



No. 7-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第2回

国道165号
やまと たかだ
大和高田バイパス

【再評価】

平成22年9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

- 地域産業の支援
- 交通の円滑化
- 地域医療の支援

計画の概要

区間	(起) 奈良県香芝市穴虫 <small>かしば あなむし</small> (終) 奈良県橿原市四条町 <small>かしはら しじょうちょう</small>
道路延長	L = 14.4km
構造規格	平面部：第4種第1級 高架部：第3種第1級
設計速度	平面部：60km/h 高架部：80km/h
車線数	平面部：2車線 高架部：4車線
標準幅員	平面部：W = 20.0m 高架部：W = 34.0 ~ 38.0m
計画交通量	34,400台/日
全体事業費	930億円
事業化	昭和43年度
都市計画決定	昭和47年12月
用地着手	昭和47年度
工事着手	昭和48年度
供用延長	L = 12.1km
事業進捗率	88% (平成22年3月末現在)
用地取得率	92% (面積ベース、同上)



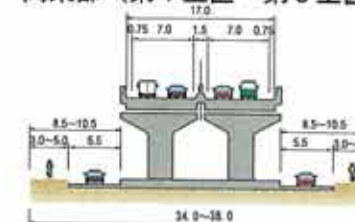
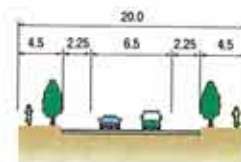
葛城市辨之庄付近（北西を望む）平成19年11月撮影



標準断面図

平面部 (第4工区~第5工区)

高架部 (第1工区~第3工区)



2. 事業の必要性等に関する視点

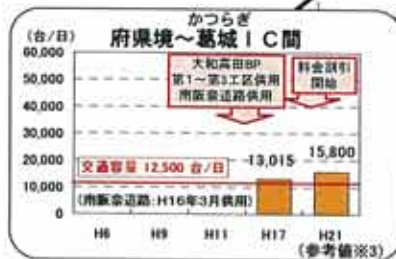
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化)

- 大和高田バイパス、南阪奈道路等の供用後、交通の流れが変わりました。
- 現道165号の交通量は横ばい又は減少傾向であるが、依然として交通容量を超過。

大和高田バイパス位置図



24時間交通量の推移



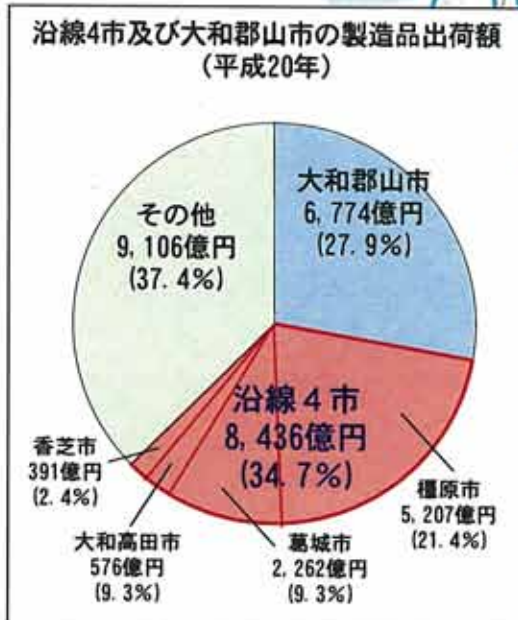
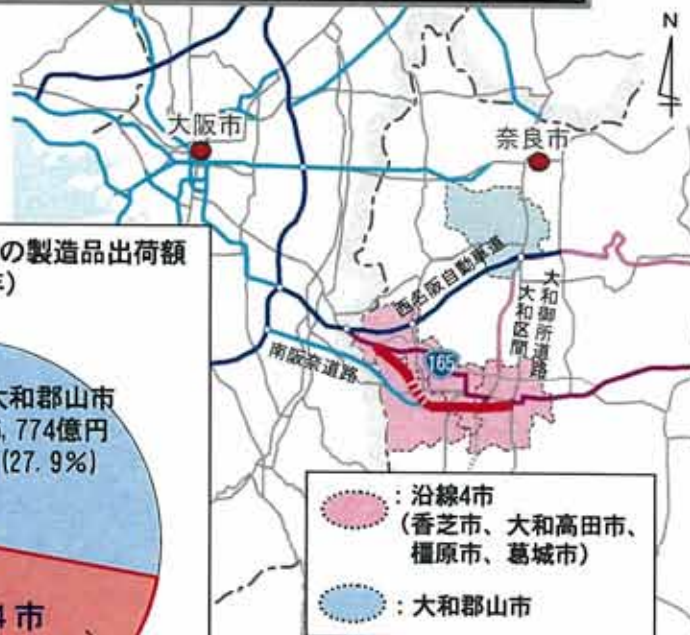
- 出典: H6～H17道路交通センサス、(参考値)については、奈良国道事務所調べ及び奈良県調べ
- ※1: H6、H11交通量(24時間)については、各年道路交通センサスの12時間交通量と昼夜率を用いた推計値
 - ※2: 奈良県調べ(H21.9.2)の12時間交通量と昼夜率(H17道路交通センサス)を用いた推計値
 - ※3: NEXCO西日本調べ(H21.10)の平日平均交通量
 - ※4: 奈良国道事務所調べ(H20.10.21)の12時間交通量と昼夜率(H17道路交通センサス)を用いた推計値
 - ※5: 奈良国道事務所調べ(交通量計測装置によるデータを基にしたH21.10の平日平均交通量)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域産業の支援)

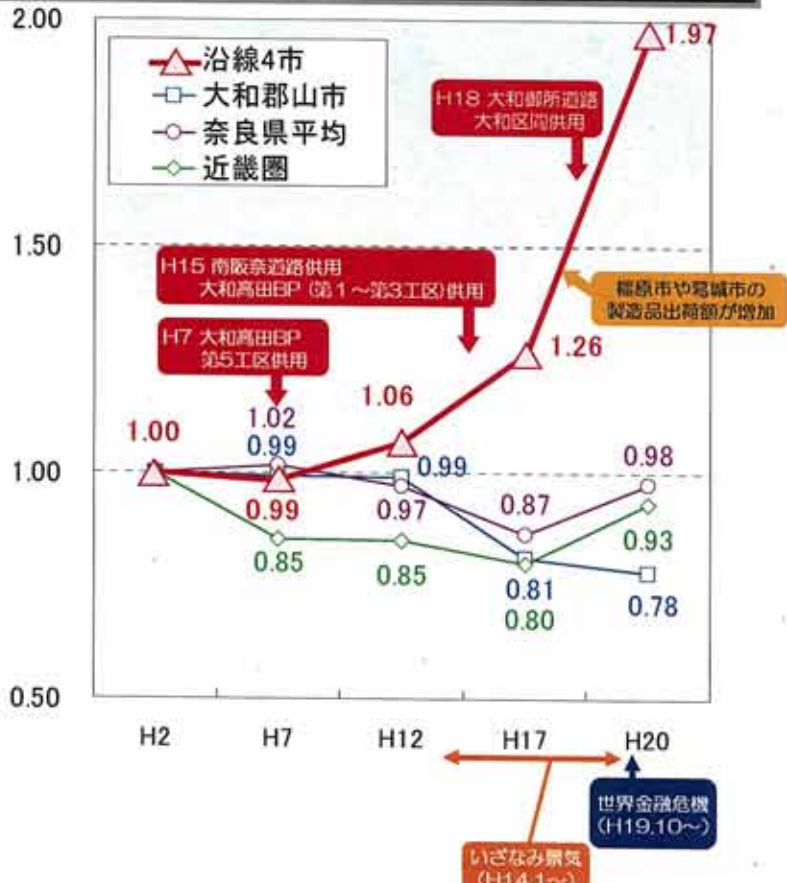
■大和高田バイパス、南阪奈道路及び大和御所道路大和区間の供用後に、沿線4市の製造品出荷額は県平均を大きく上回る伸びを示している。

