



No. 9-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第3回)

国道27号

み はま ひがし
美 浜 東 バイパス

【再評価】

平成22年11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

■ 高速道路へのアクセス強化



事業の概要

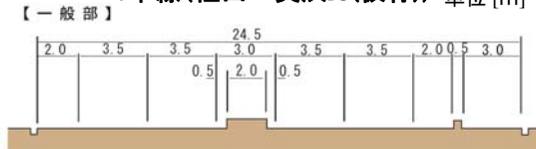


区間	(起) 福井県三方郡美浜町佐田 (終) 福井県三方郡美浜町佐柿
道路延長	L=4.9km
構造規格	佐田～美浜IC(仮称) (L=2.3km) 第3種第1級 美浜IC(仮称)～佐柿 (L=2.6km) 第3種第2級
設計速度	佐田～美浜IC(仮称) 80km/h 美浜IC(仮称)～佐柿 60km/h
車線数	佐田～美浜IC(仮称) 4車線 美浜IC(仮称)～佐柿 2車線
標準幅員	佐田～美浜IC(仮称) W=24.5m 美浜IC(仮称)～佐柿 W=14.5m
計画交通量	21,000台/日
全体事業費	282億円
都市計画決定	平成3年4月
事業化	平成3年度
用地着手	平成6年度
工事着手	平成8年度
供用延長	L=4.9km (L=2.3km (2/4)、L=2.6km (2/2))
事業進捗率	約86% (平成22年3月末現在)
用地取得率	99% (面積ベース、同上)

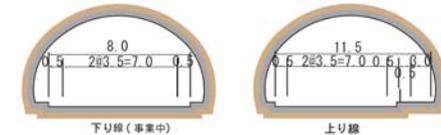


標準横断面図

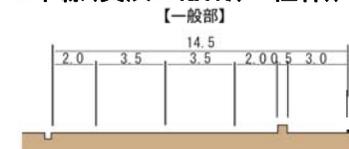
4車線(佐田～美浜IC(仮称)) 単位[m]



【トンネル部】(佐田トンネル)



2車線(美浜IC(仮称)～佐柿) 単位[m]

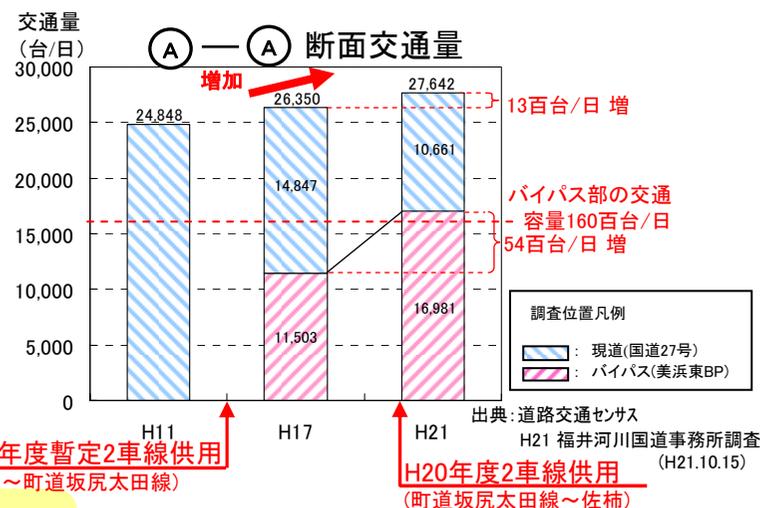


2. 事業の必要性等に関する視点

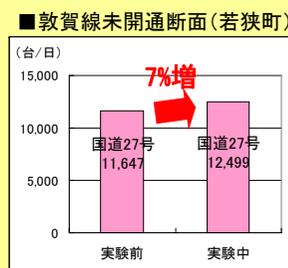
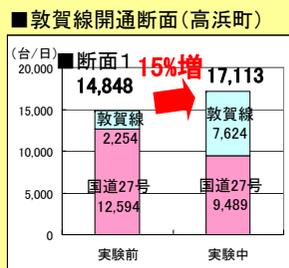
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 美浜東バイパスの暫定2車線供用に伴い、国道27号の交通量は減少していますが、断面交通量は増加しています。
- 美浜東バイパスのある美浜町では、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。
- 高速道路無料化の社会実験後の府県境の断面交通量は平日では15%、休日では25%増加しています。近畿自動車道敦賀線の未供用区間に並行する国道27号では平日、休日ともに増加しています。

【国道27号・美浜東バイパスの交通量の推移】

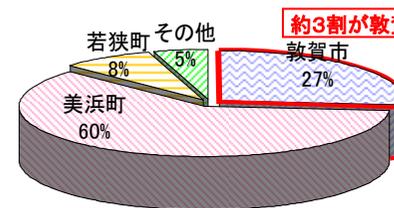


~ 高速道路無料化の社会実験における交通量の変化 ~



H22福井河川国道事務所調査: 実験前(H22.6.22) 実験中(H22.6.29)

【美浜町在住の就業者・就学者の通勤通学先構成比】



出典: 国勢調査 H17年

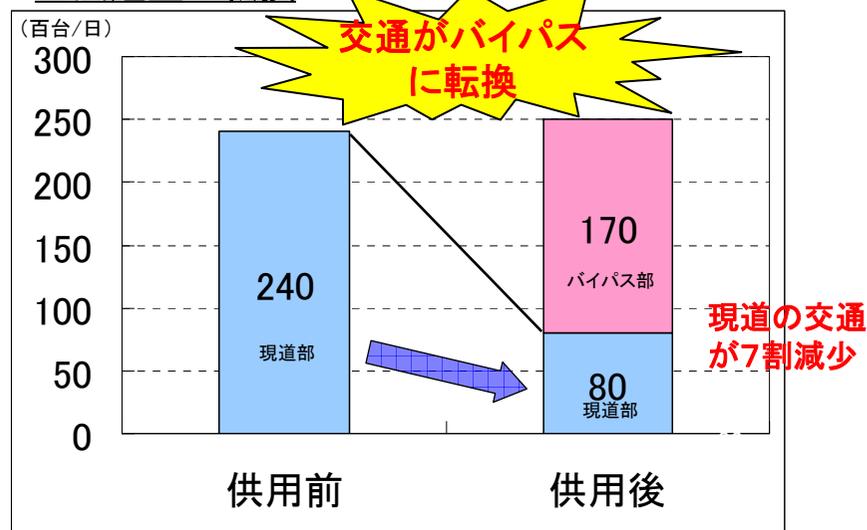
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(暫定供用の効果)

- 国道27号山上交差点では、著しい渋滞が発生していました。美浜東バイパスの整備により、バイパスと現道に交通が分散したため、山上交差点の渋滞が解消しました。
- 供用後の現道の交通量は供用前と比較すると約7割減となりました。

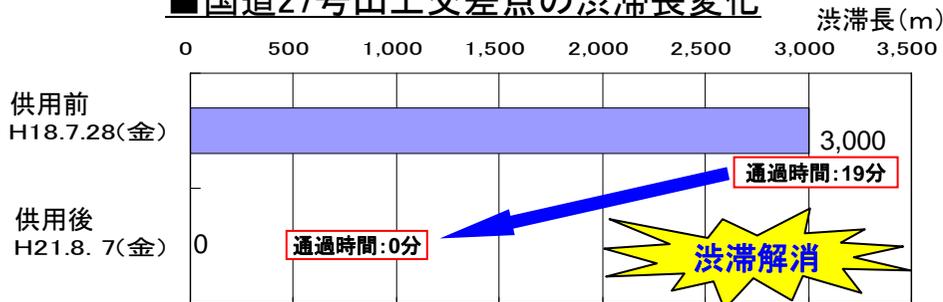


交通量の転換



出典 供用前: 福井河川国道事務所調査(H20.11.12)
供用後: 福井河川国道事務所調査(H21.10.15)

国道27号山上交差点の渋滞長変化



観測時間: 7時~9時 福井河川国道事務所調査

国道27号山上交差点の渋滞状況

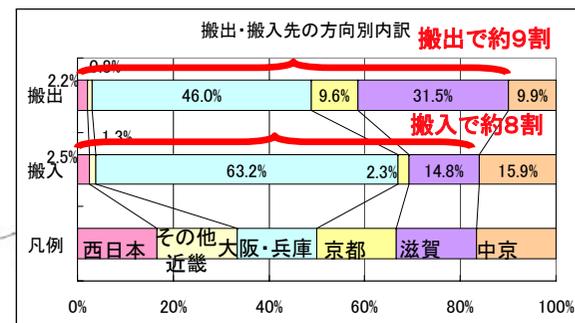


2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(高速道路へのアクセス強化)

