

No. 8-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第1回

一般国道24号
やまとかいどう
大和街道環境整備

【再評価】

平成25年8月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 関係自治体の意見等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 対応方針(原案)

1. 事業の概要

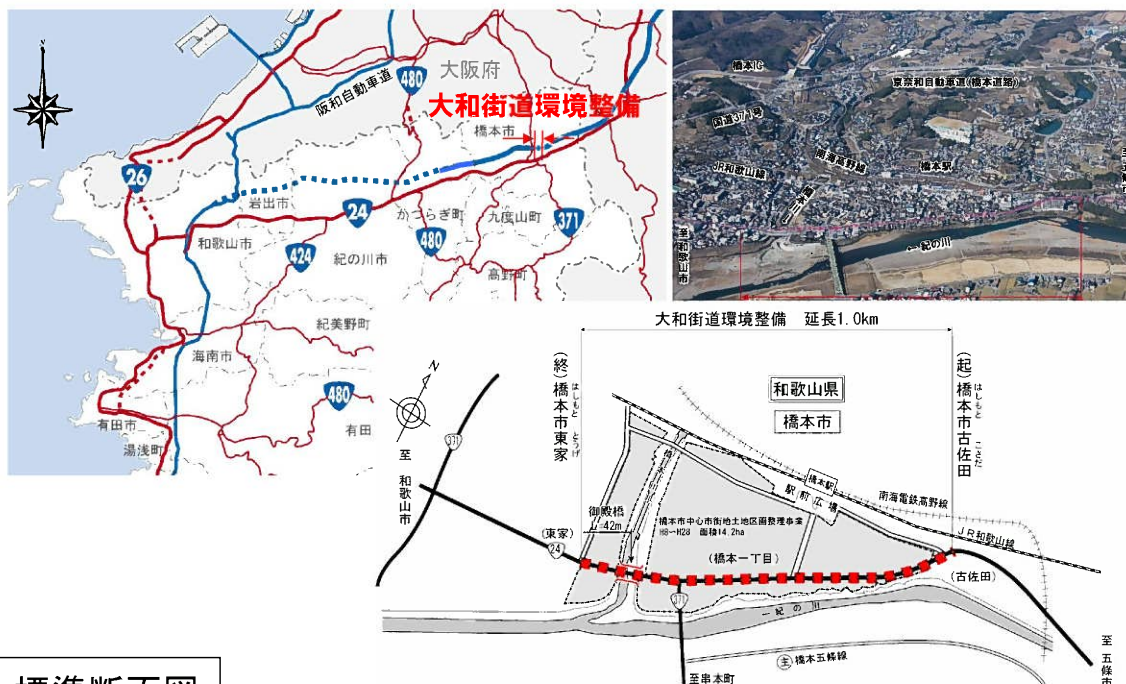
事業の目的

- 交通安全の確保
- 交通混雑の緩和

事業の概要、進捗状況

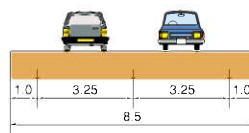
区間	はしもと こさだ (起)和歌山県橋本市古佐田 はしもと とうげ (終)和歌山県橋本市東家
道路延長	L=1.0km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	W=15.0~18.0m
計画交通量	9,100台/日
全体事業費	42億円
事業化	平成13年度
都市計画決定	昭和60年4月
用地着手	平成14年度
工事着手	平成16年度
事業進捗率	約83%(平成25年3月現在)
用地取得率	約85%(面積ベース:同上)

