急医療機関への安全な搬送ルート形成、時間短縮及び定時性確保により救急医療を支援。
- ・ 新宮那智勝浦地域にある、世界遺産や各名所間のアクセス向上により観光を活性化。
- ・ 費用便益比(B/C)は、事業全体で1.2、残事業で1.7。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・ 那智勝浦道路は平成19年度に那智勝浦IC～新宮IC間の8.9kmを暫定2車線で供用。
- ・ 現在、市屋～那智勝浦IC間で金剛寺トンネル、天満トンネルなどの工事を推進。
- ・ 引き続き工事を推進し、平成27年度中の暫定2車線での供用を目指す。

那智勝浦道路は、事業の必要性等に関する視点、事業進捗の見込みに関する視点から、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

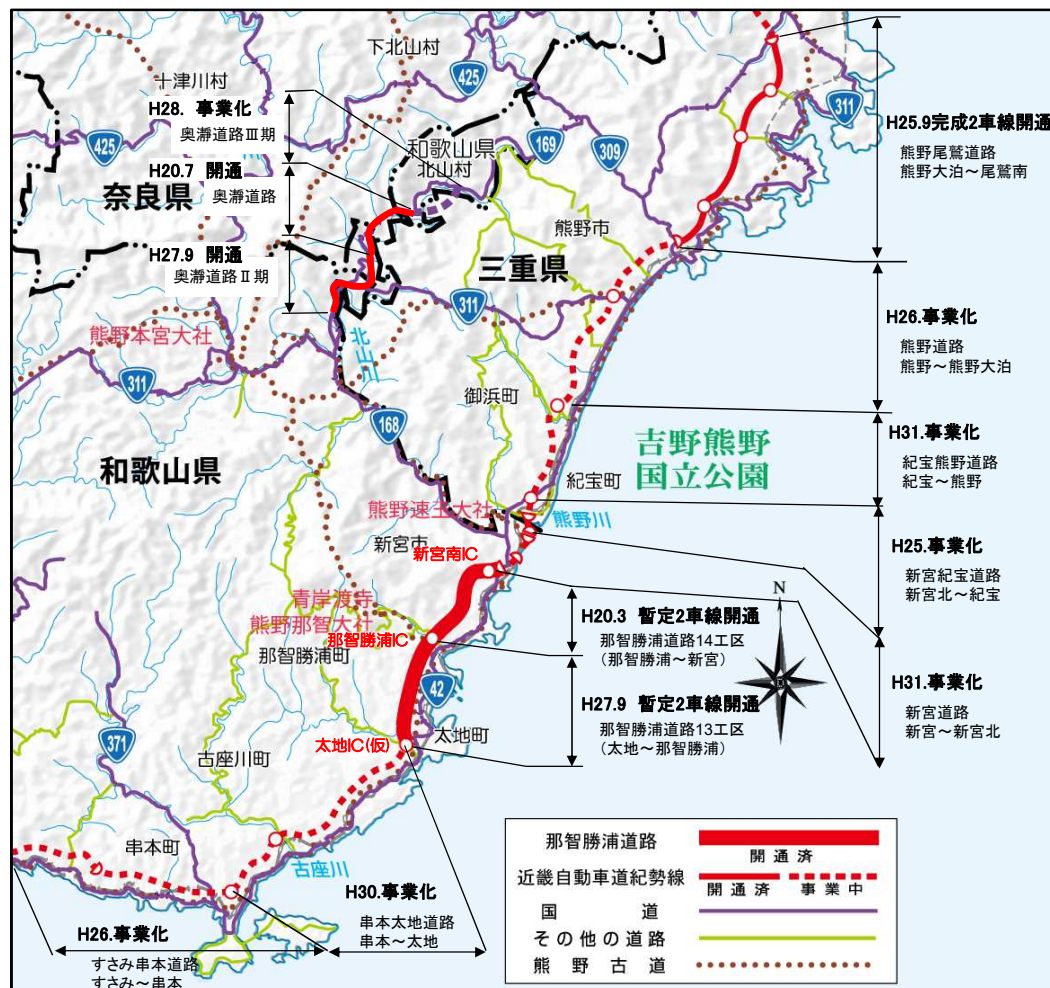
4. 社会経済情勢の変化

一般国道42号 那智勝浦道路

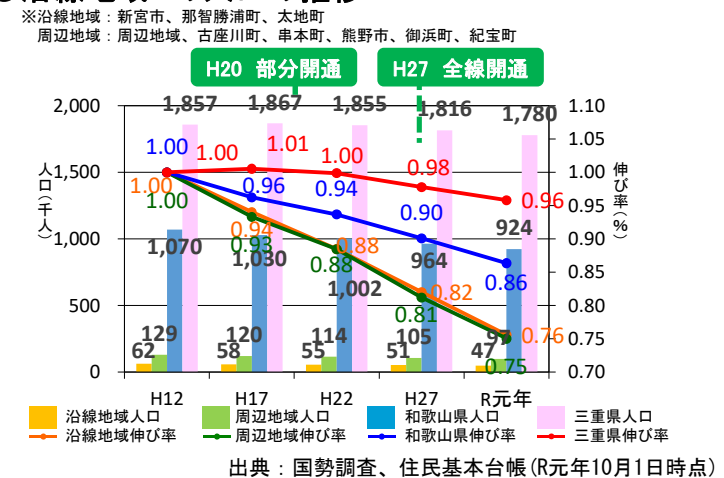
◆沿線地域の状況(周辺道路の開通状況、人口、経済指標)

- 事業区間周辺では、奥漣道路Ⅱ期(H27)・熊野尾鷲道路(H25)の開通など幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。
- 和歌山県、三重県及び那智勝浦道路沿線地域の人口は減少傾向で、沿線地域では減少がより顕著。