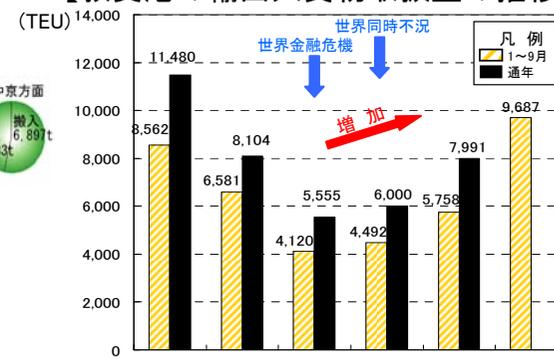
- 美浜東バイパスは隣接する金山バイパスとともに、平成26年度に供用が予定されている近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)へのアクセス道路となり、地域の中心都市である『敦賀市』、特に日本海側(九州を除く)では貨物取扱量第2位であり、輸出入コンテナ量の伸びが顕著な物流拠点『敦賀港』へのアクセス強化が期待されます。
- 敦賀港の貨物は、関西方面への流動が約8~9割を占め、平成22年10月12日には鞠山南地区多目的国際ターミナルが完成し、今後予定されている近畿自動車道敦賀線の美浜IC(仮称)の供用によりアクセス強化が図られ、物流の活発化が期待されます。

【敦賀港の貨物流動状況】



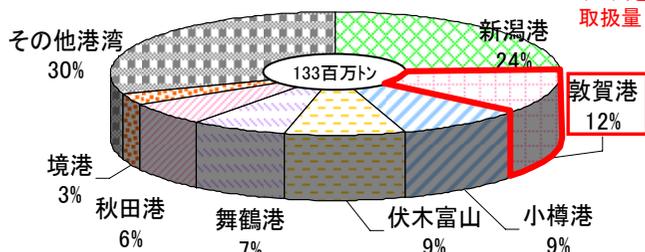
出典: 国土交通省総合政策局情報管理部調査 H16.10月1日~10月31日

【敦賀港の輸出入貨物取扱量の推移】



※「TEU」: Twenty-foot Equivalent Units
ワイトコンテナ数に換算した貨物取扱量(1TEU=20フィートコンテナ1個)。

【日本海側の港湾貨物取扱量】



出典: 福井県企業誘致課調査 H22年 港湾統計(年報) H20年

出典: 国土交通省総合政策局 情報管理部調査 H16.10月

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)
	541億円	44億円	14億円	600億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	336億円		26億円	362億円	

■ 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 : 282億円
 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)
	154億円	9.2億円	0.95億円	164億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	31億円		12億円	44億円	

※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

■福井県知事

平成22年10月14日 土政推第373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. 美浜東バイパスの対応方針(原案)「事業継続」については異存なし。

美浜東バイパスは、金山バイパスとともに、平成26年度(舞鶴若狭自動車道の全線供用予定)までのできるだけ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、佐田トンネルと旗護山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)

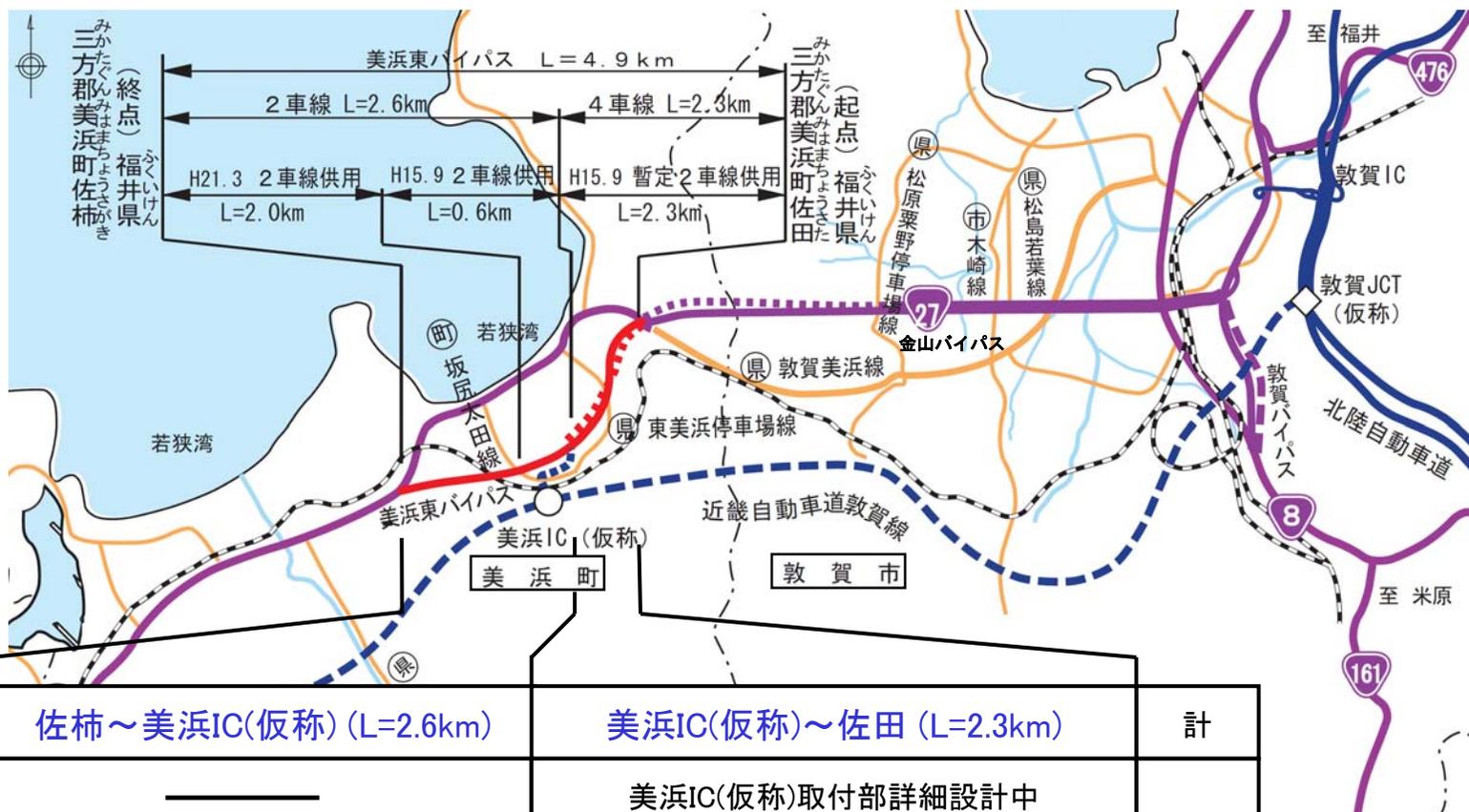
■福井県原子力発電施設等立地地域の振興に関する計画(平成14年3月)

■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

- 美浜東バイパスは、平成20年度までに暫定2車線で供用しています。
- 残る4車線化区間については、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。



区 間	佐柿～美浜IC(仮称) (L=2.6km)	美浜IC(仮称)～佐田 (L=2.3km)	計
測量・設計等	——	美浜IC(仮称)取付部詳細設計中	
用 地	99% (H20～)	100% (H6～H18)	約99%
工 事	完成2車線供用中 (H20～)	4車線化トンネル・改良工事推進中(H20～) 暫定2車線供用中(H15～)	約86%

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点



【全体事業費の変更】

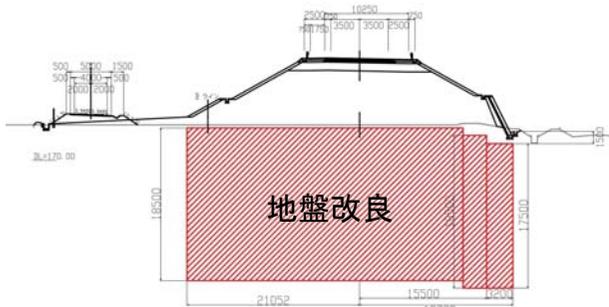
軟弱地盤対策や破碎帯への対策等に約23.2億円の増額が発生したため、全体事業費が増額となる。

トンネル断面の縮小や、排水構造物及び補強土壁における新工法の活用等でコスト縮減を図り、増額を最小限に抑える。

$$260\text{億円(変更前)} + \text{約}23.2\text{億円(増加)} - \text{約}1.36\text{億円(縮減)} = 282\text{億円}$$

