



No. 14 -1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第3回

一般国道42号  
たなべ  
田辺バイパス

【事後評価】

平成25年11月  
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. 事業の効果の発現状況
5. 今後の事後評価の必要性等

# 事業全体図



一般国道42号は、静岡県浜松市を起点に愛知県、三重県、和歌山県新宮市、田辺市、御坊市などを經由し、和歌山市に至る延長約470kmの主要幹線道路です。田辺バイパスは、西牟婁郡上富田町から田辺市間の延長5.8kmの現道拡幅及びバイパス事業であり、田辺市街地の交通混雑の緩和、交通のボトルネックとなっている田鶴トンネルの解消、交通安全の確保を目的とした道路です。

田辺バイパス  
延長5.8km

凡例	
主な自動車専用道	供用            整備計画            基本計画            予定路線
一般国道	供用            事業中
その他の道路	
熊野古道	

# 1. 事業の目的と計画の概要

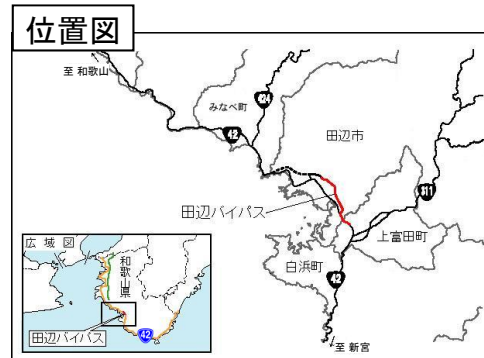
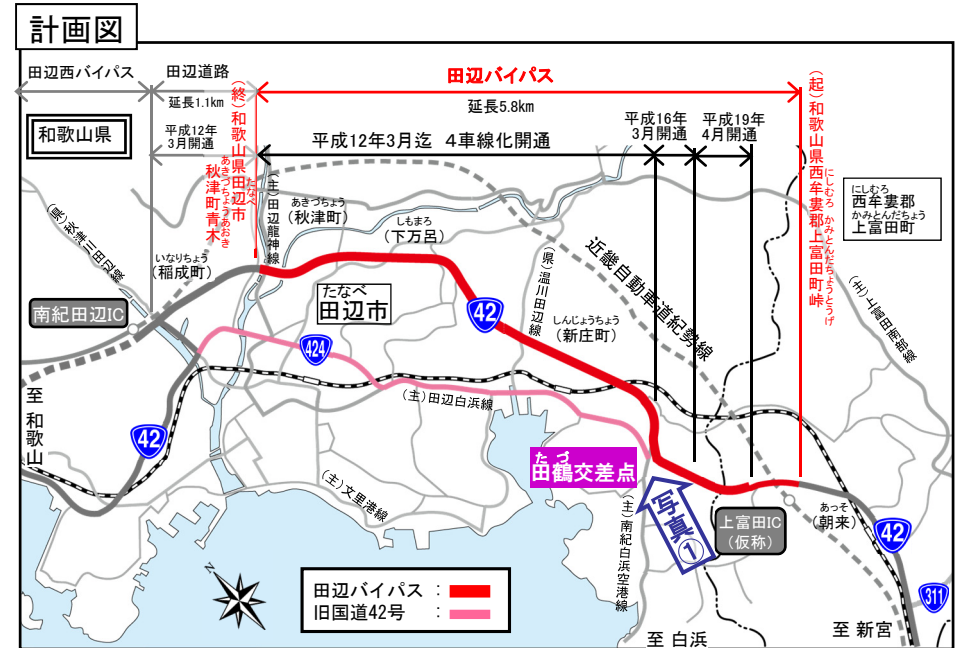
## 事業の目的

- 交通混雑の緩和  
きょうあい
- 狭隘トンネルの解消、交通安全の確保
- 利便性の向上

## 計画の概要

区間	(起)和歌山県西牟婁郡上富田町峠 にしむろ かみとん だちょうとうげ (終)和歌山県田辺市秋津町青木 たなべ あきづちょう あおき
道路延長	5.8km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60 km/h
車線数	4車線
標準幅員	24.0m
計画交通量	29,500台/日
全体事業費	約435億円
事業化	昭和47年度
用地着手	昭和50年度
工事着手	昭和52年度
供用	あおき たづ 青木～田鶴区間：4.2km(4/4) (平成12年3月迄) たづ 田鶴高架橋：0.8km(2/2)※(平成16年3月) トンネル迂回路：0.5km(2/4) (平成19年4月) とうげ 峠区間：0.3km(2/4) (平成21年3月)