- 経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県・三重県では横這い傾向であり、沿線地域は那智勝浦道路が開通したH27年度に増加しているがその後減少。

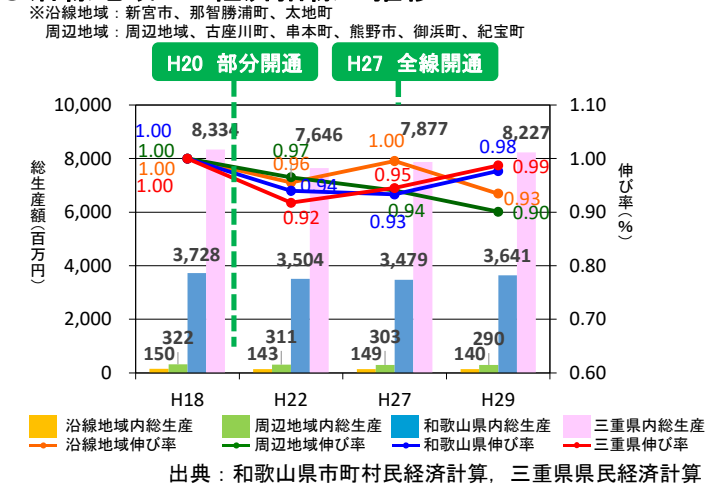
●那智勝浦道路の位置



●沿線地域※の人口の推移



●沿線地域※の経済指標の推移



5. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H18再評価時) ^{※1}	事業完了時 (H25再評価時)	現在 (暫定)	備考
道路構造等	14工区:4車線 13工区:暫定2車線	14工区:4車線 13工区:暫定2車線	暫定2車線	14工区:三輪崎～那智勝浦IC 13工区:那智勝浦IC～市屋
総事業費	約1,240億円	約1,240億円	約938億円(精算)	総事業費:1,240億円(4車線)
交通量	15,600台/日 ^{※2} <計画(4車線)>	15,100台/日 ^{※3} <計画(4車線)>	11,880台/日 ^{※4} <実績(暫定2車線)>	

※1 全線事業化後の平成18年度事業再評価時の値等を記載

※2 H42将来OD(H11全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、フルネットワークで算出した計画交通量

※3 H42将来OD(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、事業化ネットワークで算出した計画交通量

