



No. 4-1
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163号

き づ ひがし

木津東バイパス

【事後評価】

令和7年1月
近畿地方整備局

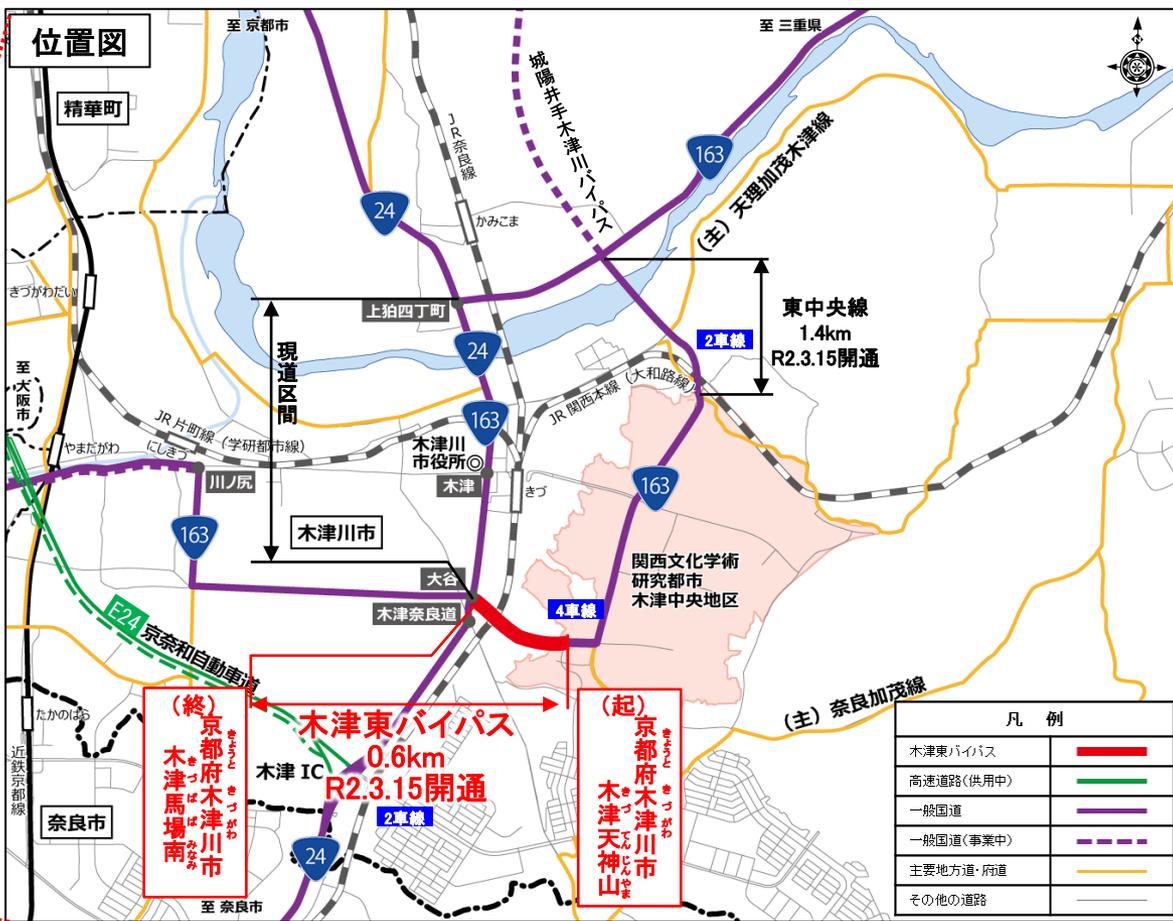
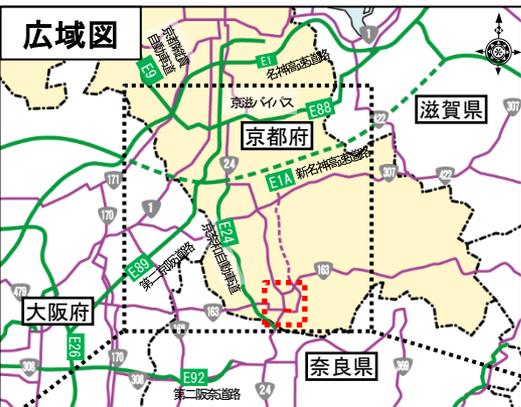
目次

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

きづひがし

一般国道163号木津東バイパスは、関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発や地域のまちづくりを支援するほか、京都府が整備する東中央線とのネットワークにより木津川市の中心市街地を通過する国道24号の現道区間における慢性的な交通混雑の緩和を目的とした、京都府木津川市木津天神山から京都府木津川市木津馬場南に至る延長約0.6kmの道路です。



凡例	
木津東バイパス	
高速道路(供用中)	
一般国道	
一般国道(事業中)	
主要地方道・府道	
その他の道路	

2. 事業の目的と計画の概要

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- まちづくりの支援
- 救急医療の支援
- 交通安全性の確保

事業の概要、進捗状況

区 間	自) 京都府木津川市木津天神山 至) 京都府木津川市木津馬場南
道路延長	0.6km
構造規格	第4種第1級
設計速度	50km/h
車 線 数	2車線
標準幅員	16.0m
全体事業費	65億円
事業化	平成23年度
都市計画決定	当初 昭和56年11月 変更 平成 7年 8月
用地着手	平成24年度
工事着手	平成28年度
開通	令和2年3月15日