位置図

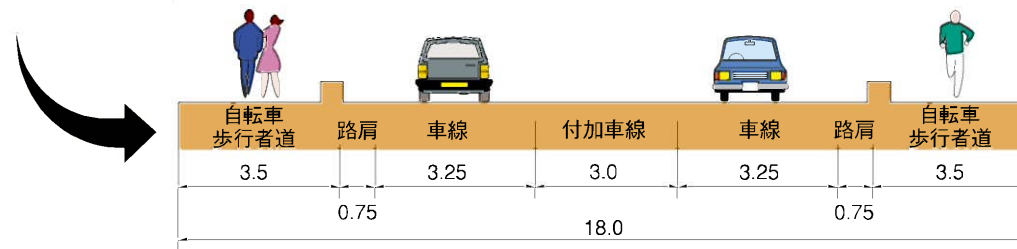


標準断面図 【単位:m】

【現状 歩道未整備】



【整備後 両側歩道整備】



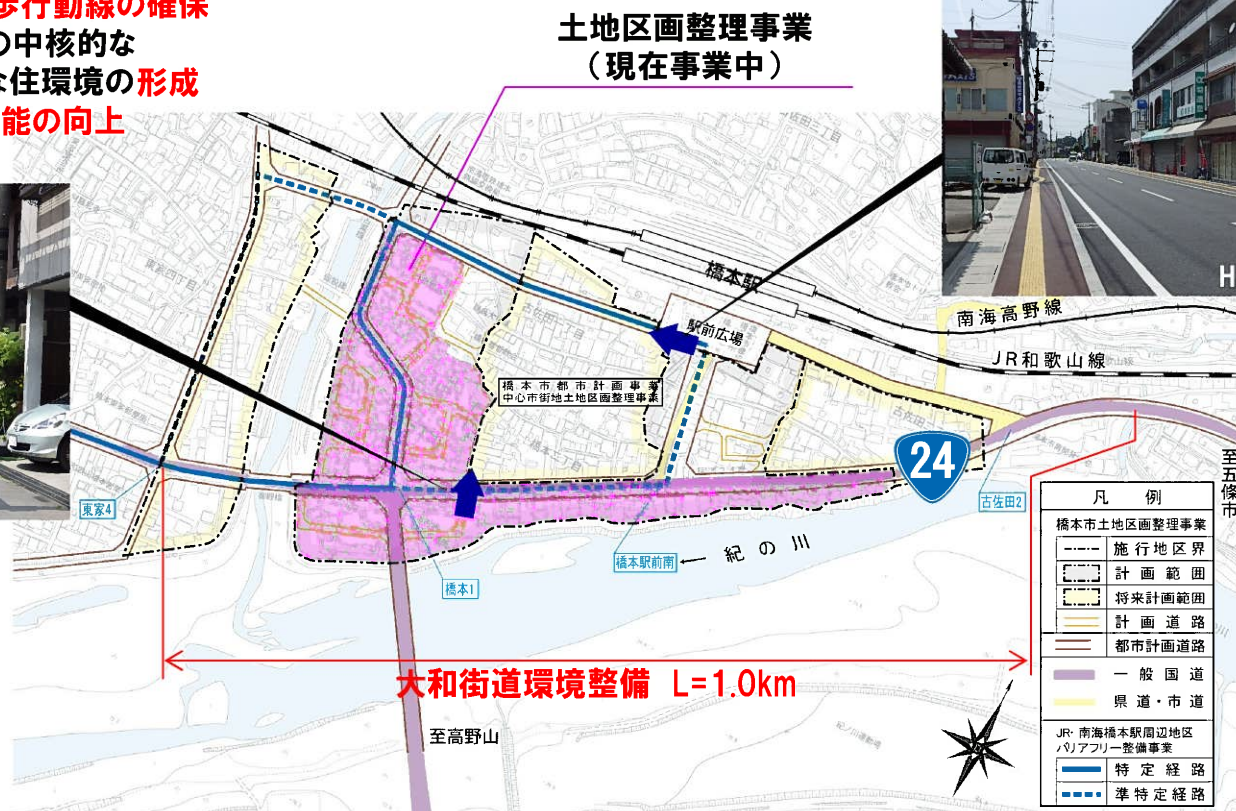
1. 事業の概要

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

事業区間内で実施中の事業

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

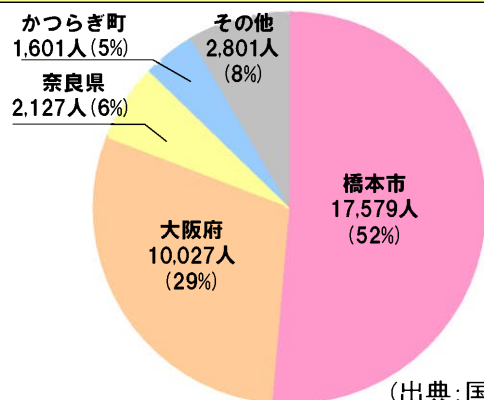
- **橋本市交通バリアフリー基本構想**
⇒ 橋本市の玄関口である橋本駅のバリアフリー化
⇒ 駅から公共施設等への**移動経路のバリアフリー化**



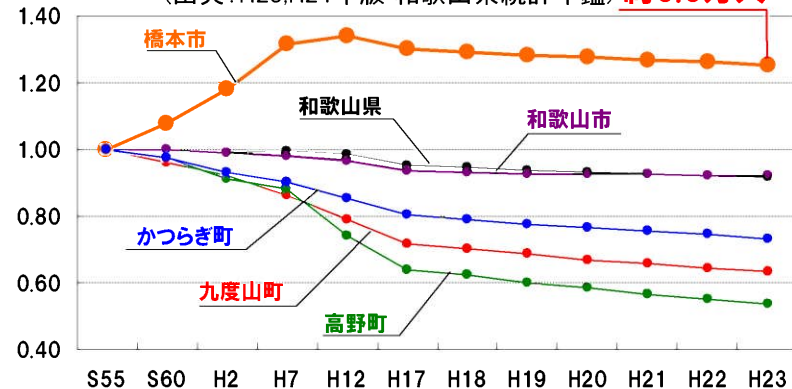
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 橋本市は大阪府のベッドタウンとして郊外に多くの新興住宅地が開発され、現在は彩の台が分譲中。
- また、橋本市では、紀北橋本エコヒルズ等に企業誘致を奨励し、職住近接を目指している。
- 昭和60年以降県人口は減少傾向であるが、橋本市は増加しており、現在、県下3位の人口規模。
- 一方、市中心部の街並みは従来のもままであり、紀北東部地域の核都市として更なる活性化に向けた整備が求められている。



橋本市の15歳以上就業者・通学者の従業・通学先内訳
(指数:S55=1.0) (出典: H23, H24年版 和歌山県統計年鑑) **約6.6万人**



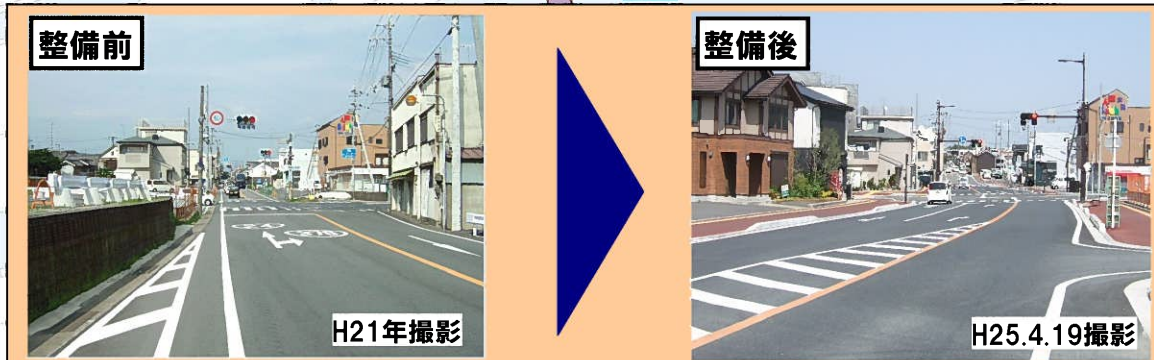
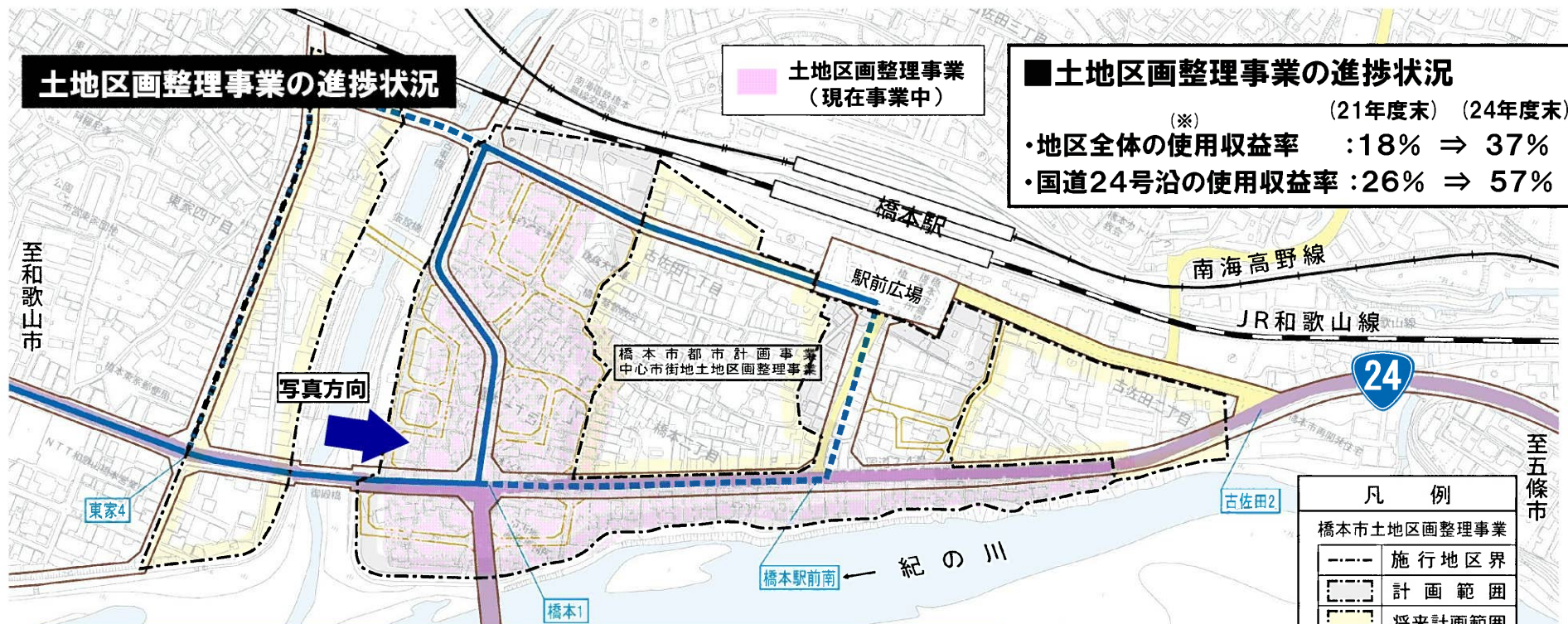
橋本市及びその周辺地域における常住人口の推移



