



No. 12-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第2回

一般国道1号

さくらのみや

桜宮 拡 幅

【事後評価】

平成25年10月

国土交通省 近畿地方整備局

目次

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

1. 事業の目的と計画の概要

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 快適で安全な歩行空間の確保

事業の概要

起終点	おおさかふ おおさかし みやこじまく あみじまちょう 起)大阪府 大阪市 都島区 網島町
	おおさかふ おおさかし きたく てんま いっちょうめ 終)大阪府 大阪市 北区 天満1丁目
計画延長	0.7km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	6車線
標準幅員	一般部:40.0m 橋梁部:44.25m
全体事業費	約280億円
都市計画決定	昭和24年度
事業化	昭和63年度
用地着手	昭和63年度
工事着手	平成11年度
一部部分供用	平成12年度(L=0.2km)
新桜宮橋 暫定供用	平成18年度
供用	0.7km(平成21年3月)

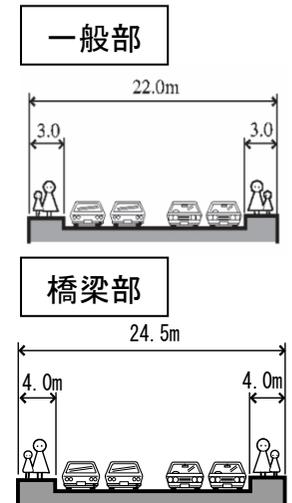
位置図



現地写真



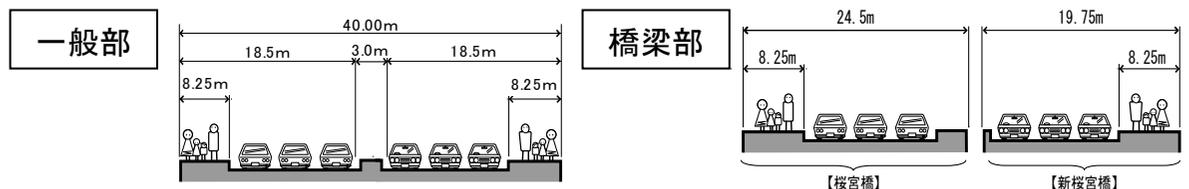
標準断面図(供用前)



計画図



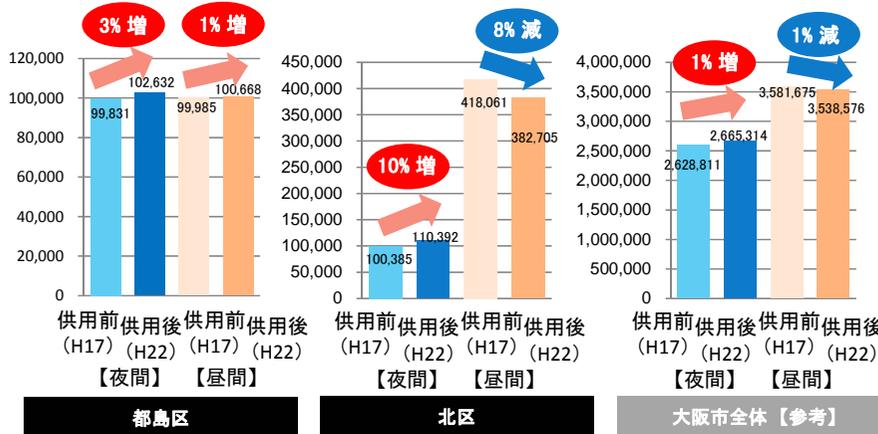
標準断面図(供用後)



2. 社会経済情勢の変化

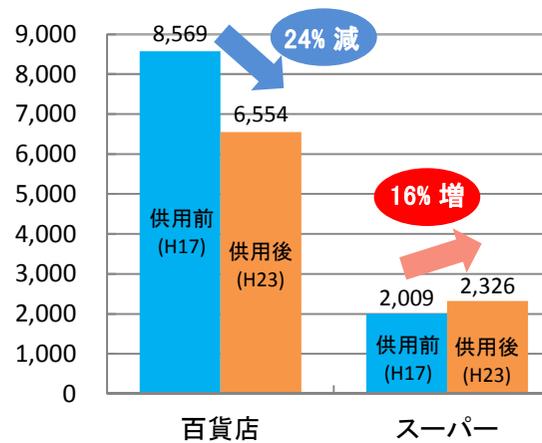
- 当該事業区間に該当する都島区人口は夜間、昼間ともに微増であり、北区人口は夜間は増加、昼間は減少している。
- 大阪市内の店舗での販売額では、百貨店は減少しているが、スーパーは増加している。
- 都島区+北区の事業者数、従業者数はともに増加している。
- 大阪市内の自動車保有台数は年々減少している。
- 大阪市内の観光客数は、平成21年度までは横ばいであったが、平成22年度は増加に転じている。

