



No. 6-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第1回

国道27号

かなやま
金山バイパス

【再評価】

平成22年7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

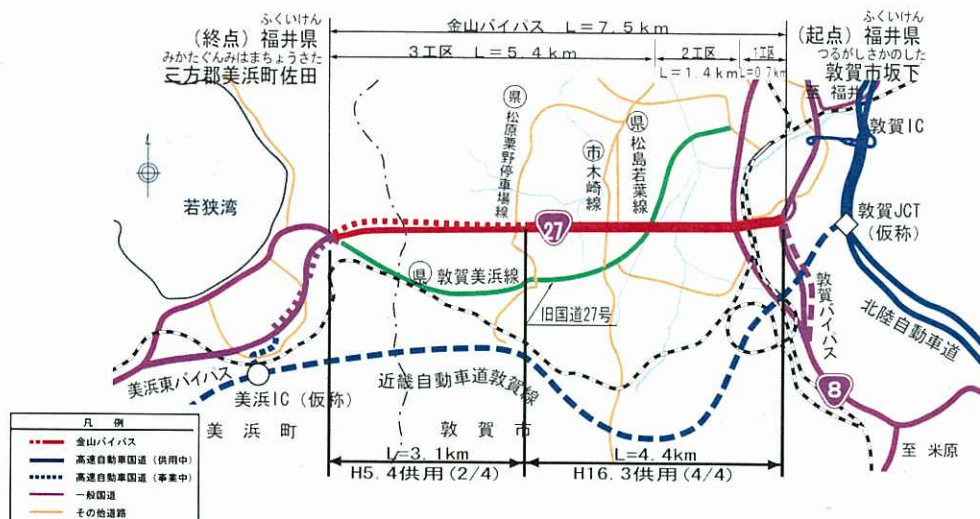
- 交通混雑の緩和
- 地域の活性化
- 高速道路へのアクセス強化



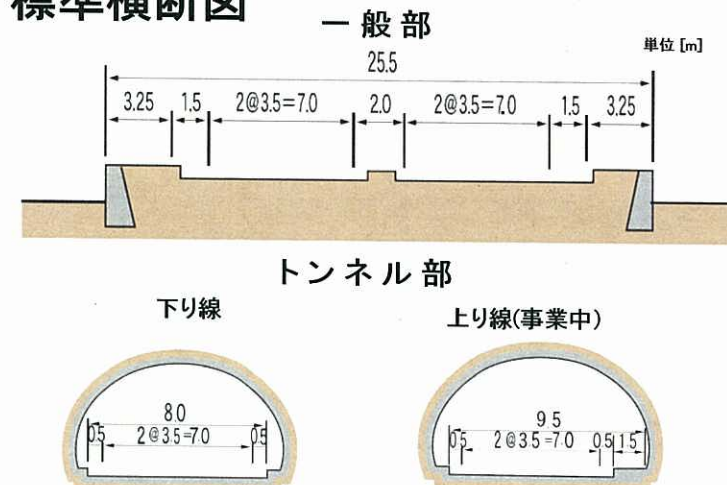
事業の概要、進捗状況

区 間	(起) 福井県敦賀市坂下 (終) 福井県三方郡美浜町佐田
道路延長	L=7.5km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線
標準幅員	W=25.5m
計画交通量	25,600台/日
全体事業費	390億円
事業化	昭和47年度
都市計画決定	昭和49年7月
用地着手	昭和50年度
工事着手	昭和53年度
供用延長	L=7.5km (うち4車線供用 L=4.4km)
事業進捗率	約89% (平成22年3月末現在)
用地取得率	100% (面積ベース、同上)

位置図



標準横断面図

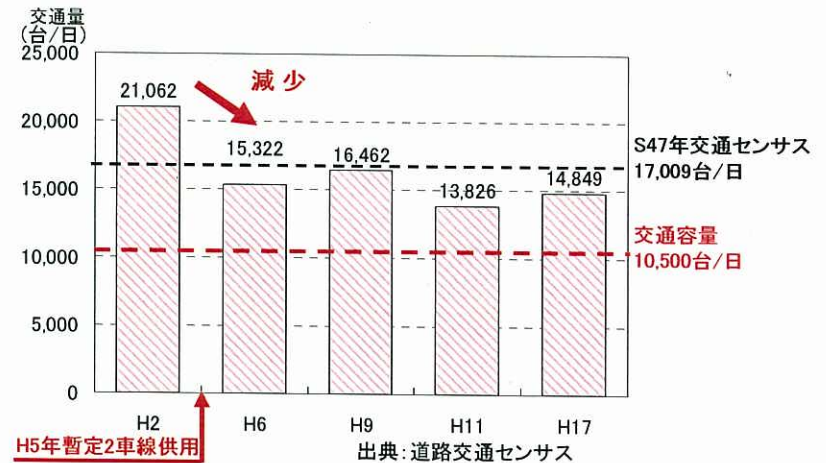
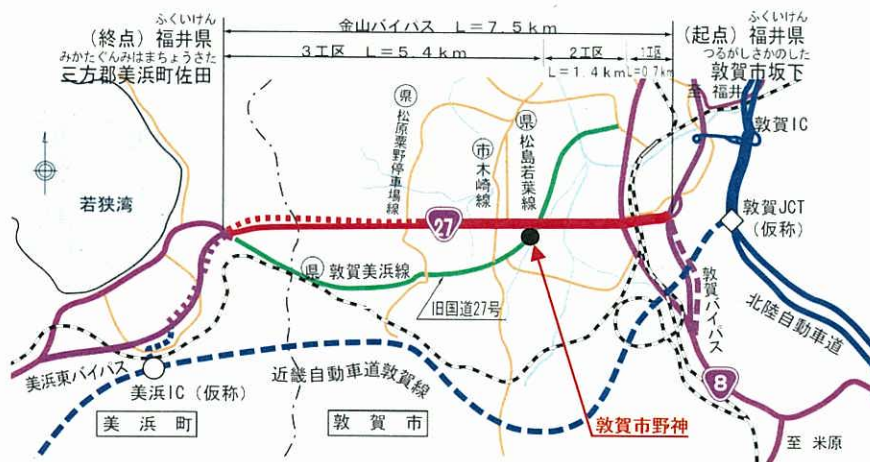


2. 事業の必要性等に関する視点

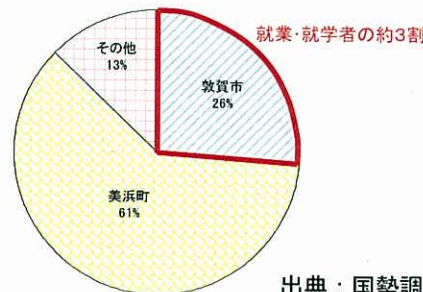
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 旧国道27号の交通量は、平成5年度の金山バイパスの暫定2車線供用後、交通量は減少したものの依然として金山バイパス事業化時(昭和47年)の交通量と同水準で、交通容量を超過しています。
- 金山バイパスの周辺地域である美浜町は、就業者・就学者の約3割が敦賀市内へ通勤・通学しており、敦賀市との結び付きが強い地域です。

