



No. 3-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和6年度第4回

一般国道168号

と つ か わ
十 津 川 道 路

【事後評価】

令和7年1月
近畿地方整備局

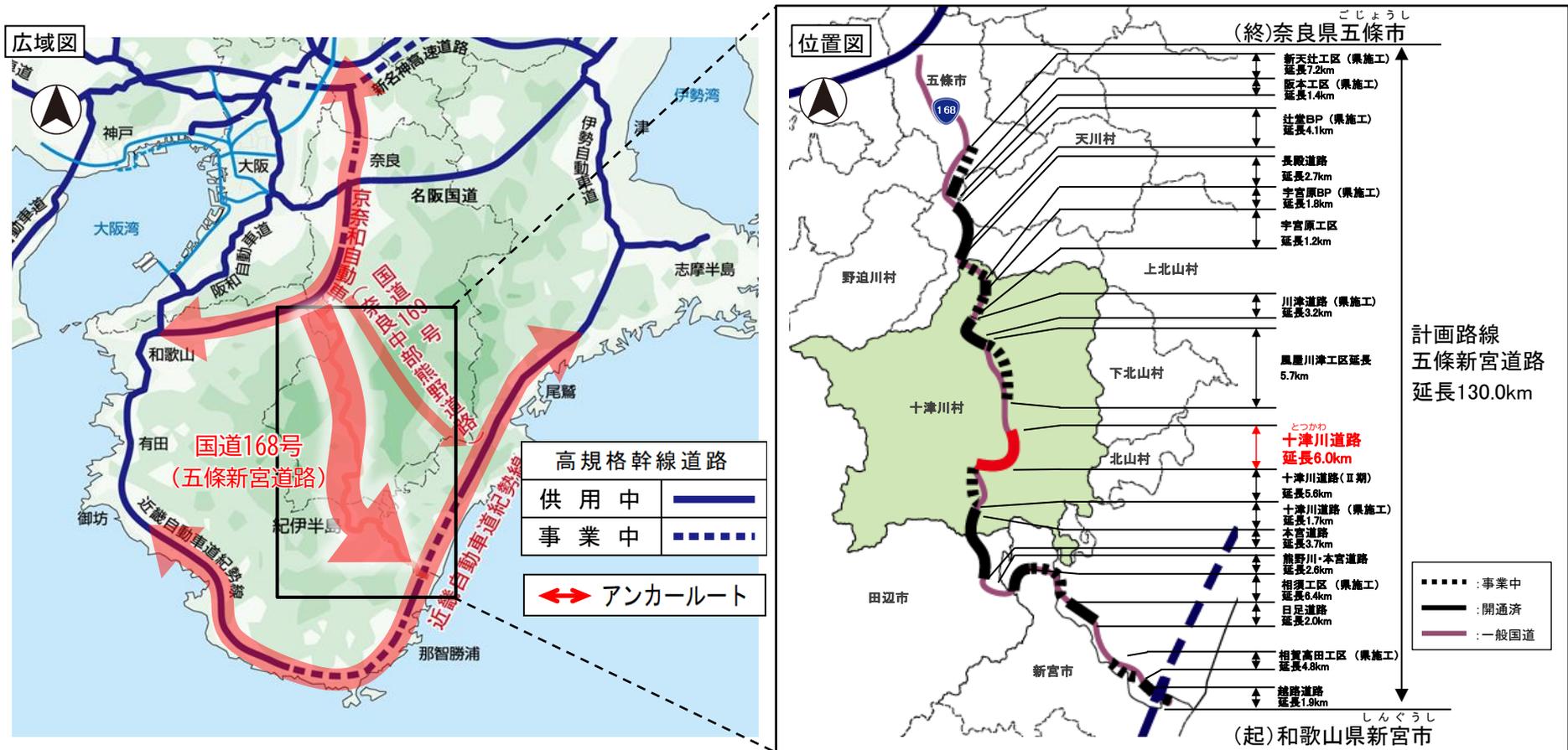
目次

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

1. 事業全体図

一般国道168号五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ延長約130kmの高規格道路です。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路です。住民の生活と安全を守る「いのちの道」として、防災面のみならず、人と物の流れを活発化し、地域の活性化を図るうえで必要不可欠な道路ですが、現在も未改良区間が多くあり、国と県で早期完成に向けて整備中です。

一般国道168号十津川道路は、五條新宮道路の一部を形成し、通行止めによる迂回の回避、通学交通の確保、救急救命活動の支援等を目的とした延長6.0kmの道路です。



2. 事業の目的と計画の概要

事業の概要、進捗状況

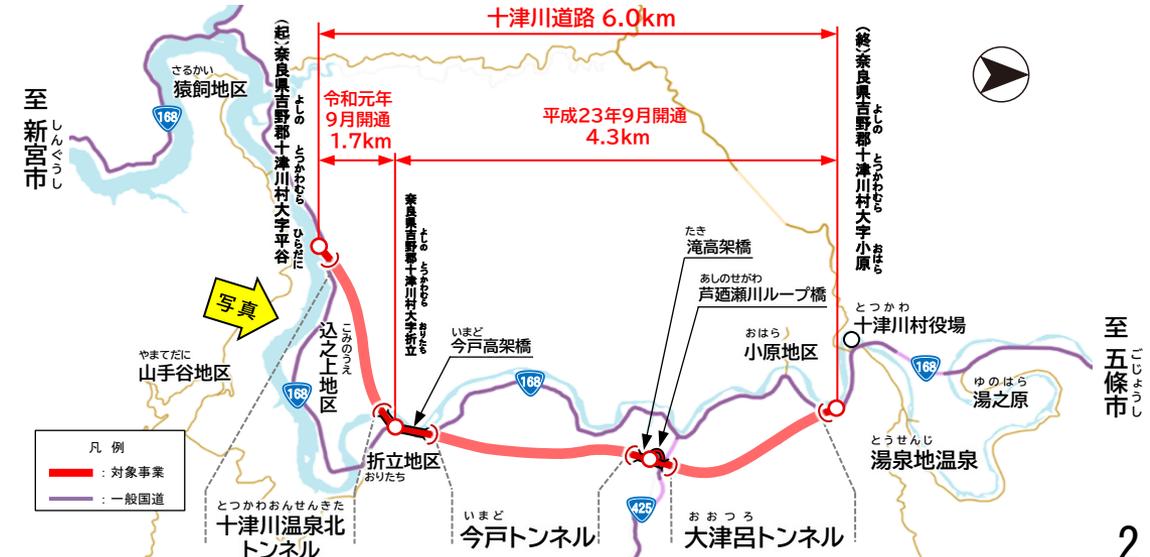
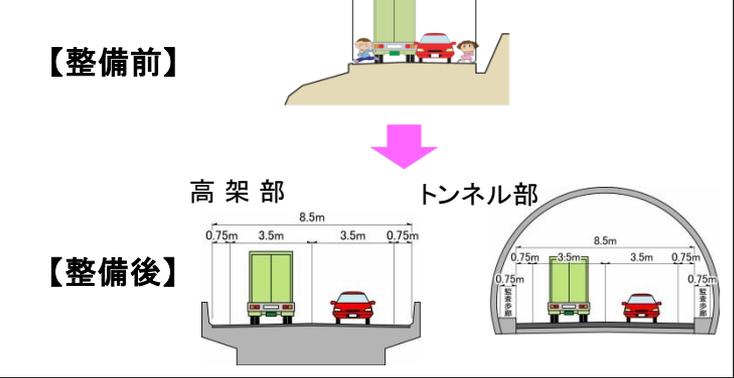
区間	(起) 奈良県吉野郡十津川村大字平谷 (終) 奈良県吉野郡十津川村大字小原
道路延長	6.0km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	8.5m
全体事業費	306億円
事業化	平成8年度
都市計画決定	—
用地着手	平成12年度
工事着手	平成14年度
開通	平成23年9月6日：十津川村折立～小原間 令和元年9月16日：十津川村平谷～折立間