沿線4市及び大和郡山市の製造品出荷額(平成20年)



※()内は奈良県内でのシェアを示す。
(奈良県内の市町村数: 39市町村)
出典: 工業統計

奈良県内の製造品出荷額の推移(平成2年比)

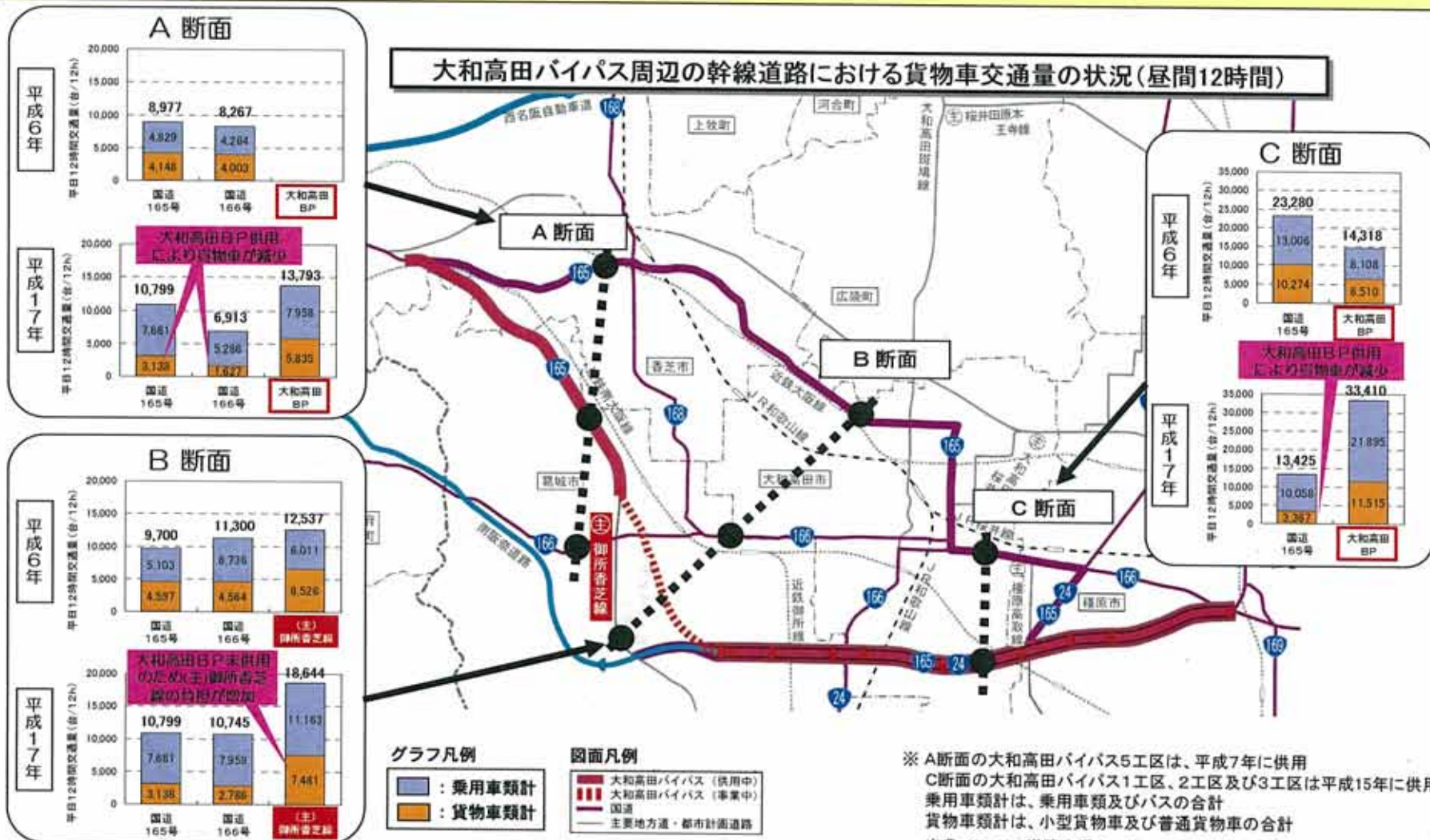


出典: 工業統計
内閣府経済社会総合研究所景気動向指数研究会資料

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果 (交通の円滑化)

- 大和高田バイパスの整備により、現道区間の貨物車交通量は減少傾向。
- (主) 御所香芝線は、全体交通量、貨物車交通量ともに増加しました。



2. 事業の必要性等に関する視点

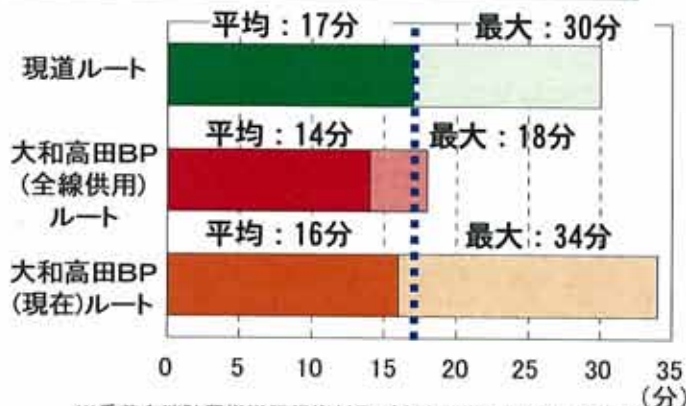
2) 事業の整備効果(地域医療の支援)