人口の推移



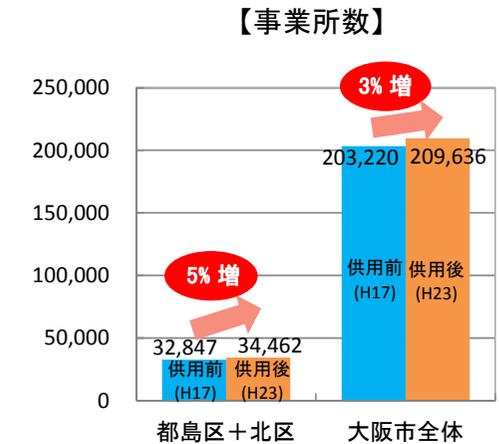
資料: 国勢調査

大阪市内の大型小売店舗販売額の推移



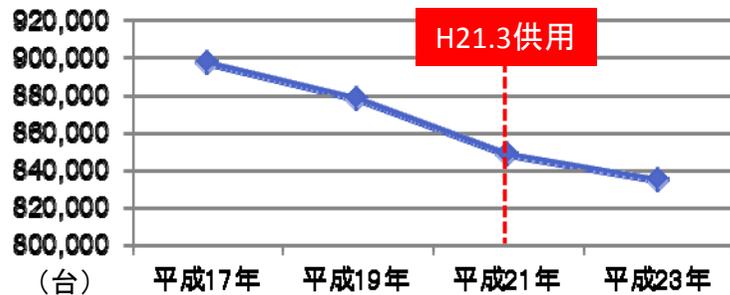
資料: 大阪市統計書

事業者数と従業者数の推移



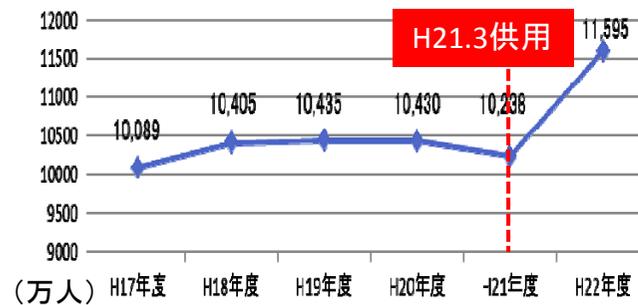
資料: 大阪市統計書

大阪市内の自動車保有台数の推移



資料: 大阪市統計書

大阪市内の総観光客数の推移



資料: 平成22年大阪府観光統計

資料: 大阪市統計書

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆費用対効果分析条件等の結果

◆当初計画及び供用の状態

	当初計画 (H19再評価時 ^{※1})	供用後	備考
道路構造等	一般部:6車線 橋梁部:6車線	一般部:6車線 橋梁部:6車線	
総事業費	約280億円	約280億円	
交通量	49,300台/日 <計画>	35,057台/日 <実績(H22センサス)>	計画交通量の推計条件:H11センサスペースH42将来OD表、フルネット H19再評価時の計画交通量は、未事業化路線を含む道路ネットワークを 基にした推計結果であり、現況交通量との乖離が生じている
事業期間	S63年度～H20年度 <事業期間20年>	S63年度～H20年度 <事業期間20年>	(H12.11.20 一部区間6車供用 延長0.2km) (H21.3.25 全区間6車供用 延長0.7km)

◆現道(事業区間)の状況

	H19再評価時 ^{※1}	供用後	H19再評価時 からの変化	変化の内容又は 理由	備考
交通量	38,394台/日 [H17センサス]	35,057台/日 [H22センサス]	3,337台/日 減少	周辺も含め全体的に交通 需要が減少	
交通渋滞 ^{※2}	最大渋滞長:1,900m [H19年10月]	最大渋滞長:900m [H24年10月]	1,000m緩和	交通容量拡大と交通需要 減少から渋滞が緩和	最大渋滞長: 東野田町交差点 西行き(下り)
旅行速度 ^{※3}	15.4km/h [H17センサス]	22.0km/h [H22センサス、平均値]	6.6km/h 向上 (向上率 43%)	渋滞緩和により速度が 43%向上	
死傷事故率 ^{※4} (桜宮拡幅区間)	436.7件/億台キロ [H17]	322.5件/億台キロ [H23]	114件/億台キロ減少 (減少率 26%)	交通量減少と渋滞緩和か ら死傷事故が26%減少	

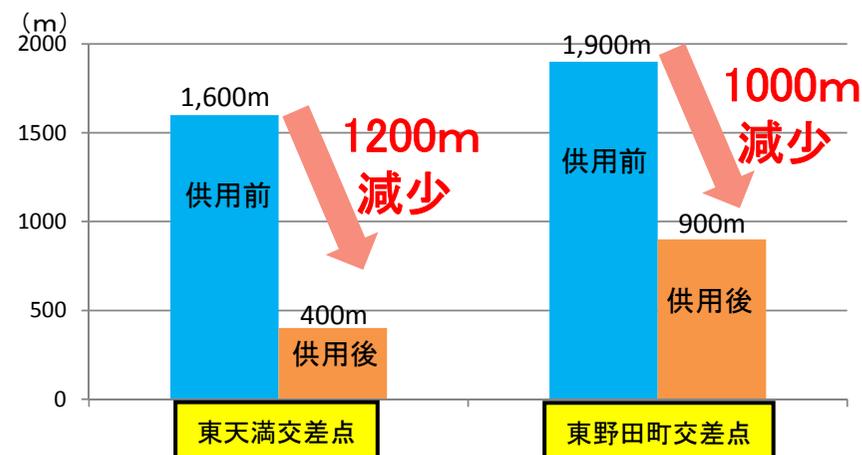
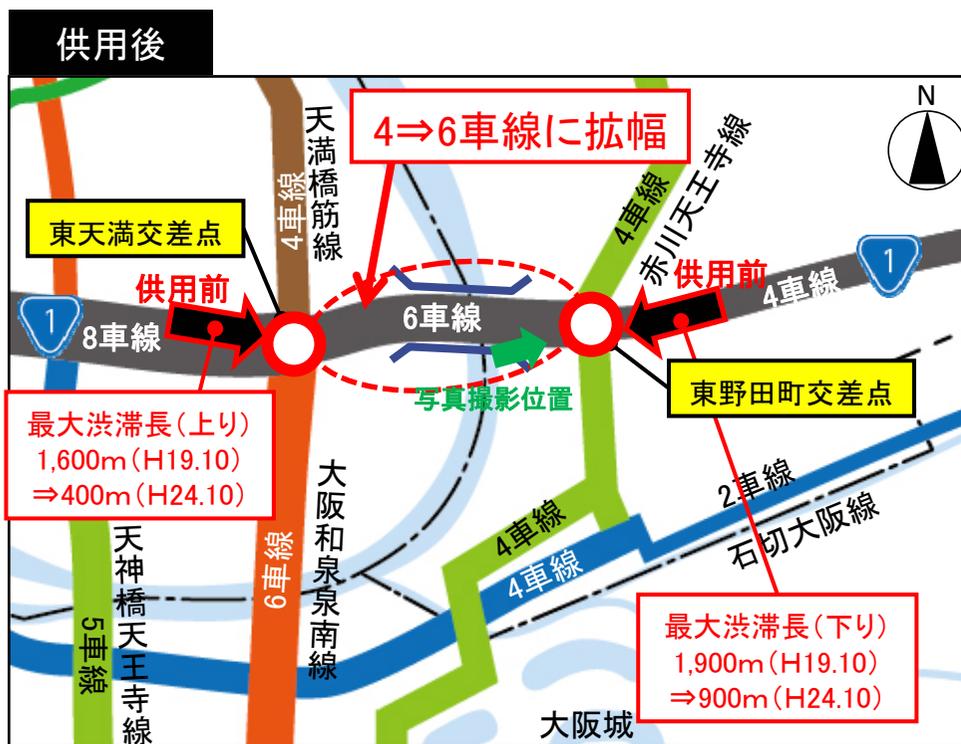
[資料] ※1 当初計画：S63年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として前回評価時(H19)の値等を記載、※2 最大渋滞長：JARTICデータ、
※3 旅行速度：平成17年度道路交通センサス、平成22年度道路交通センサス、※4 死傷事故率：H17;交通事故総合分析センター、H23;大阪国道事務所調べ