2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■橋本市中心部の土地区画整理事業(中心市街地土地区画整理事業)は現在事業中。



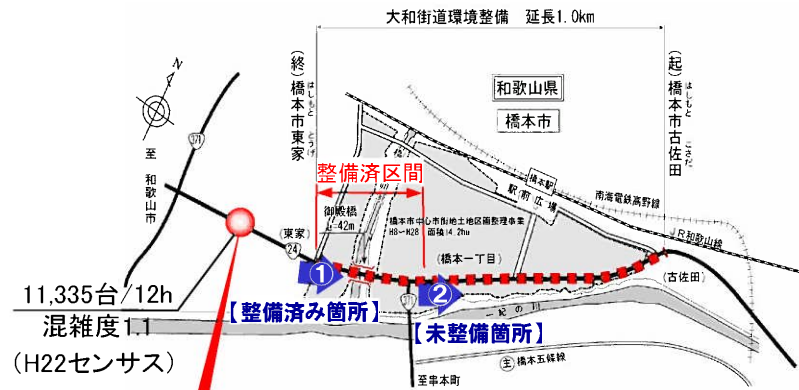
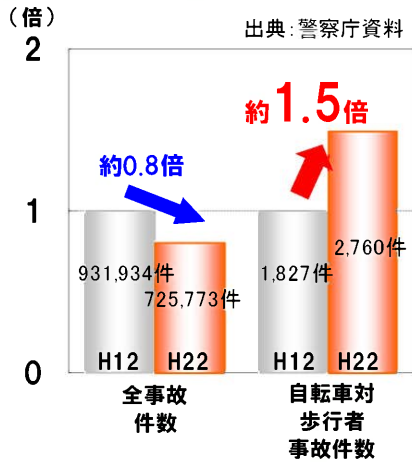
※使用収益率とは、使用収益開始済み宅地面積を施行後の総宅地面積で除した値。
仮換地の造成工事が完了し、利用可能な状態になることが使用収益開始に当たり、これにより権利者は建築等ができるようになる。

2. 事業の必要性等に関する視点

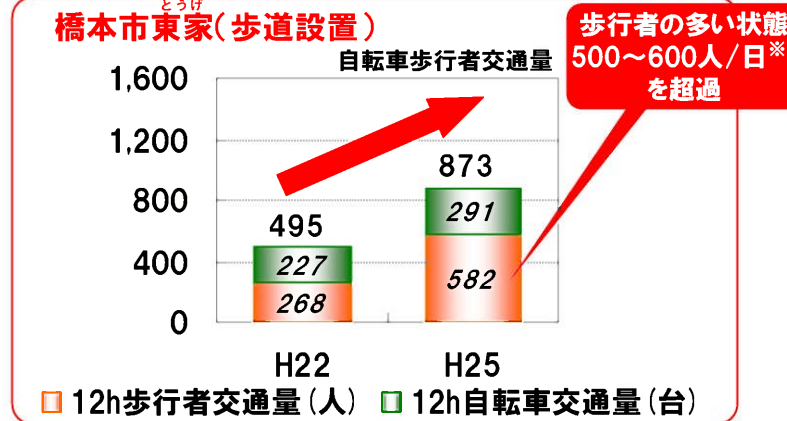
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 自転車対歩行者の事故件数(全国)がここ10年間で約1.5倍に増加するなど、近年、自転車に関連する事故が増加傾向にある。
- 橋本市東家区間では、自転車、歩行者交通量が増加しており、歩道の無い区間の自転車歩行車道整備の必要性は高まっている。