■ 全線整備により、さらに救急搬送時間が短縮され、地域医療を支援。

大和高田バイパス周辺の第三次医療施設



香芝市役所～奈良県立医科大学附属病院の搬送時間



香芝市方面から奈良県立医科大学附属病院への搬送ルート

(主)御所香芝線は、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送時間のバラツキが大きく定時性が期待出来ないため、現在は現道165号を利用している。

※H22.6 香芝・広陵消防組合ヒアリング結果による。



平成22年9月2日午前8時撮影

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)
	2,644億円	277億円	62億円	2,983億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,944億円		58億円	2,002億円	

■ 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 : 930億円
 維持管理費 : 27百万円/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)
	428億円	29億円	9.0億円	467億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	85億円		9.3億円	94億円	

※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、地域における計画等

■奈良県知事

平成22年8月31日 道建第138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)

国道165号大和高田バイパスは、南阪奈道路、西名阪自動車道、京奈和自動車道とともに、大和平野の広域幹線道路ネットワークを形成し、中南和地域の観光振興や地域産業の活性化、地域医療の支援等に資する重要な道路です。

また、当バイパスの未整備により、主要地方道御所香芝線に交通が集中し、奈良県で有数の渋滞が著しい箇所となっており、早期の整備が必要です。

大和高田バイパスは、中和幹線及び国道165号(香芝・柏原区間)と一体的に整備することで、近畿自動車道とのネットワーク機能により、中南和地域との連携が強化されるものであり、引き続き事業継続をお願いいたします。

地域計画等への位置付け

■香芝市マスタープラン(香芝市:H18.3)

■葛城市総合基本計画(葛城市:H18.10)

■葛城市都市計画マスタープラン(葛城市:H19.3)

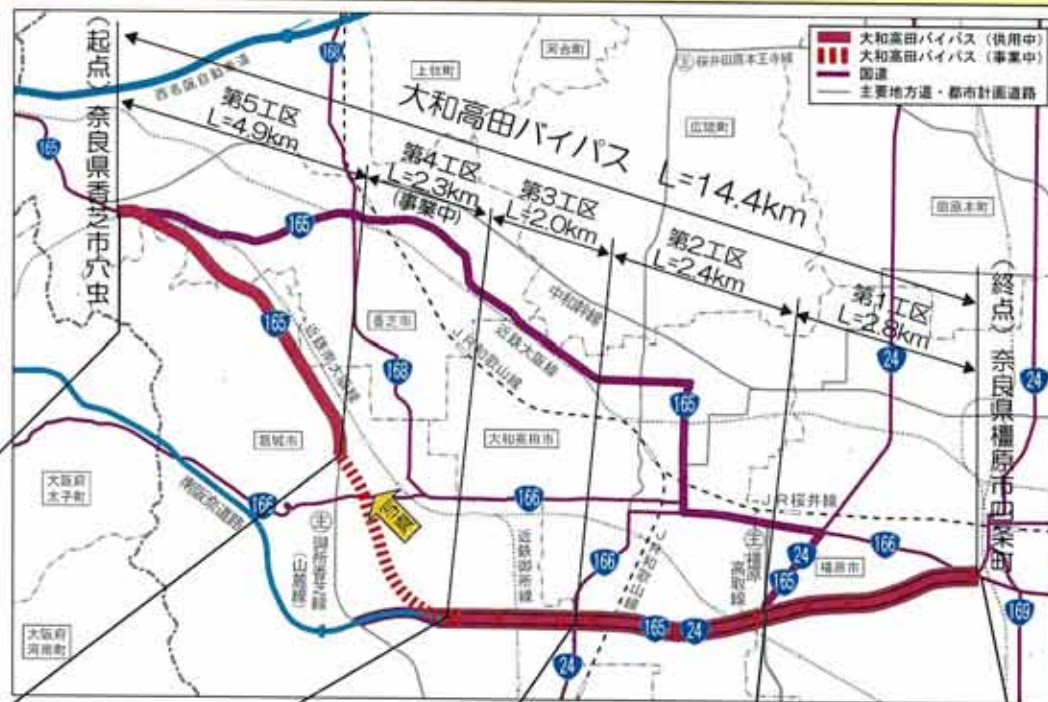
□葛城広域行政事務組合(H4.3設立、香芝市長、葛城市長、大和高田市長、橿原市長)

3. 事業進捗の見込みの視点

- 大和高田バイパスは平成15年度までに、12.1kmが供用しています。
- 残る4工区において関係機関協議を行っており、今年度に當麻地区の交差点検討を予定しています。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



葛城市竹内付近（北西を望む）
平成19年11月撮影



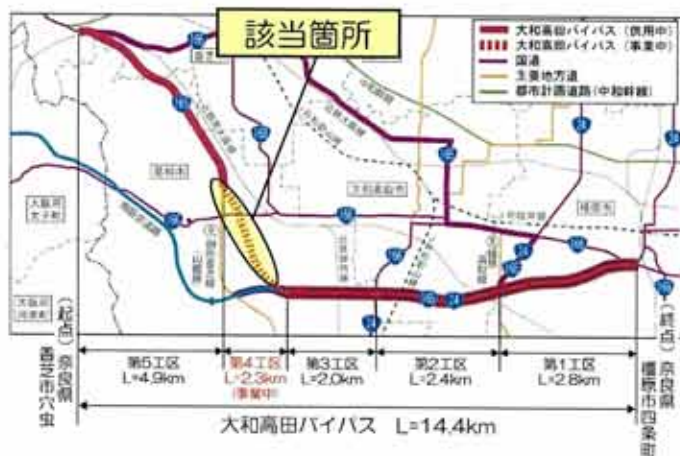
区間	4.9 km	2.3 km	2.0 km	2.4 km	2.8 km	計
用地	S58~H7 取得済	— 用地取得(9%)	S49~H8 取得済	S47~H12 取得済	S47~H13 取得済	92%
工事	S60~H7 H7: 2車線供用	— 調査・設計	H1~H12 H12: 高架4車線供用 H7: 平面2車線供用	S48~H14 H14: 高架4車線供用 S55: 平面2車線供用	S55~H15 H15: 高架4車線供用 H14: 平面2車線供用	供用中区間 12.1 km

4. コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

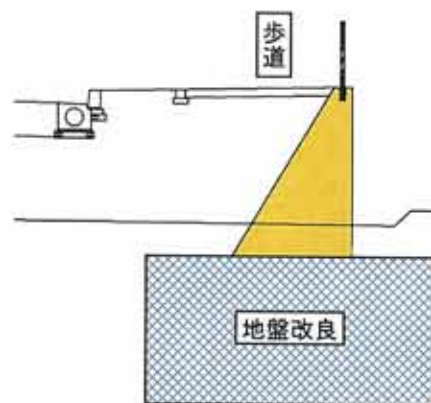
大和高田バイパスは、地域の交通の円滑化や地域医療・産業の支援等を目的に計画された道路であり、周辺の環境の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