4. 事業効果の発現状況

◆ 渋滞の緩和

- 事業の整備により、主要渋滞ポイントである東天満交差点および東野田交差点で渋滞が緩和。東天満交差点では1,200m、東野田町交差点では1,000m、最大渋滞長が減少。

渋滞長の変化



- 【凡例】
- 一般国道
 - 一般都道府県道
 - 主要地方道(府道)
 - 指定市の一般市道
 - 主要渋滞ポイント
 - 市道
- 注) 都市高速道路は除く



H18.3.27(月)PM4時頃撮影



H25.9.9(月)PM4時頃撮影

資料:平成17年度道路交通センサス、平成22年度道路交通センサス
JARTICデータ(供用前;平成19年10月平日平均/供用後;平成24年10月平日平均)

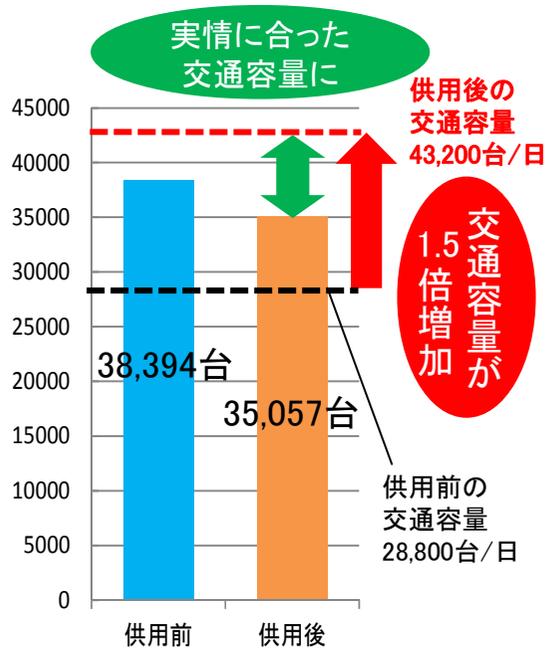
渋滞長(一般道路)の定義(JARTIC):車両感知器により計測された通過車両の平均速度が20km/h以下になっている車両感知器をつないだ時の延長

4. 事業効果の発現状況

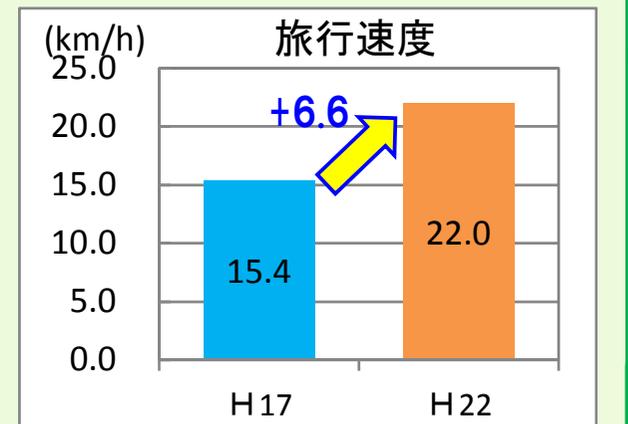
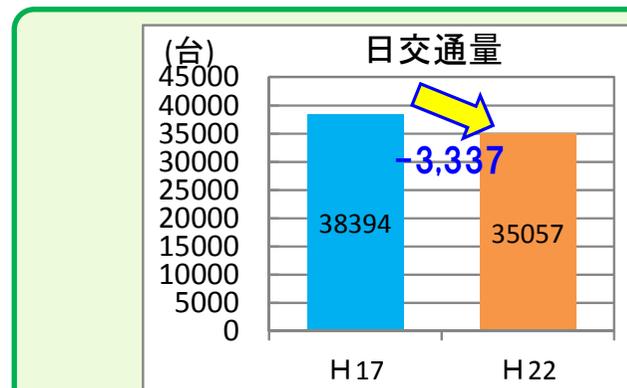
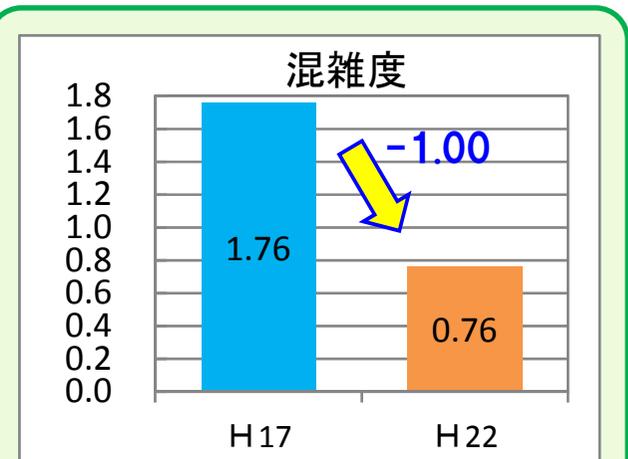
◆交通容量の確保 及び 混雑度・旅行速度の改善

- 供用前には実交通量が交通容量を超過(交通量/交通容量=1.3)していたが、供用後は、2車線増加したことで、交通容量が1.5倍に増え、交通容量比は0.8に改善した。
- 桜宮拡幅区間の混雑度が1.76から0.76になり、1.0以下に改善された。また、旅行速度は6.6km/h向上した(43%向上)。

交通量の変化(桜宮橋東詰)