【敦賀市野神〔県道敦賀美浜線(旧国道27号)〕交通量の推移】



【美浜町の就業者・就学者の通勤通学先構成比】

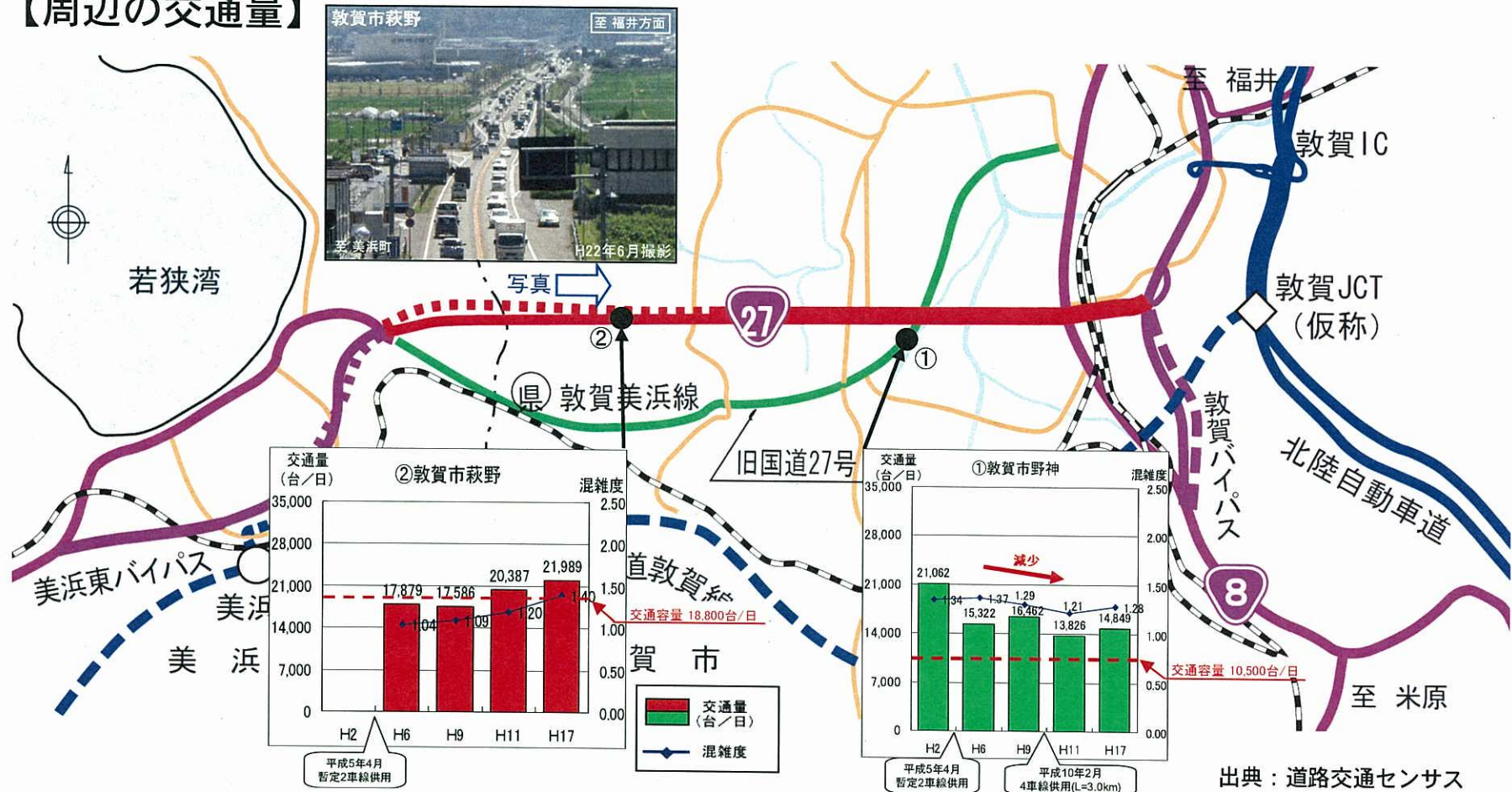


2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 金山バイパスの暫定供用及び部分4車線化により、並行する県道敦賀美浜線(旧国道27号)の交通量が減少しました。
- 金山バイパスの暫定2車線区間の交通量も増加しており、4車線化により交通の円滑化が期待されます。

【周辺の交通量】



2. 事業の必要性等に関する視点

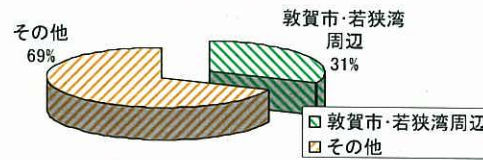
2) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 敦賀市・若狭町周辺を訪れる観光入込客及び観光消費額は、福井県全体の約3割を占め、観光入込客数は増加傾向にあり、更なる観光振興が期待されるポテンシャルの高い地域です。
- 金山バイパスの周辺地域である、敦賀市、美浜町には福井県全体の約4割の海水浴客が訪れており、その約7割は県外からの来訪者で占めます。

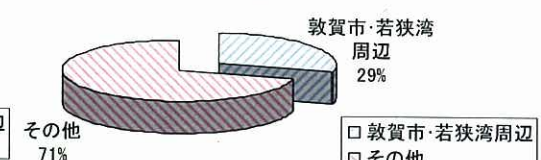
【敦賀市・美浜町周辺の主要な観光施設】



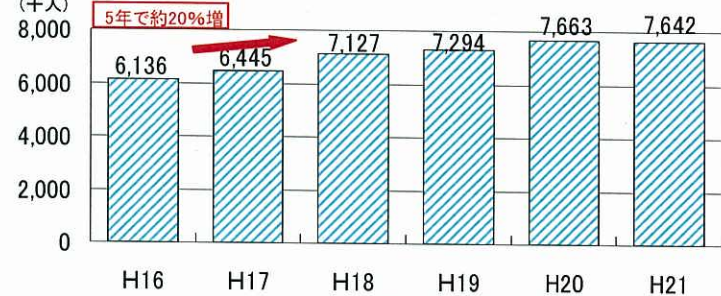
福井県内観光入込客比率



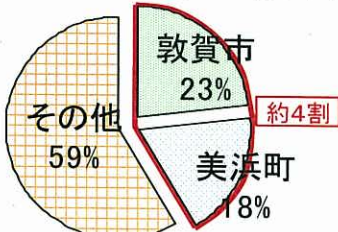
福井県内観光消費額比率



観光入込客数の推移(敦賀・若狭周辺)



【県内の海水浴客数】



【海水浴客の出発地構成】

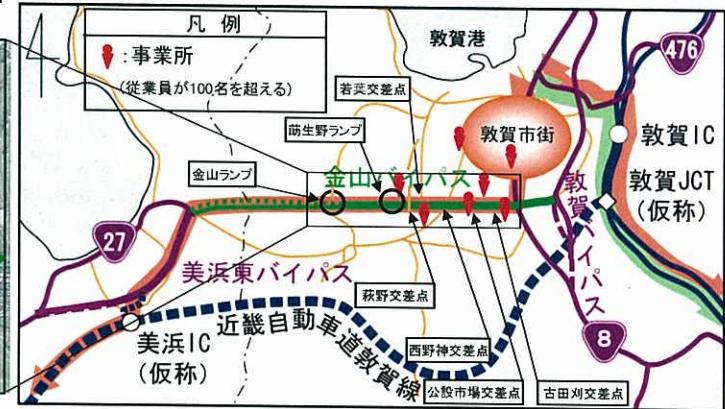


2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(高速道路へのアクセス強化)

- 金山バイパスは隣接する美浜東バイパスとともに、平成26年度に供用が予定されている近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)へのアクセス道路となり、地域の中心都市である敦賀市、物流拠点である敦賀港へのアクセス強化が期待されます。
- 沿線地域では利便性が向上するなど、企業立地が期待されます。

国道27号金山バイパス(古田苅交差点～金山ランプ)の土地利用状況



【敦賀市産業団地】



- 産業団地への立地企業
- Ⓐ プラスチック成型加工会社 : H18年5月操業開始
 - Ⓑ 電子部品デバイス製造会社 : H19年1月操業開始
 - Ⓒ プラスチック成型加工会社 : H20年12月操業開始

事業主体	福井県敦賀市
立地	平成18年3月
用途	工業専用地域
敷地面積	団地総面積 : 20.0ha
	工業用地面積 : 13.8ha (成約率 46.6%)

出典: 敦賀市HP H21年

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。

■ 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)
	1,448億円	141億円	41億円	1,631億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	785億円		39億円	824億円	