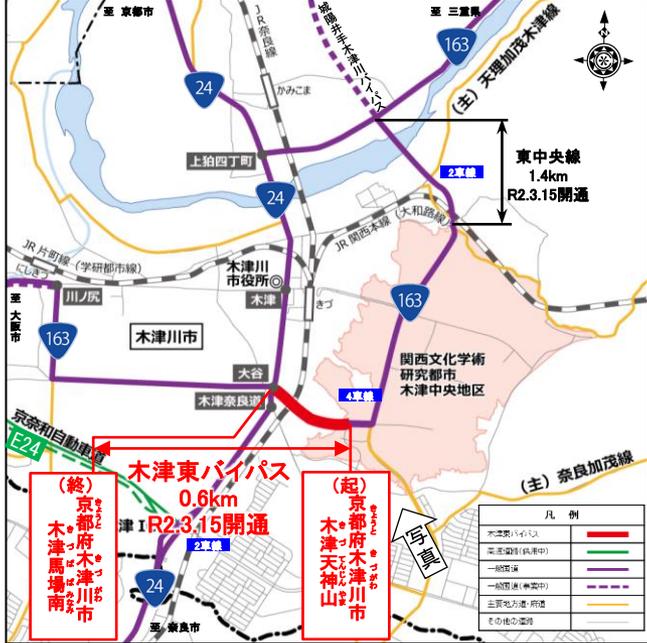
広域図



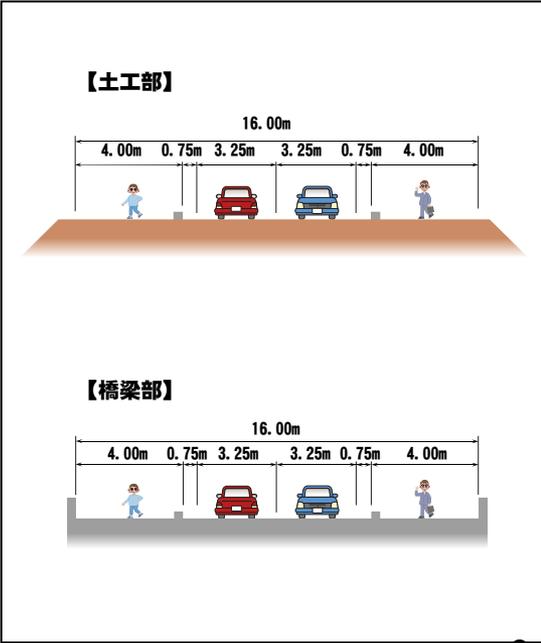
現地写真



平面図



標準横断面図



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 (H22新規採択時) ^{※1}	前回評価 (H30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15億円	約65億円	約65億円(精算)	
交通量	11,900台/日 ^{※2} <R12将来交通量推計>	12,000台/日 ^{※3} <R12将来交通量推計>	13,300台/日 ^{※4} <R6 実績交通量>	

※1 平成22年度新規事業採択時の値等を記載

※2 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

※3 H42将来OD(H22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 京都国道事務所調べ(R6.11.21)

◆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)	19,500台/日	18,300台/日	1,200台/日減少	交通量転換
交通量 ^{※2} 【参考】 (バイパス)	—	13,300台/日	—	—
旅行速度 ^{※3} (現道)	18.8km/h	25.7km/h	6.9km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※4} (現道)	141件/億台キロ	47件/億台キロ	94件/億台キロ減少	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(基本区間番号:26300240480) 採用値(整備前:H22全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R3全国道路・街路交通情勢調査)

※2 京都国道事務所調べ(R6.11.21)

※3 旅行速度:観測地点(26300240490 上り)採用値(整備前:H22全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R3全国道路・街路交通情勢調査)

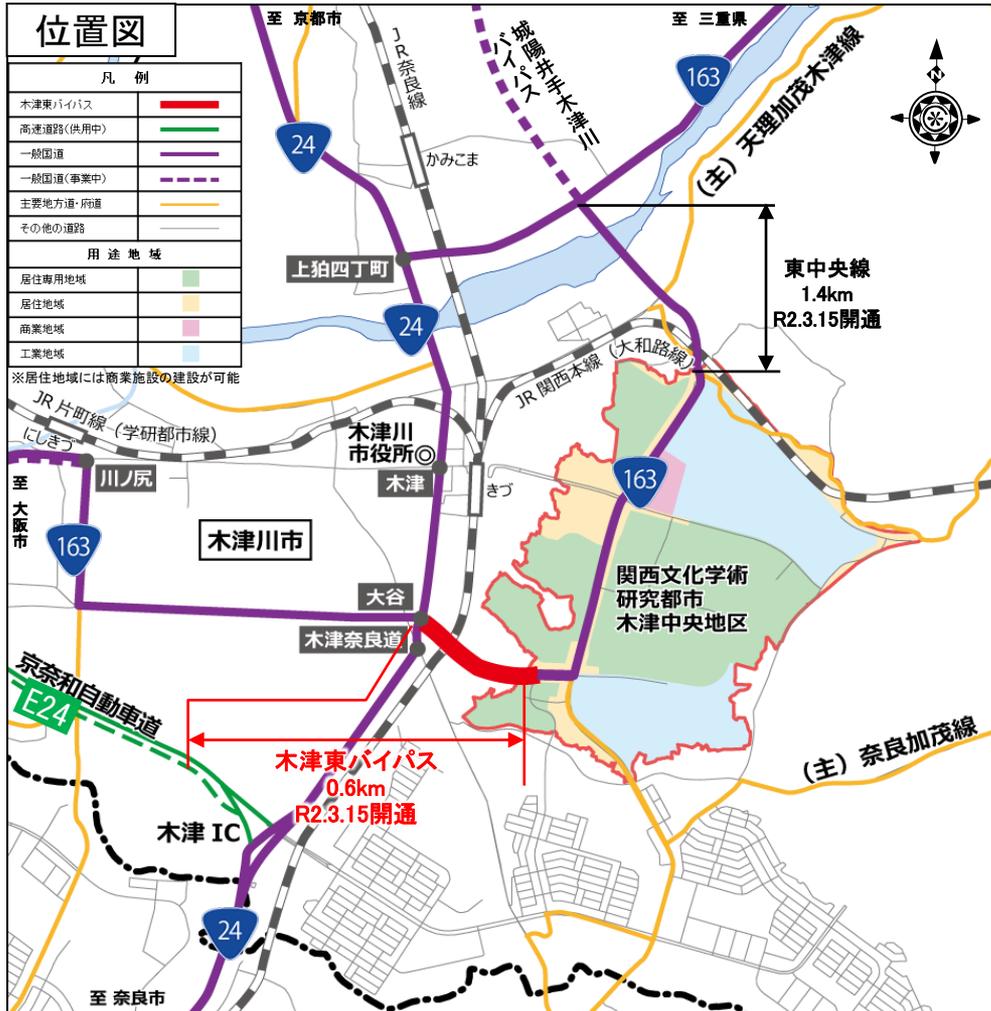
※4 死傷事故率:観測地点(基本区間番号:26300240480、26300240490)