※4車線のうち中央2車線部分を立体交差化



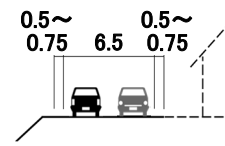
写真①: 田辺バイパス 田鶴交差点



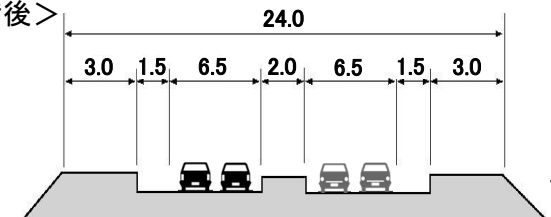
撮影日: 平成16年

### 標準断面図(盛土部)

<整備前>



<整備後>

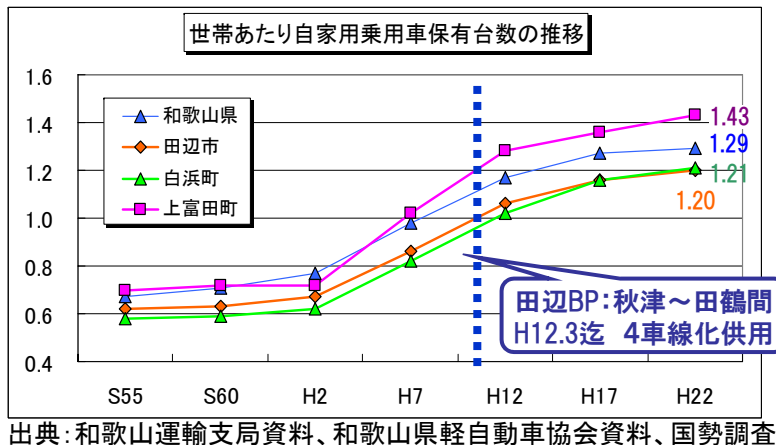
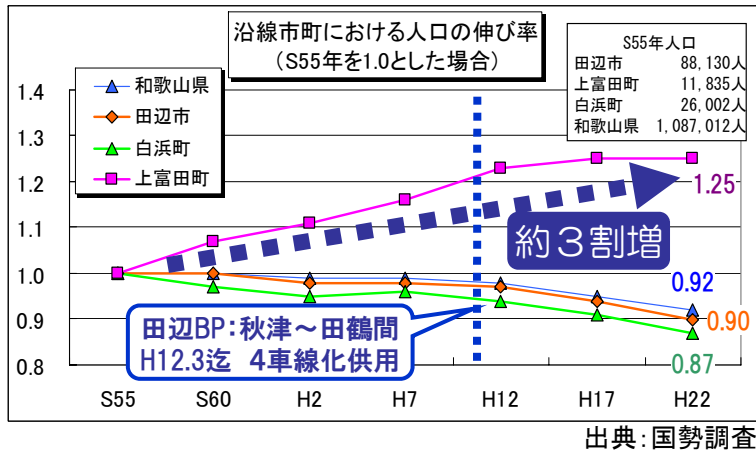


(単位:m)

# 2. 社会経済情勢の変化

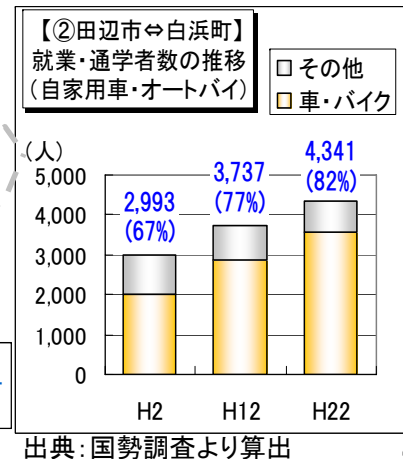
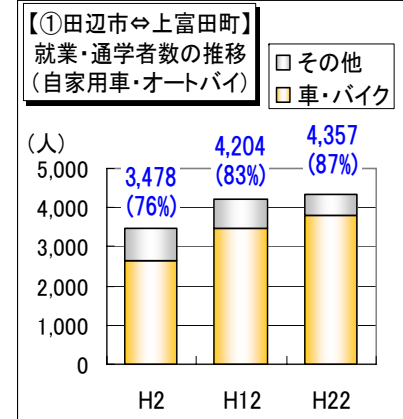
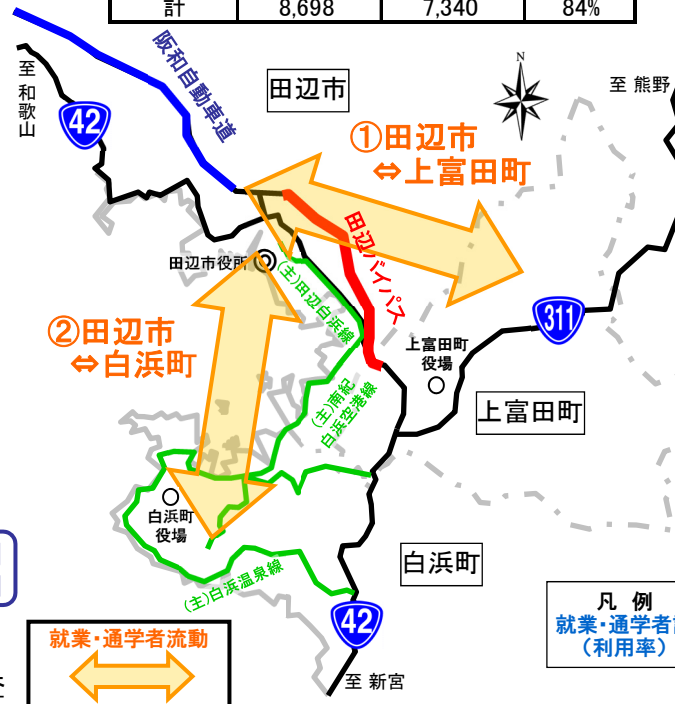
## ◆沿道地域の現状(人口、自動車保有台数、就業)