周辺地点の交通量・混雑度・旅行速度の変化



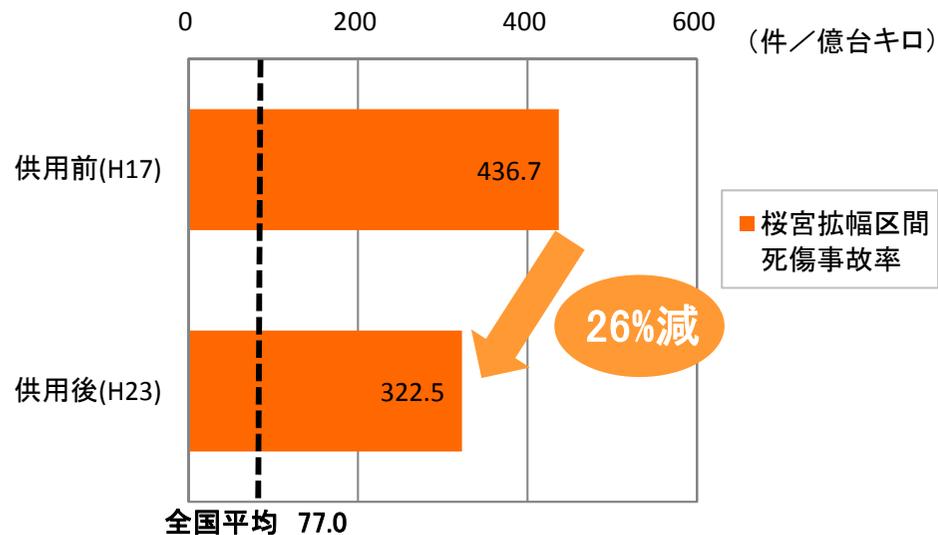
資料
 :平成17年度道路交通センサス、平成22年度道路交通センサス
 :道路構造令の解説と運用 平成16年2月
 (ただし、国道1号は、交差点の多い第4種道路であるため、1車線あたりの設計基準交通量に0.6を乗じている。)

4. 事業効果の発現状況

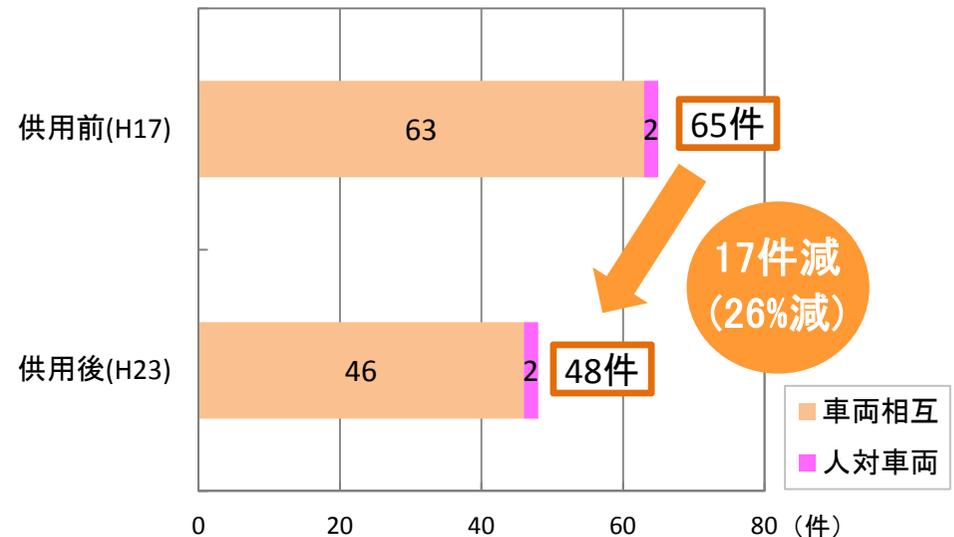
◆交通事故の減少

- 桜宮拡幅区間では、死傷事故率※が26%減少した。
- 桜宮拡幅区間における事故件数は、供用前は65件であったが、供用後は48件と17件減少した(26%減少)。

死傷事故率(桜宮拡幅区間)



桜宮拡幅区間における事故件数



※: 死傷事故率とは、自動車区間1キロを1億台走行した場合に発生する死傷事故件数を示す。(単位: 件/億台キロ)

資料: 桜宮拡幅区間の死傷事故率・事故件数: H17; 交通事故総合分析センター、H23; 大阪国道事務所調べ
全国平均の死傷事故率(77.0): 平成21年の一般国道の平均死傷事故率
国土交通省HP (URL: <http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/genjyo.html>)

4. 事業効果の発現状況

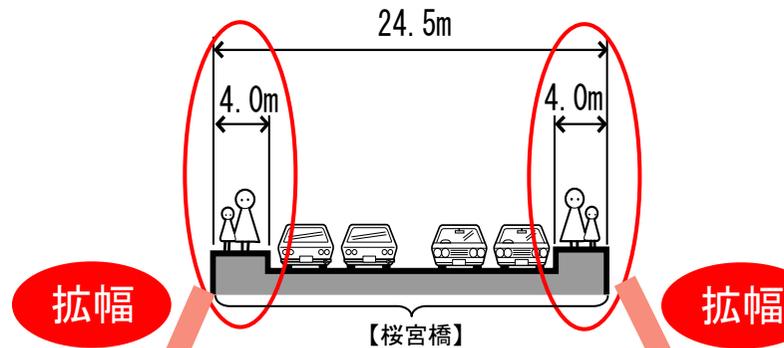
◆快適で安全な歩行空間の確保

- 歩道が拡幅されたことで、ゆとりある歩行空間を確保できた。
- 東天満交差点、東野田交差点の東西方向の歩行者交通量が多くなっていることから、桜宮拡幅区間においても歩行者交通量が多くなったものと考えられ、歩道拡幅の効果が発揮されている。