採用値(整備前:H19-H22 交通事故総合分析センター、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

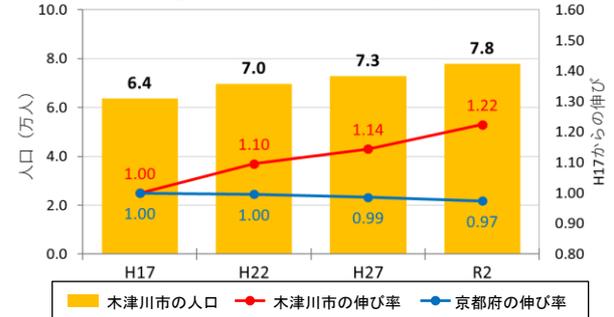
◆沿道地域の状況(人口、経済指標)

- 木津東バイパスの整備により、関西文化学術研究都市 木津中央地区のアクセス性が向上。
- 木津川市の人口は増加傾向で推移しており、総生産額は増加後に横ばい傾向を示している。



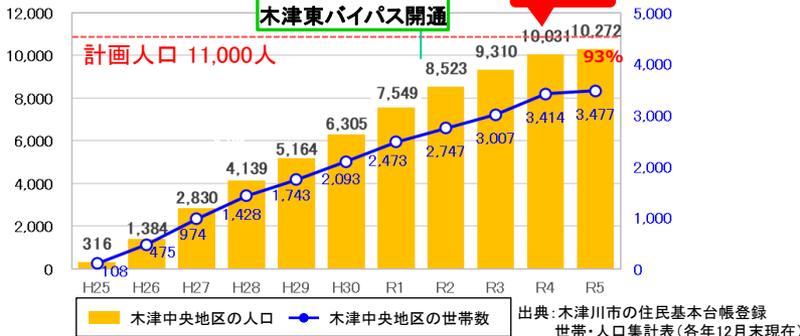
■人口の推移 【木津川市の人口の推移】

出典: 国勢調査(総務省統計局)



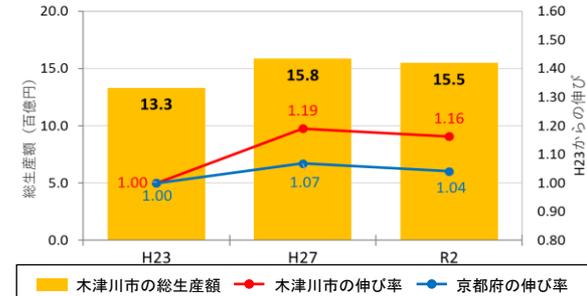
【木津中央地区の人口・世帯数の推移】

出典: 木津川市の住民基本台帳登録世帯・人口集計表(各年12月末現在)



■総生産額の推移

出典: 京都府市町村民経済計算(京都府)



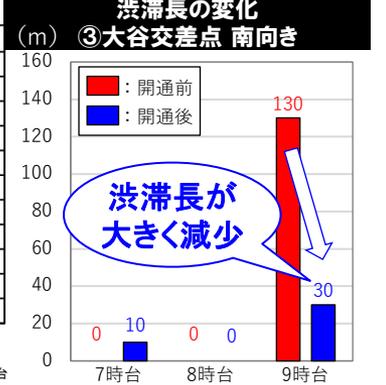
5. 事業の効果の発現状況

一般国道163号 木津東バイパス

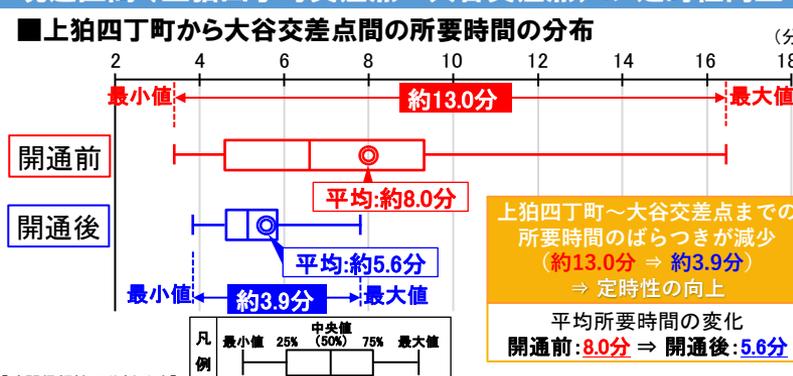
◆利用経路の変化による交通混雑の緩和

- 木津東バイパス開通後、交通の分散により、現道区間の旅行速度が40%向上。
- 主要渋滞箇所である大谷交差点の渋滞長が130mから30mに減少し、所要時間の短縮・定時性の確保が図られ、物流環境の改善に寄与。

利用経路の分散による混雑状況の変化



現道区間（上粕四丁町交差点→大谷交差点）の定時性向上



【時間信頼性の分析手法】
 ◆ETC2.0プローブデータにより、所要時間のばらつき(時間信頼性)を分析。
 ◆7~18時の上粕四丁町交差点から大谷交差点までの所要時間を日別時間帯別に算定した。
 出典: ETC2.0プローブデータ 開通前: 令和2年2月1日~2月29日、開通後: 令和5年11月1日~11月30日



地元企業の声

開通後は現道区間の混雑は大幅に緩和され、運転時間の減少による負担軽減だけでなく、余裕を持った運行が可能となるなど大きな効果となっています。

地域
の
運送会社

※地域の運送会社へのヒアリング調査 (R6年9月実施)

※交通量調査日: 開通前: 令和2年2月18日(火)7時~18時台、開通後: 令和6年11月21日(木)7時~18時台
 ※旅行速度: 全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度 下り 開通前: 平成27年、開通後: 令和3年度
 ※渋滞長調査日: 開通前: 令和2年2月18日(火)7時~9時台、16時~18時台、開通後: 令和5年10月18日(水)7時~18時台