※4 H27全国道路・街路交通情勢調査

◆現道の状況

	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (国道42号)	15,621台/日	6,554台/日 (断面交通量が増加)	8,767台/日減少	交通量転換
交通量 ^{※1} 【参考】 (那智勝浦道路)	—	11,880台/日 ^{※2}	—	—
旅行速度 ^{※2} (国道42号)	34.3km/h	49.9km/h	15.6km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 (国道42号)	88件/億台キロ	15件/億台キロ	73件/億台キロ減少 (約8割減少)	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量:観測地点(東牟婁郡那智勝浦町二河地先) 採用値(整備前:H17全国道路・街路交通情勢調査、整備後:H27全国道路・街路交通情勢調査)

※2 14工区(三輪崎～那智勝浦IC)の交通量 ※開通直後のため、H27全国道路・街路交通情勢調査時には、13工区(那智勝浦IC～市屋)が設定されていない

※3 旅行速度:観測地点(東牟婁郡那智勝浦町二河地先) 採用値(整備前:H17全国道路・街路交通情勢調査、整備後:H27全国道路・街路交通情勢調査)

※4 死傷事故率:採用値(整備前:H19～H20交通事故総合分析センター、整備後:H29～H30交通事故総合分析センター)

6. 事業の効果の発現状況

一般国道42号 那智勝浦道路

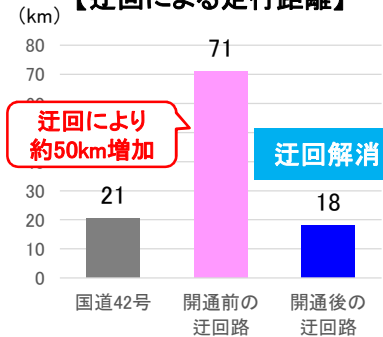
◆災害時の円滑な交通確保

- 国道42号の越波等による通行規制や南海トラフ巨大地震による津波浸水時には、橋本交差点～市屋交差点間では、迂回により約132分と増加し、かつ迂回路の一部は幅員が狭小であり、すれ違いが困難な状況であったが、那智勝浦道路の整備により迂回は解消。
- 那智勝浦道路の整備により、災害時の円滑な交通を確保し、物流や市民生活への影響を回避。

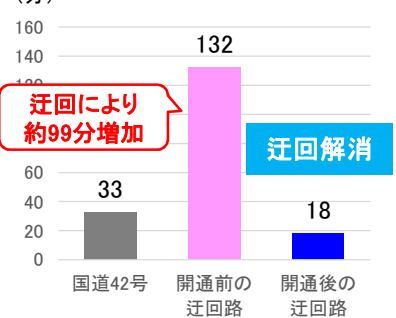
● 国道42号が被災した際の迂回路の状況

新宮市→ 那智勝浦町・太地町間の現道及び迂回路の走行距離・所要時間
【新宮市(橋本交差点)→ 太地町(市屋交差点)】

【迂回による走行距離】



【迂回による所要時間】



写真①: 一般県道南平野下里停車場線 (狭小な迂回路区間)



撮影日: 令和2年8月

写真②: 国道42号越波の状況 (参考: 東牟婁郡串本町西向)



撮影日: 平成19年5月

【地域の声】

那智勝浦道路は、災害時の「命の道」として、**住民の避難や物資の輸送等、様々な役割を果たす**ことが見込まれ、**住民の安心・安全に大きく寄与**しています。



▲ 那智勝浦町役場

- 南海トラフ巨大地震時の津波による浸水想定区域
- 南海トラフ巨大地震時の津波による道路浸水被害予測区間 (那智勝浦道路並行区間)