計画段階では、大和高田バイパス第4工区の全区間において、重力式擁壁からプレキャストL型擁壁に見直しする等、コスト削減に努めながら事業を推進していきます。

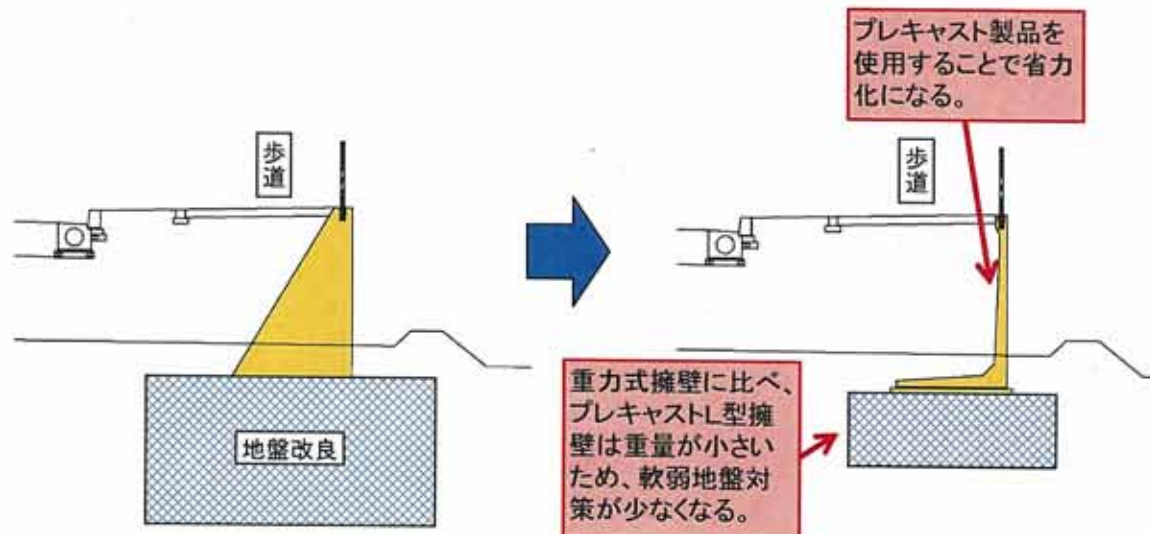


見直し前



【従来工法:重力式擁壁】

見直し後



【プレキャストL型擁壁】

5. 対応方針(原案)

国道165号 大和高田バイパス

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・ 現道165号の交通量は、大和高田バイパス、南阪奈道路の整備により貨物車交通量が減少した。
- ・ 未供用区間に並行する(主)御所香芝線には、貨物車交通量が集中。未供用区間の整備により(主)御所香芝線の貨物車交通が減少し、交通の円滑化が期待できる。
- ・ 大和高田バイパス等の供用後に沿線の製造品出荷額が伸びており、地域産業を支え、地域活性化の支援が期待できる。
- ・ 全線整備により、救急搬送時間が短縮され、地域医療への支援が期待できる。
- ・ 費用便益比(B/C)は1.5。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・ 大和高田バイパスは、これまでに12.1kmを供用。
- ・ 現在、未供用区間の関係機関協議及び構造検討を実施。
- ・ 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

大和高田バイパスは、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. 7-2

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第2回

国道165号

やま と たか だ

大和高田バイパス

【再評価】

平成22年9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165号 大和高田バイパス
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	指標チェックの程度
前提条件	<ul style="list-style-type: none"> ■ 受益が費用を上回っている 	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的脱炭素価値 (B-C) = 803億円, 経済的脱炭素率 (EIRR) = 5.0%) 別事業：費用便益比 (B/C) = 5.0 (経済的脱炭素価値 (B-C) = 372億円, 経済的脱炭素率 (EIRR) = 17.5%)

●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)	指標チェックの程度
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現通等の年間総運送時間及び削減率 ■ 現通等における差越時間速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ■ 現通又は並行区間等における諸駅交通定数断面が0.000台時/日以上諸駅間の改善もしくは交通改善が期待される ■ 現通等に、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同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 	区間a (費用便益分析対象区間) について 交通損失削減 (運送) : 66, 162万人・時間/年 交通損失削減時間 : 87万人・時間/年 (136, 268万人・時間/年⇒136, 181万人・時間/年) 区間b (当該区間等) について : 国道165号 並行区間等の交通損失削減 : 37万人・時間/年 並行区間等の交通損失削減率 : 約0.6割削減 (注) 御所香芝線(御所市兵家)、旅行速度18.1km/h(0.017)→改善見込み 近鉄大原線二上第9号踏切 (踏切差断交通量: 85, 657台時/日→改善見込み) 近鉄大原線高田第2号踏切 (踏切差断交通量: 64, 518台時/日→改善見込み) J R和歌山線面基橋踏切 (踏切差断交通量: 40, 268台時/日→改善見込み) J R阪井線大連踏切 (踏切差断交通量: 14, 209台時/日→改善見込み) 奈良交通 (近鉄大和高田駅～星動山公園～近鉄忍海駅) 橿原市～天王寺駅(所要時間: 78分→57分) 橿原市～関西国際空港(所要時間: 85分→61分) 橿原市～香泉北港(所要時間: 75分→45分)
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 森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 □ 現通等における、総重量25tの車両もしくは150t級超背高海上コンテナ輸送率が通行できない区間を解消する □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である 	

	<ul style="list-style-type: none"> <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"/> 市街地開発、区画整理等の出逢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/km以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> D10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"/> 対象区域が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は18ha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動車としての位置づけ有り <input checked="" 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生活圏中心都市間を通勤時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現通等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現通等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常生活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"/> 新規整備の公共施設等へ接続する道路である 	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <p>居住する地域の状況</p> <p>2.暮らし</p> <p>無職・高齢者・子育て世代の生活不安の解消</p> <p>安全で安心して暮らすための生活環境の確保</p> <p>3.安全</p>

二上・豊前地域〔豊前寺、二上山〕(年間観光客入込数:約70万人/年 H20年)、豊前地域〔豊前宮路・今井新・豊前宮路〕(年間観光客入込数:約431万人/年 H20年)、全県・豊前地域〔全県山・豊前山他〕(年間観光客入込数:約73万人/年 H20年)

大和高田市～豊原市(所要時間:21分→17分)

香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター(豊原市) (所要時間:最大30分→最大18分)