- 人口は、田辺バイパス秋津～田鶴間の4車線化供用時(平成12年3月迄)に人口の増加傾向が強まり、周辺市町、和歌山県全体が減少傾向にあるのに対し、上富田町は3割増。
- 世帯あたりの乗用車保有台数は、上富田町が1.4台/世帯と和歌山県全体よりも多い。
- 田辺市と上富田町、白浜町間では就業・通学者の8割以上が自家用車・オートバイを利用。就業・通学者数及び自家用車・オートバイの利用率は増加傾向。



### ■田辺市⇔上富田町・白浜町の就業・通学流動

	H22就業・通学者数(人)		
	全交通手段	うち自家用車 オートバイ利用	利用率
①上富田町	4,357	3,790	87%
②白浜町	4,341	3,550	82%
計	8,698	7,340	84%



# 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## ◆当初計画及び供用の状態

	当初計画 (H15再評価時※1)	供用後	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	約430億円	約435億円	情報BOX等の追加による事業費増
交通量	29,500台/日 <計画>	27,595台/日 <実績(H22センサス)>	計画交通量の推計条件:H11センサスベースH42将来OD表、フルネット H15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	昭和47年度～平成24年度	昭和47年度～平成20年度	

※1:昭和47年度事業化で新規採択評価を行っていないため、参考値として前回評価時(H15)の値等を記載

## ◆現道(並行区間)の状況

	H15再評価時	供用後	H15再評価時 からの変化	変更の内容または理由	備考
交通量 (旧国道42号※2)	24,639台/日 [H6センサス_平日※3]	18,354台/日 [H22センサス_平日]	6,285台/日 減少	田辺バイパスへの転換により減少	
交通渋滞 (旧国道42号)	4,100m [H15.5休日調査]	40m [H25.8休日調査]	4,060m 解消	田辺バイパスへの交通の転換により解消	
旅行速度 (旧国道42号)	約23km/h [H6センサス_平日]	約21km/h [H22センサス_平日]	-約2km/h 横ばい	H11とH22センサスの混雑時平均旅行速度を 比較すると向上 (H11:約15km/h → H22:約21km/h)	
死傷事故率 (旧国道42号)	242件/億台キロ [H6センサス_平日]	152件/億台キロ [H19-22ITARDA]	90件/億台キロ 減少	交通量の減少に伴い事故率が減少	