■ 主な増額要因

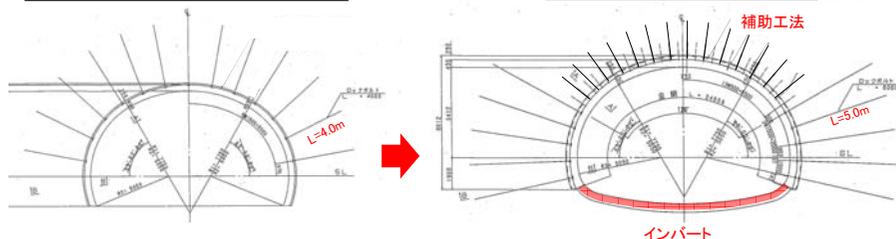
① 地盤対策(山上地区)地盤改良・軟弱地盤層の地盤改良(14.0億円)



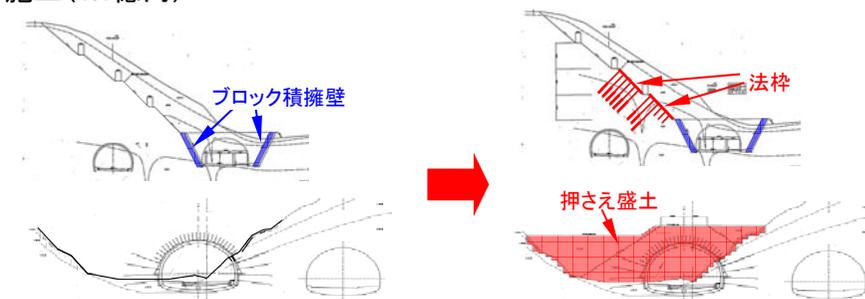
② トンネル掘削時軟弱地盤対策(佐田トンネル(下り線)、国吉城トンネル)・補助工法の施工(5.1億円)

Bパターン: 花崗岩等の強度がある地層

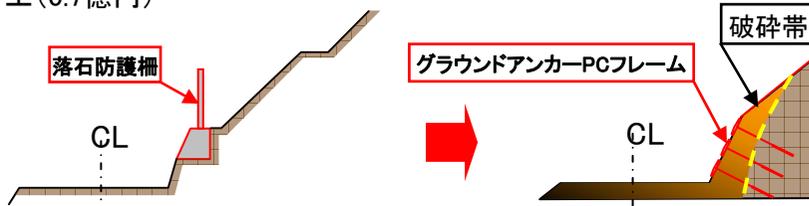
Dパターン: 風化が進んだ脆弱な地層



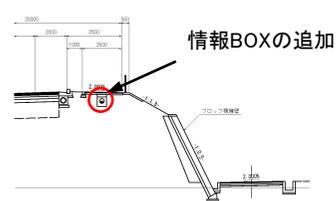
③ 法面对策(佐田地区)・地山状態が悪いため、法枠及び押さえ盛土を施工(1.1億円)



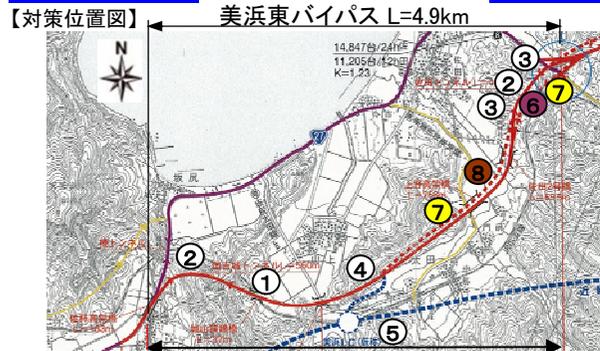
④ 法面对策(山上地区)・破碎帯の発生で、法枠+グラウンドアンカーの施工(0.7億円)



⑤ 情報化対応・全区間に情報ボックスを整備(2.3億円)

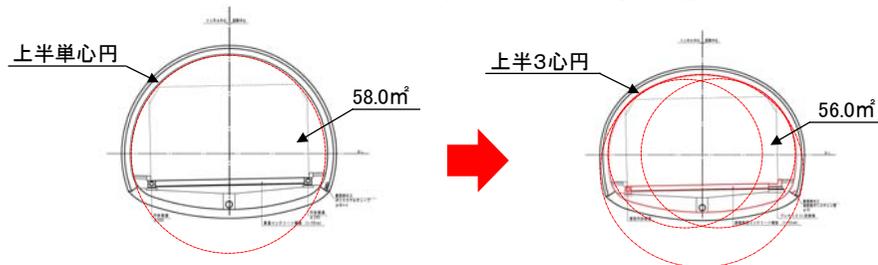


4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

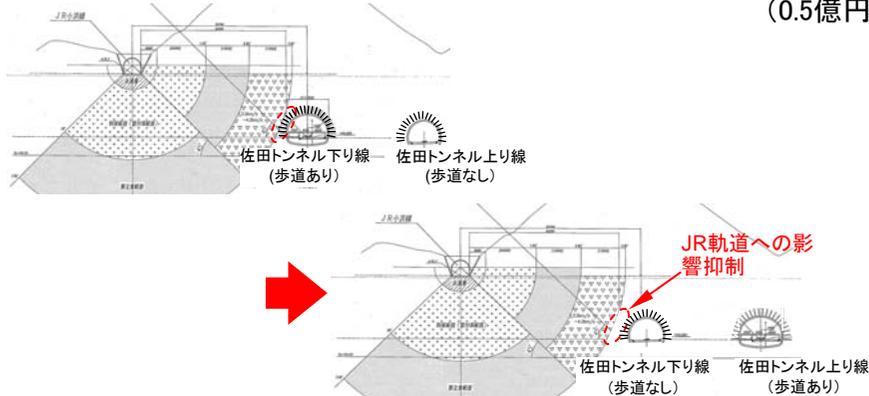


■ 主な縮減対策

- ⑥ 新技術活用 佐田トンネル(上り線)断面縮小
 ・トンネル断面縮小、排水構造物への新技術を活用(0.7億円)



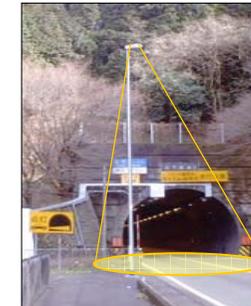
- ・トンネル歩道位置の変更により、補助工法の施工範囲を縮小(0.5億円)



- ⑦ 長尺照明柱の採用(佐田トンネル坑口及び上野高架橋)
 …長尺照明柱の採用による灯数削減(0.06億円)

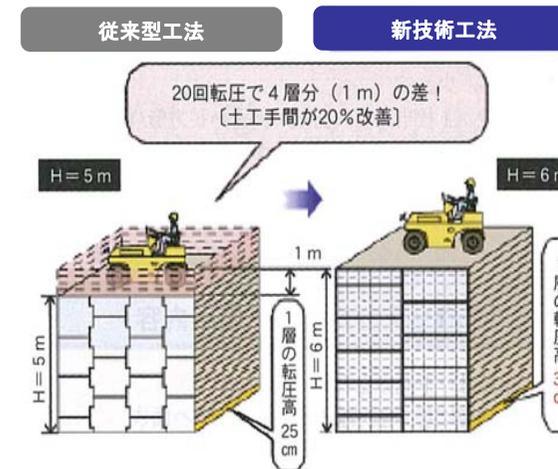


従来灯具
 (局部照明設置箇所)に2灯設置



柱高さ変更(8m→10m)、
 及び灯具の器具仕様の見直しを
 行い、照度範囲を広げることによ
 り、照明灯の設置基数を削減

- ⑧ 新技術活用 佐田地区盛土・盛土工法に新技術を活用(0.1億円)



5. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・美浜東バイパスのある美浜町では、就業者・就学者の約3割が敦賀市内へ通勤・通学しており、敦賀市との結びつきが強い地域です。
- ・美浜東バイパスの暫定2車線供用に伴い、国道27号の交通量は減少していますが、断面交通量は増加しています。
- ・美浜東バイパスの整備により、国道27号山上交差点の渋滞が解消しました。
- ・美浜東バイパスは隣接する金山バイパスとともに、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』、輸出入コンテナ量の伸びが顕著な物流拠点『敦賀港』へのアクセス強化が期待されます。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.7、残事業で3.8。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・美浜東バイパスは、平成20年度までに暫定2車線を供用しています。
- ・残る4車線化区間については、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。

美浜東バイパスは、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. 9-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第3回