桜宮橋の歩道状況

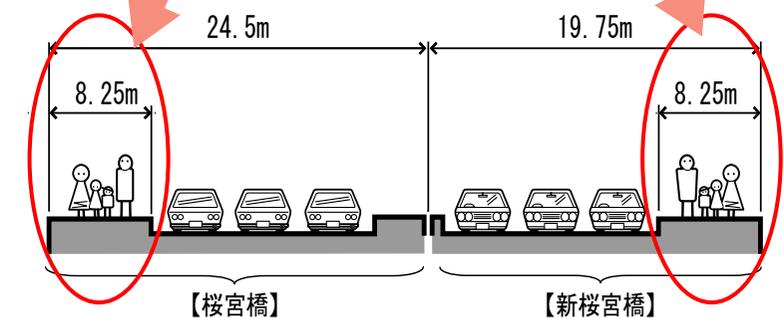
供用前

[天神祭] H17.7.25(月)撮影

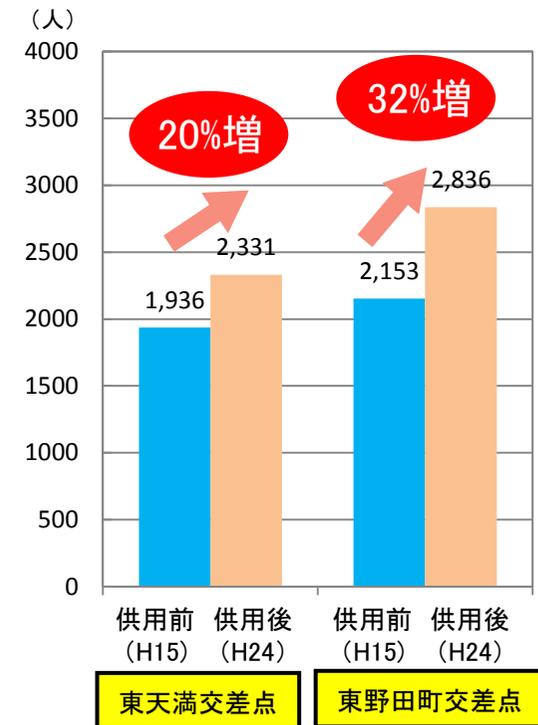


供用後

[天神祭] H25.7.25(木)撮影



歩行者交通量の変化



利用者の意見

梅田方面への通勤利用者が多く、拡幅事業前は自転車通勤者とのすれちがう際に、ぶつかりそうになった事もあったが、拡幅事業後では歩道が広がったことから、安心して通勤ができるようになった。

※交差点の東西方向交通量(12h)
 ※供用前:H15.2.18(火)
 供用後:H24.2.21(火)

資料：大阪国道事務所調べ

5. 今後の事後評価の必要性等

■今後の事後評価の必要性

桜宮拡幅事業の供用に伴い、主要渋滞ポイントである東天満交差点、東野田交差点の渋滞が減少し、交通混雑が緩和したことにより、大阪市都心部の交通円滑化に効果を発揮しています。また、歩行者交通量も増えて歩道拡幅の効果が発揮されているとともに、造幣局の桜の通り抜け、重要文化財の泉布観、天神祭等への快適な歩行空間を提供することができました。効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じないと思われれます。

■改善措置の必要性

桜宮拡幅事業は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。今後も交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討します。

■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

桜宮拡幅事業に関して、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項はみられませんでした。
また、事業評価の手法について、見直しの必要性は無いと思われれます。
なお、国土交通省では、今後も発現された効果を把握することに努めて参ります。

◆前回評価時との比較

	桜宮拡幅		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成19年度)	今回評価時 (平成25年度)	
事業諸元	L=0.7km	L=0.7km	•H21.3.25 全区間6車供用 延長0.7km
計画交通量	49,300台/日	38,100台/日	•ネットワーク設定の見直し (前回:H11センサスベース、フルネット) (今回:H17センサスベース、事業化ネット、推計手法の改善(第二段階)を反映した将来のOD表)
総事業費	約280億円	約280億円	
総費用 (C)	388億円	445億円	•「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 •基準年の変更(H19からH25基準)
総便益 (B)	583億円	590億円	•「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 •基準年の変更(H19からH25基準) •ネットワーク設定の見直し
費用対効果 (B/C)	1.5	1.3	•総費用及び総便益を見直したため



No. 12-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第2回

一般国道1号
さくらのみや
桜宮拡幅

【事後評価】

平成25年10月
近畿地方整備局

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1号 桜宮拡幅
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) : 33058万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 61万人・時間/年 (53412万人・時間/年⇒53351万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 桜宮拡幅 (主)大阪環状線 (主)中津太子橋線 (主)赤川天王寺線 (主)築港深江線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 41万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 1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1号(大阪市都島区網島町~大阪市北区天満1丁目) : 旅行速度: 15.4 km/h (H17) ⇒ 22.0 km/h (H22)
		○ 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	大阪市営バス
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	城東区役所~新大阪駅 所要時間 : 33分 ⇒ 23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	
		□ 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	
	1. 活力	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			大阪市北区 (曾根崎通り) : 事業区間の混雑度の改善 1.76 ⇒ 0.76 の効果が発現

	<input 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	大阪市都市計画道路の整備延長：380km ⇒ 383km（3km整備のうち0.7km）
	<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった	
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 type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
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	天神祭、造幣局桜の通り抜け等
	<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 <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	国道1号 東天満交差点 自転車交通量：2,181台/12h(H15)→4,060台/12h(H25)、 自動車交通量：32,805台/12h(H15)→28,170台/12h(H25)、歩行者交通量：1,936人/12h(H15)→2,331人/12h(H25)
	<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 checked="" type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	1号都島電線共同溝（延長：1.7km）の整備計画
	<input checked="" 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	大阪市城東区蒲生1丁目から北区東天満1丁目内、都島区東野田から北区東天満区間（延長：0.7km）
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	大阪市役所（大阪市北区）～大阪市立総合医療センター（大阪市都島区） 所要時間：21分 ⇒ 16分

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	国道1号 現道拡幅区間（大阪市都島区網島町～大阪市北区天満1丁目、L=0.7km） （死傷事故率：436.7件/億台キロ（H17）→322.5件/億台キロ（H23）、自動車交通量：38,394台/日（H17）→35,057台/日（H22））
		● 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	国道1号 歩道拡幅区間（大阪市都島区網島町～大阪市北区天満1丁目、L=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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五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	大阪府地域防災計画（広域緊急交通路（重点14路線）に指定）
		<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	
		<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：2332.19t-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）：桜宮拡幅（主）大阪環状線（主）中津太子橋線（主）赤川天王寺線（主）築港深江線 排出削減量：4.08t/年、排出削減率：0割削減
		● 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）：桜宮拡幅（主）大阪環状線（主）中津太子橋線（主）赤川天王寺線（主）築港深江線 排出削減量：0.37t/年、排出削減率：1割削減
		● 並行区間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	国道1号 現道拡幅区間（L=0.7km） 大阪市北区天満1丁目（1箇所）：夜間67dB→64dB
		● その他、環境や景観上の効果	土木学会選奨土木遺産になっている桜宮橋は、観光用の水上バスのコース上にも位置しており、新桜宮橋とともに観光振興に寄与している。
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	水と光の首都大阪（大阪の代表的な橋梁景観である対象区間に含まれる桜宮橋は、大阪市が進めている「水と光の首都大阪」の範囲に含まれている。）
	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	