● 全国の交通事故件数の推移



● 事業区間の人対車両事故の内訳

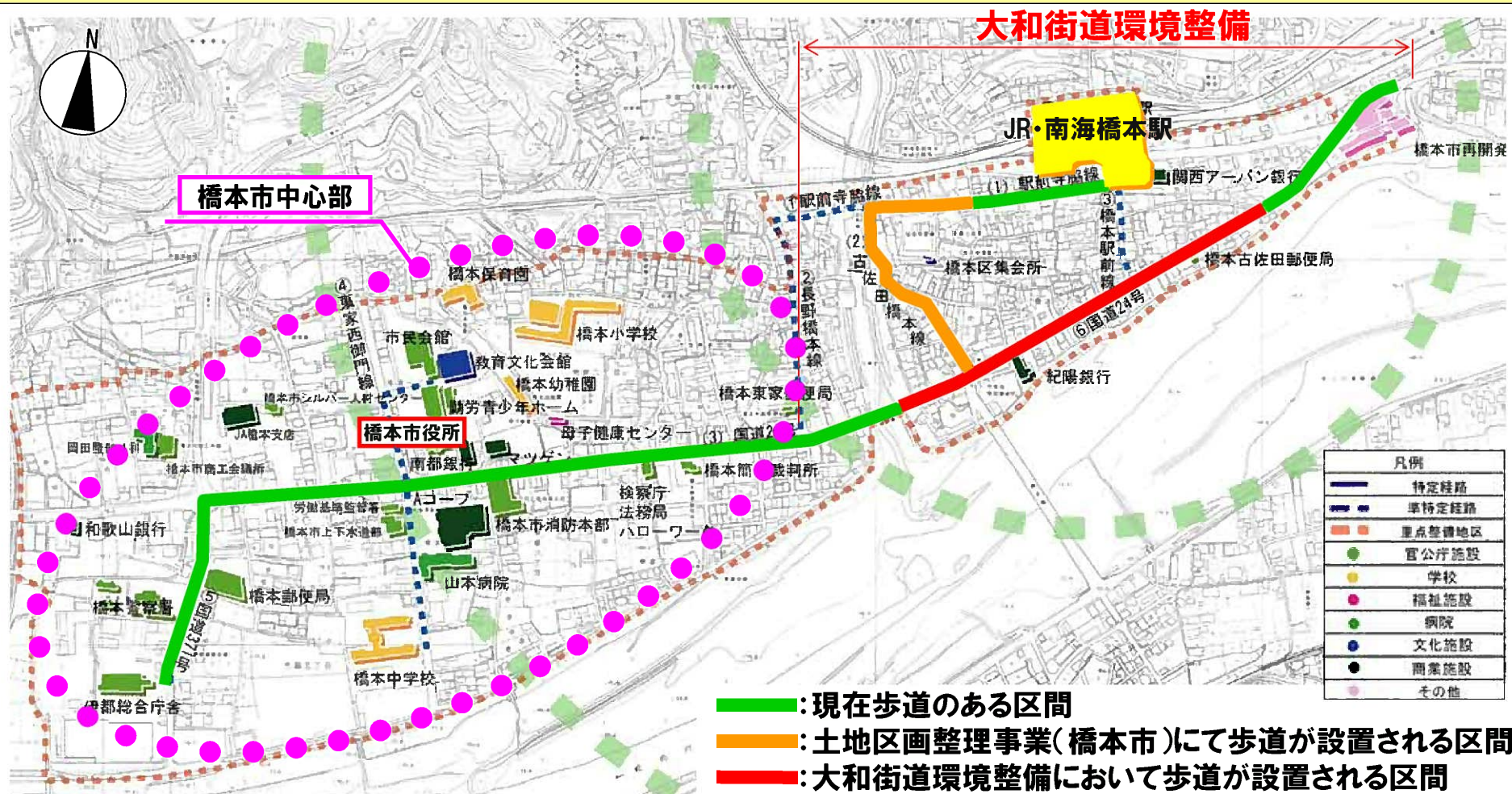


出典: 道路交通センサス(H22) ; 和歌山河川国道事務所調べ(H25.7.4) ※1 「道路構造令の改正の概要等について」 国土交通省道路局事務連絡(H13.6.13)より

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【交通安全の確保】

■ 当該事業により歩道を設置することで、橋本駅にアクセスする東西方向の道路が概ね歩道で連絡され、官公庁施設等が集積する橋本市中心部へ向う通勤・通学時などにおいて、安全な歩行空間を確保。



出典: 橋本市交通バリアフリー基本構想 平成18年2月

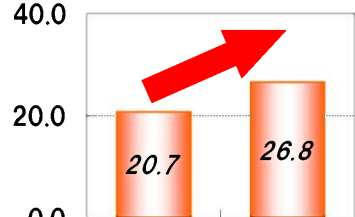
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【交通安全の確保・交通混雑の緩和】

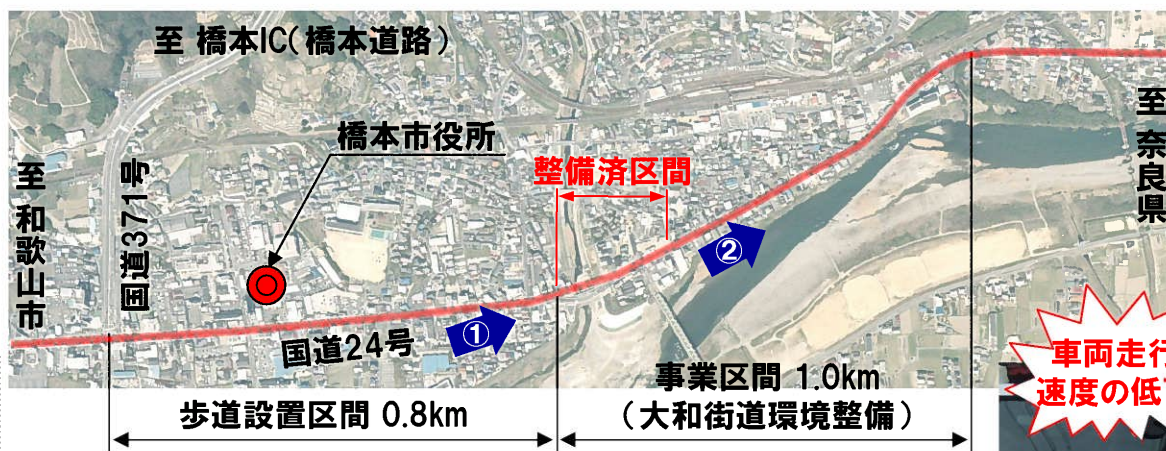
- 橋本市役所周辺の歩道設置区間は、事業区間と比較して人対車両の事故件数が少なく、大和街道環境整備により、人対車両の事故件数の減少が期待される。
- また、事業区間では右折レーンの設置、歩道整備により、混雑時平均旅行速度が20.7km/hから26.8km/hに改善された。

●旅行速度の改善

(km/h) 平日混雑時平均旅行速度



【出典】 H22.10: 事業区間を含む H22道路交通センサスの値(下り)
H24.10: 事業区間内の民間プローブ値の平均(下り)