■ 算出条件等

基準年	: 平成22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
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	: 390億円
維持管理費	: 29.9百万円/km
作成主体	: 近畿地方整備局

■ 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)
	193億円	15億円	2.6億円	211億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	23億円		16億円	39億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値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

■福井県知事

平成22年7月12日 土政推第283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 金山バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

金山バイパスは、美浜東バイパスとともに、平成26年度(舞鶴若狭自動車道の全線供用予定)までのできる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。

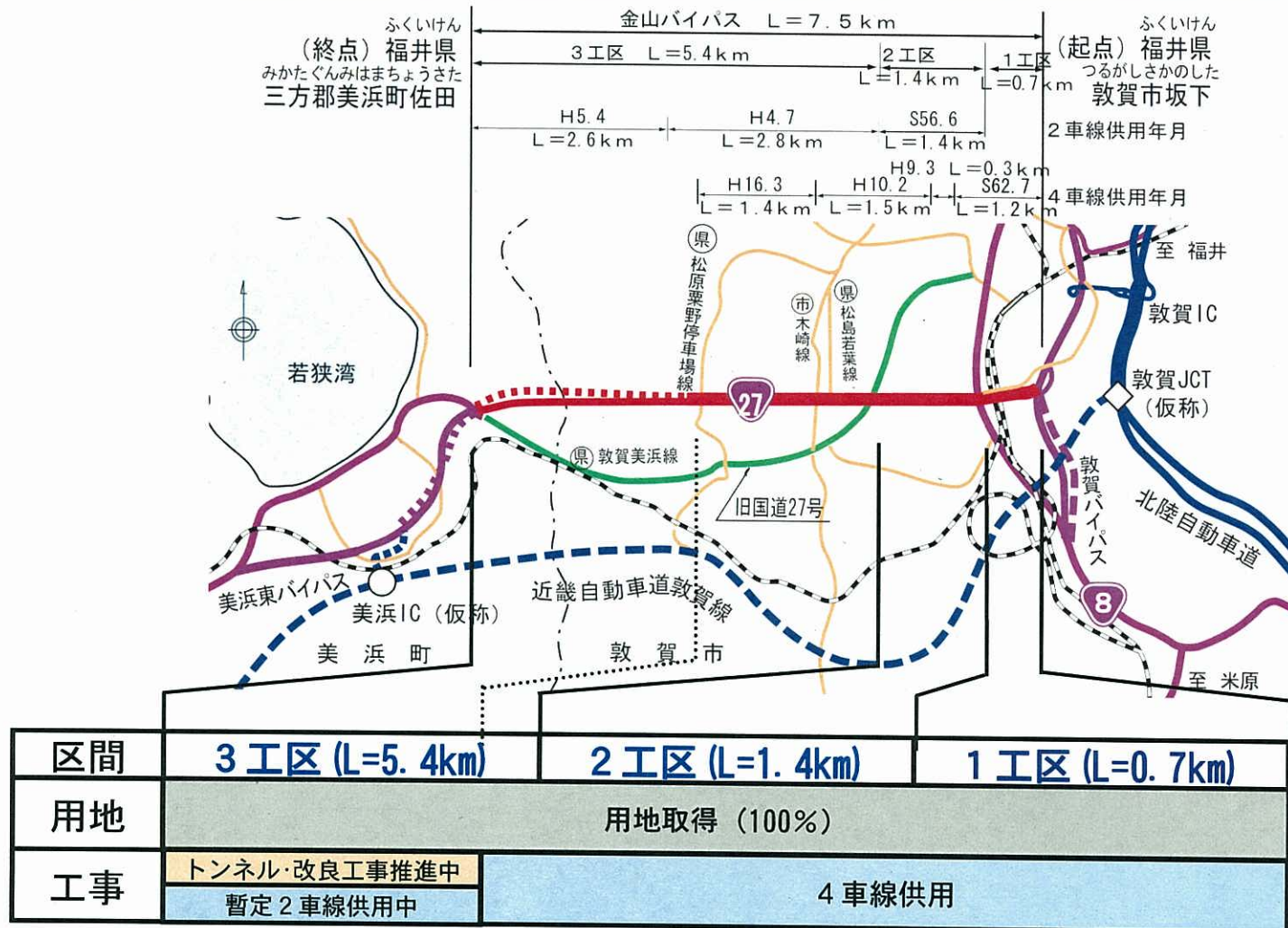
また、旗護山トンネルと佐田トンネルの整備に当たっては、災害や緊急の際の通信通話環境を確保するため必要な措置を講じること。

地域計画等への位置付け

- 第5次敦賀市総合計画 第3期基本計画(平成19年3月)
- 福井県原子力発電施設等立地地域の振興に関する計画(平成14年3月)
- 福井県都市計画マスタープラン(平成16年5月)
- 敦賀バイパス道路建設促進期成同盟会(S48.4設立、敦賀市長、美浜町長、若狭町長)

3. 事業の進捗の見込みの視点

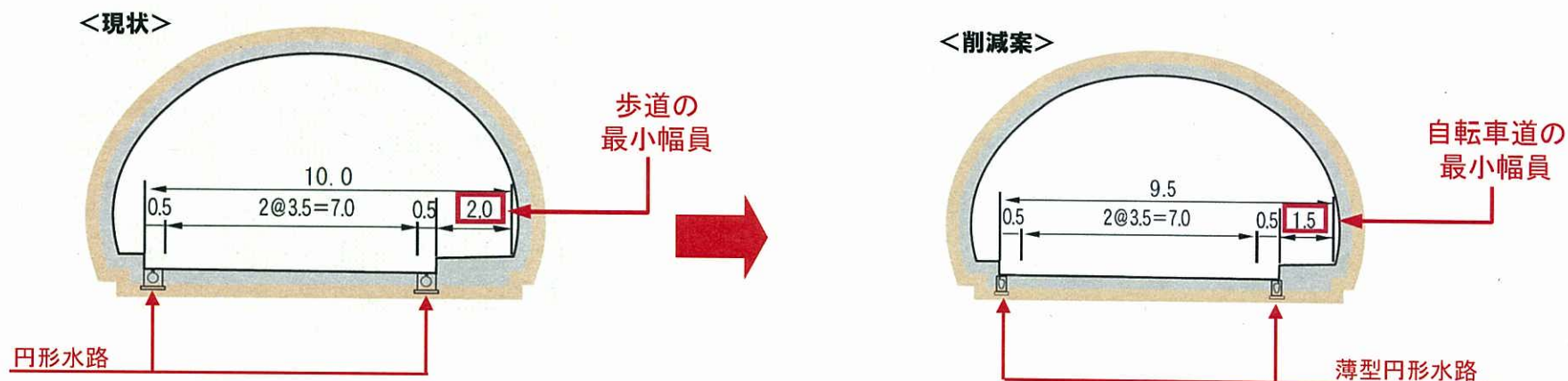
- 金山バイパスは、平成5年度までに暫定2車線で全線供用し、平成15年度までにL=4.4kmを4車線で供用しています。
- 残る区間については、トンネル・改良工事を推進しています。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

金山バイパスの計画は、国道27号の交通混雑の緩和等を目的に、国道8号との接続等を勘案し、選定された合理的な計画であり、残る3.1kmの4車線化に向けて引き続き事業を推進します。

計画段階ではトンネル内の歩道幅員を縮小し、また、施工段階ではトンネルの円形水路に新工法の薄型円形水路を採用する等、コスト縮減に努めながら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

- ・旧国道27号の交通量は、平成5年度の暫定2車線供用後も依然として交通容量を超過。
- ・金山バイパス暫定2車線供用区間の交通量は増加傾向で、約2万台/日と交通容量を超過しているが、整備により、交通の円滑化が期待できる。
- ・敦賀市、美浜町には福井県全体の約4割の海水浴客が訪れ、その約7割は県外からの来訪者で占めており、更なる観光振興が期待できる。
- ・費用便益比(B/C)は2.0。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・金山バイパスは、これまでに全線暫定2車線で供用し、4.4kmを4車線で供用。
- ・残りの区間については、トンネル・改良工事を推進中。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