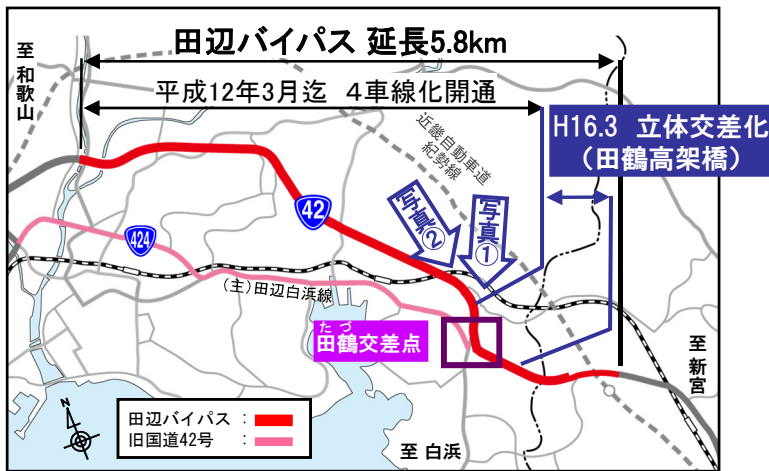
※2:旧国道42号、現在の主要地方道田辺白浜線

※3:現道(並行区間)の状況では、田辺バイパス(4車線化)の供用前後を比較するためにH6センサス値を記載

# 4. 事業の効果の発現状況

## ◆交通混雑の緩和(田鶴交差点の立体交差化)

- 田鶴交差点では、(主)田辺白浜線【田辺市内方面から白浜方向】で4,100m、国道42号【新宮方面から田辺市内・和歌山方向】で1,100mの渋滞が発生。
- 田鶴高架橋の整備により、田鶴交差点での混雑が緩和され、1年間で約3億円の経済効果が発現。



写真①: 田鶴高架橋



撮影日: 平成25年8月

写真②: 田鶴高架橋開通前後の田鶴交差点渋滞状況 (国道42号田辺バイパス→田鶴交差点向き)

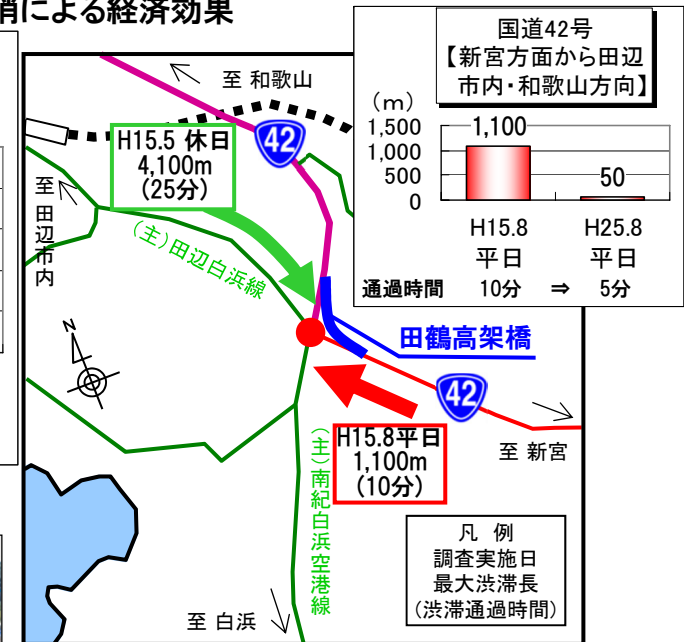
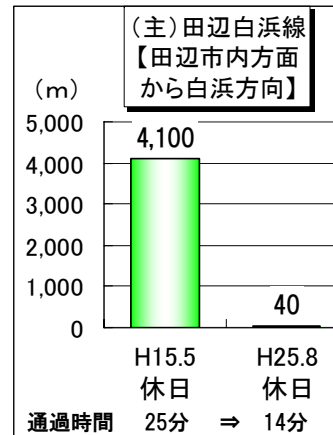


撮影日: 平成15年5月



撮影日: 平成25年10月

### ■田鶴交差点の渋滞解消による経済効果



### ■交差点通過に要する時間の短縮による経済効果

【短縮時間×渋滞時3h交通量×時間価値原単位】

	短縮時間(分)		交通量(台/3h)	
	平日	休日	平日	休日
(主)田辺白浜線	1	11	1,977	1,740
国道42号田辺BP	5	1	3,174	3,490

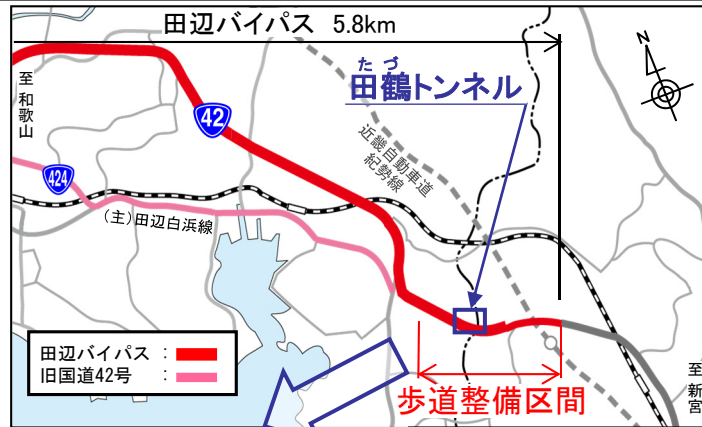
⇒約3億円/年の経済効果

※ 渋滞時3h交通量: 渋滞発生時の前後で最大の3時間交通量  
時間価値原単位(乗用車): 40.1円/分・台  
(H20費用便益分析マニュアル)  
平日: 243日、休日: 122日