歩道未設置区間

車両走行速度の低下



混雑時平均旅行速度が低下

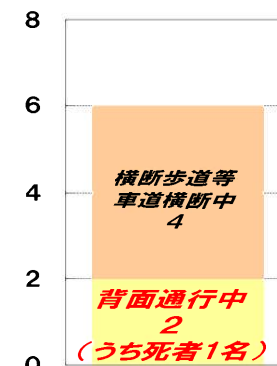
歩道設置区間



人対車両事故の内訳 (件/5年)



人対車両事故の内訳 (件/5年)



資料 交通事故統合データベース(H18~H22)

歩道設置区間と歩道未設置区間の死傷事故件数及び人対車両の死傷事故件数内訳

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

※本事業は、歩行者・自転車の安全確保を主とする事業であり、費用便益分析マニュアル(3便益)によるB/Cのみでは評価することが困難である

■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	46億円	3億円	0億円	49億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	45億円		2億円	48億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度
 道路交通センサス

■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	46億円	3億円	0億円	49億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4億円		2億円	6億円	

適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版
 事業費 : 42億円
 維持管理費 : 13百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 関係自治体の意見等

■和歌山県知事

平成25年8月8日 県総第259号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

1. 対応方針(原案)に対する意見

一般国道24号大和街道環境整備は、橋本市の中心市街地における交通安全の確保や沿道環境の向上に不可欠であり、橋本市が進めている土地区画整理事業と一体的に整備する必要があるため、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

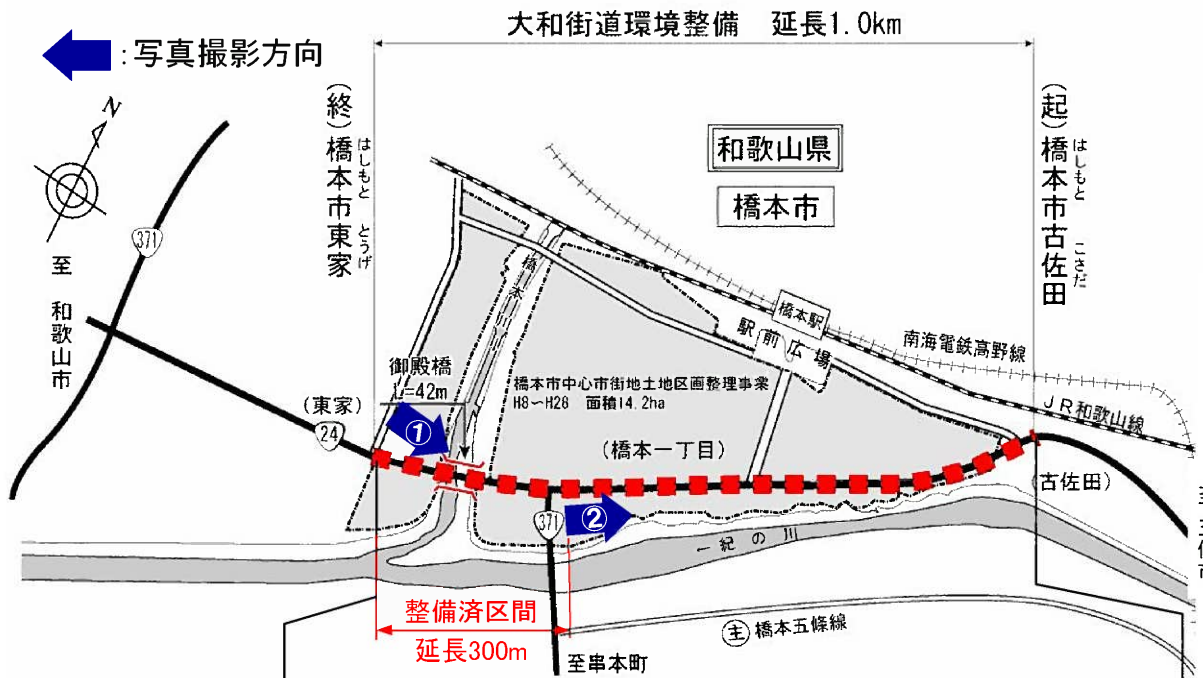
なお、事業実施にあたっては、コスト縮減に努め、早期完成を図られるよう、お願いします。

地域計画等への位置付け

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

3. 事業進捗の見込みの視点

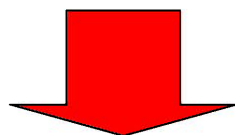
- 大和街道環境整備は、平成16年度に工事着手し、平成23年度に御殿橋架替工事が完了。現在、公共施設管理者負担金による用地取得を推進している。
- 引き続き用地取得を推進し、早期の供用を目指す。



区間	L=1.0km
用地	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度用地取得着手(公共施設管理者負担金制度) ・用地進捗率: 85%
測量・設計	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度 御殿橋橋梁詳細設計完了
工事	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度工事着手(御殿橋架替) ・平成23年度橋梁工事完了 ・用地取得推進中(公共施設管理者負担金制度)

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

大和街道環境整備は、国道24号の橋本市中心市街地の交通安全の確保及び沿道環境の改善、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

5. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・大和街道環境整備は、橋本市中心市街地で実施されている土地区画整理事業、交通バリアフリー基本構想と一体的に整備を行う事業。
- ・幹線道路としての役割を果たす国道24号に歩道が設置され、歩行者・自転車の安全性、利便性の向上が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.0、残事業で7.9。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・御殿橋架替は、平成23年度に完了。
- ・他の区間についても、公共施設管理者負担金による用地取得の推進及び工事を推進しており、早期の供用を目指す。

大和街道環境整備は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 8-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第1回

一般国道24号

やまとかいどう

大和街道環境整備

【再評価】

平成25年8月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第1回事業評価監視委員会

事業名：一般国道24号 大和街道環境整備（道路種別：一般国道）

事業化年度：平成13年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	事業採択後5年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：1.0km 幅員：18.0m 種級：第3種第2級 設計速度：60km/h 車線数：2車線	同左	・変更なし
全体事業費	42億円	42億円	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約60% 用地取得率(面積)約74% 供用延長：0.0km	進捗率(事業費)約83% 用地取得率(面積)約85% 供用延長：0.0km	・進捗率(事業費)で約23%進捗 用地取得率(面積)で約11%進捗
進捗率(事業費)	約60%	約83%	・約23%進捗
費用対効果B/C	1.2 (残事業 4.0)	1.0 (残事業7.9)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す		