金山バイパスは、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. 6-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第1回

国道27号
かなやま
金山バイパス
【再評価】

平成22年7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	国道27号 金山バイパス
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	全体：費用便益比(B/C)=2.0 (経済的純現在価値(B-C)=807億円、経済的內部収益率(EIRR)=5.8%) 採算業：費用便益比(B/C)=5.4 (経済的純現在価値(B-C)=172億円、経済的內部収益率(EIRR)=28.9%)

●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■に改変)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現道等における遅延時旅行速度が50km/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断切交通量計画が10,000台時/日以上の断切道の断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 ■ 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 ■ 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、総重量10tのトラックが通行できない区間を解消する 	<p>期間a(費用便益分析対象区間)について ・渋滞損失時間(現状)：66,162万人・時間/年 ・渋滞損失削減時間：36万人・時間/年(140,865万人・時間/年→140,829万人・時間/年) 期間b(並行区間)について(国道27号) ・並行区間等の渋滞損失時間：36,18万人・時間/年 ・並行区間等の渋滞損失削減率：約7割削減</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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、総重量10tのトラックが通行できない区間を解消する 	<p>美浜町～JR敦賀駅 (所要時間：29分→22分) 美浜町～敦賀港 (所要時間：31分→23分)</p>

1. 活力

都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 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 <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"/> 010区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"/> 対象区画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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自導道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 checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 環道等における大規模のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" 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 <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 checked="" 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 <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/日以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を確保することにより、当該区間の歩行者・自転車の運行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史風貌地区(歴史的風土特別保存地区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 <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<p>秋賀市～小浜市</p> <p>美丘町～秋賀市(改善見込み:25分→18分)</p> <p>氣比神宮(年間観光客入り込み数:631千人/年 H20年)</p>
個性ある地域の形成		
暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい街並みの形成</p> <p>安全で安心できるくらしの確保</p>	

3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<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は、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 <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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歩量、風量が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 <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急対策事業計画に位置づけられている、又は地震防災緊急対策五ヶ年計画に位置づけられている路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が運行中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"/> 現道等の防災拠点又は防災拠点重要対策箇所もしくは対策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"/> 現道等の専用通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通規制区間を解消する	<p style="text-align: center;">福井県地域防災計画（緊急交通路）</p>		
		<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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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	<p style="text-align: center;">CO2排出削減量：2017～2027年</p> <p>(推計結果) 対象区間（並行区間等）：国道27号 排出削減量：13t/年、排出削減率：35%削減</p> <p>(推計結果) 対象区間（並行区間等）：国道27号 排出削減量：1t/年、排出削減率：34%削減</p>		
		<input checked="" 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 <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見込まれる	<p style="text-align: center;">近畿自動車道敦賀線</p>		
		4. 環境	地球環境の保全		
		5. その他	他のプログラムとの関係	生活環境の改善・保全	

(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
国道27号	金山バイパス	L=7.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
25,600	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22年度		
単純合計	381億円	107億円	488億円
うち残事業分	25億円	44億円	69億円
基準年における 現在価値 (C)	785億円	39億円	824億円
うち残事業分	23億円	16億円	39億円

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22年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	83億円	8.3億円	2.3億円	94億円
基準年における 現在価値 (B)	1,448億円	141億円	41億円	1,631億円
うち残事業分	193億円	15億円	2.6億円	211億円

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）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	807億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.8%
費用便益比（残事業）	5.4
経済的純現在価値（残事業）	172億円
経済的内部収益率（残事業）	28.9%

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。

④ 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	25,600台/日	±10%	4.9~6.0
事業費	25億円	±10%	5.1~5.8
事業期間	4年	±20%	5.3~5.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：金山バイパス（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 (7.5km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	24,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	53.71	
②主な周辺道路 ^{※4}	敦賀美浜線 (5.1km)	交通量	[台/日]	21,900	4,200
		走行時間	[分]	17	11
		走行時間費用	[億円/年]	69.47	9.17
	津内櫛林線 (3.0km)	交通量	[台/日]	17,000	3,900
		走行時間	[分]	9	6
		走行時間費用	[億円/年]	31.39	4.93
	国道27号 (4.9km)	交通量	[台/日]	16,700	6,200
		走行時間	[分]	13	9
		走行時間費用	[億円/年]	41.28	10.19
		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 (26,413.0km)	走行時間費用	[億円/年]	190,821.55	190,802.66	

			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：26,433.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,963.69	190,880.65	83.04

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

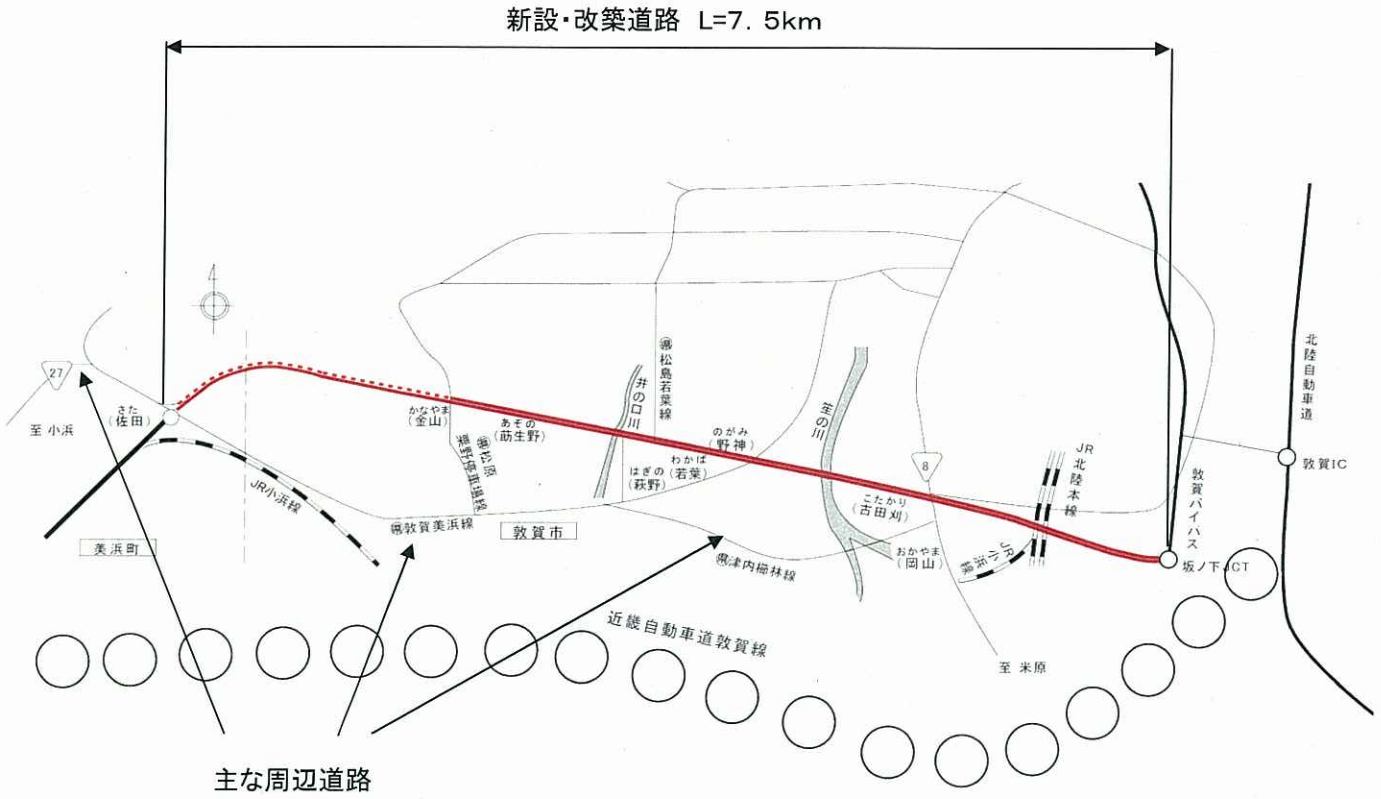
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