5. 事業の効果の発現状況

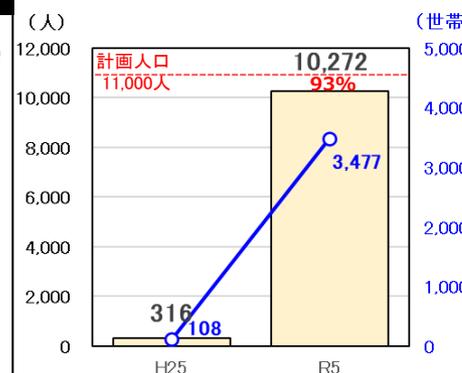
◆まちづくりの支援

- 木津東バイパスの整備により、関西文化学術研究都市 木津中央地区と国道24号のアクセス機能が強化。
- 木津中央地区の住宅整備・企業立地が進むなど、木津川市中心部を含む地域の活性化に寄与。

木津中央地区の開発状況



木津中央地区の人口・世帯数の推移



出典: 木津川市の住民基本台帳登録
世帯・人口集計表 (各年12月末現在)

沿道の開発状況



地元企業・地元の声



開通後は様々な商業施設も開業されており、近隣市町村からの往来も多くあると感じています。
今でも当店新規利用者は増えている状況です。

大型店舗へのヒアリング調査 (R6年9月実施)

地域の大型店舗



木津東バイパス、東中央線の開通時にも新たな商業施設の立地があったが、その後も沿道には 新たな商業施設や飲食店の立地も増え、生活がさらに便利になったと実感しています。

地域長

地域長へのヒアリング調査 (R6年9月実施)

5. 事業の効果の発現状況

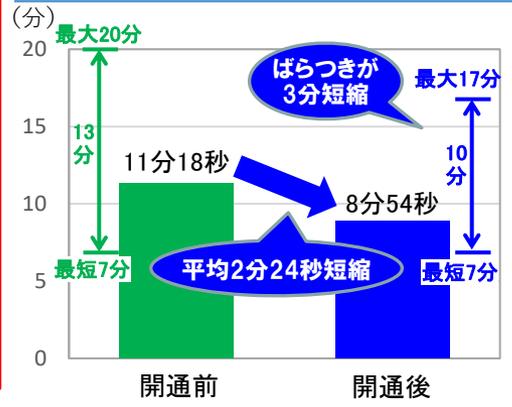
◆救急医療の支援

- 木津中央地区から地域の救急医療の中核を担う京都山城総合医療センターへの救急搬送経路は狭隘であるほか2箇所ある踏切では停止する必要があった。
- 木津東バイパスの整備により円滑な搬送経路が確保され搬送時間が短縮するなど、地域の救急医療体制の強化に寄与。
- 今後木津東バイパス沿線に消防本部の移転が予定されており、さらなる救急医療体制の強化が期待。

木津中央地区から救急搬送経路の変化

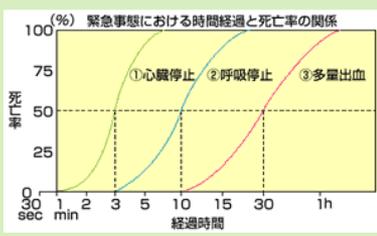


木津中央地区から京都山城総合医療センターへの搬送時間の変化



※開通前 (H31.3.15～R2.3.15)
開通後 (R5.3.15～R6.3.15)
※搬送時間は「消防～現地」、
「現地～病院」に要した時間
出典: 相楽中部消防組合消防本部

【参考】カーラーの生命曲線



- ①心臓停止後3分の死亡率約50%
 - ②呼吸停止後10分の死亡率約50%
 - ③多量出血後30分の死亡率約50%
- 資料) M.Cara 1981.「カーラーの曲線」より

消防組合の声



相楽中部消防組合

木津中央地区から京都山城総合医療センターへの搬送時間は、開通区間を経由することで踏切を通過する必要がなくなり、**2分短縮**した。

開通前の搬送経路は、狭い道や踏切を使っていたが、開通後は、木津中央地区への救急搬送経路が広くなり、経路が増えたことで安全性と代替性も確保された。

そうらくちゅうぶ 相楽中部消防組合消防本部へのヒアリング調査 (R6年9月実施)