事業の目的

- 通行止めによる迂回の回避
- 通学交通の確保
- 救急救命活動の支援
- 観光の活性化



標準断面図 (Standard Cross-section Diagram)



3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H17再評価時) ^{※1}	前回評価 (H27再評価時)	現在	備考
道路構造等	2車線	2車線	2車線	
総事業費	約280億円	約306億円	306億円	
交通量	3,300~3,700台/日 ^{※2} <R12将来交通量推計>	3,500台/日 ^{※3} <R12将来交通量推計>	1,938台/日 ^{※4} <R6実績交通量>	

※1 確認できる最も古い再評価時(H17)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 交通量調査結果(調査日:R6.10.2、観測地点:国道168号平谷交差点)
 R3全国道路・街路交通情勢調査における基本区間番号29301680720の昼夜率を使用して24時間交通量を算出

◆現道の状況

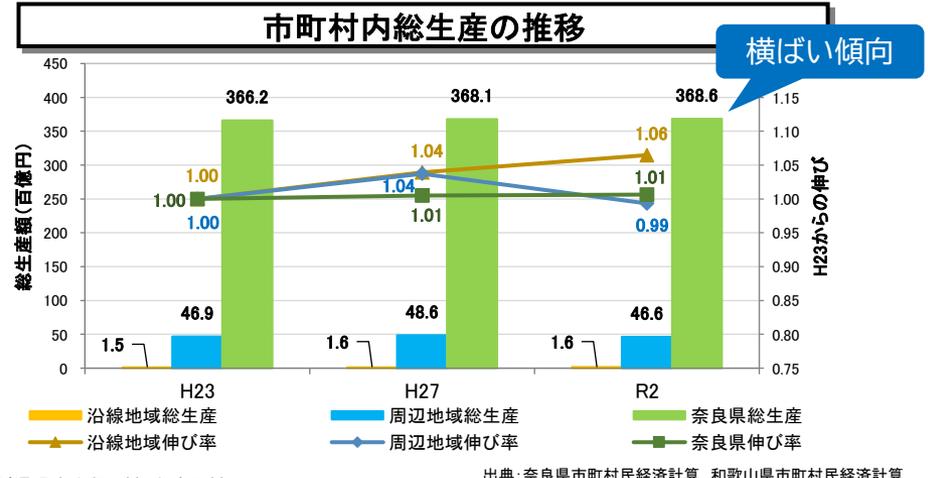
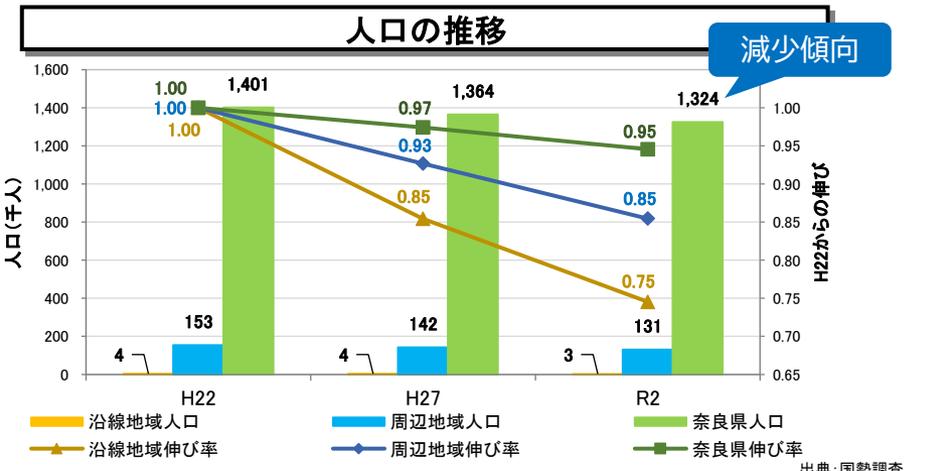
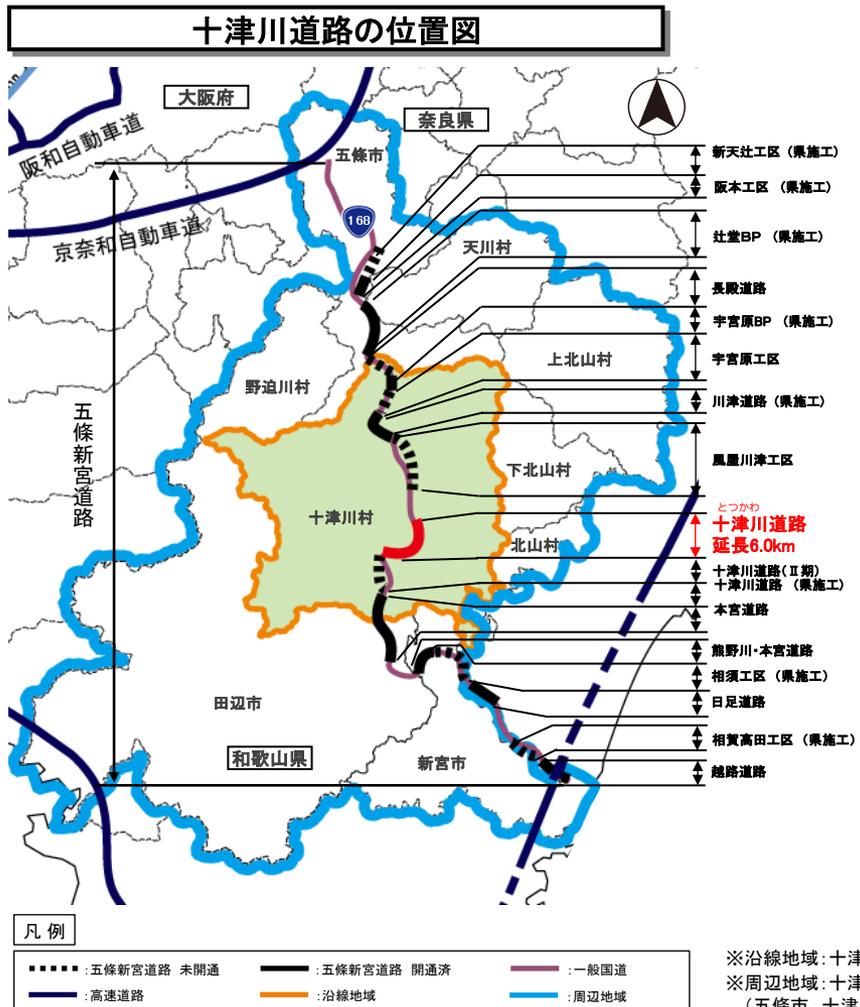
	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (現道)	2,586台/日	422台/日	2,164台/日減少	交通量転換による交通量減少
交通量 ^{※2} (バイパス)	—	1,938台/日	—	—
旅行速度 ^{※3} (現道)	40.9km/h	38.1km/h	2.8km/h低下	ほぼ変化なし
死傷事故率 ^{※4} (現道)	7件/億台キロ	15件/億台キロ	8件/億台キロ増加 [※]	事故件数 ^{※5} 整備前 (現道) 2件 整備後 (現道) 1件 整備後 (バイパス) 0件 ※事故件数は減少したが、交通量減少の割合が大きいため、死傷事故率が増加 (参考) 死傷事故率=事故件数÷(交通量×距離)