出典: H27全国道路・街路交通情勢調査

「南海トラフの巨大地震」及び「東海・東南海・南海3連動地震」による津波浸水想定について(H25.3.28和歌山県)より作成

6. 事業の効果の発現状況

一般国道42号 那智勝浦道路

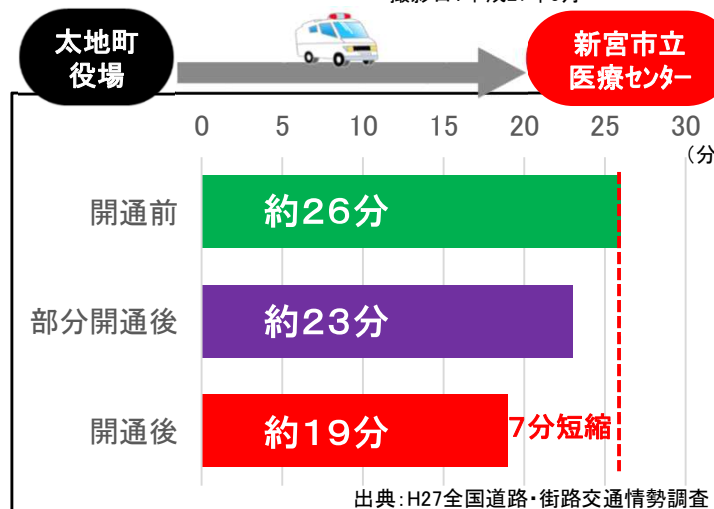
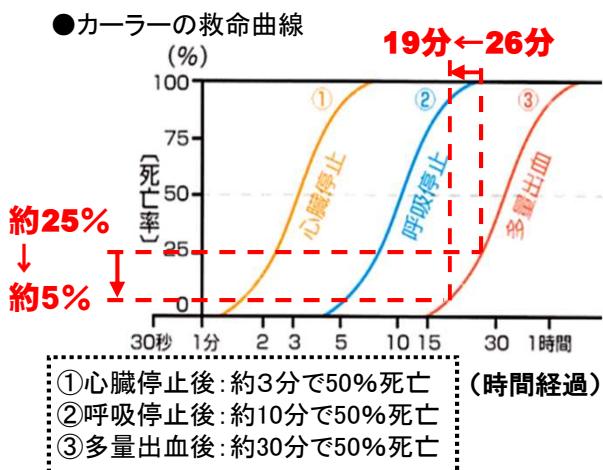
◆救急医療の支援

- 那智勝浦道路の整備により、沿線地域唯一の災害拠点病院である新宮市立医療センター（二次救急医療機関）までの搬送時間が大幅に短縮。また、国道42号が越波等により被災した場合でも、那智勝浦道路を利用することでアクセスが可能。
- 走行快適性が高まり、患者の身体的な負担が軽減した搬送が可能となるなど地域の救急医療を支援。

●新宮市立医療センターへの搬送時間(太地町役場から新宮市立医療センター)



【搬送時間短縮による死亡率の低減効果】 (太地町役場から新宮市立医療センター)



【地域の声】

新宮市立医療センターまでは、開通後に国道42号利用から那智勝浦新宮道路利用に変更し、**町立温泉病院から医療センターまでの所要時間は約7分短縮**された。

国道42号は、台風や高波の際、非常に走りにくかったが、**那智勝浦新宮道路では、安定した走行が可能**になり、**信号や急カーブ、道路上の飛び出しも無い**ため、**患者への負担が軽減**された。▲那智勝浦町消防本部



救急車内は狭く、病状によっては劣悪な環境でした。**那智勝浦道路は線形が良いので、隊員が立った状態で患者を処置することが出来る**ようになり、救急隊員にとっても大きな効果となりました。

▲太地町消防係

6. 事業の効果の発現状況

一般国道42号 那智勝浦道路

◆観光の活性化

- 那智勝浦道路沿線地域は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」(那智大滝 等)を有するなど、和歌山県内でも代表的な観光エリアで、那智勝浦道路の整備により、観光入込客数が増加。
- 那智勝浦道路の全線開通により、移動時間の短縮や観光地へのアクセスが向上することで、道の駅「くしもと橋杭岩」へ、中部圏からの来訪者が増加し、観光産業の活性化に貢献。



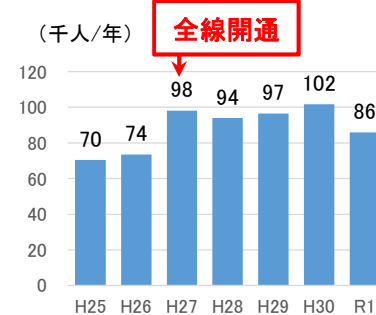
写真①: 那智大滝 (世界遺産)