# 4. 事業の効果の発現状況

## ◆<sup>きょうあい</sup>狭隘トンネルの解消、交通安全の確保

- 旧国道<sup>たづ</sup>田鶴トンネルは高さ制限(3.3m)があり、自歩道もなく、自転車・歩行者の通行は危険。
- 田鶴トンネルの廃止により、<sup>きょうあい</sup>狭隘トンネル区間が解消。
- 新設された峠区間では、歩道が分離されたことにより、朝夕の通学時における安全性が確保され、自転車利用者・歩行者の9割以上が高評価。



(旧国道): 田鶴トンネル (新国道): 峠区間



### ■地域の声

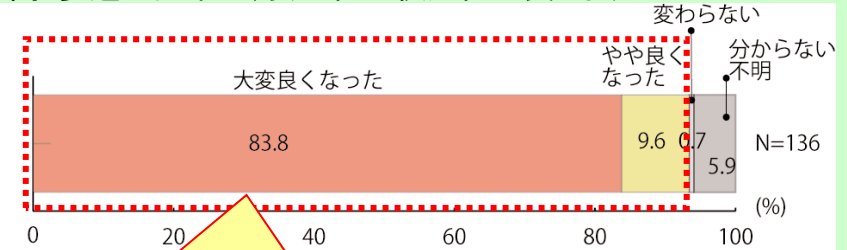
#### 【和歌山県立田辺高等学校 生徒指導部長談】

「我が校は、中・高合わせて100名余が上富田町から旧田鶴トンネル区間の、暗く歩道のないトンネルを通行するしかなく、生徒が自動車と接触しかねない危険な箇所でした。

今回、田辺バイパスの峠区間整備で車道と分離された歩道が整備され、自転車通学の生徒も安全に通行出来るようになり通学の安全性が向上しました。見通しもよく、快適な道路が出来たことは学校にとっても大変うれしく思っています。」

#### 【現地での峠区間に関するヒアリング調査結果】

問: 歩道が出来て、安全性や快適性が良くなりましたか?



9割以上の利用者が安全性・快適性の向上を実感

(H19.9.20(木)調査)



# 4. 事業の効果の発現状況

## ◆利便性の向上(救急医療支援)

- 地域医療の主要施設である紀南病院が田辺バイパス沿道へ移転し、移転前より利便性が向上。
- 上富田町から紀南病院までの搬送時間は、田辺バイパスの整備により約7分短縮。また、信号の多い2車線の対面通行道路から4車線のバイパス区間への利用が可能となり、救急搬送の安定性、安全性の向上などの効果も発現。

### ■上富田町から紀南病院への搬送時間の短縮効果

	整備前	整備後	効果
距離	約6.6km	約6.4km	—
時間	約23分	約16分	約7分

出典:H25.10.15 実走行調査結果より

### ■地域の声

【紀南病院 前病院長談】

「2005年に田辺市新庄町に新築移転を行い、『社会保険紀南病院』と改称。現在の場所は**阪和自動車道の南紀田辺インターチェンジからすぐで、県内のどちらからでも来院しやすくなりました**。紀伊田辺駅からは少し離れてしまいましたが、バスも頻繁にありますので、交通の便は良いところだと思っています。」(H20.1 e-doctor掲載)

写真:紀南病院



## 5. 今後の事後評価の必要性等

### ■今後の事後評価の必要性

田辺バイパスの整備により、旧一般国道42号(現主要地方道田辺白浜線)における交通混雑の緩和、狭隘<sup>きょうがい</sup>トンネル区間の解消による交通安全の確保などの効果が確認されるなど、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ます。

### ■改善措置の必要性

田辺バイパスは、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

田辺バイパスに関して、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まいります。

### ◆前回評価時との比較

	田辺バイパス		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成15年度)	今回評価時 (平成25年度)	
事業諸元	延長5.8km	延長5.8km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H16.3 田鶴高架橋2車線供用 (延長0.8km)</li> <li>・H19.4 田鶴～峠間2車線供用 (延長0.5km)</li> <li>・H21.3 峠区間2車線供用 (延長0.3km)</li> </ul>
計画交通量	29,500台/日	21,000台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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:H15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)</li> </ul>
総事業費	約430億円	約435億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報BOX等の追加による事業費増</li> </ul>
総費用 (C)	695億円	974億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更</li> <li>・基準年の変更(H15からH25基準)</li> </ul>
総便益 (B)	1,310億円	1,060億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更</li> <li>・基準年の変更(H15からH25基準)</li> <li>・ネットワーク設定の見直し</li> </ul>
費用対効果 (B/C)	1.9	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用及び総便益を見直したため</li> </ul>