<p>災害への備え</p>	<p>当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通字路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通字路である場合は歩道、幅員が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</p> <p><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危険を解消する</p> <p><input 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避難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</p> <p><input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p><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）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道の防災点検又は防災点検策対策箇所もしくは策定の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解除される</p> <p><input type="checkbox"/> 現道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</p>
<p>4. 環境</p>	<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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのCO排出削減率</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p>
<p>5. その他 他のアワードとの関係</p>	<p><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</p> <p><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</p> <p><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>
<p>災害への備え</p>	<p>奈良県地域防災計画（第1次緊急輸送道路）</p> <p>国道165号線</p>
<p>4. 環境</p>	<p>CO2排出削減量：4450t-CO2/年</p> <p>（推計結果）</p> <p>対象対象区間（並行区間等）：国道165号 排出削減量：1t/年、排出削減率：3%削減</p> <p>（推計結果）</p> <p>対象対象区間（並行区間等）：国道165号 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：3%削減</p>

(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165号	大和高田バイパス	L=14.4km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
34,400	4車線、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22年度		
単純合計	906億円	185億円	1,091億円
うち残事業分	101億円	30億円	130億円
基準年における 現在価値(C)	1,944億円	58億円	2,002億円
うち残事業分	85億円	9.3億円	94億円

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31年度			
単年便益 (初年便益)	178億円	19億円	4.1億円	201億円
基準年における 現在価値(B)	2,644億円	277億円	62億円	2,983億円
うち残事業分	428億円	29億円	9.0億円	467億円

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）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	981億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	5.0
経済的純現在価値（残事業）	373億円
経済的内部収益率（残事業）	17.5%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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	34,400台/日	±10%	4.5~5.5
事業費	101億円	±10%	4.5~5.4
事業期間	8年	±20%	4.6~5.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：大和高田バイパス（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 (14.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	23,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	28	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	104.74	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道165号 (13.5km)	交通量	[台/日]	11,600	7,200
		走行時間	[分]	40	31
		走行時間費用	[億円/年]	77.90	37.05
	御所香芝線 (6.1km)	交通量	[台/日]	8,800	4,700
		走行時間	[分]	14	11
		走行時間費用	[億円/年]	18.70	8.86
	国道168号 (5.5km)	交通量	[台/日]	20,400	13,500
		走行時間	[分]	27	20
		走行時間費用	[億円/年]	90.32	45.12
	中和幹線 (12.9km)	交通量	[台/日]	32,300	24,200
		走行時間	[分]	34	31
		走行時間費用	[億円/年]	187.55	126.93
	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 (26,390.6km)	走行時間費用	[億円/年]	189,852.05	189,725.72	
			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：26,443.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,226.52	190,048.42	178.10

※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：大和高田バイパス（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 (2.3km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	21,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	18.65	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道165号 (13.5km)	交通量	[台/日]	7,400	7,200
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	38.36	37.05
	御所番芝線 (6.1km)	交通量	[台/日]	11,000	4,700
		走行時間	[分]	18	11
		走行時間費用	[億円/年]	31.57	8.86
	国道168号 (5.5km)	交通量	[台/日]	13,900	13,500
		走行時間	[分]	20	20
		走行時間費用	[億円/年]	47.34	45.12
	中和幹線 (12.9km)	交通量	[台/日]	25,200	24,200
		走行時間	[分]	31	31
		走行時間費用	[億円/年]	133.82	126.93
		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 (26,402.7km)	走行時間費用	[億円/年]	189,826.04	189,811.80	
			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：26,443.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,077.14	190,048.42	28.71

※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



費用便益分析の条件

事業名：大和高田バイパス

(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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input 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"/>
その他()	<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	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:国道165号 大和高田バイパス

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.27	14.4	3.89

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-51年目	S 43	5.1928	36.0	0.01	0.13		
-50年目	S 44	4.9931	38.1	0.12	1.44		
-49年目	S 45	4.8010	40.7	0.14	1.51		
-48年目	S 46	4.6164	42.6	0.66	6.52		
-47年目	S 47	4.4388	45.5	0.83	7.39		
-46年目	S 48	4.2681	52.4	7.77	57.76		
-45年目	S 49	4.1039	62.5	10.50	62.94		
-44年目	S 50	3.9461	66.1	18.85	102.72		
-43年目	S 51	3.7943	71.7	8.75	42.29		
-42年目	S 52	3.6484	76.0	13.39	58.69		
-41年目	S 53	3.5081	79.2	31.82	128.70		
-40年目	S 54	3.3731	81.3	31.15	118.07		
-39年目	S 55	3.2434	86.4	18.76	64.30		
-38年目	S 56	3.1187	88.6	16.46	52.90		
-37年目	S 57	2.9987	89.6	4.90	14.97		
-36年目	S 58	2.8834	90.5	9.30	27.05		
-35年目	S 59	2.7725	92.3	12.79	35.08		
-34年目	S 60	2.6658	93.0	28.11	73.57		
-33年目	S 61	2.5633	94.6	33.59	83.10		
-32年目	S 62	2.4647	94.4	43.12	102.79		
-31年目	S 63	2.3699	94.9	34.51	78.68		
-30年目	H 1	2.2788	97.4	23.98	51.22		
-29年目	H 2	2.1911	99.6	39.27	78.88		
-28年目	H 3	2.1068	102.0	35.05	66.09		
-27年目	H 4	2.0258	103.4	45.30	81.03		
-26年目	H 5	1.9479	103.7	43.30	74.26		
-25年目	H 6	1.8730	103.6	35.66	58.86		
-24年目	H 7	1.8009	103.0	15.32	24.46		
-23年目	H 8	1.7317	102.4	16.44	25.38		
-22年目	H 9	1.6651	103.4	13.38	19.67		
-21年目	H 10	1.6010	102.8	41.82	59.46		
-20年目	H 11	1.5395	101.3	35.28	48.95		
-19年目	H 12	1.4802	99.7	43.84	59.42		
-18年目	H 13	1.4233	98.4	35.01	46.23		
-17年目	H 14	1.3686	96.6	44.27	57.26		
-16年目	H 15	1.3159	95.4	9.26	11.66		
-15年目	H 16	1.2653	94.4	1.33	1.63		
-14年目	H 17	1.2167	93.2	0.10	0.11		
-13年目	H 18	1.1699	92.5	0.10	0.11		
-12年目	H 19	1.1249	91.7	0.70	0.78		
-11年目	H 20	1.0816	91.3	0.10	0.11		
-10年目	H 21	1.0400	91.3	0.10	0.10		
-9年目	H 22	1.0000	91.3	0.10	0.10		
-8年目	H 23	0.9615	91.3	12.61	12.12		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	12.61	11.66		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	12.61	11.21		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	12.61	10.78		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	12.61	10.36		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	12.61	9.97		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	12.61	9.58		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	12.58	9.19		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			3.70	2.60
1年目	H 32	0.6756	91.3			3.70	2.50
2年目	H 33	0.6496	91.3			3.70	2.41
3年目	H 34	0.6246	91.3			3.70	2.31
4年目	H 35	0.6006	91.3			3.70	2.22
5年目	H 36	0.5775	91.3			3.70	2.14
6年目	H 37	0.5553	91.3			3.70	2.06