国道27号

みはまひがし

美浜東バイパス

【再評価】

平成22年11月
近畿地方整備局

【前回評価時との対比表】

【参考資料】

平成22年度 第3回事業評価監視委員会

事業名：一般国道27号 美浜東バイパス（道路種別：一般国道）

事業化年度：平成3年度

	前回評価時	今回評価	(前回評価時からの主な変更点)
	平成17年9月	平成22年11月	
再評価理由	再評価実施後5年間に経過した時点で継続中	再評価実施後3年間に経過	
事業諸元	延長：4.9km 幅員：24.5m、14.5m 種級：第3種第1級、第3種第2級 設計速度：80km/h、60km/h 車線数：4車線、2車線	同左	・変更なし
全体事業費	260億円	282億円	・全体事業費で22億円(約8%)増額
進捗状況	進捗率(事業費)：約68% 用地取得率(面積)：約98% 供用延長：2.9km(L=2.3km(2/4)、L=0.6km(2/2))	進捗率(事業費)：約86% 用地取得率(面積)：約99% 供用延長：4.9km(L=2.3km(2/4)、L=2.6km(2/2))	・進捗率(事業費)で約18%、用地取得率(面積)で約1%進捗 ・H21.3.29にL=2.0kmを完成供用
費用対効果(B/C)	1.7 (残事業 2.8)	1.7 (残事業 3.8)	
B/C算出条件	評価年：H17 検討期間：40年間 適用OD：H11センサス 検討時点：H42 適用マニュアル：H15.11版	評価年：H22 検討期間：50年間 適用OD：H17センサス 検討時点：H42 適用マニュアル：H20.10版	・将来交通量需要推計の見直し ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・評価年、各年度事業費、GDPデフレーターの時点修正 等
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費を260億円から282億円に変更している。 ・前回評価時に事業中であった、(町道坂尻太田線～美浜町佐柿間)L=2.0kmについては、平成21年3月29日に完成供用している。 		

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 美浜東バイパス
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)=1.7 (経済的純現在価値(B-C)=238億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.0%) 残事業：費用便益比(B/C)=3.8 (経済的純現在価値(B-C)=121億円、経済的内部収益率(EIRR)=18.9%)

●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):66,162万人・時間/年 渋滞損失削減時間:30万人・時間/年(140,829万人・時間/年⇒140,829万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道27号、敦賀美浜線、坂尻久々子線) 並行区間等の渋滞損失時間:0.5万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率:約0割削減
	□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	福井鉄道バス
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	美浜町～JR敦賀駅(所要時間:29分⇒22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が見込まれる	
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		美浜町、若狭町、主な出荷先:敦賀市(敦賀市公設地方卸売市場)
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	<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"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道としての位置づけ有り		
		<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	敦賀市～小浜市	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		<input 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	美浜町～敦賀市(所要時間:26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	氣比神宮(年間観光客入込数:632千人/年 H20年)	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
			<input 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	
		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有り	
<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する				
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		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	福井県地域防災計画（第1次緊急輸送道路）
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	一般県道敦賀美浜線、主要地方道佐田竹波敦賀線（敦賀市金山～美浜町佐田区間）
		<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 checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	老朽橋梁（今市橋、金瀬橋、潮掛橋、坂尻橋）
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4. 環境	地球環境の保全	<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：1,496t-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
	<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（並行区間等）：国道27号、敦賀美浜線、坂尻久々子線 排出削減量：0.1t/年、排出削減率：6%削減
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
5. その他	他のアライメントとの関係	<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	近畿自動車道敦賀線
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	第5次敦賀市総合計画（周辺地域との連携を深める幹線道路の整備）
		<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	

(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	美浜東バイパス	L=4.9km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,000	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	269億円	70億円	339億円
うち残事業分	35億円	33億円	67億円
基準年における 現在価値 (C)	336億円	26億円	362億円
うち残事業分	31億円	12億円	44億円

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)	31億円	2.5億円	0.81億円	34億円
基準年における 現在価値 (B)	541億円	44億円	14億円	600億円
うち残事業分	154億円	9.2億円	0.95億円	164億円

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）	1.7
経済的純現在価値（事業全体）	238億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.0%
費用便益比（残事業）	3.8
経済的純現在価値（残事業）	121億円
経済的内部収益率（残事業）	18.9%

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	21,000台/日	±10%	3.4~4.2
事業費	35億円	±10%	3.5~4.1
事業期間	4年	±20%	3.7~3.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：美浜東バイパス（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 (4.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	18,800	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	28.48	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道27号 (5.6km)	交通量	[台/日]	22,500	5,800
		走行時間	[分]	18	10
		走行時間費用	[億円/年]	74.95	10.63
	敦賀美浜線 (6.1km)	交通量	[台/日]	7,100	4,000
		走行時間	[分]	12	13
		走行時間費用	[億円/年]	16.56	10.27
	坂尻久々子線 (3.4km)	交通量	[台/日]	2,300	100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	3.38	0.10
		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 (26,413.6km)	走行時間費用	[億円/年]	162,989.73	163,004.40	

			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：26,433.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	163,084.61	163,053.88	30.72

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

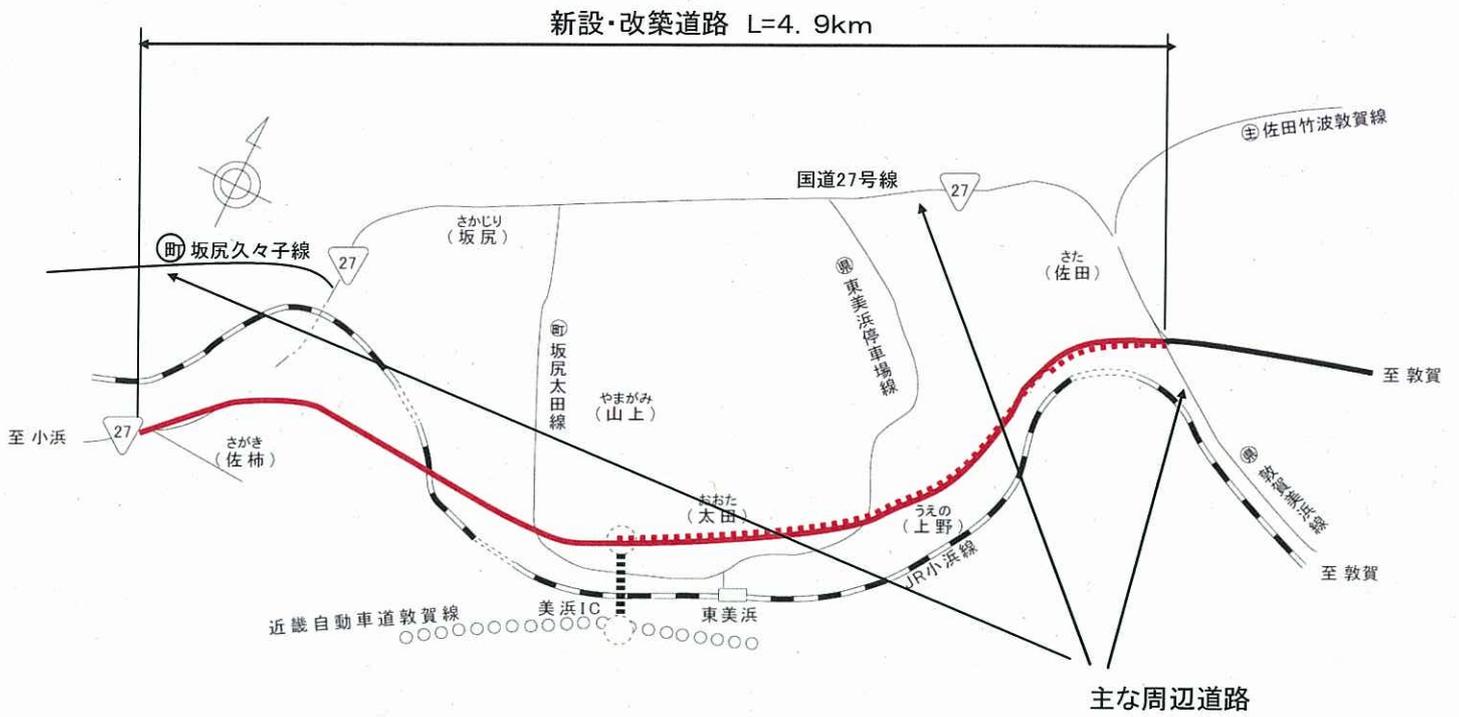
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：美浜東バイパス（残事業）