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24号 大和街道環境整備
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1 (経済的純現在価値 (B-C) = 1億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 7.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 43億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 33.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□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) : 3947万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 3万人・時間/年 (3416万人・時間/年 ⇒ 3413万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 大和街道環境 橋本市道 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 3万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 4割削減
	□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	橋本線 : 南海和歌山市駅 ⇄ 橋本駅前 (和歌山バス)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
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が見込まれる	
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
	□ 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を解消する	
1. 活力 都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	

	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	橋本市都市計画事業中心市街地土地区画整理事業
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が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)への連絡道路となる	
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する	
	<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する	
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
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る地区を解消する	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2.暮らし	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成	
	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
	<input checked="" type="checkbox"/> バリアフリー新法基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	JR・南海橋本駅(利用客数:15,379人/日(JR:5,600人/日、南海:9,779人/日)、特定経路延長:約200m)

	無電柱化による美しい町並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り ■ 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 	無電柱化推進計画 歴史街道モデル事業重点地区(延長：1.0km)
	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が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される 	国道24号(自動車交通量：11,335台/12h、歩行者交通量：268人/日、歩道未設置延長0.7km)
	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	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	緊急輸送道路ネットワーク計画、国道24号全線に位置づけあり
		<input 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する	
		<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 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される	
<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を解消する			
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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：382.33t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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）：大和街道環境 橋本市道 排出削減量：1.15t/年、排出削減率：4割削減
		<ul style="list-style-type: none"> ● 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）：大和街道環境 橋本市道 排出削減量：0.07t/年、排出削減率：4割削減
		<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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
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一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道24号	大和街道環境整備	L=1km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,100	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	40億円	6億円	46億円
うち残事業分	5億円	6億円	11億円
基準年における 現在価値 (C)	45億円	2億円	48億円
うち残事業分	4億円	2億円	6億円

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25年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	2.8億円	0.17億円	0.002億円	3.0億円
基準年における 現在価値 (B)	46億円	3.0億円	0.033億円	49億円
うち残事業分	46億円	3.0億円	0.033億円	49億円

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）	1.0
経済的純現在価値（事業全体）	1億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.1%
費用便益比（残事業）	7.9
経済的純現在価値（残事業）	43億円
経済的内部収益率（残事業）	33.1%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	9,100台/日	±10%	0.9~1.2
事業費 （全事業）	5億円	±10%	1.0~1.0
事業期間 （全事業）	4年	±20%	1.0~1.1

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	9,100台/日	±10%	6.9~9.0
事業費 （残事業）	5億円	±10%	7.4~8.6
事業期間 （残事業）	4年	±20%	7.8~8.0

交通状況の変化

様式-3①

事業名：大和街道環境整備（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (1.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,000	9,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	4.55	1.98	
②主な周辺道路 ^{※4}	橋本市道 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,300	3,000
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.24	2.02
		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 (3,260.2km)	走行時間費用	[億円/年]	3,191.23	3,191.23

			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：3,262.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,198.01	3,195.23	2.78

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

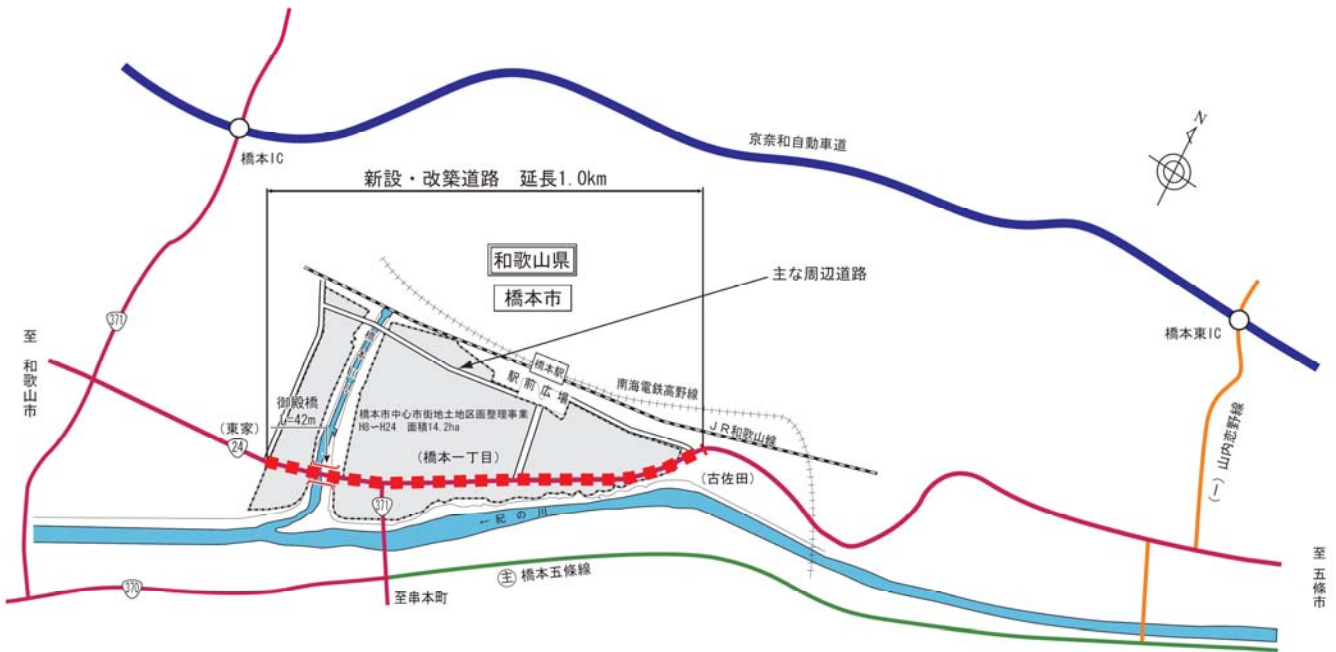
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：大和街道環境整備（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (1.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,000	9,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	4.55	1.98	
②主な周辺道路 ^{※4}	橋本市道 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,300	3,000
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.24	2.02
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (3,260.2km)	走行時間費用	[億円/年]	3,191.23	3,191.23	
			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：3,262.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,198.01	3,195.23	2.78