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

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

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：金山バイパス（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 (3.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	23,500	23,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6	4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	27.46	16.56	
②主な周辺道路 ^{※4}	敦賀美浜線 (5.1km)	交通量	[台/日]	4,200	4,200
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	9.17	9.17
	津内櫛林線 (3.0km)	交通量	[台/日]	3,900	3,900
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	4.93	4.93
	国道27号 (4.9km)	交通量	[台/日]	6,200	6,200
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	10.19	10.19
		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 (26,417.4km)	走行時間費用	[億円/年]	190,839.81	190,839.81	

			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：26,433.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,891.55	190,880.65	10.90

※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: 金山バイパス

(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22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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (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	<input type="checkbox"/>
		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(BPR関数と転換率式の併用による配分)		<input checked="" 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"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
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			

便益の算定

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:国道27号 金山バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.299	7.5	2.24

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
-43年目	S 47	4.4388	45.5	0.07	0.62		
-42年目	S 48	4.2681	52.4	0.01	0.07		
-41年目	S 49	4.1039	62.5	0.12	0.72		
-40年目	S 50	3.9461	66.1	0.40	2.18		
-39年目	S 51	3.7943	71.7	0.40	1.93		
-38年目	S 52	3.6484	76.0	0.10	0.44		
-37年目	S 53	3.5081	79.2	4.95	20.02		
-36年目	S 54	3.3731	81.3	9.00	34.11		
-35年目	S 55	3.2434	86.4	14.27	48.91		
-34年目	S 56	3.1187	88.6	14.50	46.60		
-33年目	S 57	2.9987	89.6	13.30	40.64		
-32年目	S 58	2.8834	90.5	11.10	32.29		
-31年目	S 59	2.7725	92.3	14.20	38.94		
-30年目	S 60	2.6658	93.0	21.05	55.09		
-29年目	S 61	2.5633	94.6	15.48	38.30		
-28年目	S 62	2.4647	94.4	16.30	38.86		
-27年目	S 63	2.3699	94.9	20.35	46.40		
-26年目	H 1	2.2788	97.4	17.63	37.66		
-25年目	H 2	2.1911	99.6	18.17	36.50		
-24年目	H 3	2.1068	102.0	27.50	51.85		
-23年目	H 4	2.0258	103.4	43.92	78.57		
-22年目	H 5	1.9479	103.7	7.08	12.14		
-21年目	H 6	1.8730	103.6	0.58	0.96		
-20年目	H 7	1.8009	103.0	13.30	21.23		
-19年目	H 8	1.7317	102.4	5.61	8.66		
-18年目	H 9	1.6651	103.4	0.11	0.17		
-17年目	H 10	1.6010	102.8	0.40	0.57		
-16年目	H 11	1.5395	101.3	0.16	0.22		
-15年目	H 12	1.4802	99.7	1.38	1.87		
-14年目	H 13	1.4233	98.4	13.14	17.36		
-13年目	H 14	1.3686	96.6	5.34	6.91		
-12年目	H 15	1.3159	95.4	1.58	1.99		
-11年目	H 16	1.2653	94.4	0.38	0.47		
-10年目	H 17	1.2167	93.2	0.10	0.11		
-9年目	H 18	1.1699	92.5	1.58	1.83		
-8年目	H 19	1.1249	91.7	2.66	2.98		
-7年目	H 20	1.0816	91.3	9.94	10.75		
-6年目	H 21	1.0400	91.3	15.79	16.42		
-5年目	H 22	1.0000	91.3	14.48	14.48		
-4年目	H 23	0.9615	91.3	6.24	6.00		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	6.24	5.77		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	6.24	5.55		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	6.23	5.32		
供用開始年次	H 27	0.8219	91.3			2.14	1.76
1年目	H 28	0.7903	91.3			2.14	1.69
2年目	H 29	0.7599	91.3			2.14	1.62
3年目	H 30	0.7307	91.3			2.14	1.56
4年目	H 31	0.7026	91.3			2.14	1.50
5年目	H 32	0.6756	91.3			2.14	1.44
6年目	H 33	0.6496	91.3			2.14	1.39
7年目	H 34	0.6246	91.3			2.14	1.33
8年目	H 35	0.6006	91.3			2.14	1.28
9年目	H 36	0.5775	91.3			2.14	1.23
10年目	H 37	0.5553	91.3			2.14	1.19
11年目	H 38	0.5339	91.3			2.14	1.14
12年目	H 39	0.5134	91.3			2.14	1.10

13年目	H	40	0.4936	91.3			2.14	1.05
14年目	H	41	0.4746	91.3			2.14	1.01
15年目	H	42	0.4564	91.3			2.14	0.97
16年目	H	43	0.4388	91.3			2.14	0.94
17年目	H	44	0.4220	91.3			2.14	0.90
18年目	H	45	0.4057	91.3			2.14	0.87
19年目	H	46	0.3901	91.3			2.14	0.83
20年目	H	47	0.3751	91.3			2.14	0.80
21年目	H	48	0.3607	91.3			2.14	0.77
22年目	H	49	0.3468	91.3			2.14	0.74
23年目	H	50	0.3335	91.3			2.14	0.71
24年目	H	51	0.3207	91.3			2.14	0.68
25年目	H	52	0.3083	91.3			2.14	0.66
26年目	H	53	0.2965	91.3			2.14	0.63
27年目	H	54	0.2851	91.3			2.14	0.61
28年目	H	55	0.2741	91.3			2.14	0.59
29年目	H	56	0.2636	91.3			2.14	0.56
30年目	H	57	0.2534	91.3			2.14	0.54
31年目	H	58	0.2437	91.3			2.14	0.52
32年目	H	59	0.2343	91.3			2.14	0.50
33年目	H	60	0.2253	91.3			2.14	0.48
34年目	H	61	0.2166	91.3			2.14	0.46
35年目	H	62	0.2083	91.3			2.14	0.44
36年目	H	63	0.2003	91.3			2.14	0.43
37年目	H	64	0.1926	91.3			2.14	0.41
38年目	H	65	0.1852	91.3			2.14	0.40
39年目	H	66	0.1780	91.3			2.14	0.38
40年目	H	67	0.1712	91.3			2.14	0.37
41年目	H	68	0.1646	91.3			2.14	0.35
42年目	H	69	0.1583	91.3			2.14	0.34
43年目	H	70	0.1522	91.3			2.14	0.33
44年目	H	71	0.1463	91.3			2.14	0.31
45年目	H	72	0.1407	91.3			2.14	0.30
46年目	H	73	0.1353	91.3			2.14	0.29
47年目	H	74	0.1301	91.3			2.14	0.28
48年目	H	75	0.1251	91.3			2.14	0.27
49年目	H	76	0.1203	91.3	-63.46	-7.63	2.14	0.26
合計					317.93	784.83	106.79	39.21
単純事業費計					381.39		106.79	

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)