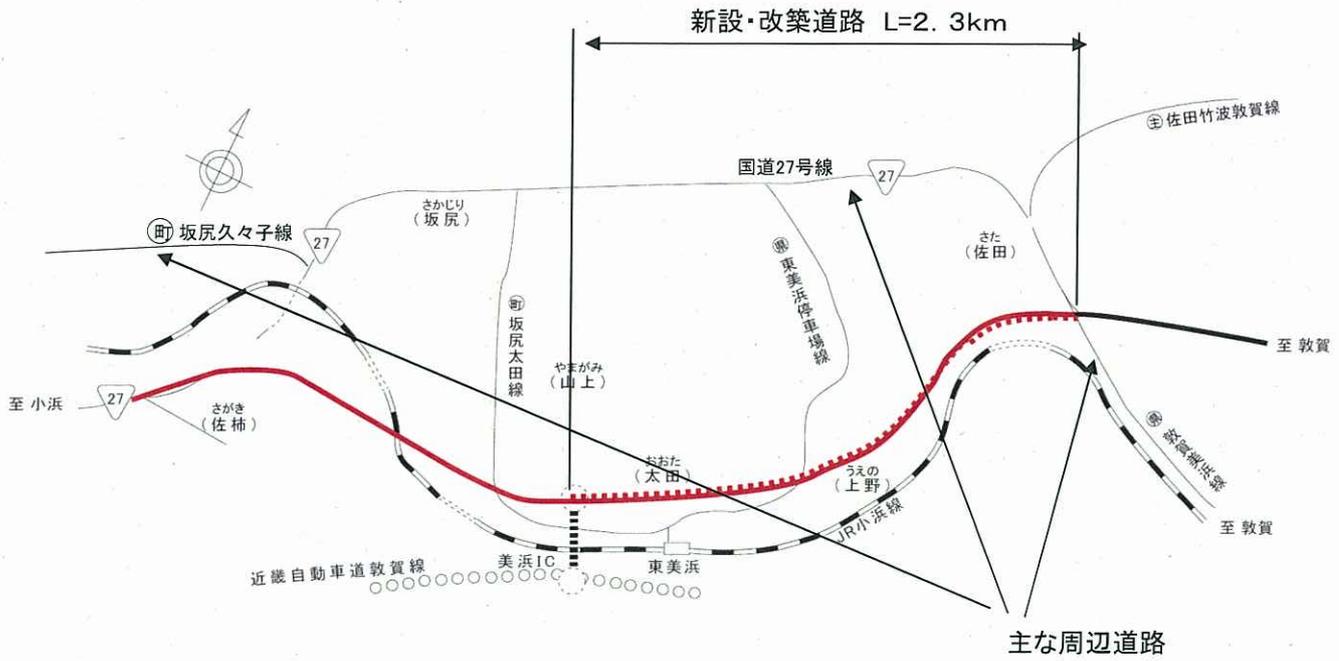
（推計時点 H42年）

			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]	19,600	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	20.43	10.64	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道27号 (5.6km)	交通量	[台/日]	6,000	5,800
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	10.99	10.63
	敦賀美浜線 (6.1km)	交通量	[台/日]	4,000	4,000
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	10.27	10.27
	坂尻久々子線 (3.4km)	交通量	[台/日]	300	100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	0.38	0.10
		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 (26,416.2km)	走行時間費用	[億円/年]	163,020.58	163,022.24	

			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：26,433.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	163,062.64	163,053.88	8.76

- ※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: 美浜東バイパス

(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
推計に用いたOD表	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
	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センサスペース)
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	<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27号 美浜東バイパス

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.299	4.9	1.47

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	現在価値	単価	現在価値
-24年目	H 3	2.1068	102.0	0.29	0.55		
-23年目	H 4	2.0258	103.4	0.31	0.56		
-22年目	H 5	1.9479	103.7	0.54	0.93		
-21年目	H 6	1.8730	103.6	1.89	3.12		
-20年目	H 7	1.8009	103.0	19.25	30.73		
-19年目	H 8	1.7317	102.4	8.25	12.74		
-18年目	H 9	1.6651	103.4	0.62	0.91		
-17年目	H 10	1.6010	102.8	15.42	21.92		
-16年目	H 11	1.5395	101.3	20.43	28.35		
-15年目	H 12	1.4802	99.7	35.18	47.69		
-14年目	H 13	1.4233	98.4	31.33	41.38		
-13年目	H 14	1.3686	96.6	15.99	20.68		
-12年目	H 15	1.3159	95.4	11.53	14.52		
-11年目	H 16	1.2653	94.4	9.60	11.75		
-10年目	H 17	1.2167	93.2	7.30	8.70		
-9年目	H 18	1.1699	92.5	18.52	21.39		
-8年目	H 19	1.1249	91.7	21.15	23.69		
-7年目	H 20	1.0816	91.3	9.01	9.74		
-6年目	H 21	1.0400	91.3	6.82	7.09		
-5年目	H 22	1.0000	91.3	1.05	1.05		
-4年目	H 23	0.9615	91.3	8.67	8.33		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	8.67	8.01		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	8.67	7.70		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	8.66	7.40		
供用開始年次	H 27	0.8219	91.3			1.40	1.15
1年目	H 28	0.7903	91.3			1.40	1.10
2年目	H 29	0.7599	91.3			1.40	1.06
3年目	H 30	0.7307	91.3			1.40	1.02
4年目	H 31	0.7026	91.3			1.40	0.98
5年目	H 32	0.6756	91.3			1.40	0.94
6年目	H 33	0.6496	91.3			1.40	0.91
7年目	H 34	0.6246	91.3			1.40	0.87
8年目	H 35	0.6006	91.3			1.40	0.84
9年目	H 36	0.5775	91.3			1.40	0.81
10年目	H 37	0.5553	91.3			1.40	0.77
11年目	H 38	0.5339	91.3			1.40	0.74
12年目	H 39	0.5134	91.3			1.40	0.72
13年目	H 40	0.4936	91.3			1.40	0.69
14年目	H 41	0.4746	91.3			1.40	0.66
15年目	H 42	0.4564	91.3			1.40	0.64
16年目	H 43	0.4388	91.3			1.40	0.61
17年目	H 44	0.4220	91.3			1.40	0.59
18年目	H 45	0.4057	91.3			1.40	0.57
19年目	H 46	0.3901	91.3			1.40	0.54
20年目	H 47	0.3751	91.3			1.40	0.52
21年目	H 48	0.3607	91.3			1.40	0.50
22年目	H 49	0.3468	91.3			1.40	0.48
23年目	H 50	0.3335	91.3			1.40	0.47
24年目	H 51	0.3207	91.3			1.40	0.45
25年目	H 52	0.3083	91.3			1.40	0.43
26年目	H 53	0.2965	91.3			1.40	0.41
27年目	H 54	0.2851	91.3			1.40	0.40
28年目	H 55	0.2741	91.3			1.40	0.38
29年目	H 56	0.2636	91.3			1.40	0.37
30年目	H 57	0.2534	91.3			1.40	0.35
31年目	H 58	0.2437	91.3			1.40	0.34
32年目	H 59	0.2343	91.3			1.40	0.33
33年目	H 60	0.2253	91.3			1.40	0.31
34年目	H 61	0.2166	91.3			1.40	0.30

35年目	H	62	0.2083	91.3			1.40	0.29
36年目	H	63	0.2003	91.3			1.40	0.28
37年目	H	64	0.1926	91.3			1.40	0.27
38年目	H	65	0.1852	91.3			1.40	0.26
39年目	H	66	0.1780	91.3			1.40	0.25
40年目	H	67	0.1712	91.3			1.40	0.24
41年目	H	68	0.1646	91.3			1.40	0.23
42年目	H	69	0.1583	91.3			1.40	0.22
43年目	H	70	0.1522	91.3			1.40	0.21
44年目	H	71	0.1463	91.3			1.40	0.20
45年目	H	72	0.1407	91.3			1.40	0.20
46年目	H	73	0.1353	91.3			1.40	0.19
47年目	H	74	0.1301	91.3			1.40	0.18
48年目	H	75	0.1251	91.3			1.40	0.17
49年目	H	76	0.1203	91.3	-23.23	-2.79	1.40	0.17
合計					245.92	336.14	69.77	25.61
単純事業費計						269.15		69.77

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

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

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道27号 美浜東バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.299	2.3	0.69