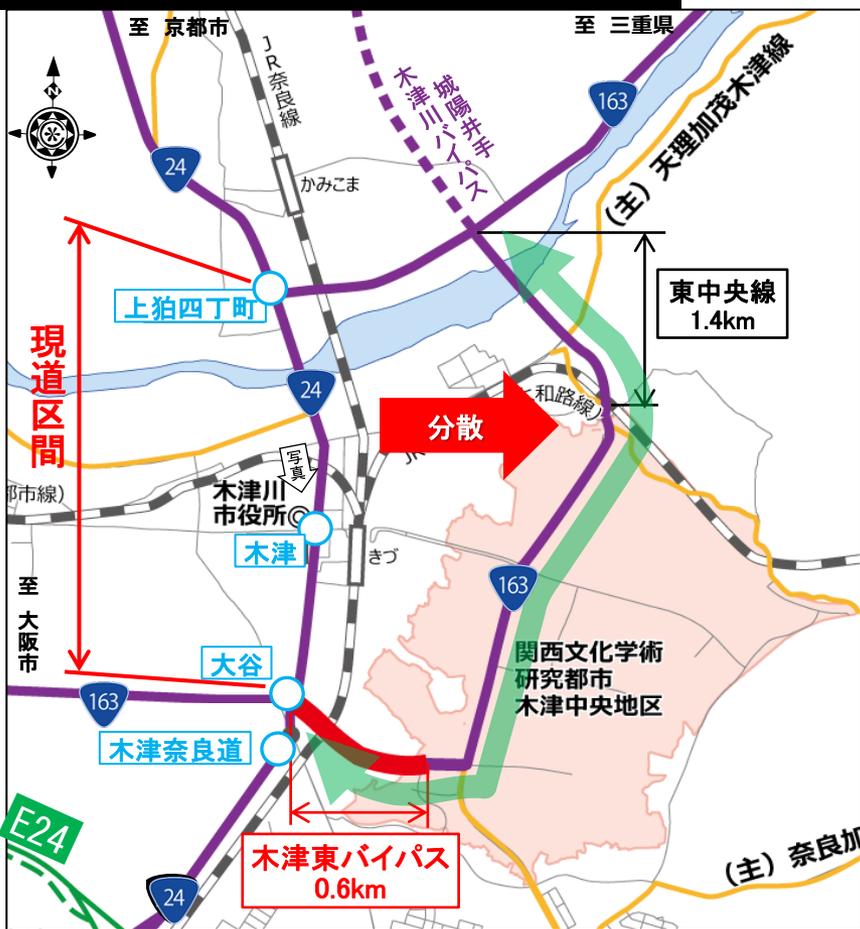
5. 事業の効果の発現状況

一般国道163号 木津東バイパス

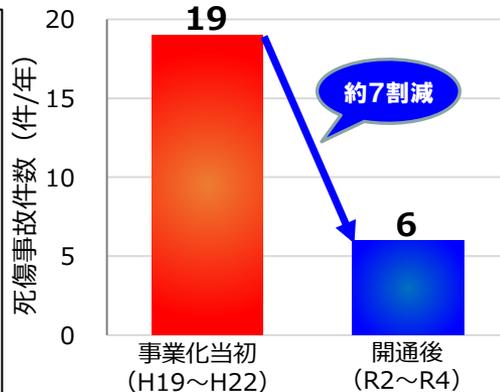
◆交通安全性の確保

- 木津東バイパスの整備により、事故件数が19件/年から6件/年に減少。
- また、国道24号の現道区間の混雑が緩和され、死傷事故率が約7割減少するとともに、交通混雑に起因する追突事故の割合が約8割低下するなど、交通安全性の向上に寄与。

木津東バイパスの整備による交通の分散



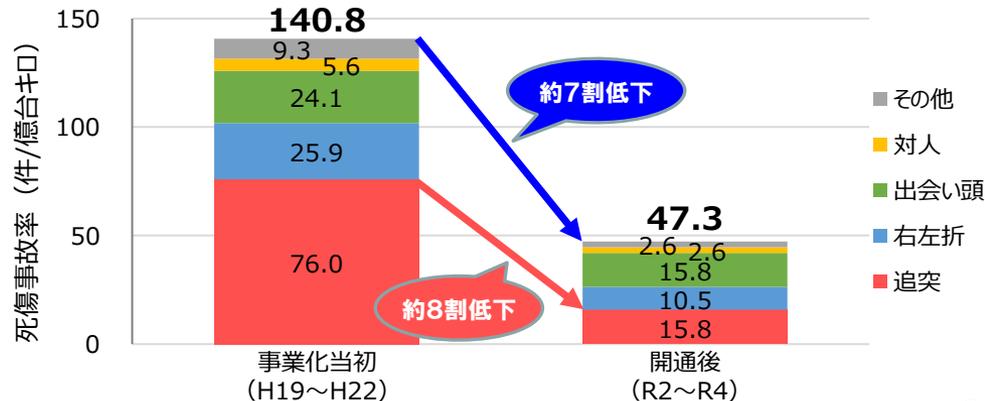
死傷事故件数(年平均)の変化



現道区間の交通状況



国道24号の現道区間の死傷事故率の変化 (上狛四丁町~大谷交差点)



出典：交通事故総合分析センター 事業化当初：H19~H22、開通後：R2~R4

6. 事業を通して得られた知見・学び 一般国道163号 木津東バイパス

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■短区間の整備で多様な整備効果を発現

木津東バイパスは、延長が0.6kmと短い区間であるが、UR都市機構が整備した関西文化学術研究都市「木津中央地区」にアクセスする事で企業立地、住宅整備が促進されるなど、地域のポテンシャルを引き出し、多様な整備効果を発現できた。

⇒ 地域のまちづくり計画と整合を図ることにより、相互に整備効果が発現されるよう計画する事が有効。

■京都府事業との連携

京都府が実施する「東中央線」事業と、開通時期を合わせる事が出来、それぞれの事業の効果を早期に発現する事ができた。

⇒ 一体となって効果を発揮する近隣事業とは、工程や進捗状況などについて密な情報共有が有効。

■生活道路の改善

木津東バイパスの整備により、生活道路の交通が転換し安全性が向上するなど、より地域に密着した整備効果が発現できた。

⇒ 生活道路などの地域内交通の動きや課題にも着目した道路整備計画の検討が有効。

■地質条件の変更への対応

本事業においては、地質条件により軟弱地盤対策や橋梁基礎工等において増額が生じた。

⇒ 増額の事例を蓄積し、当初計画時に必要な費用が計上されるよう確認を行う事が有効。

1. 今後の事後評価の必要性

木津東バイパスの開通により、まちづくりの支援、交通混雑の緩和等、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

木津東バイパスは、交通混雑の緩和やまちづくりの支援など、多様な整備効果が確認できた。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. 4-2
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163号

き づ ひがし
木津東バイパス
【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163号 木津東バイパス
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):21988万人・時間/年 渋滞損失削減時間:19万人・時間/年(21988万人・時間/年⇒21969万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:国道24号 天理加茂木津線 木津横田線 学研都市内道路 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:27万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:2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	国道24号(上粕四丁目交差点~木津交差点)、改善状況(旅行速度18.8km/h⇒25.7km/h)
	○ 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	コミュニティバス(きのつバス「木-1:梅谷~高の原駅コース」) 上粕四丁目交差点から大谷交差点間の所要時間のばらつきの減少(約13分⇒約4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	
	○ 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	
	□ 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	都市再生プロジェクト(大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成)における、関西文化学術研究都市メディカルコンプレックス構築プロジェクトを支援する。
	○ 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	木津中央特定土地区画整理事業により、人口が計画人口の93%	
○ 中心市街地内で行われたことによる効果		

	<input checked="" type="checkbox"/> 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の事業である	木津川市の幹線都市計画道路網密度 : 0.913km/km ²
	<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 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(A'路線としての位置づけがある場合)	
	<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を解消	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
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	「明日の京都」地域振興計画、山城地域振興計画
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	
	<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 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	
	● 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	中学校の通学路の推奨経路に指定され安全性が向上 約240名の生徒が利用
	○ 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	
	□ 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	
	■ 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	第1次緊急輸送道路の位置づけあり
	□ 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	
	□ 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）	
■ 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	震災点検要対策箇所に該当（国道24号 泉大橋）	
□ 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		
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：671.02t-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24号 天理加茂木津線 木津横田線 学研都市内道路 排出削減量：3.07t/年、排出削減率：1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：0.99t/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24号 天理加茂木津線 木津横田線 学研都市内道路 排出削減量：0.19t/年、排出削減率：1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：0.06t/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	
	● 他機関との連携プログラムに関する効果	山城地域振興計画「オ 関西文化学術研究都市のまちづくりや交流・活動を支える基盤整備の推進」に、「木津東バイパスの整備を促進」と明記。
○ 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
国道163号	木津東バイパス	L=0.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,100	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	60億円	6.3億円		66億円
基準年における 現在価値 (C)	80億円	3.3億円		83億円