※1 交通量:観測地点(整備前:【基本区間番号】29301680020、整備後:国道168号平谷交差点) 採用値(整備前:H22全国道路・街路交通情勢調査、整備後:交通量調査(R6.10.2))
 ※2 交通量(供用区間):観測地点(国道168号平谷交差点) 採用値(交通量調査(R6.10.2))
 ※3 旅行速度:観測地点(【基本区間番号】整備前:29301680020、整備後:29301680015)
 採用値(整備前:H22全国道路・街路交通情勢調査 混雑時平均旅行速度(上下平均)、整備後:R3全国道路・街路交通情勢調査 混雑時平均旅行速度(上下平均))
 ※4 死傷事故率:採用値(整備前:H20~H22、整備後:R2~R4(交通事故総合分析センター))
 ※5 事故件数 :採用値(整備前:H20~H22、整備後:R2~R4(交通事故総合分析センター))

4. 社会経済情勢の変化

◆沿道地域の状況(人口・経済指標)

- 事業区間周辺では、紀伊半島を南北に縦貫する五條新宮道路の整備が進捗。
- 十津川道路の沿線地域の人口は減少傾向で、生産額は横ばい傾向。



※沿線地域: 十津川道路が通過する市町村(十津川村)
 ※周辺地域: 十津川道路の中心を軸にH27現況再現トリップ長中央値(20.5km)を半径とした範囲に含まれる市町村(五條市、十津川村、野迫川村、天川村、上北山村、下北山村、田辺市、新宮市、北山村)

5. 事業の効果の発現状況

◆紀伊半島大水害からの早期復旧

- 紀伊半島大水害時 (H23.9.2) は、現道国道168号で道路崩壊による通行止めが発生。
- 十津川道路 (折立～小原間) の開通 (H23.9.6) により、復旧復興活動の輸送路が確保され、災害からの復旧支援に大きく貢献。
- 五條新宮道路の整備により、災害時における広域な救援・復旧活動の支援が期待。

紀伊半島アンカールートの形成



紀伊半島大水害(H23.9)による災害発生箇所

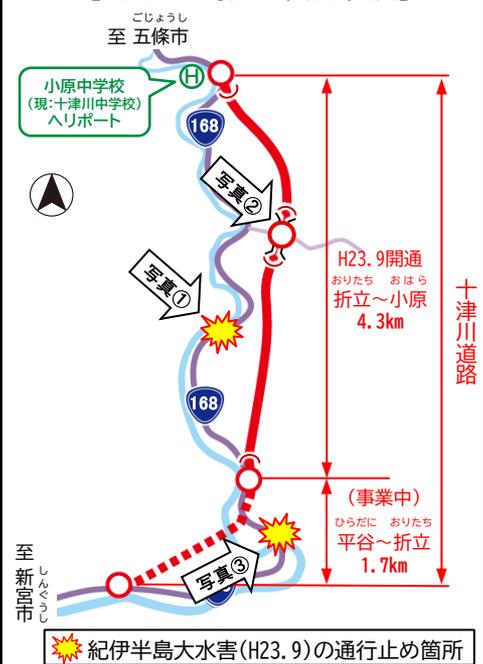
- 土砂災害箇所
- 土砂災害箇所(人的被害あり)

高規格幹線道路

供用中	——
事業中	----

←→ アンカールート

【H23.9.6時点の開通状況】



🌟 紀伊半島大水害(H23.9)の通行止め箇所



写真③
折立橋落橋 (H23.9)

折立～小原間の緊急開通



写真①
道路崩壊による通行止め (H23.9.4)

2日後



写真②
折立～小原間の緊急開通 (H23.9.6)

平成23年9月19日に開通予定であったが災害発生をうけて、急遽13日繰り上げて9月6日に緊急開通
⇒ 迅速な救援・救助活動、復旧活動が可能となる

- ・ 現道168号は1年のうち、トータルで約1ヶ月に相当する日数が雨量規制等で通行止めとなります。
- ・ 水害で小原～折立間が通行止めとなった際には、**19日に開通する予定だった十津川道路があったおかげで命が繋がった**と感じています。

出典：十津川村村長 H23.9.10共同インタビューより

- ・ 十津川道路が緊急供用されたことで、**役場から孤立集落へ緊急物資を届けることができました。**

出典：十津川村役場建設課 ヒアリング調査結果 (H24)

- ・ 土砂崩れや折立橋の落橋で村は孤立していましたが、十津川道路があり大変助かりました。

出典：十津川温泉ホテル昴支配人 ヒアリング調査結果 (H24)

5. 事業の効果の発現状況

◆通行止めによる迂回の回避

- 現道国道168号は過去20年間では大規模な通行止めが11件発生し、住民生活に大きく影響。
- 十津川道路の開通により災害に強い強靱な道路が確保され、災害等による通行止リスクが大幅に減少。

国道168号(現道)が通行止め時の迂回



【通行止めの原因となった被災箇所】



現道168号の過去20年間の災害による通行止め

発生年	発生日	内容	通行止時間	
①	H17	8/25	落石	4時間20分
②	H17	10/10	落石	14時間00分
③	H18	5/20	落石	245時間20分
④	H18	10/31	落石	10時間30分
⑤	H18	11/ 4	落石	7時間50分
⑥	H19	5/ 2	崩土	391時間05分
⑦	H19	7/ 3	崩土	5時間15分
⑧	H21	11/13	崩土	817時間00分
⑨	H23	7/20	崩土	23時間20分
⑩	H23	9/ 4	崩土 落橋	1,348時間50分 ※紀伊半島大水害
⑪	R 2	3/18	崩土	規制継続中
合計			2,867時間30分	

国道168号で通行止め
(代替路なし)
⇒ 大幅な迂回の発生

全線開通前

十津川道路が開通
(代替路あり)
⇒ 通常の交通確保

全線開通後

出典:奈良県土木マネジメント部資料

※⑪ H29.10.23～ 十津川道路 422時間通行止め
通行止め中は、現道国道168号により通行を確保

十津川村役場の声

- 十津川道路が開通したことで、国道168号(現道)が通行止めになった時でも、村内および村外への交通路が確保されるようになりました。
- 大幅な迂回を回避できるようになった為、住民の避難や救援・救助活動、物資の輸送などを迅速に行うことが出来るようになりました。



5. 事業の効果の発現状況

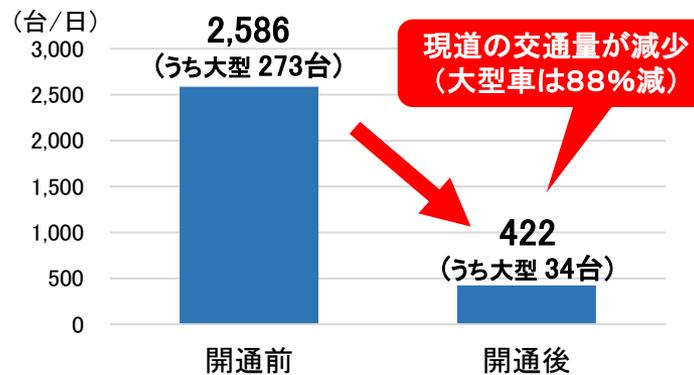
◆通学交通の確保

- 現道国道168号は地域を移動する唯一の道路だが、通行止めのリスクがあり、幅員が狭隘など、バス通学などの日常生活における安全で円滑な移動に支障。
- 十津川道路の開通により、安定した通学路が確保され、日常生活における移動の安全性が向上。

十津川道路以南からのバス通学範囲



国道168号(現道)の交通量の変化



出典:【開通前】H22 全国道路・街路交通情勢調査
【開通後】R6 交通量調査結果
(調査日: R6.10.2、観測地点: 国道168号平谷交差点)