No. 14-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成25年度第3回

一般国道42号  
たなべ  
田辺バイパス

【事後評価】

平成25年11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42号 田辺バイパス
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）：3947万人・時間/年 渋滞損失削減時間：136万人・時間/年（3528万人・時間/年⇒3392万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：一般国道424号（主）田辺白浜線 一般国道42号（主）上富田南部線 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：131万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：9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	明光バス（主要地方道田辺白浜線 田辺駅～田鶴区間）
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	上富田町～紀伊田辺駅（特急停車駅）（所要時間：19分⇒15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	田辺市～南紀白浜空港（所要時間：28分⇒22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	
		● 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	上富田町、主な出荷先：田辺中央青果市場（所要時間：21分→15分、特産物：ウメ）
		■ 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	一般国道42号（田鶴トンネル区間）
	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			

		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 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	
		<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 checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	一般国道42号(田鶴トンネル区間) 上富田町～田辺市(所要時間:21分→18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	和歌山県 田辺県域都市計画マスタープラン
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	田辺市、白浜町、上富田町(年間観光客入り込み数:6,262千人/年(H15年)→7,302千人/年(H22年)) 所要時間(紀伊田辺駅→白良浜):29分→23分)
		<input checked="" 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	社会保険 紀南総合病院(所要時間:14分→11分)
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	紀伊田辺駅～南和歌山医療センター(第三次医療施設)(改善見込み:18分⇒12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	主要地方道田辺白浜線(旧国道42号 田鶴～文里区間(死傷事故率:242件/億台キロ→152件/億台キロ、自動車交通量:24,639台/日→18,354台/日))
		<input checked="" 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	一般国道42号(田鶴トンネル区間、延長0.5km)
	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5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	和歌山県地域防災計画(平成24年度修正)(第1次緊急輸送道路)

		<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 checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	紀勢線（田辺～すさみ間）
		<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	
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:4139.03t-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424号（主）田辺白浜線 一般国道42号（主）上富田南部線 排出削減量：12.81t/年、排出削減率：7割削減
		<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424号（主）田辺白浜線 一般国道42号（主）上富田南部線 排出削減量：0.79t/年、排出削減率：7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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	平面から高架構造になることによる騒音低下 間伐材を用いた横断防止柵等（ランプ部の落下防止柵）
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" 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	21世紀の国土のグランドデザイン（国土庁、平成10年3月）、近畿自動車道紀勢線上富田インターチェンジ（仮称）へのアクセス道路と一体的に整備
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input checked="" 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	通学等に利用されている自転車と歩行者の安全を確保する効果がみられた。（田鶴トンネル区間）

(事後評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・ その他の別
一般国道42号	田辺バイパス	L=5.8km	二次改築	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,000	4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	422億円	74億円	496億円
基準年における 現在価値 (C)	935億円	39億円	974億円

### 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)	41億円	3.1億円	0.78億円	45億円
基準年における 現在価値 (B)	969億円	73億円	19億円	1,060億円

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)	1.1
経済的純現在価値 (事業全体)	86億円
経済的内部収益率 (事業全体)	4.3%



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：田辺バイパス（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 (5.8km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	18,000	17,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	2	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	6.28	24.85	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 424号 (1.9km)	交通量	[台/日]	11,900	3,600
		走行時間	[分]	5	3
		走行時間費用	[億円/年]	9.47	2.07
	(主)田辺白 浜線 (2.6km)	交通量	[台/日]	25,600	9,500
		走行時間	[分]	11	7
		走行時間費用	[億円/年]	47.62	10.27
	一般国道42 号 (0.5km)	交通量	[台/日]	12,700	13,100
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	3.26	3.26
	(主)上富田 南部線 (2.7km)	交通量	[台/日]	4,800	1,700
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	3.33	1.06
	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 (3,248.9km)	走行時間費用	[億円/年]	3,169.03	3,158.01	

			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：3,262.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,238.99	3,199.52	39.47