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)	5.9億円	0.35億円	0.02億円	6.2億円
基準年における 現在価値 (B)	144億円	8.7億円	0.57億円	153億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.8
経済的純現在価値 (B-C)	70億円
経済的内部収益率 (EIRR)	8.5%

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：木津東バイパス（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 (.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	13,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	2.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道24号 (1.9km)	交通量	[台/日]	17,600	17,000
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	27.45	24.42
	天理加茂木津線 (1.5km)	交通量	[台/日]	12,200	9,900
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	12.42	9.17
	木津横田線 (1.6km)	交通量	[台/日]	13,900	13,100
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	11.94	10.46
	学研都市内道路 (1.0km)	交通量	[台/日]	6,900	900
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	2.29	0.27
③その他道路合計 (3,818.3km)	走行時間費用	[億円/年]	12,067.31	12,069.04	

			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：3,824.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12,121.41	12,115.88	5.53

- ※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。

費用便益分析の条件

事業名: 国道163号 木津東バイパス

(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 (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	
交通流推計	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"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
		Q-V式と転換率式の併用による配分	<input 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			<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()		<input 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	<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"/>	

(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"/>		
	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: 国道163号 木津東バイパス

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
-9年目	H 23	4%	1.6651	97.2	0.26	0.46				
-8年目	H 24	4%	1.6010	96.4	1.15	1.96				
-7年目	H 25	4%	1.5395	96.4	2.28	3.74				
-6年目	H 26	4%	1.4802	98.7	0.35	0.54				
-5年目	H 27	4%	1.4233	100.2	2.69	3.92				
-4年目	H 28	4%	1.3686	100.2	9.30	13.04				
-3年目	H 29	4%	1.3159	100.5	15.45	20.78				
-2年目	H 30	4%	1.2653	100.4	9.94	12.86				
-1年目	R 1	4%	1.2167	101.2	15.45	19.08				
供用開始年次	R 2	4%	1.1699	101.9	3.27	3.86	0.13	0.15		
1年目	R 3	4%	1.1249	101.8			0.13	0.14		
2年目	R 4	4%	1.0816	102.7			0.13	0.14		
3年目	R 5	4%	1.0400	102.7			0.13	0.13		
4年目	R 6	4%	1.0000	102.7			0.13	0.13		
5年目	R 7	4%	0.9615	102.7			0.13	0.12		
6年目	R 8	4%	0.9246	102.7			0.13	0.12		
7年目	R 9	4%	0.8890	102.7			0.13	0.11		
8年目	R 10	4%	0.8548	102.7			0.13	0.11		
9年目	R 11	4%	0.8219	102.7			0.13	0.10		
10年目	R 12	4%	0.7903	102.7			0.13	0.10		
11年目	R 13	4%	0.7599	102.7			0.13	0.10		
12年目	R 14	4%	0.7307	102.7			0.13	0.09		
13年目	R 15	4%	0.7026	102.7			0.13	0.09		
14年目	R 16	4%	0.6756	102.7			0.13	0.08		
15年目	R 17	4%	0.6496	102.7			0.13	0.08		
16年目	R 18	4%	0.6246	102.7			0.13	0.08		
17年目	R 19	4%	0.6006	102.7			0.13	0.08		
18年目	R 20	4%	0.5775	102.7			0.13	0.07		
19年目	R 21	4%	0.5553	102.7			0.13	0.07		
20年目	R 22	4%	0.5339	102.7			0.13	0.07		
21年目	R 23	4%	0.5134	102.7			0.13	0.06		
22年目	R 24	4%	0.4936	102.7			0.13	0.06		
23年目	R 25	4%	0.4746	102.7			0.13	0.06		
24年目	R 26	4%	0.4564	102.7			0.13	0.06		
25年目	R 27	4%	0.4388	102.7			0.13	0.06		
26年目	R 28	4%	0.4220	102.7			0.13	0.05		
27年目	R 29	4%	0.4057	102.7			0.13	0.05		
28年目	R 30	4%	0.3901	102.7			0.13	0.05		
29年目	R 31	4%	0.3751	102.7			0.13	0.05		
30年目	R 32	4%	0.3607	102.7			0.13	0.05		
31年目	R 33	4%	0.3468	102.7			0.13	0.04		
32年目	R 34	4%	0.3335	102.7			0.13	0.04		
33年目	R 35	4%	0.3207	102.7			0.13	0.04		
34年目	R 36	4%	0.3083	102.7			0.13	0.04		
35年目	R 37	4%	0.2965	102.7			0.13	0.04		
36年目	R 38	4%	0.2851	102.7			0.13	0.04		
37年目	R 39	4%	0.2741	102.7			0.13	0.03		
38年目	R 40	4%	0.2636	102.7			0.13	0.03		
39年目	R 41	4%	0.2534	102.7			0.13	0.03		
40年目	R 42	4%	0.2437	102.7			0.13	0.03		
41年目	R 43	4%	0.2343	102.7			0.13	0.03		
42年目	R 44	4%	0.2253	102.7			0.13	0.03		
43年目	R 45	4%	0.2166	102.7			0.13	0.03		
44年目	R 46	4%	0.2083	102.7			0.13	0.03		
45年目	R 47	4%	0.2003	102.7			0.13	0.03		
46年目	R 48	4%	0.1926	102.7			0.13	0.02		
47年目	R 49	4%	0.1852	102.7			0.13	0.02		
48年目	R 50	4%	0.1780	102.7			0.13	0.02		
49年目	R 51	4%	0.1712	102.7	-3.69	-0.63	0.13	0.02		
合計					56.45	79.61	6.27	3.30		
単純事業費計						60.14	6.27			