学校関係者の声

- 生徒の約9割がバス通学しています。最も遠方は上湯川(出谷方面)からバス通学をしています。
- 十津川道路の開通により、通行止めのリスクが軽減して遠方からも安定した通学が可能になりました。
- 十津川村では村内の小学校、中学校、高校間で連携教育を実施しており、学校間の移動が多くあります。十津川道路が開通したことで各校へアクセスし易くなりました。

- 十津川道路へ交通が転換し、国道168号(現道)を利用する自動車大幅に減った為、自宅からバス停間の徒歩移動でも車と接触する危険性が低下しました。
- また、折立地区などでは現道を走行するスクールバスと他の車両との接触事故の危険性が低下しました。

出典: 十津川中学校ヒアリング調査結果(R6.9)

車両同士がすれ違う際に安全な離隔距離を取らず歩行者のすぐ傍を走行



写真: 開通以前の現道の状況 (R1.9撮影)

5. 事業の効果の発現状況

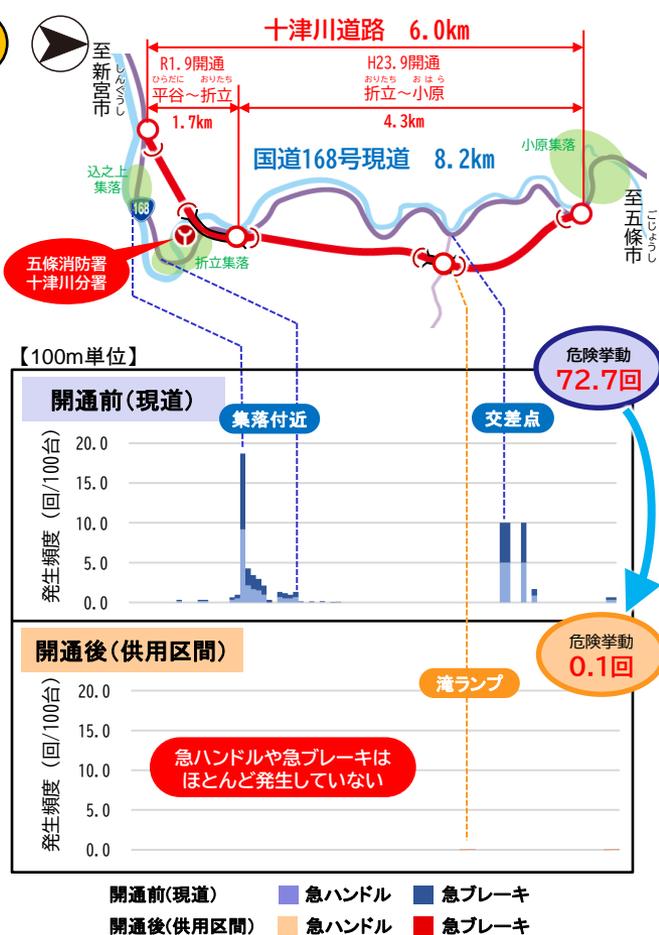
◆救急救命活動の支援

- 十津川道路の整備により、急ハンドルや急ブレーキが大幅に減少するなど、救急搬送時の安定性が向上。また、道路幅員や視距が確保されたことにより、救急活動時の安全性向上に寄与。
- 災害の危険性も低下し、搬送される傷病者の負担軽減や安定した搬送が実現。

高度医療施設への搬送ルート



危険挙動の発生状況



消防署の声

- ・ 十津川道路は、道幅が広く、急カーブが少ないため、搬送時のブレーキや加速の回数が減少するので傷病者の負担が軽減しました。
- ・ 崩土や落石の危険性が下がり、安定した搬送路が確保され、安全に搬送できるようになりました。
- ・ 道路の見通しが良くなったので、交通事故発生後の救助活動における二次災害発生の危険性が低くなりました。



出典：五條消防署 十津川分署 ヒアリング調査結果(R6.9)

国道168号現道の道路状況

急カーブが多い

道幅が狭い



こみのうえ 十津川村内込之上 (R2.9撮影)



おりたちばし 十津川村内折立橋周辺 (H25.9撮影)

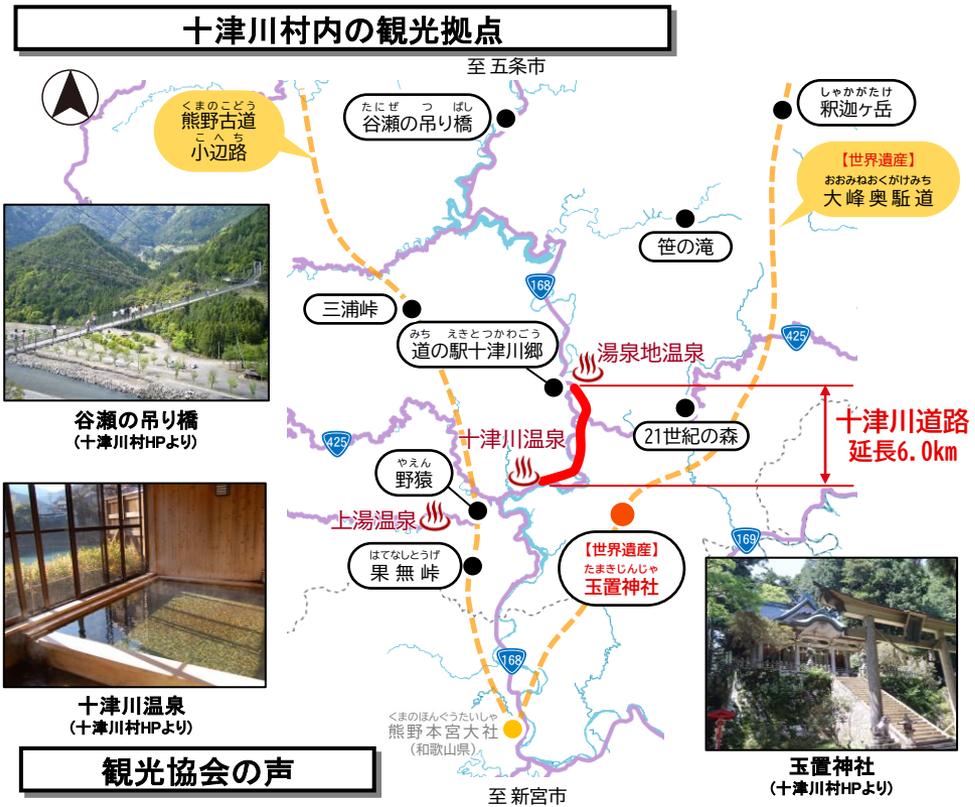
出典：【開通前】ETC2.0データ(H27.10-12 全日24時間) 【開通後】ETC2.0データ(R1.10-12 全日24時間)