※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）

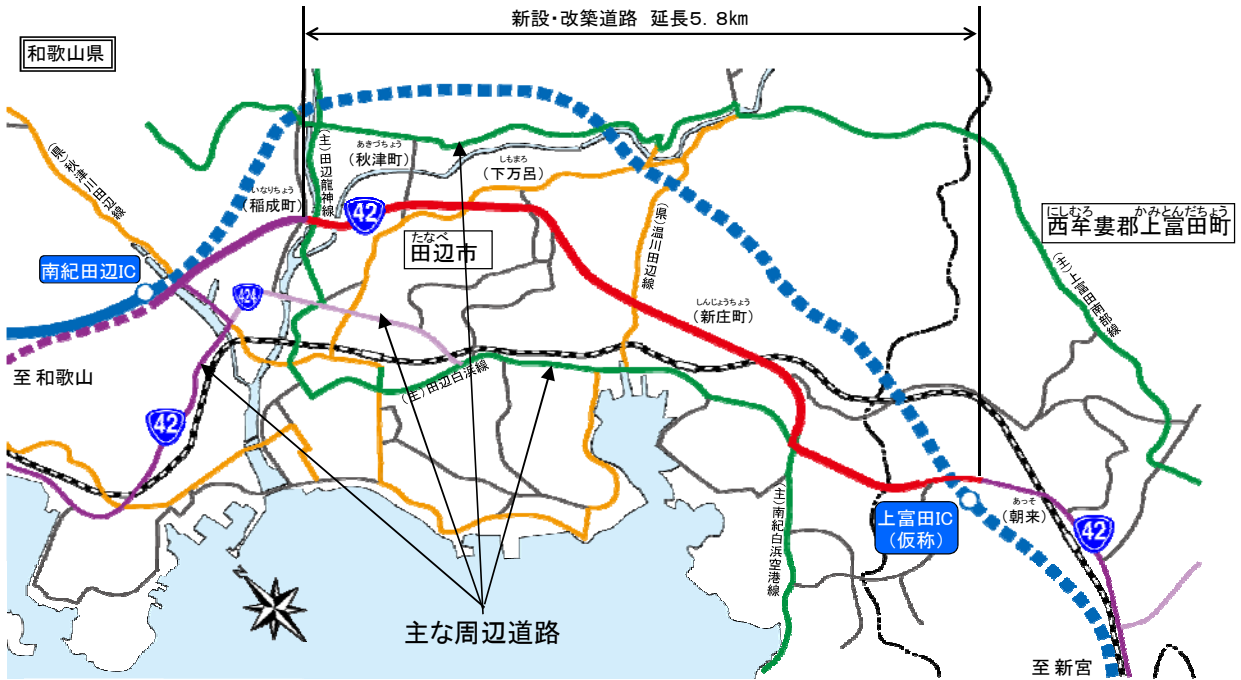
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：田辺バイパス

(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 (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 の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 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"/> (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( )
	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42号 田辺バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	5.8	1.56

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	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
-37年目	S 47	4.9931	48.7	0.40	3.78		
-36年目	S 48	4.8010	56.1	0.10	0.79		
-35年目	S 49	4.6164	66.9	0.19	1.21		
-34年目	S 50	4.4388	70.7	1.05	6.07		
-33年目	S 51	4.2681	76.7	6.21	31.85		
-32年目	S 52	4.1039	81.3	7.35	34.18		
-31年目	S 53	3.9461	84.7	12.22	52.44		
-30年目	S 54	3.7943	86.9	19.17	77.09		
-29年目	S 55	3.6484	92.4	16.57	60.25		
-28年目	S 56	3.5081	94.8	17.81	60.73		
-27年目	S 57	3.3731	95.8	21.10	68.40		
-26年目	S 58	3.2434	96.8	14.97	46.20		
-25年目	S 59	3.1187	98.7	13.69	39.83		
-24年目	S 60	2.9987	99.5	13.36	37.10		
-23年目	S 61	2.8834	101.2	2.59	6.80		
-22年目	S 62	2.7725	101.0	7.60	19.22		
-21年目	S 63	2.6658	101.5	2.31	5.59		
-20年目	H 1	2.5633	104.2	2.40	5.43		
-19年目	H 2	2.4647	106.5	0.60	1.28		
-18年目	H 3	2.3699	109.1	0.40	0.80		
-17年目	H 4	2.2788	110.6	1.40	2.65		
-16年目	H 5	2.1911	110.9	2.60	4.73		
-15年目	H 6	2.1068	110.8	6.72	11.77		
-14年目	H 7	2.0258	109.9	3.99	6.77		
-13年目	H 8	1.9479	109.5	9.49	15.54		
-12年目	H 9	1.8730	110.4	12.97	20.27		
-11年目	H 10	1.8009	109.9	44.00	66.41		
-10年目	H 11	1.7317	108.4	51.94	76.42		
-9年目	H 12	1.6651	107.2	42.89	61.35		
-8年目	H 13	1.6010	105.7	26.42	36.85		
-7年目	H 14	1.5395	103.8	15.70	21.45		
-6年目	H 15	1.4802	102.3	8.99	11.98		
-5年目	H 16	1.4233	101.0	5.81	7.54		
-4年目	H 17	1.3686	99.6	3.23	4.09		
-3年目	H 18	1.3159	98.7	12.36	15.18		
-2年目	H 19	1.2653	97.6	9.57	11.43		
-1年目	H 20	1.2167	96.8	4.01	4.64		
供用開始年次	H 21	1.1699	95.6			1.49	1.67
1年目	H 22	1.1249	93.7			1.49	1.64
2年目	H 23	1.0816	92.1			1.49	1.61
3年目	H 24	1.0400	92.1			1.49	1.55
4年目	H 25	1.0000	92.1			1.49	1.49
5年目	H 26	0.9615	92.1			1.49	1.43
6年目	H 27	0.9246	92.1			1.49	1.37
7年目	H 28	0.8890	92.1			1.49	1.32
8年目	H 29	0.8548	92.1			1.49	1.27
9年目	H 30	0.8219	92.1			1.49	1.22
10年目	H 31	0.7903	92.1			1.49	1.17
11年目	H 32	0.7599	92.1			1.49	1.13
12年目	H 33	0.7307	92.1			1.49	1.09
13年目	H 34	0.7026	92.1			1.49	1.04
14年目	H 35	0.6756	92.1			1.49	1.00
15年目	H 36	0.6496	92.1			1.49	0.97
16年目	H 37	0.6246	92.1			1.49	0.93
17年目	H 38	0.6006	92.1			1.49	0.89
18年目	H 39	0.5775	92.1			1.49	0.86
19年目	H 40	0.5553	92.1			1.49	0.83
20年目	H 41	0.5339	92.1			1.49	0.79
21年目	H 42	0.5134	92.1			1.49	0.76