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

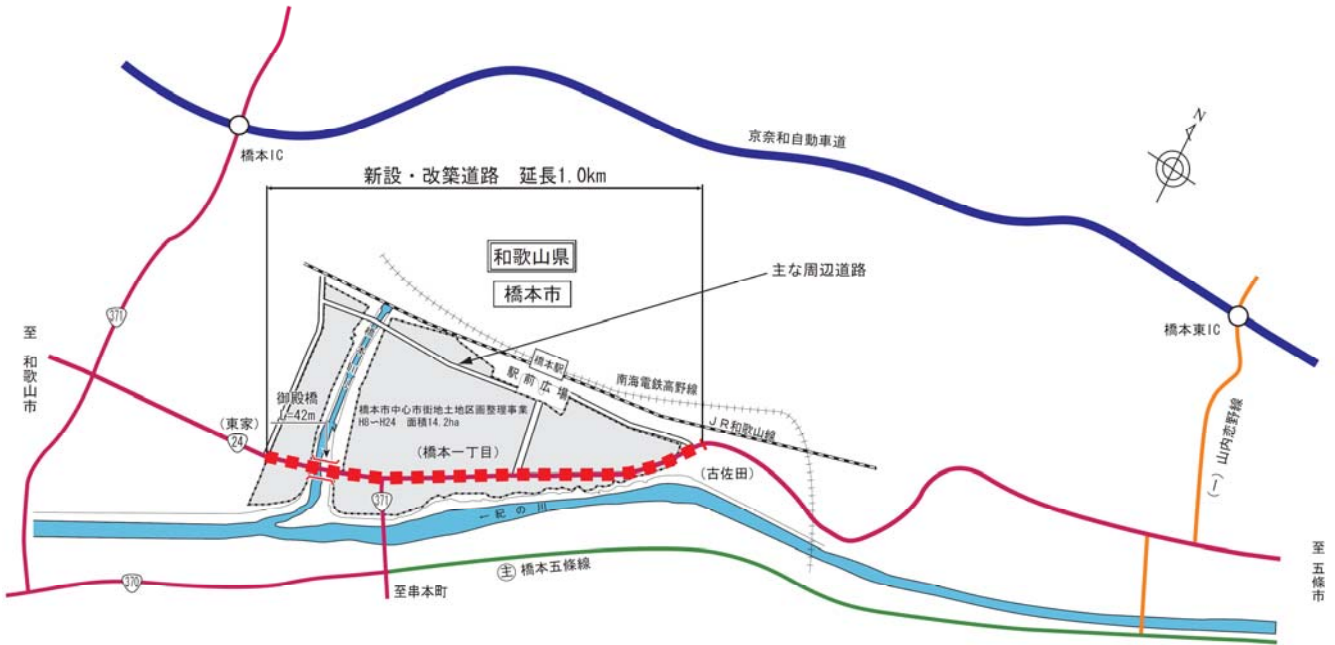
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：大和街道環境整備

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
その他 ()		<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道24号 大和街道環境整備

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.13	1	0.13	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-17年目	H 13	1.6010	105.7	0.33	0.47		
-16年目	H 14	1.5395	103.8	4.50	6.14		
-15年目	H 15	1.4802	102.3	0.72	0.96		
-14年目	H 16	1.4233	101.0	1.90	2.47		
-13年目	H 17	1.3686	99.6	1.67	2.11		
-12年目	H 18	1.3159	98.7	5.25	6.44		
-11年目	H 19	1.2653	97.6	2.53	3.02		
-10年目	H 20	1.2167	96.8	4.76	5.51		
-9年目	H 21	1.1699	95.6	2.29	2.58		
-8年目	H 22	1.1249	93.7	4.86	5.37		
-7年目	H 23	1.0816	92.1	3.93	4.25		
-6年目	H 24	1.0400	92.1	0.61	0.63		
-5年目	H 25	1.0000	92.1	1.57	1.57		
-4年目	H 26	0.9615	92.1	1.67	1.60		
-3年目	H 27	0.9246	92.1	0.59	0.55		
-2年目	H 28	0.8890	92.1	1.18	1.05		
-1年目	H 29	0.8548	92.1	1.64	1.40		
供用開始年次	H 30	0.8219	92.1			0.12	0.10
1年目	H 31	0.7903	92.1			0.12	0.10
2年目	H 32	0.7599	92.1			0.12	0.09
3年目	H 33	0.7307	92.1			0.12	0.09
4年目	H 34	0.7026	92.1			0.12	0.09
5年目	H 35	0.6756	92.1			0.12	0.08
6年目	H 36	0.6496	92.1			0.12	0.08
7年目	H 37	0.6246	92.1			0.12	0.08
8年目	H 38	0.6006	92.1			0.12	0.07
9年目	H 39	0.5775	92.1			0.12	0.07
10年目	H 40	0.5553	92.1			0.12	0.07
11年目	H 41	0.5339	92.1			0.12	0.07
12年目	H 42	0.5134	92.1			0.12	0.06
13年目	H 43	0.4936	92.1			0.12	0.06
14年目	H 44	0.4746	92.1			0.12	0.06
15年目	H 45	0.4564	92.1			0.12	0.06
16年目	H 46	0.4388	92.1			0.12	0.05
17年目	H 47	0.4220	92.1			0.12	0.05
18年目	H 48	0.4057	92.1			0.12	0.05
19年目	H 49	0.3901	92.1			0.12	0.05
20年目	H 50	0.3751	92.1			0.12	0.05
21年目	H 51	0.3607	92.1			0.12	0.04
22年目	H 52	0.3468	92.1			0.12	0.04
23年目	H 53	0.3335	92.1			0.12	0.04
24年目	H 54	0.3207	92.1			0.12	0.04
25年目	H 55	0.3083	92.1			0.12	0.04
26年目	H 56	0.2965	92.1			0.12	0.04
27年目	H 57	0.2851	92.1			0.12	0.04
28年目	H 58	0.2741	92.1			0.12	0.03
29年目	H 59	0.2636	92.1			0.12	0.03
30年目	H 60	0.2534	92.1			0.12	0.03
31年目	H 61	0.2437	92.1			0.12	0.03
32年目	H 62	0.2343	92.1			0.12	0.03
33年目	H 63	0.2253	92.1			0.12	0.03
34年目	H 64	0.2166	92.1			0.12	0.03
35年目	H 65	0.2083	92.1			0.12	0.03
36年目	H 66	0.2003	92.1			0.12	0.02
37年目	H 67	0.1926	92.1			0.12	0.02
38年目	H 68	0.1852	92.1			0.12	0.02
39年目	H 69	0.1780	92.1			0.12	0.02
40年目	H 70	0.1712	92.1			0.12	0.02
41年目	H 71	0.1646	92.1			0.12	0.02