箇所名:国道27号 金山バイパス

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	現在価値
				0.299	3.1		0.93
-4年目	H 23	0.9615	91.3	6.24	6.00		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	6.24	5.77		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	6.24	5.55		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	6.23	5.32		
供用開始年次	H 27	0.8219	91.3			0.88	0.73
1年目	H 28	0.7903	91.3			0.88	0.70
2年目	H 29	0.7599	91.3			0.88	0.67
3年目	H 30	0.7307	91.3			0.88	0.65
4年目	H 31	0.7026	91.3			0.88	0.62
5年目	H 32	0.6756	91.3			0.88	0.60
6年目	H 33	0.6496	91.3			0.88	0.57
7年目	H 34	0.6246	91.3			0.88	0.55
8年目	H 35	0.6006	91.3			0.88	0.53
9年目	H 36	0.5775	91.3			0.88	0.51
10年目	H 37	0.5553	91.3			0.88	0.49
11年目	H 38	0.5339	91.3			0.88	0.47
12年目	H 39	0.5134	91.3			0.88	0.45
13年目	H 40	0.4936	91.3			0.88	0.44
14年目	H 41	0.4746	91.3			0.88	0.42
15年目	H 42	0.4564	91.3			0.88	0.40
16年目	H 43	0.4388	91.3			0.88	0.39
17年目	H 44	0.4220	91.3			0.88	0.37
18年目	H 45	0.4057	91.3			0.88	0.36
19年目	H 46	0.3901	91.3			0.88	0.34
20年目	H 47	0.3751	91.3			0.88	0.33
21年目	H 48	0.3607	91.3			0.88	0.32
22年目	H 49	0.3468	91.3			0.88	0.31
23年目	H 50	0.3335	91.3			0.88	0.29
24年目	H 51	0.3207	91.3			0.88	0.28
25年目	H 52	0.3083	91.3			0.88	0.27
26年目	H 53	0.2965	91.3			0.88	0.26
27年目	H 54	0.2851	91.3			0.88	0.25
28年目	H 55	0.2741	91.3			0.88	0.24
29年目	H 56	0.2636	91.3			0.88	0.23
30年目	H 57	0.2534	91.3			0.88	0.22
31年目	H 58	0.2437	91.3			0.88	0.22
32年目	H 59	0.2343	91.3			0.88	0.21
33年目	H 60	0.2253	91.3			0.88	0.20
34年目	H 61	0.2166	91.3			0.88	0.19
35年目	H 62	0.2083	91.3			0.88	0.18
36年目	H 63	0.2003	91.3			0.88	0.18
37年目	H 64	0.1926	91.3			0.88	0.17
38年目	H 65	0.1852	91.3			0.88	0.16
39年目	H 66	0.1780	91.3			0.88	0.16
40年目	H 67	0.1712	91.3			0.88	0.15
41年目	H 68	0.1646	91.3			0.88	0.15
42年目	H 69	0.1583	91.3			0.88	0.14
43年目	H 70	0.1522	91.3			0.88	0.13
44年目	H 71	0.1463	91.3			0.88	0.13
45年目	H 72	0.1407	91.3			0.88	0.12
46年目	H 73	0.1353	91.3			0.88	0.12
47年目	H 74	0.1301	91.3			0.88	0.11
48年目	H 75	0.1251	91.3			0.88	0.11
49年目	H 76	0.1203	91.3	0.00	0.00	0.88	0.11
合計				24.94	22.64	44.14	16.20
単純事業費計				24.94		44.14	

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27号 金山バイパス

様式-5

年次	年度 (西暦年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸700km)			GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)				走行経費便益 (億円)				合計 (億円)				
		乗用車種	貨物車種	全車		①計	①×(A)	現在価値	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	現在価値	事故減少便益	③×(A)	現在価値	便益合計 (①~③)
1年目	H 27	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	71.02	13.54	-1.10	83.45	68.59	1.40	9.53	8.35	2.34	6.86	1.92	94.14	77.37
2年目	H 28	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	70.96	13.54	-1.10	83.43	68.93	1.41	9.52	8.34	2.34	6.59	1.85	94.11	74.37
3年目	H 29	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	70.96	13.54	-1.10	83.40	69.38	1.41	9.52	8.34	2.34	6.34	1.78	94.08	71.49
4年目	H 30	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	70.93	13.55	-1.10	83.37	69.82	1.41	9.52	8.33	2.34	6.09	1.71	94.05	68.72
5年目	H 31	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	70.90	13.55	-1.10	83.35	70.26	1.41	9.51	8.33	2.34	5.85	1.64	94.02	66.06
6年目	H 32	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	70.87	13.55	-1.10	83.32	70.71	1.41	9.51	8.32	2.34	5.62	1.58	93.98	63.50
7年目	H 33	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	70.82	13.58	-1.11	83.29	71.16	1.41	9.50	8.32	2.34	5.40	1.52	93.95	61.03
8年目	H 34	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	70.78	13.60	-1.11	83.27	71.61	1.41	9.49	8.31	2.34	5.19	1.46	93.91	58.66
9年目	H 35	0.99932	1.00163	1.00009	91.3	70.73	13.62	-1.11	83.24	72.06	1.41	9.49	8.30	2.34	4.98	1.40	93.88	56.38
10年目	H 36	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	70.68	13.64	-1.11	83.21	72.51	1.41	9.48	8.29	2.34	4.78	1.35	93.84	54.19
11年目	H 37	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	70.63	13.66	-1.12	83.18	72.96	1.42	9.48	8.28	2.34	4.58	1.30	93.80	52.09
12年目	H 38	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	70.53	13.71	-1.12	83.13	73.41	1.42	9.47	8.27	2.34	4.38	1.25	93.77	50.06
13年目	H 39	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	70.48	13.73	-1.12	83.10	73.86	1.42	9.46	8.27	2.34	4.18	1.20	93.73	48.12