(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1号	桜宮拡幅	L=0.7km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
38,100	6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	271億円	12億円	283億円
基準年における 現在価値 (C)	438億円	6.2億円	445億円

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21年度			
単年便益 (初年便益)	23億円	1.4億円	0.64億円	25億円
基準年における 現在価値 (B)	540億円	35億円	15億円	590億円

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）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	145億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%

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：桜宮拡幅（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 (0.7km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	30,700	38,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	22.76	12.47	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)大阪環状線 (0.9km)	交通量	[台/日]	22,800	21,600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	22.00	20.41
	(主)中津太子橋線 (1.7km)	交通量	[台/日]	27,400	27,200
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	51.75	51.19
	(主)赤川天王寺線 (1.6km)	交通量	[台/日]	11,700	10,200
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	13.07	10.98
	(主)築港深江線 (3.4km)	交通量	[台/日]	23,100	22,800
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	56.64	55.53
	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 (3.278.4km)	走行時間費用	[億円/年]	28,605.92	28,599.40	

			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：3,286.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	28,772.15	28,749.97	22.18

※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：桜宮拡幅

(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)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道1号 桜宮拡幅

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.36	0.7	0.25

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-21年目	S 63	2.6658	101.5	20.67	50.00		
-20年目	H 1	2.5633	104.2	0.49	1.10		
-19年目	H 2	2.4647	106.5	12.99	27.68		
-18年目	H 3	2.3699	109.1	20.87	41.76		
-17年目	H 4	2.2788	110.6	45.47	86.29		
-16年目	H 5	2.1911	110.9	37.28	67.84		
-15年目	H 6	2.1068	110.8	15.00	26.27		
-14年目	H 7	2.0258	109.9	16.73	28.40		
-13年目	H 8	1.9479	109.5	4.91	8.05		
-12年目	H 9	1.8730	110.4	0.10	0.15		
-11年目	H 10	1.8009	109.9	20.10	30.33		
-10年目	H 11	1.7317	108.4	6.10	8.97		
-9年目	H 12	1.6651	107.2	2.10	3.00		
-8年目	H 13	1.6010	105.7	2.30	3.22		
-7年目	H 14	1.5395	103.8	4.35	5.95		
-6年目	H 15	1.4802	102.3	3.39	4.52		
-5年目	H 16	1.4233	101.0	21.73	28.21		
-4年目	H 17	1.3686	99.6	15.71	19.88		
-3年目	H 18	1.3159	98.7	10.40	12.77		
-2年目	H 19	1.2653	97.6	7.98	9.53		
-1年目	H 20	1.2167	96.8	2.26	2.62		
供用開始年次	H 21	1.1699	95.6			0.24	0.27
1年目	H 22	1.1249	93.7			0.24	0.26
2年目	H 23	1.0816	92.1			0.24	0.26
3年目	H 24	1.0400	92.1			0.24	0.25
4年目	H 25	1.0000	92.1			0.24	0.24
5年目	H 26	0.9615	92.1			0.24	0.23
6年目	H 27	0.9246	92.1			0.24	0.22
7年目	H 28	0.8890	92.1			0.24	0.21
8年目	H 29	0.8548	92.1			0.24	0.20
9年目	H 30	0.8219	92.1			0.24	0.20
10年目	H 31	0.7903	92.1			0.24	0.19
11年目	H 32	0.7599	92.1			0.24	0.18
12年目	H 33	0.7307	92.1			0.24	0.17
13年目	H 34	0.7026	92.1			0.24	0.17
14年目	H 35	0.6756	92.1			0.24	0.16
15年目	H 36	0.6496	92.1			0.24	0.15
16年目	H 37	0.6246	92.1			0.24	0.15
17年目	H 38	0.6006	92.1			0.24	0.14
18年目	H 39	0.5775	92.1			0.24	0.14
19年目	H 40	0.5553	92.1			0.24	0.13
20年目	H 41	0.5339	92.1			0.24	0.13
21年目	H 42	0.5134	92.1			0.24	0.12
22年目	H 43	0.4936	92.1			0.24	0.12
23年目	H 44	0.4746	92.1			0.24	0.11
24年目	H 45	0.4564	92.1			0.24	0.11
25年目	H 46	0.4388	92.1			0.24	0.10
26年目	H 47	0.4220	92.1			0.24	0.10
27年目	H 48	0.4057	92.1			0.24	0.10
28年目	H 49	0.3901	92.1			0.24	0.09
29年目	H 50	0.3751	92.1			0.24	0.09
30年目	H 51	0.3607	92.1			0.24	0.09
31年目	H 52	0.3468	92.1			0.24	0.08
32年目	H 53	0.3335	92.1			0.24	0.08
33年目	H 54	0.3207	92.1			0.24	0.08
34年目	H 55	0.3083	92.1			0.24	0.07
35年目	H 56	0.2965	92.1			0.24	0.07
36年目	H 57	0.2851	92.1			0.24	0.07
37年目	H 58	0.2741	92.1			0.24	0.07

38年目	H	59	0.2636	92.1			0.24	0.06
39年目	H	60	0.2534	92.1			0.24	0.06
40年目	H	61	0.2437	92.1			0.24	0.06
41年目	H	62	0.2343	92.1			0.24	0.06
42年目	H	63	0.2253	92.1			0.24	0.05
43年目	H	64	0.2166	92.1			0.24	0.05
44年目	H	65	0.2083	92.1			0.24	0.05
45年目	H	66	0.2003	92.1			0.24	0.05
46年目	H	67	0.1926	92.1			0.24	0.05
47年目	H	68	0.1852	92.1			0.24	0.04
48年目	H	69	0.1780	92.1			0.24	0.04
49年目	H	70	0.1712	92.1	-164.84	-28.22	0.24	0.04
合計					106.08	438.32	11.90	6.21
単純事業費計						270.92		11.90