22年目	H	43	0.4936	92.1			1.49	0.73
23年目	H	44	0.4746	92.1			1.49	0.71
24年目	H	45	0.4564	92.1			1.49	0.68
25年目	H	46	0.4388	92.1			1.49	0.65
26年目	H	47	0.4220	92.1			1.49	0.63
27年目	H	48	0.4057	92.1			1.49	0.60
28年目	H	49	0.3901	92.1			1.49	0.58
29年目	H	50	0.3751	92.1			1.49	0.56
30年目	H	51	0.3607	92.1			1.49	0.54
31年目	H	52	0.3468	92.1			1.49	0.52
32年目	H	53	0.3335	92.1			1.49	0.50
33年目	H	54	0.3207	92.1			1.49	0.48
34年目	H	55	0.3083	92.1			1.49	0.46
35年目	H	56	0.2965	92.1			1.49	0.44
36年目	H	57	0.2851	92.1			1.49	0.42
37年目	H	58	0.2741	92.1			1.49	0.41
38年目	H	59	0.2636	92.1			1.49	0.39
39年目	H	60	0.2534	92.1			1.49	0.38
40年目	H	61	0.2437	92.1			1.49	0.36
41年目	H	62	0.2343	92.1			1.49	0.35
42年目	H	63	0.2253	92.1			1.49	0.33
43年目	H	64	0.2166	92.1			1.49	0.32
44年目	H	65	0.2083	92.1			1.49	0.31
45年目	H	66	0.2003	92.1			1.49	0.30
46年目	H	67	0.1926	92.1			1.49	0.29
47年目	H	68	0.1852	92.1			1.49	0.28
48年目	H	69	0.1780	92.1			1.49	0.26
49年目	H	70	0.1712	92.1	-16.25	-2.78	1.49	0.25
合計					405.93	935.33	74.29	38.76
単純事業費計						422.18		74.29

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。





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	田辺バイパス	4	5.8km

■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				31,113	
	改良費				9,462	
		土工	m <sup>3</sup>	104,030	8,548	盛土(16千m <sup>3</sup> )、切土(120千m <sup>3</sup> )、捨土(61千m <sup>3</sup> ) 工事用道路 等
		軟弱地盤工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	40,540	334	盛土・切土法面
		擁壁工	式	1	356	重力式擁壁 等
		函渠工	m	860	224	
	橋梁費				6,646	
		100m以上	m	1,227	5,522	3橋
		100m未満	m	112	1,124	4橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,495	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	135,600	1,495	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費				13,510	
		交通管理施設工	式	1	13,510	標識工、防護柵工、道路照明、情報BOX 等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				7,817	
	用地費		m <sup>2</sup>	139,200	1,625	
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
	補償費		式		6,192	
③	間接経費		式		4,560	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				43,490	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	田辺バイパス	4	5.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.8	950	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	6,850	橋梁1.3km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			7,800	