14年目	H 40	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	70.44	13.75	-1.12	83.07	74.31	1.43	9.46	8.26	2.34	3.98	1.16	93.69	46.25
15年目	H 41	0.99930	1.00032	0.99366	91.3	70.39	13.78	-1.12	83.04	74.76	1.43	9.44	8.26	2.34	3.78	1.11	93.66	44.45
16年目	H 42	0.99021	1.00032	0.99364	91.3	69.70	13.78	-1.12	82.36	75.21	1.43	9.35	8.24	2.34	3.58	1.07	93.62	42.73
17年目	H 43	0.99011	1.00032	0.99360	91.3	69.02	13.78	-1.12	81.68	75.66	1.43	9.26	8.06	2.31	3.38	1.02	92.84	40.74
18年目	H 44	0.99011	1.00032	0.99356	91.3	68.34	13.79	-1.12	81.01	76.11	1.43	9.17	7.86	2.28	3.18	0.98	92.05	38.85
19年目	H 45	0.99011	1.00032	0.99351	91.3	67.66	13.79	-1.12	80.33	76.56	1.43	9.08	7.66	2.28	2.98	0.93	91.27	37.03
20年目	H 46	0.99881	1.00032	0.99347	91.3	66.97	13.80	-1.12	79.65	77.01	1.43	8.98	7.46	2.27	2.78	0.89	90.48	35.30
21年目	H 47	0.99870	1.00032	0.99343	91.3	66.29	13.80	-1.13	78.97	77.46	1.43	8.89	7.26	2.27	2.58	0.85	89.69	33.64
22年目	H 48	0.99859	1.00032	0.99339	91.3	65.61	13.81	-1.13	78.29	77.91	1.43	8.80	7.06	2.27	2.38	0.81	88.91	32.07
23年目	H 49	0.99849	1.00032	0.99334	91.3	64.93	13.81	-1.13	77.61	78.36	1.43	8.71	6.86	2.27	2.18	0.78	88.12	30.56
24年目	H 50	0.99837	1.00032	0.99330	91.3	64.25	13.82	-1.13	76.93	78.81	1.43	8.62	6.66	2.27	2.00	0.74	87.34	29.13
25年目	H 51	0.99826	1.00032	0.99325	91.3	63.57	13.82	-1.13	76.25	79.26	1.43	8.53	6.46	2.27	1.82	0.71	86.55	27.76
26年目	H 52	0.99814	1.00032	0.99321	91.3	62.89	13.83	-1.13	75.58	79.71	1.43	8.44	6.26	2.27	1.62	0.68	85.77	26.44
27年目	H 53	0.99802	1.00032	0.99316	91.3	62.20	13.83	-1.13	74.90	80.16	1.44	8.34	6.06	2.27	1.42	0.65	84.98	25.20
28年目	H 54	0.99790	1.00032	0.99311	91.3	61.51	13.83	-1.13	74.22	80.61	1.44	8.25	5.86	2.27	1.22	0.62	84.20	24.00
29年目	H 55	0.99778	1.00032	0.99306	91.3	60.83	13.84	-1.13	73.54	81.06	1.44	8.16	5.66	2.27	1.02	0.59	83.41	22.86
30年目	H 56	0.99766	1.00032	0.99302	91.3	60.15	13.84	-1.13	72.86	81.51	1.44	8.07	5.46	2.27	0.82	0.56	82.63	21.78
31年目	H 57	0.99754	1.00032	0.99297	91.3	59.46	13.85	-1.13	72.18	82.06	1.44	7.98	5.26	2.27	0.62	0.54	81.84	20.74
32年目	H 58	0.99742	1.00032	0.99292	91.3	58.78	13.85	-1.13	71.50	82.51	1.44	7.89	5.06	2.27	0.42	0.51	81.05	19.75
33年目	H 59	0.99730	1.00032	0.99287	91.3	58.10	13.86	-1.13	70.83	82.96	1.44	7.79	4.86	2.27	0.22	0.47	80.27	18.81
34年目	H 60	0.99718	1.00032	0.99282	91.3	57.42	13.86	-1.13	70.15	83.41	1.44	7.70	4.66	2.27	0.02	0.44	79.48	17.91
35年目	H 61	0.99706	1.00032	0.99276	91.3	56.73	13.86	-1.13	69.47	83.86	1.44	7.61	4.46	2.27	0.02	0.41	78.70	17.05
36年目	H 62	0.99694	1.00032	0.99271	91.3	56.05	13.87	-1.13	68.79	84.31	1.44	7.52	4.26	2.27	0.02	0.38	77.91	16.23
37年目	H 63	0.99682	1.00032	0.99266	91.3	55.37	13.87	-1.13	68.11	84.76	1.44	7.43	4.06	2.27	0.02	0.35	77.13	15.45
38年目	H 64	0.99670	1.00032	0.99261	91.3	54.69	13.88	-1.13	67.43	85.21	1.44	7.34	3.86	2.27	0.02	0.32	76.34	14.70
39年目	H 65	0.99658	1.00032	0.99255	91.3	54.00	13.89	-1.13	66.75	85.66	1.44	7.24	3.66	2.27	0.02	0.29	75.56	13.99
40年目	H 66	0.99646	1.00032	0.99249	91.3	53.32	13.89	-1.13	66.08	86.11	1.44	7.15	3.46	2.27	0.02	0.26	74.77	13.31
41年目	H 67	0.99634	1.00032	0.99244	91.3	52.64	13.89	-1.13	65.40	86.56	1.44	7.06	3.26	2.27	0.02	0.23	73.99	12.67
42年目	H 68	0.99622	1.00032	0.99238	91.3	51.96	13.90	-1.13	64.72	87.01	1.44	6.97	3.06	2.27	0.02	0.20	73.20	12.05
43年目	H 69	0.99610	1.00032	0.99232	91.3	51.27	13.90	-1.13	64.04	87.46	1.44	6.88	2.86	2.27	0.02	0.17	72.42	11.46
44年目	H 70	0.99598	1.00032	0.99226	91.3	50.59	13.90	-1.13	63.36	87.91	1.44	6.79	2.66	2.27	0.02	0.14	71.63	10.90
45年目	H 71	0.99586	1.00032	0.99220	91.3	49.91	13.91	-1.13	62.68	88.36	1.44	6.70	2.46	2.27	0.02	0.11	70.85	10.36
46年目	H 72	0.99574	1.00032	0.99214	91.3	49.22	13.91	-1.13	62.00	88.81	1.44	6.60	2.26	2.27	0.02	0.08	70.06	9.86
47年目	H 73	0.99562	1.00032	0.99208	91.3	48.54	13.92	-1.13	61.32	89.26	1.44	6.51	2.06	2.27	0.02	0.05	69.27	9.37
48年目	H 74	0.99550	1.00032	0.99201	91.3	47.86	13.92	-1.13	60.65	89.71	1.44	6.42	1.86	2.27	0.02	0.02	68.49	8.91
49年目	H 75	0.99538	1.00032	0.99195	91.3	47.18	13.93	-1.14	59.97	90.16	1.45	6.33	1.66	2.27	0.02	0.02	67.70	8.47
50年目	H 76	0.99526	1.00032	0.99189	91.3	46.50	13.93	-1.14	59.29	90.61	1.45	6.24	1.46	2.27	0.02	0.02	66.92	8.05
合計						3,118.73	689.05	-66.17	3,751.61	1,448.34	418.38	71.51	358.23	108.21	41.25		4,218.05	1,830.86