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
-4年目	H 23	0.9615	91.3	8.67	8.33		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	8.67	8.01		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	8.67	7.70		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	8.66	7.40		
供用開始年次	H 27	0.8219	91.3			0.65	0.54
1年目	H 28	0.7903	91.3			0.65	0.52
2年目	H 29	0.7599	91.3			0.65	0.50
3年目	H 30	0.7307	91.3			0.65	0.48
4年目	H 31	0.7026	91.3			0.65	0.46
5年目	H 32	0.6756	91.3			0.65	0.44
6年目	H 33	0.6496	91.3			0.65	0.43
7年目	H 34	0.6246	91.3			0.65	0.41
8年目	H 35	0.6006	91.3			0.65	0.39
9年目	H 36	0.5775	91.3			0.65	0.38
10年目	H 37	0.5553	91.3			0.65	0.36
11年目	H 38	0.5339	91.3			0.65	0.35
12年目	H 39	0.5134	91.3			0.65	0.34
13年目	H 40	0.4936	91.3			0.65	0.32
14年目	H 41	0.4746	91.3			0.65	0.31
15年目	H 42	0.4564	91.3			0.65	0.30
16年目	H 43	0.4388	91.3			0.65	0.29
17年目	H 44	0.4220	91.3			0.65	0.28
18年目	H 45	0.4057	91.3			0.65	0.27
19年目	H 46	0.3901	91.3			0.65	0.26
20年目	H 47	0.3751	91.3			0.65	0.25
21年目	H 48	0.3607	91.3			0.65	0.24
22年目	H 49	0.3468	91.3			0.65	0.23
23年目	H 50	0.3335	91.3			0.65	0.22
24年目	H 51	0.3207	91.3			0.65	0.21
25年目	H 52	0.3083	91.3			0.65	0.20
26年目	H 53	0.2965	91.3			0.65	0.19
27年目	H 54	0.2851	91.3			0.65	0.19
28年目	H 55	0.2741	91.3			0.65	0.18
29年目	H 56	0.2636	91.3			0.65	0.17
30年目	H 57	0.2534	91.3			0.65	0.17
31年目	H 58	0.2437	91.3			0.65	0.16
32年目	H 59	0.2343	91.3			0.65	0.15
33年目	H 60	0.2253	91.3			0.65	0.15
34年目	H 61	0.2166	91.3			0.65	0.14
35年目	H 62	0.2083	91.3			0.65	0.14
36年目	H 63	0.2003	91.3			0.65	0.13
37年目	H 64	0.1926	91.3			0.65	0.13
38年目	H 65	0.1852	91.3			0.65	0.12
39年目	H 66	0.1780	91.3			0.65	0.12
40年目	H 67	0.1712	91.3			0.65	0.11
41年目	H 68	0.1646	91.3			0.65	0.11
42年目	H 69	0.1583	91.3			0.65	0.10
43年目	H 70	0.1522	91.3			0.65	0.10
44年目	H 71	0.1463	91.3			0.65	0.10
45年目	H 72	0.1407	91.3			0.65	0.09
46年目	H 73	0.1353	91.3			0.65	0.09
47年目	H 74	0.1301	91.3			0.65	0.09
48年目	H 75	0.1251	91.3			0.65	0.08
49年目	H 76	0.1203	91.3	0.00	0.00	0.65	0.08
合計				34.66	31.44	32.75	12.07
単純事業費計				34.66		32.75	

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。)