撮影日: 平成27年5月

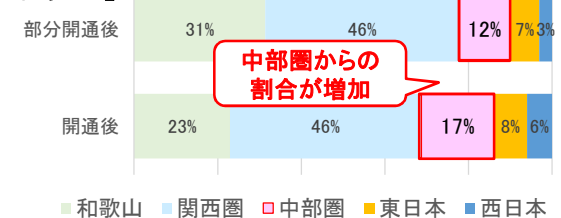
●観光圏域の拡大(道の駅「くしもと橋杭岩」)

【観光入込客数】



出典: 道の駅「くしもと橋杭岩」提供

【来訪者の出発地】

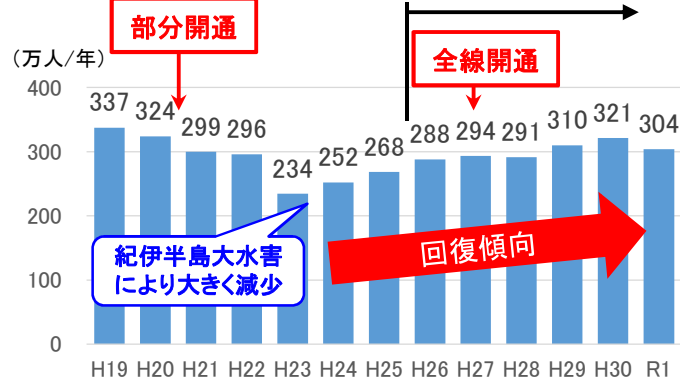


出典: 紀南河川国道事務所車籍地調査結果

※部分開通後: H26.8.15(金) 開通後H28.8.13(土)

●沿線地域における観光入込客数

三重県側の紀勢自動車道無料区間(紀伊長島～尾鷲北) 熊野尾鷲道路(尾鷲南～熊野大泊)が開通(約40km) (～平成26年3月)



出典: 和歌山県商工観光労働部観光局 観光客動態調査報告書

※沿線地域は、新宮市、那智勝浦町、太地町

写真②: 青岸渡寺(世界遺産)



撮影日: 平成27年5月

【地域の声】

那智勝浦道路供用後は、**新宮市・三重県側からのアクセスが向上**し、観光に訪れるお客様の**移動時間の短縮、滞在時間の増加、交通渋滞の緩和によるストレスの軽減**などの効果があった。また、**広域的な地域からの来訪が増えた**。さらに、紀勢線全線が繋がれば近畿・東海方面のみならず、全国から来訪者の増加が期待され、観光の活性化につながる。

▲那智勝浦町役場

7. 事業を通して得られた知見・学び 一般国道42号 那智勝浦道路

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■設計変更

【コスト縮減】

・新工法活用(△3億円)【多点固定支承、機能分散支承、少数主桁形式】

⇒コスト縮減には新工法の活用が効果的であり、新たな技術開発が活性化される好循環も起きるため積極的に新工法を導入すること。

■協議・調整

南海トラフ巨大地震に伴う災害に対し、地元から高速道路隣接の高台に避難可能な設備の設置要望があったことから、インターチェンジ用地の空地部分に緊急時の一時的避難施設を設置した。

⇒道路だけでなく、まちづくりの複合的な視点で整備・活用することで、防災・減災、地域社会の活性化など、相乗的な効果や新たな価値の創造を期待できる。

■その他

那智勝浦道路の完成により、新宮港からの串本方面への観光コースが広がったことで、新宮港への大型海外クルーズ船の寄港数が増加した。

⇒周辺に港が存在する事業については、大型クルーズ船の寄港に伴うインバウンドの増加も見込まれることから、港湾等、重要な拠点へのアクセス路と一体的な整備やソフト対策等についても検討する必要がある。

8. 対応方針(案)

1. 今後の事後評価の必要性

那智勝浦道路の開通により、災害時の円滑な交通の確保、救急医療への支援、観光の活性化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考えます。

引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努めてまいります。

2. 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

那智勝浦道路は、二次救急医療機関への安全な搬送ルート形成や周辺地域の観光客の増加に貢献し、国道42号の交通混雑の緩和や交通安全の確保にも寄与しています。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも迂回解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えております。

また、那智勝浦道路は、暫定2車線での整備を行ったが、近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークを構築するため、引き続き4車線化が必要と考えています。