便益の現在価値算定表 (残事業)

箇所名: 国道27号 金山バイパス

様式-5

年次	年度 (決算期)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)		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)				合 計 (億円)			
		乗用車種	貨物車種			全車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	計	②×(A)	③×(A)
供用開始年次	H 27	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	0.8219	1.20	3.19	10.88	8.94	0.69	0.84	0.69	0.15	0.12	11.87	9.76
1年目	H 28	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	0.7903	1.20	3.19	10.88	8.60	0.66	0.84	0.66	0.15	0.12	11.87	9.38
2年目	H 29	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	0.7589	1.21	3.19	10.88	8.27	0.64	0.84	0.64	0.15	0.11	11.87	9.02
3年目	H 30	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	0.7307	1.21	3.20	10.88	7.95	0.63	0.84	0.61	0.15	0.11	11.86	8.67
4年目	H 31	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	0.7026	1.21	3.20	10.88	7.64	0.63	0.84	0.59	0.15	0.10	11.86	8.33
5年目	H 32	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	0.6756	1.21	3.20	10.87	7.35	0.63	0.84	0.57	0.15	0.10	11.86	8.01
6年目	H 33	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	0.6496	1.21	3.20	10.88	7.07	0.63	0.84	0.54	0.15	0.10	11.86	7.71
7年目	H 34	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	0.6246	1.21	3.21	10.88	6.80	0.63	0.84	0.52	0.15	0.09	11.87	7.41
8年目	H 35	0.99932	1.00163	1.00009	91.3	0.6006	1.21	3.21	10.88	6.54	0.63	0.84	0.50	0.15	0.09	11.87	7.13
9年目	H 36	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	0.5775	1.21	3.22	10.89	6.29	0.63	0.84	0.49	0.15	0.09	11.87	6.86
10年目	H 37	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	0.5559	1.22	3.22	10.89	6.05	0.63	0.84	0.47	0.15	0.08	11.88	6.60
11年目	H 38	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	0.5353	1.22	3.23	10.89	5.81	0.63	0.84	0.45	0.15	0.08	11.88	6.34
12年目	H 39	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	0.5134	1.22	3.23	10.89	5.59	0.63	0.84	0.43	0.15	0.08	11.88	6.10
13年目	H 40	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	0.4936	1.22	3.24	10.90	5.38	0.63	0.84	0.42	0.15	0.07	11.89	5.87
14年目	H 41	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	0.4748	1.22	3.24	10.90	5.17	0.63	0.84	0.40	0.15	0.07	11.89	5.64
15年目	H 42	0.99030	1.00032	0.99368	91.3	0.4594	1.23	3.25	10.90	4.98	0.63	0.84	0.38	0.15	0.07	11.89	5.43
16年目	H 43	0.99021	1.00032	0.99364	91.3	0.4388	1.23	3.25	10.84	4.76	0.63	0.84	0.37	0.15	0.07	11.89	5.23
17年目	H 44	0.99011	1.00032	0.99360	91.3	0.4220	1.23	3.25	10.78	4.55	0.63	0.84	0.35	0.15	0.06	11.76	4.96
18年目	H 45	0.99001	1.00032	0.99356	91.3	0.4057	1.23	3.25	10.72	4.35	0.63	0.84	0.34	0.15	0.06	11.70	4.75
19年目	H 46	0.98991	1.00032	0.99351	91.3	0.3901	1.23	3.25	10.66	4.16	0.63	0.84	0.33	0.15	0.06	11.63	4.54
20年目	H 47	0.98981	1.00032	0.99347	91.3	0.3751	1.23	3.25	10.60	3.98	0.63	0.84	0.32	0.15	0.06	11.57	4.34
21年目	H 48	0.98970	1.00032	0.99343	91.3	0.3607	1.23	3.25	10.54	3.80	0.63	0.84	0.31	0.14	0.05	11.51	4.15
22年目	H 49	0.98959	1.00032	0.99339	91.3	0.3468	1.23	3.26	10.48	3.63	0.63	0.84	0.29	0.14	0.05	11.44	3.97
23年目	H 50	0.98949	1.00032	0.99334	91.3	0.3335	1.23	3.26	10.41	3.47	0.63	0.84	0.28	0.14	0.05	11.37	3.79
24年目	H 51	0.98937	1.00032	0.99330	91.3	0.3207	1.23	3.26	10.35	3.32	0.63	0.84	0.27	0.14	0.05	11.31	3.63
25年目	H 52	0.98926	1.00032	0.99325	91.3	0.3083	1.23	3.26	10.29	3.17	0.63	0.84	0.26	0.14	0.04	11.24	3.47
26年目	H 53	0.98914	1.00032	0.99321	91.3	0.2965	1.23	3.26	10.23	3.03	0.63	0.84	0.24	0.14	0.04	11.18	3.31
27年目	H 54	0.98902	1.00032	0.99316	91.3	0.2851	1.23	3.26	10.17	2.90	0.63	0.84	0.23	0.14	0.04	11.11	3.17
28年目	H 55	0.98890	1.00032	0.99311	91.3	0.2741	1.23	3.26	10.11	2.77	0.63	0.84	0.22	0.14	0.04	11.04	3.03
29年目	H 56	0.98878	1.00032	0.99306	91.3	0.2634	1.23	3.26	10.05	2.65	0.63	0.84	0.21	0.14	0.04	10.98	2.89
30年目	H 57	0.98865	1.00032	0.99302	91.3	0.2534	1.23	3.26	9.99	2.53	0.63	0.84	0.20	0.13	0.03	10.91	2.77
31年目	H 58	0.98852	1.00032	0.99297	91.3	0.2437	1.23	3.27	9.93	2.42	0.63	0.84	0.19	0.13	0.03	10.85	2.64
32年目	H 59	0.98839	1.00032	0.99292	91.3	0.2343	1.23	3.27	9.87	2.31	0.63	0.84	0.18	0.13	0.03	10.78	2.53
33年目	H 60	0.98825	1.00032	0.99287	91.3	0.2253	1.23	3.27	9.81	2.21	0.63	0.84	0.18	0.13	0.03	10.72	2.41
34年目	H 61	0.98811	1.00032	0.99282	91.3	0.2166	1.23	3.27	9.74	2.11	0.63	0.84	0.17	0.13	0.03	10.65	2.31
35年目	H 62	0.98797	1.00032	0.99276	91.3	0.2083	1.23	3.27	9.68	2.02	0.63	0.84	0.17	0.13	0.03	10.59	2.21
36年目	H 63	0.98782	1.00032	0.99271	91.3	0.2003	1.23	3.27	9.62	1.93	0.63	0.84	0.16	0.13	0.03	10.52	2.11
37年目	H 64	0.98767	1.00032	0.99266	91.3	0.1926	1.23	3.27	9.56	1.84	0.63	0.84	0.15	0.13	0.03	10.46	2.01
38年目	H 65	0.98752	1.00032	0.99260	91.3	0.1852	1.23	3.27	9.50	1.76	0.63	0.84	0.15	0.13	0.02	10.39	1.92
39年目	H 66	0.98736	1.00032	0.99255	91.3	0.1780	1.24	3.27	9.44	1.68	0.63	0.84	0.14	0.13	0.02	10.33	1.84
40年目	H 67	0.98720	1.00032	0.99249	91.3	0.1712	1.24	3.28	9.38	1.61	0.63	0.84	0.14	0.13	0.02	10.26	1.76
41年目	H 68	0.98703	1.00032	0.99244	91.3	0.1646	1.24	3.28	9.32	1.53	0.63	0.84	0.13	0.12	0.02	10.19	1.68
42年目	H 69	0.98686	1.00032	0.99238	91.3	0.1583	1.24	3.28	9.26	1.47	0.63	0.84	0.12	0.12	0.02	10.13	1.60
43年目	H 70	0.98669	1.00032	0.99232	91.3	0.1522	1.24	3.28	9.20	1.40	0.63	0.84	0.11	0.12	0.02	10.06	1.53
44年目	H 71	0.98651	1.00032	0.99226	91.3	0.1463	1.24	3.28	9.14	1.34	0.63	0.84	0.11	0.12	0.02	10.00	1.46
45年目	H 72	0.98632	1.00032	0.99220	91.3	0.1407	1.24	3.28	9.07	1.28	0.63	0.84	0.10	0.12	0.02	9.93	1.40
46年目	H 73	0.98613	1.00032	0.99214	91.3	0.1353	1.24	3.28	9.01	1.22	0.63	0.84	0.10	0.12	0.02	9.87	1.34
47年目	H 74	0.98594	1.00032	0.99208	91.3	0.1301	1.24	3.28	8.95	1.16	0.63	0.84	0.10	0.12	0.02	9.80	1.28
48年目	H 75	0.98574	1.00032	0.99201	91.3	0.1251	1.24	3.28	8.89	1.11	0.63	0.84	0.09	0.12	0.01	9.74	1.22
49年目	H 76	0.98553	1.00032	0.99195	91.3	0.1203	1.24	3.28	8.83	1.06	0.63	0.84	0.09	0.12	0.01	9.67	1.16
合 計							284.80	61.32	162.48	508.60	192.94	40.02	15.04	6.88	2.62	555.50	210.60

土政推第 283 号

平成22年7月12日

近畿地方整備局長 様

福井県知事 西川一誠



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22年6月28日付け国近整企画第11号にて照会のありました金山バイパスの再評価に係る対応方針（原案）について、下記のとおり回答します。

記

1 金山バイパスの対応方針（原案）「事業継続」については異存なし。

金山バイパスは、美浜東バイパスとともに、平成26年度（舞鶴若狭自動車道の全線供用予定）までのできる限り早い時期の供用を目指すとともに、一層のコスト縮減に努めること。

また、旗護山トンネルと佐田トンネルの整備に当たっては、災害や緊急の際の通信通話環境を確保するため必要な措置を講じること。

2 その他の意見

イ 中部縦貫自動車道の整備促進（ミッシングリンクの早期解消）

永平寺大野道路については、平成24年度供用が示された勝山・大野間の確実な開通に加え、それ以外の未開通区間の整備スケジュールの明確化を図るとともに、平成28年度までの早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保すること。

大野油坂道路については、未事業化区間（大野・大野東間、和泉・油坂峠間）の一日も早い事業化の決定を行い、今後10年から15年での全線開通を図ること。特に、新規事業化された大野・和泉間については速やかに用地買収・工事に着手すること。

ロ 地方への意見聴取

直轄事業負担金の負担者として、事業全体を見て判断する必要があるため、意見聴取に当たっては、今回のように個別箇所だけではなく事業全体の見通しについても意見を述べる機会とすること。

ハ 事業評価監視委員会

事業評価監視委員会の委員選定に当たっては、地方を代表する委員も選定すること。