7年目	H	38	0.5339	91.3			3.70	1.98
8年目	H	39	0.5134	91.3			3.70	1.90
9年目	H	40	0.4936	91.3			3.70	1.83
10年目	H	41	0.4746	91.3			3.70	1.76
11年目	H	42	0.4564	91.3			3.70	1.69
12年目	H	43	0.4388	91.3			3.70	1.62
13年目	H	44	0.4220	91.3			3.70	1.56
14年目	H	45	0.4057	91.3			3.70	1.50
15年目	H	46	0.3901	91.3			3.70	1.44
16年目	H	47	0.3751	91.3			3.70	1.39
17年目	H	48	0.3607	91.3			3.70	1.34
18年目	H	49	0.3468	91.3			3.70	1.28
19年目	H	50	0.3335	91.3			3.70	1.23
20年目	H	51	0.3207	91.3			3.70	1.19
21年目	H	52	0.3083	91.3			3.70	1.14
22年目	H	53	0.2965	91.3			3.70	1.10
23年目	H	54	0.2851	91.3			3.70	1.06
24年目	H	55	0.2741	91.3			3.70	1.01
25年目	H	56	0.2636	91.3			3.70	0.98
26年目	H	57	0.2534	91.3			3.70	0.94
27年目	H	58	0.2437	91.3			3.70	0.90
28年目	H	59	0.2343	91.3			3.70	0.87
29年目	H	60	0.2253	91.3			3.70	0.83
30年目	H	61	0.2166	91.3			3.70	0.80
31年目	H	62	0.2083	91.3			3.70	0.77
32年目	H	63	0.2003	91.3			3.70	0.74
33年目	H	64	0.1926	91.3			3.70	0.71
34年目	H	65	0.1852	91.3			3.70	0.69
35年目	H	66	0.1780	91.3			3.70	0.66
36年目	H	67	0.1712	91.3			3.70	0.63
37年目	H	68	0.1646	91.3			3.70	0.61
38年目	H	69	0.1583	91.3			3.70	0.59
39年目	H	70	0.1522	91.3			3.70	0.56
40年目	H	71	0.1463	91.3			3.70	0.54
41年目	H	72	0.1407	91.3			3.70	0.52
42年目	H	73	0.1353	91.3			3.70	0.50
43年目	H	74	0.1301	91.3			3.70	0.48
44年目	H	75	0.1251	91.3			3.70	0.46
45年目	H	76	0.1203	91.3			3.70	0.45
46年目	H	77	0.1157	91.3			3.70	0.43
47年目	H	78	0.1112	91.3			3.70	0.41
48年目	H	79	0.1069	91.3			3.70	0.40
49年目	H	80	0.1028	91.3	-262.87	-27.02	3.70	0.38
合計					643.19	1944.22	185.14	58.11
単純事業費計					906.06		185.14	

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。

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 国道165号 大和高田バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	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
				0.27	2.3	0.62	
-8年目	H 23	0.9615	91.3	12.61	12.12		
-7年目	H 24	0.9246	91.3	12.61	11.66		
-6年目	H 25	0.8890	91.3	12.61	11.21		
-5年目	H 26	0.8548	91.3	12.61	10.78		
-4年目	H 27	0.8219	91.3	12.61	10.36		
-3年目	H 28	0.7903	91.3	12.61	9.97		
-2年目	H 29	0.7599	91.3	12.61	9.58		
-1年目	H 30	0.7307	91.3	12.58	9.19		
供用開始年次	H 31	0.7026	91.3			0.59	0.42
1年目	H 32	0.6756	91.3			0.59	0.40
2年目	H 33	0.6496	91.3			0.59	0.38
3年目	H 34	0.6246	91.3			0.59	0.37
4年目	H 35	0.6006	91.3			0.59	0.36
5年目	H 36	0.5775	91.3			0.59	0.34
6年目	H 37	0.5553	91.3			0.59	0.33
7年目	H 38	0.5339	91.3			0.59	0.32
8年目	H 39	0.5134	91.3			0.59	0.30
9年目	H 40	0.4936	91.3			0.59	0.29
10年目	H 41	0.4746	91.3			0.59	0.28
11年目	H 42	0.4564	91.3			0.59	0.27
12年目	H 43	0.4388	91.3			0.59	0.26
13年目	H 44	0.4220	91.3			0.59	0.25
14年目	H 45	0.4057	91.3			0.59	0.24
15年目	H 46	0.3901	91.3			0.59	0.23
16年目	H 47	0.3751	91.3			0.59	0.22
17年目	H 48	0.3607	91.3			0.59	0.21
18年目	H 49	0.3468	91.3			0.59	0.21
19年目	H 50	0.3335	91.3			0.59	0.20
20年目	H 51	0.3207	91.3			0.59	0.19
21年目	H 52	0.3083	91.3			0.59	0.18
22年目	H 53	0.2965	91.3			0.59	0.18
23年目	H 54	0.2851	91.3			0.59	0.17
24年目	H 55	0.2741	91.3			0.59	0.16
25年目	H 56	0.2636	91.3			0.59	0.16
26年目	H 57	0.2534	91.3			0.59	0.15
27年目	H 58	0.2437	91.3			0.59	0.14
28年目	H 59	0.2343	91.3			0.59	0.14
29年目	H 60	0.2253	91.3			0.59	0.13
30年目	H 61	0.2166	91.3			0.59	0.13
31年目	H 62	0.2083	91.3			0.59	0.12
32年目	H 63	0.2003	91.3			0.59	0.12
33年目	H 64	0.1926	91.3			0.59	0.11
34年目	H 65	0.1852	91.3			0.59	0.11
35年目	H 66	0.1780	91.3			0.59	0.11
36年目	H 67	0.1712	91.3			0.59	0.10
37年目	H 68	0.1646	91.3			0.59	0.10
38年目	H 69	0.1583	91.3			0.59	0.09
39年目	H 70	0.1522	91.3			0.59	0.09
40年目	H 71	0.1463	91.3			0.59	0.09
41年目	H 72	0.1407	91.3			0.59	0.08
42年目	H 73	0.1353	91.3			0.59	0.08
43年目	H 74	0.1301	91.3			0.59	0.08
44年目	H 75	0.1251	91.3			0.59	0.07
45年目	H 76	0.1203	91.3			0.59	0.07
46年目	H 77	0.1157	91.3			0.59	0.07
47年目	H 78	0.1112	91.3			0.59	0.07
48年目	H 79	0.1069	91.3			0.59	0.06
49年目	H 80	0.1028	91.3	0.00	0.00	0.59	0.06
合計				100.85	84.87	29.57	9.29
単純事業費計				100.85		29.57	

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。)

箇所名: 国産165号 大和直田バス

原簿の現在価値算定表(事業全体)