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 国道27号 美浜東バイパス

様式-5

年次	年度 (基準年)	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 デフレーター	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	貨物車類	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 27	0.99958	1.00025	0.99980	0.8219	91.3	20.98	4.92	4.84	30.74	25.26	1.89	0.34	0.31	2.53	2.08	0.81	0.67	34.08	28.01
1年目	H 28	0.99958	1.00025	0.99980	0.7903	91.3	20.97	4.92	4.84	30.73	24.29	1.89	0.34	0.31	2.53	2.00	0.81	0.64	34.07	26.93
2年目	H 29	0.99958	1.00025	0.99980	0.7599	91.3	20.96	4.92	4.84	30.73	23.35	1.89	0.34	0.31	2.53	1.92	0.81	0.62	34.06	25.89
3年目	H 30	0.99958	1.00025	0.99980	0.7307	91.3	20.95	4.93	4.84	30.72	22.45	1.88	0.34	0.31	2.53	1.85	0.81	0.59	34.06	24.89
4年目	H 31	0.99958	1.00025	0.99980	0.7026	91.3	20.94	4.93	4.84	30.71	21.58	1.88	0.34	0.31	2.53	1.78	0.81	0.57	34.05	23.92
5年目	H 32	0.99932	1.00164	1.00009	0.6756	91.3	20.93	4.93	4.85	30.71	20.75	1.88	0.34	0.31	2.53	1.71	0.81	0.55	34.04	23.00
6年目	H 33	0.99932	1.00164	1.00009	0.6496	91.3	20.92	4.94	4.85	30.71	19.95	1.88	0.34	0.31	2.53	1.64	0.81	0.53	34.04	22.12
7年目	H 34	0.99932	1.00164	1.00009	0.6246	91.3	20.90	4.94	4.86	30.71	19.18	1.88	0.34	0.31	2.53	1.58	0.81	0.51	34.05	21.27
8年目	H 35	0.99932	1.00163	1.00009	0.6006	91.3	20.89	4.95	4.87	30.71	18.45	1.88	0.34	0.31	2.53	1.52	0.81	0.49	34.05	20.45
9年目	H 36	0.99931	1.00163	1.00009	0.5775	91.3	20.88	4.96	4.88	30.71	17.74	1.88	0.34	0.31	2.53	1.46	0.81	0.47	34.05	19.66
10年目	H 37	0.99931	1.00163	1.00009	0.5553	91.3	20.86	4.97	4.88	30.72	17.06	1.88	0.34	0.31	2.53	1.40	0.81	0.45	34.05	18.91
11年目	H 38	0.99931	1.00163	1.00009	0.5339	91.3	20.85	4.98	4.89	30.72	16.40	1.88	0.34	0.31	2.53	1.35	0.81	0.43	34.05	18.18
12年目	H 39	0.99931	1.00162	1.00009	0.5134	91.3	20.83	4.98	4.90	30.72	15.77	1.87	0.34	0.31	2.52	1.30	0.81	0.42	34.05	17.48
13年目	H 40	0.99931	1.00162	1.00009	0.4936	91.3	20.82	4.99	4.91	30.72	15.16	1.87	0.34	0.31	2.52	1.25	0.81	0.40	34.06	16.81
14年目	H 41	0.99931	1.00162	1.00009	0.4746	91.3	20.80	5.00	4.92	30.72	14.58	1.87	0.34	0.31	2.52	1.20	0.81	0.39	34.06	16.16
15年目	H 42	0.99030	1.00032	0.99368	0.4564	91.3	20.79	5.01	4.92	30.72	14.02	1.87	0.34	0.31	2.52	1.15	0.81	0.37	34.06	15.54
16年目	H 43	0.99021	1.00032	0.99364	0.4388	91.3	20.59	5.01	4.93	30.53	13.39	1.85	0.34	0.31	2.51	1.10	0.81	0.35	33.84	14.85
17年目	H 44	0.99011	1.00032	0.99360	0.4220	91.3	20.39	5.01	4.93	30.33	12.80	1.83	0.34	0.31	2.49	1.05	0.80	0.34	33.62	14.19
18年目	H 45	0.99001	1.00032	0.99356	0.4057	91.3	20.18	5.01	4.93	30.13	12.22	1.82	0.34	0.31	2.47	1.00	0.80	0.32	33.39	13.55
19年目	H 46	0.98991	1.00032	0.99351	0.3901	91.3	19.98	5.02	4.93	29.93	11.68	1.80	0.34	0.31	2.45	0.96	0.79	0.31	33.17	12.94
20年目	H 47	0.98981	1.00032	0.99347	0.3751	91.3	19.78	5.02	4.93	29.73	11.15	1.78	0.34	0.31	2.43	0.91	0.79	0.29	32.95	12.36
21年目	H 48	0.98970	1.00032	0.99343	0.3607	91.3	19.58	5.02	4.93	29.53	10.65	1.76	0.34	0.31	2.42	0.87	0.78	0.28	32.73	11.81
22年目	H 49	0.98959	1.00032	0.99339	0.3468	91.3	19.38	5.02	4.94	29.33	10.17	1.74	0.34	0.31	2.40	0.83	0.78	0.27	32.51	11.27
23年目	H 50	0.98949	1.00032	0.99334	0.3335	91.3	19.18	5.02	4.94	29.14	9.72	1.73	0.34	0.31	2.38	0.79	0.77	0.26	32.29	10.77
24年目	H 51	0.98937	1.00032	0.99330	0.3207	91.3	18.97	5.02	4.94	28.94	9.28	1.71	0.34	0.31	2.36	0.76	0.77	0.25	32.07	10.28
25年目	H 52	0.98926	1.00032	0.99325	0.3083	91.3	18.77	5.03	4.94	28.74	8.86	1.69	0.34	0.31	2.34	0.72	0.76	0.23	31.84	9.82
26年目	H 53	0.98914	1.00032	0.99321	0.2965	91.3	18.57	5.03	4.94	28.54	8.46	1.67	0.34	0.31	2.33	0.69	0.75	0.22	31.62	9.38
27年目	H 54	0.98902	1.00032	0.99316	0.2851	91.3	18.37	5.03	4.94	28.34	8.08	1.65	0.34	0.31	2.31	0.66	0.75	0.21	31.40	8.95
28年目	H 55	0.98890	1.00032	0.99311	0.2741	91.3	18.17	5.03	4.95	28.14	7.71	1.63	0.34	0.31	2.29	0.63	0.74	0.20	31.18	8.55
29年目	H 56	0.98878	1.00032	0.99306	0.2636	91.3	17.97	5.03	4.95	27.95	7.37	1.62	0.34	0.31	2.27	0.60	0.74	0.19	30.96	8.16
30年目	H 57	0.98865	1.00032	0.99302	0.2534	91.3	17.77	5.03	4.95	27.75	7.03	1.60	0.34	0.31	2.26	0.57	0.73	0.19	30.74	7.79
31年目	H 58	0.98852	1.00032	0.99297	0.2437	91.3	17.56	5.03	4.95	27.55	6.71	1.58	0.34	0.31	2.24	0.55	0.73	0.18	30.51	7.44
32年目	H 59	0.98839	1.00032	0.99292	0.2343	91.3	17.36	5.04	4.95	27.35	6.41	1.56	0.34	0.31	2.22	0.52	0.72	0.17	30.29	7.10
33年目	H 60	0.98825	1.00032	0.99287	0.2253	91.3	17.16	5.04	4.95	27.15	6.12	1.54	0.34	0.31	2.20	0.50	0.72	0.16	30.07	6.78
34年目	H 61	0.98811	1.00032	0.99282	0.2166	91.3	16.96	5.04	4.95	26.95	5.84	1.53	0.34	0.31	2.18	0.47	0.71	0.15	29.85	6.47
35年目	H 62	0.98797	1.00032	0.99276	0.2083	91.3	16.76	5.04	4.96	26.75	5.57	1.51	0.34	0.31	2.17	0.45	0.71	0.15	29.63	6.17
36年目	H 63	0.98782	1.00032	0.99271	0.2003	91.3	16.56	5.04	4.96	26.56	5.32	1.49	0.34	0.31	2.15	0.43	0.70	0.14	29.41	5.89
37年目	H 64	0.98767	1.00032	0.99266	0.1926	91.3	16.35	5.04	4.96	26.36	5.08	1.47	0.34	0.31	2.13	0.41	0.70	0.13	29.19	5.62
38年目	H 65	0.98752	1.00032	0.99260	0.1852	91.3	16.15	5.05	4.96	26.16	4.84	1.45	0.34	0.31	2.11	0.39	0.69	0.13	28.96	5.36
39年目	H 66	0.98736	1.00032	0.99255	0.1780	91.3	15.95	5.05	4.96	25.96	4.62	1.43	0.34	0.31	2.09	0.37	0.69	0.12	28.74	5.12
40年目	H 67	0.98720	1.00032	0.99249	0.1712	91.3	15.75	5.05	4.96	25.76	4.41	1.42	0.34	0.32	2.08	0.36	0.68	0.12	28.52	4.88
41年目	H 68	0.98703	1.00032	0.99244	0.1646	91.3	15.55	5.05	4.97	25.56	4.21	1.40	0.34	0.32	2.06	0.34	0.68	0.11	28.30	4.66
42年目	H 69	0.98686	1.00032	0.99238	0.1583	91.3	15.35	5.05	4.97	25.37	4.02	1.38	0.34	0.32	2.04	0.32	0.67	0.11	28.08	4.44
43年目	H 70	0.98669	1.00032	0.99232	0.1522	91.3	15.14	5.05	4.97	25.17	3.83	1.36	0.34	0.32	2.02	0.31	0.67	0.10	27.86	4.24
44年目	H 71	0.98651	1.00032	0.99226	0.1463	91.3	14.94	5.06	4.97	24.97	3.65	1.34	0.34	0.32	2.00	0.29	0.66	0.10	27.64	4.04
45年目	H 72	0.98632	1.00032	0.99220	0.1407	91.3	14.74	5.06	4.97	24.77	3.49	1.33	0.34	0.32	1.99	0.28	0.66	0.09	27.41	3.86
46年目	H 73	0.98613	1.00032	0.99214	0.1353	91.3	14.54	5.06	4.97	24.57	3.32	1.31	0.34	0.32	1.97	0.27	0.65	0.09	27.19	3.68
47年目	H 74	0.98594	1.00032	0.99208	0.1301	91.3	14.34	5.06	4.98	24.37	3.17	1.29	0.34	0.32	1.95	0.25	0.65	0.08	26.97	3.51
48年目	H 75	0.98574	1.00032	0.99201	0.1251	91.3	14.14	5.06	4.98	24.17	3.02	1.27	0.34	0.32	1.93	0.24	0.64	0.08	26.75	3.35
49年目	H 76	0.98553	1.00032	0.99195	0.1203	91.3	13.93	5.06	4.98	23.98	2.88	1.25	0.35	0.32	1.91	0.23	0.64	0.08	26.53	3.19
合計							921.14	250.55	246.32	1,418.01	541.07	82.87	17.07	15.63	115.57</					