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1号 桜宮拡幅

年次	年度 (基準年) H 25	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	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 割引率4%
供用開始年次	H 21	0.99717	0.99200	1.01053	0.99805	1.1699	95.6	13.54	4.81	4.16	22.50	25.05	0.92	0.19	0.33	1.44	1.60	0.64	0.71	24.58	27.36
1年目	H 22	0.99716	0.99194	1.01042	0.99804	1.1249	93.7	13.50	4.77	4.20	22.47	24.05	0.92	0.19	0.33	1.44	1.54	0.64	0.68	24.54	26.27
2年目	H 23	0.99716	0.99187	1.01031	0.99804	1.0816	92.1	13.46	4.74	4.24	22.44	23.09	0.92	0.19	0.34	1.44	1.48	0.63	0.65	24.51	25.22
3年目	H 24	0.99715	0.99181	1.01021	0.99804	1.0400	92.1	13.42	4.70	4.29	22.41	22.17	0.91	0.18	0.34	1.44	1.42	0.63	0.63	24.48	24.22
4年目	H 25	0.99714	0.99174	1.01010	0.99803	1.0000	92.1	13.38	4.66	4.33	22.37	21.29	0.91	0.18	0.34	1.44	1.37	0.63	0.60	24.44	23.25
5年目	H 26	0.99713	0.99167	1.01000	0.99803	0.9615	92.1	13.34	4.62	4.37	22.34	20.44	0.91	0.18	0.35	1.43	1.31	0.63	0.58	24.41	22.33
6年目	H 27	0.99712	0.99160	1.00990	0.99803	0.9246	92.1	13.31	4.58	4.42	22.31	19.62	0.90	0.18	0.35	1.43	1.26	0.63	0.55	24.37	21.44
7年目	H 28	0.99712	0.99153	1.00981	0.99802	0.8890	92.1	13.27	4.54	4.46	22.27	18.84	0.90	0.18	0.35	1.43	1.21	0.63	0.53	24.34	20.58
8年目	H 29	0.99711	0.99146	1.00971	0.99802	0.8548	92.1	13.23	4.51	4.51	22.24	18.09	0.90	0.18	0.36	1.43	1.17	0.63	0.51	24.30	19.76
9年目	H 30	0.99710	0.99138	1.00962	0.99801	0.8219	92.1	13.19	4.47	4.55	22.21	17.37	0.90	0.18	0.36	1.43	1.12	0.63	0.49	24.27	18.98
10年目	H 31	0.99709	0.99131	1.00953	0.99801	0.7903	92.1	13.15	4.43	4.59	22.17	16.67	0.89	0.17	0.36	1.43	1.08	0.62	0.47	24.23	18.22
11年目	H 32	0.99711	0.99129	1.01258	0.99953	0.7599	92.1	13.12	4.39	4.64	22.14	16.01	0.89	0.17	0.37	1.43	1.03	0.62	0.45	24.20	17.49
12年目	H 33	0.99816	0.99292	1.01242	0.99953	0.7307	92.1	13.09	4.36	4.69	22.15	15.40	0.89	0.17	0.37	1.43	1.00	0.62	0.43	24.20	16.82
13年目	H 34	0.99816	0.99287	1.01227	0.99953	0.7026	92.1	13.07	4.33	4.75	22.15	14.81	0.89	0.17	0.38	1.43	0.96	0.62	0.42	24.21	16.18
14年目	H 35	0.99816	0.99282	1.01212	0.99953	0.6756	92.1	13.04	4.30	4.81	22.15	14.24	0.89	0.17	0.38	1.44	0.92	0.62	0.40	24.21	15.56
15年目	H 36	0.99815	0.99277	1.01198	0.99953	0.6496	92.1	13.02	4.27	4.87	22.16	13.69	0.89	0.17	0.39	1.44	0.89	0.62	0.38	24.22	14.97
16年目	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.6246	92.1	13.00	4.24	4.93	22.16	13.17	0.88	0.17	0.39	1.44	0.86	0.62	0.37	24.22	14.39
17年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.6006	92.1	12.97	4.20	4.99	22.16	12.66	0.88	0.16	0.39	1.44	0.82	0.62	0.36	24.23	13.84
18年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.5775	92.1	12.95	4.17	5.04	22.17	12.18	0.88	0.16	0.40	1.44	0.79	0.62	0.34	24.23	13.31
19年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5553	92.1	12.92	4.14	5.10	22.17	11.71	0.88	0.16	0.40	1.44	0.76	0.62	0.33	24.24	12.80
20年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.5339	92.1	12.90	4.11	5.16	22.17	11.26	0.88	0.16	0.41	1.45	0.73	0.62	0.32	24.24	12.31
21年目	H 42	0.99061	0.99308	1.00215	0.99307	0.5134	92.1	12.87	4.08	5.22	22.18	10.83	0.88	0.16	0.41	1.45	0.71	0.62	0.30	24.25	11.84
22年目	H 43	0.99052	0.99303	1.00215	0.99302	0.4936	92.1	12.75	4.05	5.23	22.04	10.35	0.87	0.16	0.41	1.44	0.68	0.62	0.29	24.09	11.32
23年目	H 44	0.99043	0.99298	1.00214	0.99298	0.4746	92.1	12.63	4.02	5.24	21.90	9.89	0.86	0.16	0.41	1.43	0.65	0.61	0.28	23.94	10.81
24年目	H 45	0.99034	0.99293	1.00214	0.99293	0.4564	92.1	12.51	4.00	5.25	21.76	9.45	0.85	0.16	0.42	1.42	0.62	0.61	0.26	23.79	10.33
25年目	H 46	0.99025	0.99288	1.00213	0.99288	0.4388	92.1	12.39	3.97	5.26	21.62	9.03	0.84	0.16	0.42	1.41	0.59	0.60	0.25	23.64	9.87
26年目	H 47	0.99015	0.99283	1.00213	0.99282	0.4220	92.1	12.27	3.94	5.28	21.49	8.63	0.83	0.15	0.42	1.41	0.56	0.60	0.24	23.49	9.43
27年目	H 48	0.99005	0.99278	1.00212	0.99277	0.4057	92.1	12.15	3.91	5.29	21.35	8.24	0.83	0.15	0.42	1.40	0.54	0.59	0.23	23.34	9.01
28年目	H 49	0.98995	0.99273	1.00212	0.99272	0.3901	92.1	12.03	3.88	5.30	21.21	7.87	0.82	0.15	0.42	1.39	0.52	0.59	0.22	23.19	8.61
29年目	H 50	0.98985	0.99267	1.00211	0.99267	0.3751	92.1	11.91	3.86	5.31	21.07	7.52	0.81	0.15	0.42	1.38	0.49	0.59	0.21	23.04	8.22
30年目	H 51	0.98975	0.99262	1.00211	0.99261	0.3607	92.1	11.79	3.83	5.32	20.93	7.18	0.80	0.15	0.42	1.37	0.47	0.58	0.20	22.89	7.86
31年目	H 52	0.98964	0.99256	1.00211	0.99256	0.3468	92.1	11.67	3.80	5.33	20.80	6.86	0.79	0.15	0.42	1.36	0.45	0.58	0.19	22.74	7.50
32年目	H 53	0.98953	0.99251	1.00210	0.99250	0.3335	92.1	11.55	3.77	5.34	20.66	6.56	0.78	0.15	0.42	1.36	0.43	0.57	0.18	22.59	7.17
33年目	H 54	0.98942	0.99245	1.00210	0.99245	0.3207	92.1	11.42	3.74	5.35	20.52	6.26	0.78	0.15	0.42	1.35	0.41	0.57	0.17	22.44	6.85
34年目	H 55	0.98931	0.99239	1.00209	0.99239	0.3083	92.1	11.30	3.71	5.37	20.38	5.98	0.77	0.15	0.42	1.34	0.39	0.56	0.17	22.29	6.54
35年目	H 56	0.98919	0.99234	1.00209	0.99233	0.2965	92.1	11.18	3.69	5.38	20.25	5.71	0.76	0.14	0.43	1.33	0.38	0.56	0.16	22.14	6.24
36年目	H 57	0.98908	0.99228	1.00208	0.99227	0.2851	92.1	11.06	3.66	5.39	20.11	5.45	0.75	0.14	0.43	1.32	0.36	0.56	0.15	21.99	5.96
37年目	H 58	0.98895	0.99222	1.00208	0.99221	0.2741	92.1	10.94	3.63	5.40	19.97	5.21	0.74	0.14	0.43	1.31	0.34	0.55	0.14	21.84	5.69
38年目	H 59	0.98883	0.99215	1.00208	0.99215	0.2636	92.1	10.82	3.60	5.41	19.83	4.97	0.74	0.14	0.43	1.31	0.33	0.55	0.14	21.68	5.44
39年目	H 60	0.98871	0.99209	1.00207	0.99209	0.2534	92.1	10.70	3.57	5.42	19.69	4.75	0.73	0.14	0.43	1.30	0.31	0.54	0.13	21.53	5.19
40年目	H 61	0.98858	0.99203	1.00207	0.99202	0.2437	92.1	10.58	3.54	5.43	19.56	4.53	0.72	0.14	0.43	1.29	0.30	0.54	0.12	21.38	4.96
41年目	H 62	0.98844	0.99197	1.00206	0.99196	0.2343	92.1	10.46	3.52	5.44	19.42	4.33	0.71	0.14	0.43	1.28	0.29	0.53	0.12	21.23	4.73
42年目	H 63	0.98831	0.99190	1.00206	0.99190	0.2253	92.1	10.34	3.49	5.46	19.28	4.13	0.70	0.14	0.43	1.27	0.27	0.53	0.11	21.08	4.52
43年目	H 64	0.98817	0.99183	1.00205	0.99183	0.2166	92.1	10.22	3.46	5.47	19.14	3.94	0.69	0.14	0.43	1.26	0.26	0.53	0.11	20.93	4.31
44年目	H 65	0.98803	0.99177	1.00205	0.99176	0.2083	92.1	10.10	3.43	5.48	19.00	3.77	0.69	0.13	0.43	1.25	0.25	0.52	0.10	20.78	4.12
45年目	H 66	0.98788	0.99170	1.00205	0.99169	0.2003	92.1	9.97	3.40	5.49	18.87	3.60	0.68	0.13	0.43	1.25	0.24	0.52	0.10	20.63	3.93
46年目	H 67	0.98774	0.99163	1.00204	0.99162	0.1926	92.1	9.85	3.38	5.50	18.73	3.43	0.67	0.13	0.44	1.24	0.23	0.51	0.09	20.48	3.75
47年目	H 68	0.98758	0.99156	1.00204	0.99155	0.1852	92.1	9.73	3.35	5.51	18.59	3.28	0.66	0.13	0.44	1.23	0.22	0.51	0.09	20.33	3.58
48年目	H 69	0.98743	0.99149	1.00203	0.99148	0.1780	92.1	9.61	3.32	5.52	18.45	3.13	0.65	0.13	0.44	1.22	0.21	0.50	0.09	20.18	3.42
49年目	H 70	0.98727	0.99141	1.00203	0.99141	0.1712	92.1	9.49	3.29	5.53	18.32	2.98	0.65	0.13	0.44	1.21	0.20	0.50	0.08	20.03	3.26
合計								601.16	200.23	253.03	1,054.43	539.67	40.87	7.85	20.03	68.75	35.00	29.42	15.13	1,152.59	589.81