事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討いたします。



No. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和2年度第4回

一般国道42号

な ち かつ うら
那 智 勝 浦 道 路

【事後評価】

(計算結果等参考資料)

令和3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	一般国道42号 那智勝浦道路
事業主体	近畿地方整備局

●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)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道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）：78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間：350万人・時間/年（144798万人・時間/年⇒144448万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：国道42号 国道168号 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：291万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：8割削減	
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況		
	○ 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		
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	熊野交通（那智勝浦町営バス、国道42号を利用）、熊野御坊南海バス（国道42号を利用）	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	太地町～JR新宮駅（所要時間：45分⇒31分）	
	○ 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		
	物流効率化 の支援	○ 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	
		● 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	那智勝浦町、主な出荷先：京浜・中部地方、主な出荷品：まぐろ
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○ 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	
		○ 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	
○ 中心市街地内で行われたことによる効果			
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である			
□ DID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			
□ 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			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）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 checked="" 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	新宮市～田辺市
		<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 checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	太地町～新宮市（所要時間：45分⇒31分）
	個性ある地域の形成	<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 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	熊野速玉大社、熊野那智大社、那智大滝、くじらの博物館等（年間観光客入込数：3,039千人／年 R元年）
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input 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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input 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	
	災害への備え	<input checked="" 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	新宮市（事前のルート：一般国道42号）
		<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	和歌山県地域防災計画（令和元年度修正版）（第1次緊急輸送道路） 緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）
		<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	一般国道42号（新宮市三輪崎～那智勝浦町市區間）
		<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	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替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が解消	

4. 環境	地球環境の 保全	● 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:9508.72t-CO2/年
	生活環境の 改善・保全	● 現道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):国道42号 国道168号 排出削減量:31.02t/年、排出削減率:6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:17.65t/年
		● 現道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):国道42号 国道168号 排出削減量:1.82t/年、排出削減率:6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:0.85t/年
		○ 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	
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	● 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	近畿自動車道紀勢線(勢和多気JCT~和歌山JCT)
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	○ 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	

(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42号	那智勝浦道路	L=15.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,200	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	令和2年度		
単純合計	893億円	175億円	1,068億円
基準年における 現在価値 (C)	1,498億円	92億円	1,590億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和2年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	122億円	12億円	3.2億円	138億円
基準年における 現在価値 (B)	2,897億円	297億円	77億円	3,271億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	2.1
経済的純現在価値 (B-C)	1,681億円
経済的内部収益率 (EIRR)	7.2%

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：那智勝浦道路（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (15.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	15,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	32.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 (17.9km)	交通量	[台/日]	15,000	2,700
		走行時間	[分]	57	38
		走行時間費用	[億円/年]	154.22	22.90
	国道168号 (14.8km)	交通量	[台/日]	5,600	5,900
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	24.97	26.25
		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 (26,707.2km)	走行時間費用	[億円/年]	90,426.25	90,408.70	

			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：26,755.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	90,605.44	90,490.36	115.08

- ※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：那智勝浦道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	■	
	その他	□	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和2年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R12)	
	複数時点での推計	□	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
	整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	□	
	その他()	□	
開発交通量の考慮	無	■	
	有	□	
	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	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	□	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	□
		山間部海岸部で併行道路が少ない	□
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	■	
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	□	
	最終配分の速度	■	
	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()	□	