※急ハンドル：左右加速度±0.25G以上
急ブレーキ：前後加速度±0.25G以上と設定
※発生頻度＝急ハンドル・急ブレーキの発生回数／走行サンプル数

5. 事業の効果の発現状況

◆観光の活性化

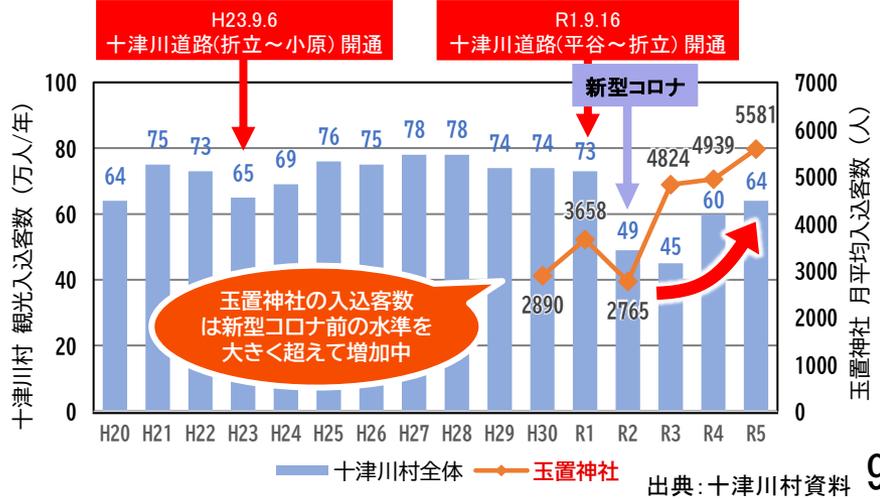
- 十津川道路の開通により、観光バスなどの円滑な走行が可能となり観光地へのアクセスが向上。
- 十津川村の観光入込客数は、新型コロナ感染症拡大以降に回復基調を示しており、世界遺産の構成資産の一つである大峰奥駈道の玉置神社では、新型コロナ前の水準を上回り近年増加傾向。



開通前後の国道168号の走行しやすさの変化



十津川村の観光入込客数の推移



観光協会の声

- ・ 近年は、世界遺産に登録されていてパワースポットとしても有名な玉置神社を訪れる観光客が増加しています。
- ・ 十津川道路が開通し、道路が走りやすくなり所要時間も短縮されたことで、リピーターの観光客からは十津川村を訪れやすくなったという声を聞いています。



出典：十津川村観光協会 ヒアリング調査結果 (R6.9)

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■災害時における事業区間の先行供用による整備効果の早期発現

紀伊半島大水害(H23.9)で国道168号が通行止めとなった際、折立地区おりたち～小原地区おはら間を緊急開通させたことにより、孤立地域を解消し、迅速な避難・救助及び復旧活動に寄与した。

事業区間の一部を先行供用させることで、災害時の緊急輸送道路としてのネットワークを迅速に確保することとなり、早期に整備効果を発現させることができた。

⇒ 現道やアクセス路との接続、部分供用を考慮した事業計画は早期の道路ネットワークの確保や整備効果の発現に有効。

■災害に強い道路構造、ルート計画

国道168号の現道部については、紀伊半島大水害により、斜面崩壊や地すべりなど多数の被害が発生したが、十津川道路は主にトンネルや橋梁形式であり被害がなかった。また、今戸トンネルいまだは設計段階の調査において、地すべりや斜面崩壊が懸念される地形、地質が確認され、防災検討会において専門家よりご意見をいただき、ルートを変更した。

⇒ 国道168号のような災害が頻発する路線では、トンネル等、災害に強い構造の採用が有効。また、事前の調査が重要であるが、設計段階でも専門家の意見を伺うなど災害に強い道路構造とすることも必要。

■地元自治体との連携・協力による事業の推進

十津川温泉北トンネルとつかわおんせんきたでは、計画段階より十津川村と調整を進めることにより、施工現場近くに発生土置場を確保することができた。これにより、円滑にトンネル施工を進めることができた。

⇒ 事業の推進にあたっては、地元自治体と計画工程や進捗状況を共有し、調整を進めることが有効。

■ヒアリング調査による整備効果の把握

十津川道路では、自治体等へのヒアリング調査により紀伊半島大水害からの早期復旧、通行止めによる迂回の回避、通学交通の確保、救急救命活動の支援、観光の活性化等の整備効果が確認できた。

⇒ ヒアリング調査は、道路整備により地域が実感している効果の他、生活に関連する効果の把握に有効。

1. 今後の事後評価の必要性

本事業区間を走行する車両の80%以上が十津川道路を利用しており、基幹道路と生活道路としての役割分担が明確化された。また、安定した通学路確保、通行止めに伴う大幅な迂回の回避、救急救命活動の支援等、供用による効果の発現状況について、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、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。

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

十津川道路は、災害時の救援・復旧活動の支援、通行止めによる迂回の回避、救急救命活動の支援等、多様な整備効果が確認できた。同種事業においても整備効果の早期発現等が図られる計画・調査及び事業の推進に努める。

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・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と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する。



No. 3-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和6年度第4回

一般国道168号
とつかわ
十津川道路
【事後評価】

【計算結果等参考資料】

令和7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168号 十津川道路
事業区分	一般国道 (二次改築)
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) : 13209万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 79万人・時間/年 (13209万人・時間/年⇒13130万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道168号 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 97万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 10割削減
	□ 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	奈良交通 八木新宮特急バス (大和八木駅～十津川温泉間の停留所数 : 3ヶ所→11ヶ所 所要時間 : 264分)
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	十津川村役場～新宮駅※特急くろしお停車駅 (所要時間 : 86分⇒79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	十津川村～南紀白浜空港駅 (所要時間 : 116分→108分)
	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	十津川村～日高港 (所要時間 : 138分→130分)
	■ 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	主な出荷品目 : スギ、ヒノキ、十津川村平谷地区～上吉野木材協同組合 (所要時間 : 129分→121分)
	□ 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		

	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
	<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	
	<input type="checkbox"/> 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する	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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	
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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	五條新宮道路
	<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(A'路線としての位置づけがある場合)	
	<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～五條市(所要時間:約180分→約172分)
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消	
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	十津川村平谷～小原(幅員5.5m未満)
	<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	十津川村～新宮市(所要時間:約86分→約79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 checked="" 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	観光地域づくり実践プラン 「紀伊山地の霊場と参詣道」吉野・熊野・高野“ぐるっと”プロジェクト
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	玉置神社(月平均観光客入込客数:2.9千人/月(H30年) → 5.6千人/月(R5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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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る	
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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		
	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	十津川村～南和歌山医療センター(所要時間:約105分→約97分)

3. 安全		
安全な生活環境の確保		
<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	十津川村平谷地区～折立地区（現道自動車交通量：2,586台/日→422台/日）
<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 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	
<input checked="" type="checkbox"/>	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	奈良県地域防災計画、奈良県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	国道169号（五條市～新宮市）、国道42号（和歌山市～新宮市）
<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 checked="" type="checkbox"/>	現道等の防災点検又は震災点検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	防災点検対策箇所数＝16箇所（国道168号 十津川村大字平谷～小原間）
<input checked="" 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を解消	異常気象時通行規制区間 国道168号 十津川村七色～十津川村小原（20.0km）（十津川村大字平谷～小原解消）
4. 環境		
地球環境の保全		
<input checked="" type="checkbox"/>	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：1878.93t-CO2/年
生活環境の改善・保全		
<input checked="" type="checkbox"/>	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）：一般国道168号 排出削減量：10.71t/年、排出削減率：10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：3.44t/年
<input checked="" type="checkbox"/>	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）：一般国道168号 排出削減量：0.72t/年、排出削減率：10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：0.19t/年
<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	
5. その他		
他のプロジェクトとの関係		
<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 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	

(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168号	十津川道路	L=6.0km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,400	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和6年度			
単純合計	289億円	77億円		367億円
基準年における 現在価値 (C)	517億円	40億円		558億円

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6年度			
供用年	令和2年度			
単年便益 (初年便益)	28億円	1.1億円	0.02億円	29億円
基準年における 現在価値 (B)	665億円	28億円	0.37億円	693億円