42年目	H	72	0.1583	92.1			0.12	0.02
43年目	H	73	0.1522	92.1			0.12	0.02
44年目	H	74	0.1463	92.1			0.12	0.02
45年目	H	75	0.1407	92.1			0.12	0.02
46年目	H	76	0.1353	92.1			0.12	0.02
47年目	H	77	0.1301	92.1			0.12	0.02
48年目	H	78	0.1251	92.1			0.12	0.02
49年目	H	79	0.1203	92.1	-5.63	-0.68	0.12	0.01
合計					34.37	45.44	6.19	2.27
単純事業費計						40.00		6.19

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

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24号 大和街道環境整備

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.13	1	0.13

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
-4年目	H 26	0.9615	92.1	1.67	1.60		
-3年目	H 27	0.9246	92.1	0.59	0.55		
-2年目	H 28	0.8890	92.1	1.18	1.05		
-1年目	H 29	0.8548	92.1	1.64	1.40		
供用開始年次	H 30	0.8219	92.1			0.12	0.10
1年目	H 31	0.7903	92.1			0.12	0.10
2年目	H 32	0.7599	92.1			0.12	0.09
3年目	H 33	0.7307	92.1			0.12	0.09
4年目	H 34	0.7026	92.1			0.12	0.09
5年目	H 35	0.6756	92.1			0.12	0.08
6年目	H 36	0.6496	92.1			0.12	0.08
7年目	H 37	0.6246	92.1			0.12	0.08
8年目	H 38	0.6006	92.1			0.12	0.07
9年目	H 39	0.5775	92.1			0.12	0.07
10年目	H 40	0.5553	92.1			0.12	0.07
11年目	H 41	0.5339	92.1			0.12	0.07
12年目	H 42	0.5134	92.1			0.12	0.06
13年目	H 43	0.4936	92.1			0.12	0.06
14年目	H 44	0.4746	92.1			0.12	0.06
15年目	H 45	0.4564	92.1			0.12	0.06
16年目	H 46	0.4388	92.1			0.12	0.05
17年目	H 47	0.4220	92.1			0.12	0.05
18年目	H 48	0.4057	92.1			0.12	0.05
19年目	H 49	0.3901	92.1			0.12	0.05
20年目	H 50	0.3751	92.1			0.12	0.05
21年目	H 51	0.3607	92.1			0.12	0.04
22年目	H 52	0.3468	92.1			0.12	0.04
23年目	H 53	0.3335	92.1			0.12	0.04
24年目	H 54	0.3207	92.1			0.12	0.04
25年目	H 55	0.3083	92.1			0.12	0.04
26年目	H 56	0.2965	92.1			0.12	0.04
27年目	H 57	0.2851	92.1			0.12	0.04
28年目	H 58	0.2741	92.1			0.12	0.03
29年目	H 59	0.2636	92.1			0.12	0.03
30年目	H 60	0.2534	92.1			0.12	0.03
31年目	H 61	0.2437	92.1			0.12	0.03
32年目	H 62	0.2343	92.1			0.12	0.03
33年目	H 63	0.2253	92.1			0.12	0.03
34年目	H 64	0.2166	92.1			0.12	0.03
35年目	H 65	0.2083	92.1			0.12	0.03
36年目	H 66	0.2003	92.1			0.12	0.02
37年目	H 67	0.1926	92.1			0.12	0.02
38年目	H 68	0.1852	92.1			0.12	0.02
39年目	H 69	0.1780	92.1			0.12	0.02
40年目	H 70	0.1712	92.1			0.12	0.02
41年目	H 71	0.1646	92.1			0.12	0.02
42年目	H 72	0.1583	92.1			0.12	0.02
43年目	H 73	0.1522	92.1			0.12	0.02
44年目	H 74	0.1463	92.1			0.12	0.02
45年目	H 75	0.1407	92.1			0.12	0.02
46年目	H 76	0.1353	92.1			0.12	0.02
47年目	H 77	0.1301	92.1			0.12	0.02
48年目	H 78	0.1251	92.1			0.12	0.02
49年目	H 79	0.1203	92.1	-5.63	-0.68	0.12	0.01
合計				-0.55	3.92	6.19	2.27
単純事業費計				5.08		6.19	

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。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	大和街道環境整備	2	1.0km

■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				870	
	改良費				41	
		土工	m ³	7,400	2	
		深礎工	本			
		法面工	式			
		擁壁工	式			
		施設工	式	1	3	
		函渠工	式			
		排水工	式	1	22	
		情報管路工	Km			
		雑工	式	1	14	
	橋梁費				760	
		橋梁	m	42	760	
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				69	
		車道舗装	m ²	6,700	45	
		歩道舗装	m ²	6,700	24	
	付帯施設費					
		付帯工事費	式			
②	用地及補償費				3,052	
	用地費		m ²	2,694	563	
		宅地	m ²	2,694	563	
	補償費		式	1	2,489	
③	間接経費		式	1	278	
	全体事業費				4,200	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	大和街道環境整備	2	1.0km

■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				49	
	改良費					
		土工	m ³			
		深礎工	本			
		法面工	式			
		擁壁工	式			
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式			
		情報管路工	Km			
		雑工	式			
	橋梁費					
		橋梁	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				49	
		車道舗装	m ²	4,800	32	
		歩道舗装	m ²	4,800	17	
	付帯施設費					
		付帯工事費	式			
②	用地及補償費				395	
	用地費		m ²	130	29	
		宅地	m ²	130	29	
	補償費		式	1	366	
③	間接経費		式	1	89	
	全体事業費				533	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	大和街道環境整備	2	1.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.0	150	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	500	橋梁0.04km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			650	

国近整企画27号
平成25年7月30日

和歌山県知事 殿

近畿地方整備局長

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年8月12日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年8月8日(木)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道24号大和街道環境整備	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

県 総 第 2 5 9 号

平成25年 8月 8日

近畿地方整備局長 様

和歌山県知事 仁 坂 吉 伸



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

平成25年7月30日付け国近整企画第27号で意見照会のあった標記につ
いて、下記のとおり回答します。

記

1. 対応方針（原案）に対する意見

一般国道24号大和街道環境整備は、橋本市の中心市街地における交通安全の確保や沿道環境の向上に不可欠であり、橋本市が進めている土地区画整理事業と一体的に整備する必要があるため、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

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