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： 国道163号 木津東バイパス

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	3.44	1.21	1.20	5.86	6.85	0.21	0.08	0.06	0.35	0.41	0.02	0.03	6.23	7.29
1年目	R 3	0.99873	1.00578	0.98438	0.99749	4%	1.1249	101.8	3.43	1.22	1.19	5.84	6.57	0.21	0.08	0.06	0.35	0.40	0.02	0.03	6.22	7.00
2年目	R 4	0.99873	1.00575	0.98414	0.99748	4%	1.0816	102.7	3.43	1.23	1.17	5.82	6.30	0.21	0.09	0.06	0.35	0.38	0.02	0.03	6.20	6.71
3年目	R 5	0.99873	1.00572	0.98388	0.99748	4%	1.0400	102.7	3.42	1.24	1.15	5.81	6.04	0.21	0.09	0.06	0.35	0.36	0.02	0.02	6.18	6.42
4年目	R 6	0.99873	1.00568	0.98362	0.99747	4%	1.0000	102.7	3.42	1.24	1.13	5.79	5.79	0.21	0.09	0.06	0.35	0.35	0.02	0.02	6.17	6.16
5年目	R 7	0.99873	1.00565	0.98334	0.99747	4%	0.9615	102.7	3.42	1.25	1.11	5.78	5.55	0.20	0.09	0.06	0.35	0.34	0.02	0.02	6.15	5.91
6年目	R 8	0.99873	1.00562	0.98306	0.99746	4%	0.9246	102.7	3.41	1.26	1.09	5.76	5.33	0.20	0.09	0.06	0.35	0.32	0.02	0.02	6.13	5.67
7年目	R 9	0.99872	1.00559	0.98277	0.99745	4%	0.8890	102.7	3.41	1.26	1.07	5.75	5.11	0.20	0.09	0.06	0.35	0.31	0.02	0.02	6.12	5.44
8年目	R 10	0.99872	1.00556	0.98247	0.99745	4%	0.8548	102.7	3.40	1.27	1.06	5.73	4.90	0.20	0.09	0.05	0.35	0.30	0.02	0.02	6.10	5.22
9年目	R 11	0.99872	1.00553	0.98215	0.99744	4%	0.8219	102.7	3.40	1.28	1.04	5.71	4.70	0.20	0.09	0.05	0.35	0.28	0.02	0.02	6.08	5.00
10年目	R 12	0.99665	1.00412	0.98951	0.99664	4%	0.7903	102.7	3.39	1.29	1.02	5.70	4.50	0.20	0.09	0.05	0.35	0.27	0.02	0.02	6.07	4.79
11年目	R 13	0.99664	1.00410	0.98940	0.99663	4%	0.7599	102.7	3.38	1.29	1.01	5.68	4.32	0.20	0.09	0.05	0.34	0.26	0.02	0.02	6.05	4.60
12年目	R 14	0.99663	1.00409	0.98928	0.99662	4%	0.7307	102.7	3.37	1.30	1.00	5.66	4.14	0.20	0.09	0.05	0.34	0.25	0.02	0.02	6.03	4.41
13年目	R 15	0.99661	1.00407	0.98917	0.99661	4%	0.7026	102.7	3.36	1.30	0.99	5.65	3.97	0.20	0.09	0.05	0.34	0.24	0.02	0.02	6.01	4.23
14年目	R 16	0.99660	1.00405	0.98905	0.99659	4%	0.6756	102.7	3.35	1.31	0.98	5.63	3.80	0.20	0.09	0.05	0.34	0.23	0.02	0.02	6.00	4.05
15年目	R 17	0.99659	1.00404	0.98893	0.99658	4%	0.6496	102.7	3.34	1.31	0.97	5.61	3.65	0.20	0.09	0.05	0.34	0.22	0.02	0.01	5.98	3.88
16年目	R 18	0.99658	1.00402	0.98880	0.99657	4%	0.6246	102.7	3.33	1.32	0.95	5.60	3.50	0.20	0.09	0.05	0.34	0.21	0.02	0.01	5.96	3.72
17年目	R 19	0.99657	1.00401	0.98868	0.99656	4%	0.6006	102.7	3.31	1.32	0.94	5.58	3.35	0.20	0.09	0.05	0.34	0.20	0.02	0.01	5.94	3.56
18年目	R 20	0.99656	1.00399	0.98855	0.99655	4%	0.5775	102.7	3.30	1.33	0.93	5.56	3.21	0.20	0.09	0.05	0.34	0.20	0.02	0.01	5.93	3.42
19年目	R 21	0.99654	1.00397	0.98841	0.99653	4%	0.5553	102.7	3.29	1.33	0.92	5.55	3.08	0.20	0.09	0.05	0.34	0.19	0.02	0.01	5.91	3.28
20年目	R 22	0.99213	0.99989	0.99233	0.99333	4%	0.5339	102.7	3.28	1.34	0.91	5.53	2.95	0.20	0.09	0.05	0.34	0.18	0.02	0.01	5.89	3.14
21年目	R 23	0.99207	0.99989	0.99227	0.99328	4%	0.5134	102.7	3.25	1.34	0.90	5.50	2.82	0.20	0.09	0.05	0.33	0.17	0.02	0.01	5.85	3.00
22年目	R 24	0.99200	0.99989	0.99221	0.99324	4%	0.4936	102.7	3.23	1.34	0.90	5.46	2.70	0.19	0.09	0.05	0.33	0.16	0.02	0.01	5.82	2.87
23年目	R 25	0.99194	0.99989	0.99215	0.99319	4%	0.4746	102.7	3.20	1.34	0.89	5.43	2.58	0.19	0.09	0.05	0.33	0.16	0.02	0.01	5.78	2.75
24年目	R 26	0.99187	0.99989	0.99209	0.99314	4%	0.4564	102.7	3.18	1.34	0.88	5.40	2.46	0.19	0.09	0.05	0.33	0.15	0.02	0.01	5.75	2.62
25年目	R 27	0.99181	0.99989	0.99203	0.99310	4%	0.4388	102.7	3.15	1.34	0.88	5.37	2.35	0.19	0.09	0.05	0.33	0.14	0.02	0.01	5.71	2.50
26年目	R 28	0.99174	0.99989	0.99196	0.99305	4%	0.4220	102.7	3.13	1.34	0.87	5.33	2.25	0.19	0.09	0.05	0.33	0.14	0.02	0.01	5.68	2.40
27年目	R 29	0.99167	0.99989	0.99190	0.99300	4%	0.4057	102.7	3.10	1.34	0.86	5.30	2.15	0.19	0.09	0.04	0.32	0.13	0.02	0.01	5.64	2.29
28年目	R 30	0.99160	0.99989	0.99183	0.99295	4%	0.3901	102.7	3.07	1.34	0.86	5.27	2.05	0.18	0.09	0.04	0.32	0.13	0.02	0.01	5.61	2.19