交通状況の変化

様式-3①

事業名：十津川道路（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし (A)	整備あり (B)
①新設・改築道路 (6.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	4,400
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	7
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.99
②主な周辺道路 ^{※4} 一般国道 168号 (7.9km)	交通量	[台/日]	4,300	0
	走行時間	[分]	35	0
	走行時間費用	[億円/年]	35.38	0.00
③その他道路合計 (8,859.9km)	走行時間費用	[億円/年]	33,237.56	33,241.58

			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：8,873.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	33,272.93	33,247.57	25.37

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

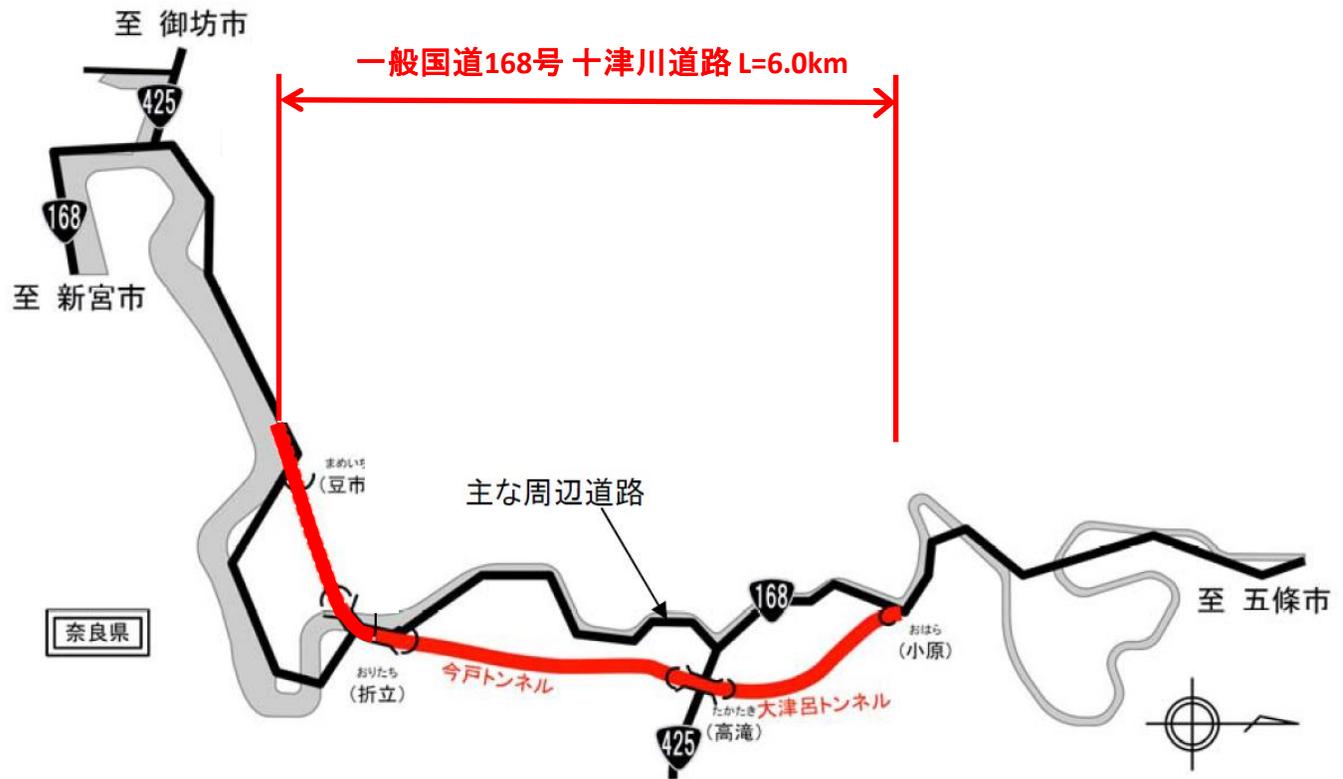
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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: 一般国道168号 十津川道路

(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 (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和6年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)
	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"/> (H27交通センサス)
	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)	<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 checked="" 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 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)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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	(2) 日
			過去10年の実績値より年平均値を算出	
	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"/>		
	算出婚子を添付すること			
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"/>		
	算出婚子を添付すること			
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)

箇所名: 一般国道168号 十津川道路

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	社会的割引率	割引率	GDPデフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
					単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
								0.28	6	1.70
-24年目	H 8	4%	2.9987	113.2	0.51	1.40				
-23年目	H 9	4%	2.8834	114.2	1.20	3.11				
-22年目	H 10	4%	2.7725	113.6	2.50	6.25				
-21年目	H 11	4%	2.6658	112.0	2.68	6.54				
-20年目	H 12	4%	2.5633	110.7	2.72	6.46				
-19年目	H 13	4%	2.4647	109.4	0.86	2.00				
-18年目	H 14	4%	2.3699	107.6	1.44	3.27				
-17年目	H 15	4%	2.2788	106.1	6.96	15.36				
-16年目	H 16	4%	2.1911	105.0	8.32	17.83				
-15年目	H 17	4%	2.1068	103.7	10.77	22.47				
-14年目	H 18	4%	2.0258	103.0	14.98	30.25				
-13年目	H 19	4%	1.9479	102.1	28.97	56.77				
-12年目	H 20	4%	1.8730	101.6	35.49	67.19				
-11年目	H 21	4%	1.8009	100.3	34.48	63.57				
-10年目	H 22	4%	1.7317	98.6	43.17	77.87				
-9年目	H 23	4%	1.6651	97.2	15.60	27.45				
-8年目	H 24	4%	1.6010	96.4	4.00	6.82				
-7年目	H 25	4%	1.5395	96.4	4.11	6.75				
-6年目	H 26	4%	1.4802	98.7	5.01	7.72				
-5年目	H 27	4%	1.4233	100.2	1.67	2.43				
-4年目	H 28	4%	1.3686	100.2	17.68	24.79				
-3年目	H 29	4%	1.3159	100.5	25.64	34.48				
-2年目	H 30	4%	1.2653	100.4	19.44	25.17				
-1年目	R 1	4%	1.2167	101.2	1.25	1.55				
供用開始年次	R 2	4%	1.1699	101.9			1.55	1.81		
1年目	R 3	4%	1.1249	101.8			1.55	1.74		
2年目	R 4	4%	1.0816	102.7			1.55	1.67		
3年目	R 5	4%	1.0400	102.7			1.55	1.61		
4年目	R 6	4%	1.0000	102.7			1.55	1.55		
5年目	R 7	4%	0.9615	102.7			1.55	1.49		
6年目	R 8	4%	0.9246	102.7			1.55	1.43		
7年目	R 9	4%	0.8890	102.7			1.55	1.37		
8年目	R 10	4%	0.8548	102.7			1.55	1.32		
9年目	R 11	4%	0.8219	102.7			1.55	1.27		
10年目	R 12	4%	0.7903	102.7			1.55	1.22		
11年目	R 13	4%	0.7599	102.7			1.55	1.17		
12年目	R 14	4%	0.7307	102.7			1.55	1.13		
13年目	R 15	4%	0.7026	102.7			1.55	1.09		
14年目	R 16	4%	0.6756	102.7			1.55	1.04		
15年目	R 17	4%	0.6496	102.7			1.55	1.00		
16年目	R 18	4%	0.6246	102.7			1.55	0.97		
17年目	R 19	4%	0.6006	102.7			1.55	0.93		
18年目	R 20	4%	0.5775	102.7			1.55	0.89		
19年目	R 21	4%	0.5553	102.7			1.55	0.86		
20年目	R 22	4%	0.5339	102.7			1.55	0.83		
21年目	R 23	4%	0.5134	102.7			1.55	0.79		
22年目	R 24	4%	0.4936	102.7			1.55	0.76		
23年目	R 25	4%	0.4746	102.7			1.55	0.73		
24年目	R 26	4%	0.4564	102.7			1.55	0.71		
25年目	R 27	4%	0.4388	102.7			1.55	0.68		
26年目	R 28	4%	0.4220	102.7			1.55	0.65		
27年目	R 29	4%	0.4057	102.7			1.55	0.63		
28年目	R 30	4%	0.3901	102.7			1.55	0.60		
29年目	R 31	4%	0.3751	102.7			1.55	0.58		
30年目	R 32	4%	0.3607	102.7			1.55	0.56		
31年目	R 33	4%	0.3468	102.7			1.55	0.54		
32年目	R 34	4%	0.3335	102.7			1.55	0.52		
33年目	R 35	4%	0.3207	102.7			1.55	0.50		
34年目	R 36	4%	0.3083	102.7			1.55	0.48		
35年目	R 37	4%	0.2965	102.7			1.55	0.46		
36年目	R 38	4%	0.2851	102.7			1.55	0.44		
37年目	R 39	4%	0.2741	102.7			1.55	0.42		
38年目	R 40	4%	0.2636	102.7			1.55	0.41		
39年目	R 41	4%	0.2534	102.7			1.55	0.39		
40年目	R 42	4%	0.2437	102.7			1.55	0.38		
41年目	R 43	4%	0.2343	102.7			1.55	0.36		
42年目	R 44	4%	0.2253	102.7			1.55	0.35		
43年目	R 45	4%	0.2166	102.7			1.55	0.33		
44年目	R 46	4%	0.2083	102.7			1.55	0.32		
45年目	R 47	4%	0.2003	102.7			1.55	0.31		
46年目	R 48	4%	0.1926	102.7			1.55	0.30		
47年目	R 49	4%	0.1852	102.7			1.55	0.29		
48年目	R 50	4%	0.1780	102.7			1.55	0.28		
49年目	R 51	4%	0.1712	102.7			1.55	0.26		
合計					288.27	517.30	77.27	40.42		
単純事業費計					289.46		77.27			