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: 一般国道42号 那智勝浦道路

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
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.25	15.2	3.85	
-24年目	H 4	2.9987	117.6	0.97	2.55		
-23年目	H 5	2.8834	117.9	2.85	7.18		
-22年目	H 6	2.7725	117.8	0.97	2.35		
-21年目	H 7	2.6658	117.1	2.65	6.21		
-20年目	H 8	2.5633	116.6	14.75	33.32		
-19年目	H 9	2.4647	117.5	25.54	55.08		
-18年目	H 10	2.3699	116.9	39.25	81.81		
-17年目	H 11	2.2788	115.2	38.40	78.09		
-16年目	H 12	2.1911	113.8	50.35	99.67		
-15年目	H 13	2.1068	112.4	68.34	131.67		
-14年目	H 14	2.0258	110.5	41.35	77.93		
-13年目	H 15	1.9479	109.0	48.16	88.47		
-12年目	H 16	1.8730	107.9	57.71	102.97		
-11年目	H 17	1.8009	106.7	83.10	144.18		
-10年目	H 18	1.7317	105.9	60.45	101.62		
-9年目	H 19	1.6651	105.0	44.40	72.38		
-8年目	H 20	1.6010	104.4	6.97	10.99		
-7年目	H 21	1.5395	103.0	9.90	15.22		
-6年目	H 22	1.4802	101.3	6.17	9.28		
-5年目	H 23	1.4233	99.8	10.51	15.41		
-4年目	H 24	1.3686	99.0	68.15	96.84		
-3年目	H 25	1.3159	99.0	78.32	107.02		
-2年目	H 26	1.2653	101.5	77.15	98.87		
-1年目	H 27	1.2167	103.0	51.69	62.77		
供用開始年次	H 28	1.1699	102.8	1.85	2.17	3.56	4.17
1年目	H 29	1.1249	102.9	2.95	3.32	3.56	4.01
2年目	H 30	1.0816	102.8			3.56	3.86
3年目	R 1	1.0400	102.8			3.56	3.71
4年目	R 2	1.0000	102.8			3.50	3.50
5年目	R 3	0.9615	102.8			3.50	3.37
6年目	R 4	0.9246	102.8			3.50	3.24
7年目	R 5	0.8890	102.8			3.50	3.11
8年目	R 6	0.8548	102.8			3.50	2.99
9年目	R 7	0.8219	102.8			3.50	2.88
10年目	R 8	0.7903	102.8			3.50	2.77
11年目	R 9	0.7599	102.8			3.50	2.66
12年目	R 10	0.7307	102.8			3.50	2.56
13年目	R 11	0.7026	102.8			3.50	2.46
14年目	R 12	0.6756	102.8			3.50	2.36
15年目	R 13	0.6496	102.8			3.50	2.27
16年目	R 14	0.6246	102.8			3.50	2.19
17年目	R 15	0.6006	102.8			3.50	2.10
18年目	R 16	0.5775	102.8			3.50	2.02
19年目	R 17	0.5553	102.8			3.50	1.94
20年目	R 18	0.5339	102.8			3.50	1.87
21年目	R 19	0.5134	102.8			3.50	1.80
22年目	R 20	0.4936	102.8			3.50	1.73
23年目	R 21	0.4746	102.8			3.50	1.66
24年目	R 22	0.4564	102.8			3.50	1.60
25年目	R 23	0.4388	102.8			3.50	1.54
26年目	R 24	0.4220	102.8			3.50	1.48
27年目	R 25	0.4057	102.8			3.50	1.42
28年目	R 26	0.3901	102.8			3.50	1.37
29年目	R 27	0.3751	102.8			3.50	1.31
30年目	R 28	0.3607	102.8			3.50	1.26
31年目	R 29	0.3468	102.8			3.50	1.21
32年目	R 30	0.3335	102.8			3.50	1.17
33年目	R 31	0.3207	102.8			3.50	1.12
34年目	R 32	0.3083	102.8			3.50	1.08
35年目	R 33	0.2965	102.8			3.50	1.04
36年目	R 34	0.2851	102.8			3.50	1.00
37年目	R 35	0.2741	102.8			3.50	0.96
38年目	R 36	0.2636	102.8			3.50	0.92
39年目	R 37	0.2534	102.8			3.50	0.89
40年目	R 38	0.2437	102.8			3.50	0.85
41年目	R 39	0.2343	102.8			3.50	0.82
42年目	R 40	0.2253	102.8			3.50	0.79
43年目	R 41	0.2166	102.8			3.50	0.76
44年目	R 42	0.2083	102.8			3.50	0.73
45年目	R 43	0.2003	102.8			3.50	0.70
46年目	R 44	0.1926	102.8			3.50	0.67
47年目	R 45	0.1852	102.8			3.50	0.65
48年目	R 46	0.1780	102.8			3.50	0.62
49年目	R 47	0.1712	102.8			3.50	0.60
合計				839.09	1498.15	175.26	91.79
単純事業費計				892.92		175.26	

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。