便益の現在価値算定表（残事業）

箇所名： 国道27号 美浜東バイパス

様式-5

年次	年度 (基準年) H 22	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)				事故減少便益 (億円)		合 計 (億円)			
		乗用車類	貨物車類	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 27	0.99958	1.00025	0.99980	0.8219	91.3	6.21	0.92	1.64	8.77	7.21	0.44	0.05	0.04	0.53	0.44	0.05	0.04	9.36	7.69
1年目	H 28	0.99958	1.00025	0.99980	0.7903	91.3	6.21	0.92	1.64	8.77	6.93	0.44	0.05	0.04	0.53	0.42	0.05	0.04	9.35	7.39
2年目	H 29	0.99958	1.00025	0.99980	0.7599	91.3	6.21	0.92	1.64	8.77	6.66	0.44	0.05	0.04	0.53	0.40	0.05	0.04	9.35	7.11
3年目	H 30	0.99958	1.00025	0.99980	0.7307	91.3	6.21	0.92	1.64	8.76	6.40	0.44	0.05	0.04	0.53	0.39	0.05	0.04	9.35	6.83
4年目	H 31	0.99958	1.00025	0.99980	0.7026	91.3	6.20	0.92	1.64	8.76	6.16	0.44	0.05	0.04	0.53	0.37	0.05	0.04	9.35	6.57
5年目	H 32	0.99932	1.00164	1.00009	0.6756	91.3	6.20	0.92	1.64	8.76	5.92	0.44	0.05	0.04	0.53	0.36	0.05	0.04	9.34	6.31
6年目	H 33	0.99932	1.00164	1.00009	0.6496	91.3	6.20	0.92	1.64	8.76	5.69	0.44	0.05	0.04	0.53	0.34	0.05	0.04	9.34	6.07
7年目	H 34	0.99932	1.00164	1.00009	0.6246	91.3	6.19	0.92	1.65	8.76	5.47	0.44	0.05	0.04	0.53	0.33	0.05	0.03	9.34	5.84
8年目	H 35	0.99932	1.00163	1.00009	0.6006	91.3	6.19	0.92	1.65	8.76	5.26	0.44	0.05	0.04	0.53	0.32	0.05	0.03	9.34	5.61
9年目	H 36	0.99931	1.00163	1.00009	0.5775	91.3	6.18	0.93	1.65	8.76	5.06	0.44	0.05	0.04	0.53	0.31	0.05	0.03	9.34	5.40
10年目	H 37	0.99931	1.00163	1.00009	0.5553	91.3	6.18	0.93	1.65	8.76	4.86	0.44	0.05	0.04	0.53	0.29	0.05	0.03	9.34	5.19
11年目	H 38	0.99931	1.00163	1.00009	0.5339	91.3	6.18	0.93	1.66	8.76	4.68	0.44	0.05	0.04	0.53	0.28	0.05	0.03	9.34	4.99
12年目	H 39	0.99931	1.00162	1.00009	0.5134	91.3	6.17	0.93	1.66	8.76	4.50	0.44	0.05	0.04	0.53	0.27	0.05	0.03	9.34	4.80
13年目	H 40	0.99931	1.00162	1.00009	0.4936	91.3	6.17	0.93	1.66	8.76	4.32	0.44	0.05	0.04	0.53	0.26	0.05	0.03	9.34	4.61
14年目	H 41	0.99931	1.00162	1.00009	0.4746	91.3	6.16	0.93	1.66	8.76	4.16	0.44	0.05	0.04	0.53	0.25	0.05	0.03	9.34	4.43
15年目	H 42	0.99030	1.00032	0.99368	0.4564	91.3	6.16	0.93	1.67	8.76	4.00	0.44	0.05	0.04	0.53	0.24	0.05	0.02	9.34	4.26
16年目	H 43	0.99021	1.00032	0.99364	0.4388	91.3	6.10	0.94	1.67	8.70	3.82	0.43	0.05	0.04	0.52	0.23	0.05	0.02	9.28	4.07
17年目	H 44	0.99011	1.00032	0.99360	0.4220	91.3	6.04	0.94	1.67	8.64	3.65	0.43	0.05	0.04	0.52	0.22	0.05	0.02	9.22	3.89
18年目	H 45	0.99001	1.00032	0.99356	0.4057	91.3	5.98	0.94	1.67	8.58	3.48	0.43	0.05	0.04	0.52	0.21	0.05	0.02	9.15	3.71
19年目	H 46	0.98991	1.00032	0.99351	0.3901	91.3	5.92	0.94	1.67	8.52	3.33	0.42	0.05	0.04	0.51	0.20	0.05	0.02	9.09	3.55
20年目	H 47	0.98981	1.00032	0.99347	0.3751	91.3	5.86	0.94	1.67	8.47	3.18	0.42	0.05	0.04	0.51	0.19	0.05	0.02	9.03	3.39
21年目	H 48	0.98970	1.00032	0.99343	0.3607	91.3	5.80	0.94	1.67	8.41	3.03	0.41	0.05	0.04	0.50	0.18	0.05	0.02	8.96	3.23
22年目	H 49	0.98959	1.00032	0.99339	0.3468	91.3	5.74	0.94	1.67	8.35	2.90	0.41	0.05	0.04	0.50	0.17	0.05	0.02	8.90	3.09
23年目	H 50	0.98949	1.00032	0.99334	0.3335	91.3	5.68	0.94	1.67	8.29	2.76	0.40	0.05	0.04	0.49	0.17	0.05	0.02	8.84	2.95
24年目	H 51	0.98937	1.00032	0.99330	0.3207	91.3	5.62	0.94	1.67	8.23	2.64	0.40	0.05	0.04	0.49	0.16	0.05	0.02	8.77	2.81
25年目	H 52	0.98926	1.00032	0.99325	0.3083	91.3	5.56	0.94	1.67	8.17	2.52	0.40	0.05	0.04	0.49	0.15	0.05	0.02	8.71	2.68
26年目	H 53	0.98914	1.00032	0.99321	0.2965	91.3	5.50	0.94	1.67	8.11	2.41	0.39	0.05	0.04	0.48	0.14	0.05	0.01	8.64	2.56
27年目	H 54	0.98902	1.00032	0.99316	0.2851	91.3	5.44	0.94	1.67	8.05	2.30	0.39	0.05	0.04	0.48	0.14	0.05	0.01	8.58	2.45
28年目	H 55	0.98890	1.00032	0.99311	0.2741	91.3	5.38	0.94	1.67	7.99	2.19	0.38	0.05	0.04	0.47	0.13	0.05	0.01	8.52	2.33
29年目	H 56	0.98878	1.00032	0.99306	0.2636	91.3	5.32	0.94	1.67	7.94	2.09	0.38	0.05	0.04	0.47	0.12	0.05	0.01	8.45	2.23
30年目	H 57	0.98865	1.00032	0.99302	0.2534	91.3	5.26	0.94	1.67	7.88	2.00	0.37	0.05	0.04	0.47	0.12	0.05	0.01	8.39	2.13
31年目	H 58	0.98852	1.00032	0.99297	0.2437	91.3	5.20	0.94	1.68	7.82	1.91	0.37	0.05	0.04	0.46	0.11	0.05	0.01	8.33	2.03
32年目	H 59	0.98839	1.00032	0.99292	0.2343	91.3	5.14	0.94	1.68	7.76	1.82	0.37	0.05	0.04	0.46	0.11	0.05	0.01	8.26	1.94
33年目	H 60	0.98825	1.00032	0.99287	0.2253	91.3	5.08	0.94	1.68	7.70	1.73	0.36	0.05	0.04	0.45	0.10	0.05	0.01	8.20	1.85
34年目	H 61	0.98811	1.00032	0.99282	0.2166	91.3	5.02	0.94	1.68	7.64	1.66	0.36	0.05	0.04	0.45	0.10	0.05	0.01	8.14	1.76
35年目	H 62	0.98797	1.00032	0.99276	0.2083	91.3	4.96	0.94	1.68	7.58	1.58	0.35	0.05	0.04	0.44	0.09	0.05	0.01	8.07	1.68
36年目	H 63	0.98782	1.00032	0.99271	0.2003	91.3	4.90	0.94	1.68	7.52	1.51	0.35	0.05	0.04	0.44	0.09	0.05	0.01	8.01	1.60
37年目	H 64	0.98767	1.00032	0.99266	0.1926	91.3	4.84	0.94	1.68	7.46	1.44	0.34	0.05	0.04	0.44	0.08	0.05	0.01	7.95	1.53
38年目	H 65	0.98752	1.00032	0.99260	0.1852	91.3	4.78	0.94	1.68	7.41	1.37	0.34	0.05	0.04	0.43	0.08	0.05	0.01	7.88	1.46
39年目	H 66	0.98736	1.00032	0.99255	0.1780	91.3	4.73	0.94	1.68	7.35	1.31	0.34	0.05	0.04	0.43	0.08	0.05	0.01	7.82	1.39
40年目	H 67	0.98720	1.00032	0.99249	0.1712	91.3	4.67	0.94	1.68	7.29	1.25	0.33	0.05	0.04	0.42	0.07	0.05	0.01	7.76	1.33
41年目	H 68	0.98703	1.00032	0.99244	0.1646	91.3	4.61	0.94	1.68	7.23	1.19	0.33	0.05	0.04	0.42	0.07	0.05	0.01	7.70	1.27
42年目	H 69	0.98686	1.00032	0.99238	0.1583	91.3	4.55	0.94	1.68	7.17	1.14	0.32	0.05	0.04	0.41	0.07	0.04	0.01	7.63	1.21
43年目	H 70	0.98669	1.00032	0.99232	0.1522	91.3	4.49	0.94	1.68	7.11	1.08	0.32	0.05	0.04	0.41	0.06	0.04	0.01	7.57	1.15
44年目	H 71	0.98651	1.00032	0.99226	0.1463	91.3	4.43	0.94	1.68	7.05	1.03	0.31	0.05	0.04	0.41	0.06	0.04	0.01	7.50	1.10
45年目	H 72	0.98632	1.00032	0.99220	0.1407	91.3	4.37	0.94	1.68	6.99	0.98	0.31	0.05	0.04	0.40	0.05	0.04	0.01	7.44	1.05
46年目	H 73	0.98613	1.00032	0.99214	0.1353	91.3	4.31	0.94	1.68	6.93	0.94	0.31	0.05	0.04	0.40	0.05	0.04	0.01	7.38	1.00
47年目	H 74	0.98594	1.00032	0.99208	0.1301	91.3	4.25	0.94	1.68	6.88	0.89	0.30	0.05	0.04	0.39	0.05	0.04	0.01	7.31	0.95
48年目	H 75	0.98574	1.00032	0.99201	0.1251	91.3	4.19	0.94	1.68	6.82	0.85	0.30	0.05	0.04	0.39	0.05	0.04	0.01	7.25	0.91
49年目	H 76	0.98553	1.00032	0.99195	0.1203	91.3	4.13	0.94	1.69	6.76	0.81	0.29	0.05	0.04	0.39	0.05	0.04	0.01	7.19	0.86
合 計							272.88	46.75	83.37	403.00	154.05	19.41	2.62	1.91	23.94	9.23	2.50	0.95	429.44	164.23

土政推第373号

平成22年10月14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10月1日付け国近整企画第37号で照会のありました国道27号
美浜東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 美浜東バイパスの対応方針（原案）「事業継続」については異存なし。
美浜東バイパスは、金山バイパスとともに、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、佐田トンネルと旗護山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。