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。

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 一般国道168号 十津川道路

年次	年度 (基準年) R 6	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)				社会的 割引率	割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円)					走行経費減少便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	普通貨物	小型貨物	全車				乗用車類	普通貨物	小型貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値
供用開始年次	R 2	0.99874	1.00582	0.98462	0.99750	4%	1.1699	101.9	17.14	3.22	7.21	27.57	32.26	0.60	0.24	0.28	1.12	1.31	0.02	0.02	28.71	33.59
1年目	R 3	0.99873	1.00578	0.98438	0.99749	4%	1.1249	101.8	17.12	3.24	7.10	27.46	30.89	0.60	0.24	0.27	1.12	1.26	0.02	0.02	28.59	32.17
2年目	R 4	0.99873	1.00575	0.98414	0.99748	4%	1.0816	102.7	17.10	3.26	6.99	27.34	29.57	0.60	0.25	0.27	1.11	1.21	0.02	0.02	28.47	30.80
3年目	R 5	0.99873	1.00572	0.98388	0.99748	4%	1.0400	102.7	17.08	3.28	6.88	27.23	28.32	0.60	0.25	0.27	1.11	1.16	0.02	0.02	28.36	29.50
4年目	R 6	0.99873	1.00568	0.98362	0.99747	4%	1.0000	102.7	17.05	3.29	6.77	27.12	27.12	0.60	0.25	0.26	1.11	1.11	0.02	0.02	28.24	28.25
5年目	R 7	0.99873	1.00565	0.98334	0.99747	4%	0.9615	102.7	17.03	3.31	6.66	27.00	25.96	0.60	0.25	0.26	1.10	1.06	0.02	0.02	28.12	27.04
6年目	R 8	0.99873	1.00562	0.98306	0.99746	4%	0.9246	102.7	17.01	3.33	6.54	26.89	24.86	0.60	0.25	0.25	1.10	1.02	0.02	0.01	28.00	25.89
7年目	R 9	0.99872	1.00559	0.98277	0.99745	4%	0.8890	102.7	16.99	3.35	6.43	26.77	23.80	0.59	0.25	0.25	1.10	0.97	0.02	0.01	27.89	24.78
8年目	R 10	0.99872	1.00556	0.98247	0.99745	4%	0.8548	102.7	16.97	3.37	6.32	26.66	22.79	0.59	0.25	0.24	1.09	0.93	0.02	0.01	27.77	23.73
9年目	R 11	0.99872	1.00553	0.98215	0.99744	4%	0.8219	102.7	16.95	3.39	6.21	26.55	21.82	0.59	0.26	0.24	1.09	0.90	0.02	0.01	27.65	22.73
10年目	R 12	0.99665	1.00412	0.98951	0.99664	4%	0.7903	102.7	16.92	3.41	6.10	26.43	20.89	0.59	0.26	0.24	1.09	0.86	0.02	0.01	27.53	21.76
11年目	R 13	0.99664	1.00410	0.98940	0.99663	4%	0.7599	102.7	16.87	3.42	6.04	26.33	20.01	0.59	0.26	0.23	1.08	0.82	0.02	0.01	27.42	20.84
12年目	R 14	0.99663	1.00409	0.98928	0.99662	4%	0.7307	102.7	16.81	3.43	5.97	26.22	19.16	0.59	0.26	0.23	1.08	0.79	0.02	0.01	27.31	19.96
13年目	R 15	0.99661	1.00407	0.98917	0.99661	4%	0.7026	102.7	16.75	3.45	5.91	26.11	18.35	0.59	0.26	0.23	1.08	0.76	0.02	0.01	27.20	19.12
14年目	R 16	0.99660	1.00405	0.98905	0.99659	4%	0.6756	102.7	16.70	3.46	5.85	26.01	17.57	0.58	0.26	0.23	1.07	0.72	0.02	0.01	27.09	18.30
15年目	R 17	0.99659	1.00404	0.98893	0.99658	4%	0.6496	102.7	16.64	3.48	5.78	25.90	16.82	0.58	0.26	0.22	1.07	0.69	0.02	0.01	26.98	17.52
16年目	R 18	0.99658	1.00402	0.98880	0.99657	4%	0.6246	102.7	16.58	3.49	5.72	25.79	16.11	0.58	0.26	0.22	1.07	0.67	0.02	0.01	26.87	16.79
17年目	R 19	0.99657	1.00401	0.98868	0.99656	4%	0.6006	102.7	16.53	3.50	5.65	25.69	15.43	0.58	0.26	0.22	1.06	0.64	0.02	0.01	26.76	16.08
18年目	R 20	0.99656	1.00399	0.98855	0.99655	4%	0.5775	102.7	16.47	3.52	5.59	25.58	14.77	0.58	0.27	0.22	1.06	0.61	0.02	0.01	26.65	15.39
19年目	R 21	0.99654	1.00397	0.98841	0.99653	4%	0.5553	102.7	16.41	3.53	5.53	25.47	14.14	0.57	0.27	0.21	1.05	0.59	0.02	0.01	26.54	14.74
20年目	R 22	0.99213	0.99989	0.99233	0.99333	4%	0.5339	102.7	16.36	3.55	5.46	25.37	13.54	0.57	0.27	0.21	1.05	0.56	0.02	0.01	26.43	14.11
21年目	R 23	0.99207	0.99989	0.99227	0.99328	4%	0.5134	102.7	16.23	3.55	5.42	25.19	12.93	0.57	0.27	0.21	1.05	0.54	0.02	0.01	26.26	13.48
22年目	R 24	0.99200	0.99989	0.99221	0.99324	4%	0.4936	102.7	16.10	3.55	5.38	25.02	12.35	0.56	0.27	0.21	1.04	0.51	0.01	0.01	26.08	12.87
23年目	R 25	0.99194	0.99989	0.99215	0.99319	4%	0.4746	102.7	15.97	3.55	5.34	24.85	11.80	0.56	0.27	0.21	1.03	0.49	0.01	0.01	25.90	12.30
24年目	R 26	0.99187	0.99989	0.99209	0.99314	4%	0.4564	102.7	15.84	3.55	5.29	24.68	11.26	0.55	0.27	0.20	1.03	0.47	0.01	0.01	25.72	11.74
25年目	R 27	0.99181	0.99989	0.99203	0.99310	4%	0.4388	102.7	15.71	3.55	5.25	24.51	10.76	0.55	0.27	0.20	1.02	0.45	0.01	0.01	25.55	11.22
26年目	R 28	0.99174	0.99989	0.99196	0.99305	4%	0.4220	102.7	15.58	3.54	5.21	24.34	10.27	0.55	0.27	0.20	1.01	0.43	0.01	0.01	25.37	10.71