29年目	R 31	0.99153	0.99989	0.99176	0.99290	4%	0.3751	102.7	3.05	1.34	0.85	5.23	1.96	0.18	0.09	0.04	0.32	0.12	0.02	0.01	5.57	2.09
30年目	R 32	0.99146	0.99989	0.99169	0.99285	4%	0.3607	102.7	3.02	1.34	0.84	5.20	1.88	0.18	0.09	0.04	0.32	0.11	0.02	0.01	5.54	2.00
31年目	R 33	0.99138	0.99989	0.99163	0.99280	4%	0.3468	102.7	3.00	1.34	0.83	5.17	1.79	0.18	0.09	0.04	0.32	0.11	0.02	0.01	5.50	1.91
32年目	R 34	0.99131	0.99989	0.99155	0.99275	4%	0.3335	102.7	2.97	1.34	0.83	5.14	1.71	0.18	0.09	0.04	0.31	0.10	0.02	0.01	5.47	1.82
33年目	R 35	0.99123	0.99989	0.99148	0.99269	4%	0.3207	102.7	2.94	1.34	0.82	5.10	1.64	0.18	0.09	0.04	0.31	0.10	0.02	0.01	5.43	1.75
34年目	R 36	0.99115	0.99989	0.99141	0.99264	4%	0.3083	102.7	2.92	1.34	0.81	5.07	1.56	0.17	0.09	0.04	0.31	0.10	0.02	0.01	5.40	1.67
35年目	R 37	0.99107	0.99989	0.99134	0.99259	4%	0.2965	102.7	2.89	1.34	0.81	5.04	1.49	0.17	0.09	0.04	0.31	0.09	0.02	0.01	5.36	1.59
36年目	R 38	0.99099	0.99989	0.99126	0.99253	4%	0.2851	102.7	2.87	1.34	0.80	5.00	1.43	0.17	0.09	0.04	0.31	0.09	0.02	0.01	5.33	1.53
37年目	R 39	0.99091	0.99989	0.99118	0.99247	4%	0.2741	102.7	2.84	1.34	0.79	4.97	1.36	0.17	0.09	0.04	0.30	0.08	0.02	0.01	5.29	1.45
38年目	R 40	0.99083	0.99989	0.99110	0.99242	4%	0.2636	102.7	2.82	1.34	0.79	4.94	1.30	0.17	0.09	0.04	0.30	0.08	0.02	0.01	5.26	1.39
39年目	R 41	0.99074	0.99989	0.99102	0.99236	4%	0.2534	102.7	2.79	1.34	0.78	4.90	1.24	0.17	0.09	0.04	0.30	0.08	0.02	0.00	5.22	1.32
40年目	R 42	0.99067	0.99989	0.99095	0.99230	4%	0.2437	102.7	2.76	1.34	0.77	4.87	1.19	0.17	0.09	0.04	0.30	0.07	0.02	0.00	5.19	1.26
41年目	R 43	0.99059	0.99989	0.99088	0.99225	4%	0.2343	102.7	2.74	1.34	0.77	4.84	1.13	0.16	0.09	0.04	0.30	0.07	0.02	0.00	5.15	1.20
42年目	R 44	0.99051	0.99989	0.99080	0.99220	4%	0.2253	102.7	2.71	1.34	0.76	4.81	1.08	0.16	0.09	0.04	0.29	0.07	0.02	0.00	5.12	1.15
43年目	R 45	0.99043	0.99989	0.99073	0.99214	4%	0.2166	102.7	2.69	1.34	0.75	4.77	1.03	0.16	0.09	0.04	0.29	0.06	0.02	0.00	5.08	1.09
44年目	R 46	0.99035	0.99989	0.99065	0.99209	4%	0.2083	102.7	2.66	1.34	0.74	4.74	0.99	0.16	0.09	0.04	0.29	0.06	0.02	0.00	5.05	1.05
45年目	R 47	0.99027	0.99989	0.99058	0.99203	4%	0.2003	102.7	2.64	1.34	0.74	4.71	0.94	0.16	0.09	0.04	0.29	0.06	0.02	0.00	5.01	1.00
46年目	R 48	0.99020	0.99989	0.99051	0.99198	4%	0.1926	102.7	2.61	1.33	0.73	4.67	0.90	0.16	0.09	0.04	0.29	0.06	0.02	0.00	4.98	0.96
47年目	R 49	0.99012	0.99989	0.99043	0.99193	4%	0.1852	102.7	2.58	1.33	0.72	4.64	0.86	0.15	0.09	0.04	0.28	0.05	0.02	0.00	4.95	0.91
48年目	R 50	0.99004	0.99989	0.99036	0.99187	4%	0.1780	102.7	2.56	1.33	0.72	4.61	0.82	0.15	0.09	0.04	0.28	0.05	0.02	0.00	4.91	0.87
49年目	R 51	0.98996	0.99989	0.99028	0.99182	4%	0.1712	102.7	2.53	1.33	0.71	4.58	0.78	0.15	0.09	0.04	0.28	0.05	0.02	0.00	4.88	0.83
合計									154.78	65.66	45.23	265.67	144.05	9.28	4.55	2.34	16.18	8.74	1.06	0.57	282.91	153.36

参考様式1
(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道163号	木津東バイパス	2	0.6km

■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					5,099	
	改良費				2,684	
		土工	m3	252,680	1,150	
		軟弱地盤改良工	m3	61,641	881	
		法面工	m2	15,143	399	
		排水工	m	2,804	254	
	橋梁費				2,295	
		橋梁	m	58	2,295	
	舗装費				96	
		車道舗装	m ²	9,501	82	
		歩道舗装	m ²	4,993	14	
	付帯施設費				24	
		交通管理施設工	式	1	24	
②用地及補償費					396	
	用地費		m ²	30,368	369	
		宅地	m ²	1,167	56	
		田畑	m ²	8,979	175	
		山林・原野	m ²	20,222	138	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	27	
③間接経費					1,004	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					6,499	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	木津東バイパス	2	0.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.6	250	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	900	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,150	

【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。