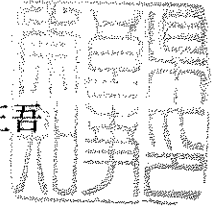
年次 (課税年)	年度 目22	総定行台々の年次割伸ひ率 (延償内残ブロック)	割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間原簿 (億円)					走行経費原簿 (億円)					車政減少原簿 (億円)			合 計 (億円)	
					乗用車 ①	小型貨物 ②	普通貨物 ③	現在価値 ①×(A)	乗用車 ④	小型貨物 ⑤	普通貨物 ⑥	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	原簿合計 ①-③	割引率 ④/①			
1995年	H 31	0.99958	1.00025	0.99980	91.3	120.55	24.27	33.19	178.01	125.07	13.42	1.74	3.59	18.75	13.17	4.14	2.91	200.91	141.16
1996年	H 32	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	120.50	24.28	33.20	177.98	120.24	13.41	1.74	3.59	18.75	12.66	4.14	2.86	200.87	135.70
1997年	H 33	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	120.42	24.32	33.25	177.99	115.62	13.40	1.74	3.60	18.75	12.18	4.14	2.89	200.88	130.49
1998年	H 34	0.99932	1.00164	1.00009	91.3	120.33	24.36	33.31	178.00	111.18	13.39	1.75	3.60	18.75	11.71	4.15	2.89	200.88	125.45
1999年	H 35	0.99932	1.00163	1.00009	91.3	120.25	24.40	33.36	178.01	106.91	13.38	1.75	3.61	18.74	11.26	4.15	2.89	200.89	120.66
2000年	H 36	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	120.17	24.44	33.42	178.03	102.81	13.38	1.75	3.62	18.74	10.82	4.15	2.89	200.92	116.03
2001年	H 37	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	120.09	24.48	33.47	178.04	98.86	13.37	1.76	3.62	18.74	10.41	4.15	2.89	200.93	111.57
2002年	H 38	0.99931	1.00163	1.00009	91.3	120.00	24.52	33.53	178.05	95.06	13.36	1.76	3.63	18.74	10.01	4.15	2.89	200.94	107.26
2003年	H 39	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	119.92	24.56	33.58	178.06	91.42	13.35	1.76	3.63	18.74	9.62	4.15	2.89	200.95	103.17
2004年	H 40	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	119.84	24.60	33.63	178.07	87.90	13.34	1.76	3.64	18.74	9.25	4.15	2.89	200.96	99.19
2005年	H 41	0.99931	1.00162	1.00009	91.3	119.76	24.64	33.69	178.08	84.52	13.33	1.77	3.65	18.74	8.90	4.15	2.89	200.97	95.38
2006年	H 42	0.99930	1.00032	0.99388	91.3	119.67	24.68	33.74	178.10	81.28	13.32	1.77	3.65	18.74	8.55	4.15	2.89	200.98	91.75
2007年	H 43	0.99930	1.00032	0.99388	91.3	119.59	24.72	33.79	178.11	78.15	13.31	1.77	3.65	18.74	8.21	4.15	2.89	200.99	88.32
2008年	H 44	0.99931	1.00032	0.99388	91.3	119.51	24.76	33.84	178.12	75.11	13.30	1.77	3.65	18.74	7.87	4.15	2.89	201.00	85.11
2009年	H 45	0.99901	1.00032	0.99325	91.3	119.43	24.80	33.89	178.13	72.16	13.29	1.77	3.66	18.74	7.54	4.15	2.89	201.01	82.11
2010年	H 46	0.99851	1.00032	0.99325	91.3	119.35	24.84	33.94	178.14	69.31	13.28	1.78	3.66	18.74	7.22	4.15	2.89	201.02	79.32
2011年	H 47	0.99801	1.00032	0.99325	91.3	119.27	24.88	34.00	178.15	66.58	13.27	1.78	3.66	18.74	6.91	4.15	2.89	201.03	76.75
2012年	H 48	0.99751	1.00032	0.99325	91.3	119.19	24.92	34.05	178.16	63.95	13.26	1.78	3.66	18.74	6.61	4.15	2.89	201.04	74.30
2013年	H 49	0.99701	1.00032	0.99325	91.3	119.11	24.96	34.10	178.17	61.42	13.25	1.78	3.66	18.74	6.32	4.15	2.89	201.05	71.95
2014年	H 50	0.99651	1.00032	0.99325	91.3	119.03	25.00	34.15	178.18	58.99	13.24	1.78	3.66	18.74	6.04	4.15	2.89	201.06	69.70
2015年	H 51	0.99601	1.00032	0.99325	91.3	118.95	25.04	34.20	178.19	56.66	13.23	1.78	3.66	18.74	5.77	4.15	2.89	201.07	67.55
2016年	H 52	0.99551	1.00032	0.99325	91.3	118.87	25.08	34.25	178.20	54.43	13.22	1.78	3.66	18.74	5.51	4.15	2.89	201.08	65.50
2017年	H 53	0.99501	1.00032	0.99325	91.3	118.79	25.12	34.30	178.21	52.30	13.21	1.78	3.66	18.74	5.26	4.15	2.89	201.09	63.55
2018年	H 54	0.99451	1.00032	0.99325	91.3	118.71	25.16	34.35	178.22	50.27	13.20	1.78	3.66	18.74	5.02	4.15	2.89	201.10	61.70
2019年	H 55	0.99401	1.00032	0.99325	91.3	118.63	25.20	34.40	178.23	48.34	13.19	1.78	3.66	18.74	4.79	4.15	2.89	201.11	59.95
2020年	H 56	0.99351	1.00032	0.99325	91.3	118.55	25.24	34.45	178.24	46.51	13.18	1.78	3.66	18.74	4.57	4.15	2.89	201.12	58.30
2021年	H 57	0.99301	1.00032	0.99325	91.3	118.47	25.28	34.50	178.25	44.78	13.17	1.78	3.66	18.74	4.36	4.15	2.89	201.13	56.75
2022年	H 58	0.99251	1.00032	0.99325	91.3	118.39	25.32	34.55	178.26	43.15	13.16	1.78	3.66	18.74	4.16	4.15	2.89	201.14	55.30
2023年	H 59	0.99201	1.00032	0.99325	91.3	118.31	25.36	34.60	178.27	41.62	13.15	1.78	3.66	18.74	3.97	4.15	2.89	201.15	53.95
2024年	H 60	0.99151	1.00032	0.99325	91.3	118.23	25.40	34.65	178.28	40.19	13.14	1.78	3.66	18.74	3.79	4.15	2.89	201.16	52.70
2025年	H 61	0.99101	1.00032	0.99325	91.3	118.15	25.44	34.70	178.29	38.86	13.13	1.78	3.66	18.74	3.62	4.15	2.89	201.17	51.55
2026年	H 62	0.99051	1.00032	0.99325	91.3	118.07	25.48	34.75	178.30	37.63	13.12	1.78	3.66	18.74	3.46	4.15	2.89	201.18	50.50
2027年	H 63	0.99001	1.00032	0.99325	91.3	118.00	25.52	34.80	178.31	36.50	13.11	1.78	3.66	18.74	3.31	4.15	2.89	201.19	49.55
2028年	H 64	0.98951	1.00032	0.99325	91.3	117.92	25.56	34.85	178.32	35.47	13.10	1.78	3.66	18.74	3.17	4.15	2.89	201.20	48.70
2029年	H 65	0.98901	1.00032	0.99325	91.3	117.84	25.60	34.90	178.33	34.54	13.09	1.78	3.66	18.74	3.04	4.15	2.89	201.21	47.95
2030年	H 66	0.98851	1.00032	0.99325	91.3	117.76	25.64	34.95	178.34	33.71	13.08	1.78	3.66	18.74	2.92	4.15	2.89	201.22	47.30
2031年	H 67	0.98801	1.00032	0.99325	91.3	117.68	25.68	35.00	178.35	32.98	13.07	1.78	3.66	18.74	2.81	4.15	2.89	201.23	46.75
2032年	H 68	0.98751	1.00032	0.99325	91.3	117.60	25.72	35.05	178.36	32.35	13.06	1.78	3.66	18.74	2.71	4.15	2.89	201.24	46.30
2033年	H 69	0.98701	1.00032	0.99325	91.3	117.52	25.76	35.10	178.37	31.82	13.05	1.78	3.66	18.74	2.62	4.15	2.89	201.25	45.95
2034年	H 70	0.98651	1.00032	0.99325	91.3	117.44	25.80	35.15	178.38	31.39	13.04	1.78	3.66	18.74	2.54	4.15	2.89	201.26	45.70
2035年	H 71	0.98601	1.00032	0.99325	91.3	117.36	25.84	35.20	178.39	31.06	13.03	1.78	3.66	18.74	2.47	4.15	2.89	201.27	45.55
2036年	H 72	0.98551	1.00032	0.99325	91.3	117.28	25.88	35.25	178.40	30.83	13.02	1.78	3.66	18.74	2.41	4.15	2.89	201.28	45.50
2037年	H 73	0.98501	1.00032	0.99325	91.3	117.20	25.92	35.30	178.41	30.70	13.01	1.78	3.66	18.74	2.36	4.15	2.89	201.29	45.55
2038年	H 74	0.98451	1.00032	0.99325	91.3	117.12	25.96	35.35	178.42	30.67	13.00	1.78	3.66	18.74	2.31	4.15	2.89	201.30	45.70
2039年	H 75	0.98401	1.00032	0.99325	91.3	117.04	26.00	35.40	178.43	30.74	12.99	1.78	3.66	18.74	2.27	4.15	2.89	201.31	45.95
2040年	H 76	0.98351	1.00032	0.99325	91.3	116.96	26.04	35.45	178.44	30.91	12.98	1.78	3.66	18.74	2.24	4.15	2.89	201.32	46.30
2041年	H 77	0.98301	1.00032	0.99325	91.3	116.88	26.08	35.50	178.45	31.18	12.97	1.78	3.66	18.74	2.21	4.15	2.89	201.33	46.75
2042年	H 78	0.98251	1.00032	0.99325	91.3	116.80	26.12	35.55	178.46	31.55	12.96	1.78	3.66	18.74	2.19	4.15	2.89	201.34	47.30
2043年	H 79	0.98201	1.00032	0.99325	91.3	116.72	26.16	35.60	178.47	32.02	12.95	1.78	3.66	18.74	2.17	4.15	2.89	201.35	47.95
2044年	H 80	0.98151	1.00032	0.99325	91.3	116.64	26.20	35.65	178.48	32.59	12.94	1.78	3.66	18.74	2.16	4.15	2.89	201.36	48.70
2045年	H 81	0.98101	1.00032	0.99325	91.3	116.56	26.24	35.70	178.49	33.26	12.93	1.78	3.66	18.74	2.15	4.15	2.89	201.37	49.55
2046年	H 82	0.98051	1.00032	0.99325	91.3	116.48	26.28	35.75	178.50	34.03	12.92	1.78	3.66	18.74	2.14	4.15	2.89	201.38	50.50
2047年	H 83	0.98001	1.00032	0.99325	91.3	116.40	26.32	35.80	178.51	34.90	12.91	1.78	3.66	18.74	2.13	4.15	2.89	201.39	51.55
2048年	H 84	0.97951	1.00032	0.99325	91.3	116.32	26.36	35.85	178.52	35.87	12.90	1.78	3.66	18.74	2.12	4.15	2.89	201.40	52.70
2049年	H 85	0.97901	1.00032	0.99325	91.3	116.24	26.40	35.90	178.53	36.94	12.89	1.78	3.66	18.74	2.11	4.15	2.89	201.41	53.95
2050年	H 86	0.97851	1.00032	0.99325	91.3	116.16	26.44	35.95	178.54	38.11	12.88	1.78	3.66	18.74	2.10	4.15	2.89	201.42	55.30
2051年	H 87	0.97801	1.00032	0.99325	91.3	116.08	26.48	36.00	178.55	39.38	12.87	1.78	3.66	18.74	2.09	4.15	2.89	201.43	56.75
2052年	H 88	0.97751	1.00032	0.99325	91.3	116.00	26.52	36											