27年目	R 29	0.99167	0.99989	0.99190	0.99300	4%	0.4057	102.7	15.46	3.54	5.17	24.17	9.81	0.54	0.27	0.20	1.01	0.41	0.01	0.01	25.19	10.23
28年目	R 30	0.99160	0.99989	0.99183	0.99295	4%	0.3901	102.7	15.33	3.54	5.13	24.00	9.36	0.54	0.27	0.20	1.00	0.39	0.01	0.01	25.01	9.76
29年目	R 31	0.99153	0.99989	0.99176	0.99290	4%	0.3751	102.7	15.20	3.54	5.08	23.83	8.94	0.53	0.27	0.20	1.00	0.37	0.01	0.01	24.84	9.32
30年目	R 32	0.99146	0.99989	0.99169	0.99285	4%	0.3607	102.7	15.07	3.54	5.04	23.66	8.53	0.53	0.27	0.19	0.99	0.36	0.01	0.01	24.66	8.90
31年目	R 33	0.99138	0.99989	0.99163	0.99280	4%	0.3468	102.7	14.94	3.54	5.00	23.48	8.14	0.52	0.27	0.19	0.98	0.34	0.01	0.00	24.48	8.48
32年目	R 34	0.99131	0.99989	0.99155	0.99275	4%	0.3335	102.7	14.81	3.54	4.96	23.31	7.78	0.52	0.27	0.19	0.98	0.33	0.01	0.00	24.31	8.11
33年目	R 35	0.99123	0.99989	0.99148	0.99269	4%	0.3207	102.7	14.68	3.54	4.92	23.14	7.42	0.51	0.27	0.19	0.97	0.31	0.01	0.00	24.13	7.73
34年目	R 36	0.99115	0.99989	0.99141	0.99264	4%	0.3083	102.7	14.55	3.54	4.87	22.97	7.08	0.51	0.27	0.19	0.97	0.30	0.01	0.00	23.95	7.38
35年目	R 37	0.99107	0.99989	0.99134	0.99259	4%	0.2965	102.7	14.43	3.54	4.83	22.80	6.76	0.51	0.27	0.19	0.96	0.28	0.01	0.00	23.77	7.04
36年目	R 38	0.99099	0.99989	0.99126	0.99253	4%	0.2851	102.7	14.30	3.54	4.79	22.63	6.45	0.50	0.27	0.19	0.95	0.27	0.01	0.00	23.60	6.72
37年目	R 39	0.99091	0.99989	0.99118	0.99247	4%	0.2741	102.7	14.17	3.54	4.75	22.46	6.16	0.50	0.27	0.18	0.95	0.26	0.01	0.00	23.42	6.42
38年目	R 40	0.99083	0.99989	0.99110	0.99242	4%	0.2636	102.7	14.04	3.54	4.71	22.29	5.87	0.49	0.27	0.18	0.94	0.25	0.01	0.00	23.24	6.12
39年目	R 41	0.99074	0.99989	0.99102	0.99236	4%	0.2534	102.7	13.91	3.54	4.67	22.12	5.60	0.49	0.27	0.18	0.93	0.24	0.01	0.00	23.06	5.84
40年目	R 42	0.99067	0.99989	0.99095	0.99230	4%	0.2437	102.7	13.78	3.54	4.62	21.95	5.35	0.48	0.27	0.18	0.93	0.23	0.01	0.00	22.89	5.58
41年目	R 43	0.99059	0.99989	0.99088	0.99225	4%	0.2343	102.7	13.65	3.54	4.58	21.77	5.10	0.48	0.27	0.18	0.92	0.22	0.01	0.00	22.71	5.32
42年目	R 44	0.99051	0.99989	0.99080	0.99220	4%	0.2253	102.7	13.53	3.54	4.54	21.60	4.87	0.47	0.27	0.18	0.92	0.21	0.01	0.00	22.53	5.08
43年目	R 45	0.99043	0.99989	0.99073	0.99214	4%	0.2166	102.7	13.40	3.54	4.50	21.43	4.64	0.47	0.27	0.17	0.91	0.20	0.01	0.00	22.36	4.84
44年目	R 46	0.99035	0.99989	0.99065	0.99209	4%	0.2083	102.7	13.27	3.54	4.46	21.26	4.43	0.46	0.27	0.17	0.90	0.19	0.01	0.00	22.18	4.62
45年目	R 47	0.99027	0.99989	0.99058	0.99203	4%	0.2003	102.7	13.14	3.54	4.41	21.09	4.22	0.46	0.27	0.17	0.90	0.18	0.01	0.00	22.00	4.40
46年目	R 48	0.99020	0.99989	0.99051	0.99198	4%	0.1926	102.7	13.01	3.54	4.37	20.92	4.03	0.46	0.27	0.17	0.89	0.17	0.01	0.00	21.83	4.20
47年目	R 49	0.99012	0.99989	0.99043	0.99193	4%	0.1852	102.7	12.89	3.54	4.33	20.75	3.84	0.45	0.27	0.17	0.89	0.16	0.01	0.00	21.65	4.00
48年目	R 50	0.99004	0.99989	0.99036	0.99187	4%	0.1780	102.7	12.76	3.54	4.29	20.58	3.66	0.45	0.27	0.17	0.88	0.16	0.01	0.00	21.48	3.82
49年目	R 51	0.98996	0.99989	0.99028	0.99182	4%	0.1712	102.7	12.63	3.54	4.25	20.42	3.50	0.44	0.27	0.16	0.87	0.15	0.01	0.00	21.30	3.65
合計									771.87	173.98	270.87	1,216.72	665.09	27.03	13.13	10.47	50.63	27.51	0.72	0.37	1,268.07	692.97

参考様式1
(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道168号	十津川道路	2	6.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					25,227	
	改良費				4,131	
		土工	m ³	47,841	2,218	
		軟弱地盤改良工	本	870	166	
		法面工	式	4,112	1,134	
		擁壁工	式	1	613	
		函渠工	式			
	橋梁費				9,822	
		橋梁	m	1,180	9,822	
	トンネル費				10,330	
		NATM	m	4,907	10,330	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				940	
		車道舗装	m ²	52,162	940	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				4	
		交通管理施設工	式	1	4	
		遮音壁工				
②用地及補償費					585	
	用地費		m ²	44,000	119	
		宅地	m ²	5,000	80	
		田畑	m ²	39,000	39	
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	466	
③間接経費			式	1	4,788	
全体事業費					30,600	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道168号	十津川道路	2	6.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.0	3,527	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	4,200	橋梁1.3km、トンネル4.7km
その他	式			
維持管理費合計			7,727	

【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。