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	桜宮拡幅	6	0.7km

■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					6,938	
改良費					2,315	
	道路改良工		式	1	1,555	交差点改良、道路拡幅、路盤工等
	情報管路工		m	1,400	225	情報BOX,光ケーブル
	歩道整備工		m	1	135	植栽、照明設備等
	排水施設工		m	1,200	85	
	仮設工		m	1	230	仮歩道、仮横断帯(信号機器類)整備
	雑工		式	1	85	構造物撤去工等
橋梁費					3,973	
	橋梁		m	227	3,603	ローゼアーチ橋;上部工、下部工、床版工、伸縮装置設置
	橋梁補修工		式	1	370	塗装、上部(アーチ部吊り材)、床版、伸縮装置の補強にかかる補修費
舗装費					300	
	車道舗装		m ²	22,000	242	
	歩道舗装		m ²	10,500	58	
付帯施設費					350	
	付帯工事費		式	1	350	公園復旧、周辺整備工、護岸復旧
②用地及補償費					17,254	
用地費			m ²	5,747	16,484	
	宅地		m ²	1,622	5,578	商業地(都市部)
	その他		m ²	4,125	10,911	公共用地
補償費			式	1	768	一般家屋、公共用地
③間接経費			式	1	3,844	文化財調査、地質調査、測量、設計にかかる費用 景観、橋梁デザイン検討会にかかる費用
全体事業費					28,036	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	桜宮拡幅	6	0.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.7	250	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	1,000	橋梁0.227km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			1,250	