道 建 第 138 号
平成 22 年 8 月 31 日

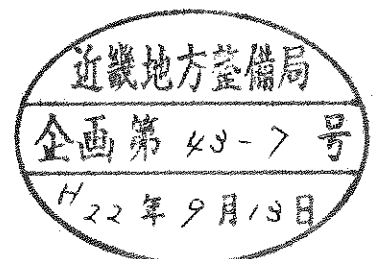
近畿地方整備局長 殿

奈良県知事 荒井 正吾



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 8 月 9 日付け国近整企画第 20 号で照会のありました標記の件について、
別紙のとおり意見を提出します。



近畿地方整備局長 殿

平成22年 8月9日付け国近整企画計第20号で照会のありました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、以下のとおり回答致します。

国道165号大和高田バイパスは、南阪奈道路、西名阪自動車道、京奈和自動車道とともに、大和平野の広域幹線道路ネットワークを形成し、中南和地域の観光振興や地域産業の活性化、地域医療の支援等に資する重要な道路です。

また、当バイパスの未整備により、主要地方道御所香芝線に交通が集中し、奈良県で有数の渋滞が著しい箇所となっており、早期の整備が必要です。

大和高田バイパスは、中和幹線及び国道165号（香芝・柏原区間）と一体的に整備することで、近畿自動車道とのネットワーク機能により、中南和地域との連携が強化されるものであり、引き続き事業継続をお願いいたします。

平成22年 8月31日

奈良県知事

荒井正吾