



No. 11-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第4回

国道168号

と つ か わ  
十 津 川 道 路

【再評価】

平成22年12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)

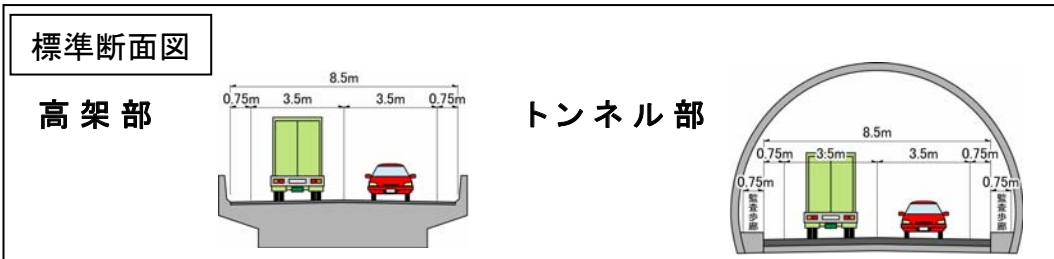
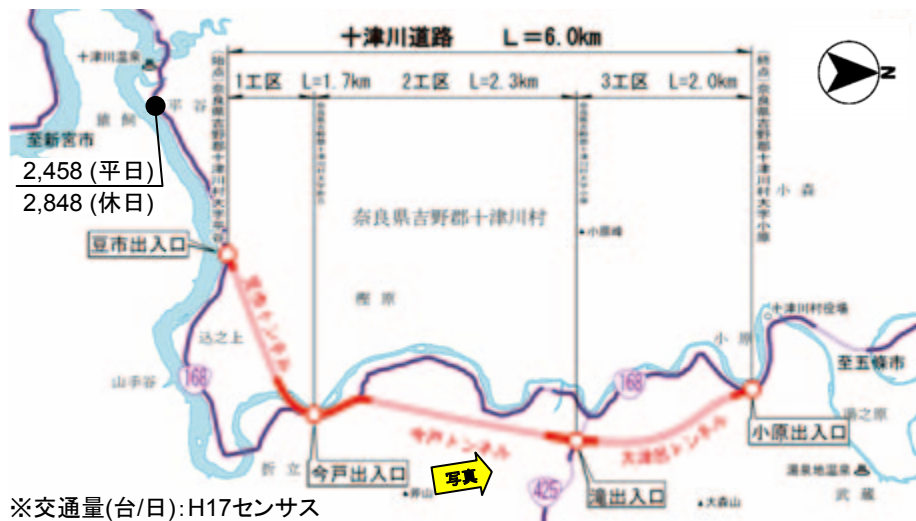
# 1. 事業の概要

## 事業の目的

- 安定した交通の確保
- 地域活性化の支援
- 未改良区間の解消

## 事業の概要・進捗状況

区間	よしの とつかわ ひらだに (起) 奈良県吉野郡十津川村大字平谷 よしの とつかわ おはら (終) 奈良県吉野郡十津川村大字小原
道路延長	L=6.0km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	W=8.5m
計画交通量	3,300台/日
全体事業費	280億円
事業化	平成8年度
用地着手	平成12年度
工事着手	平成14年度
供用延長	—
事業進捗率	64% (事業費ベース、平成22年3月末現在)
用地取得率	99% (面積ベース、同上)

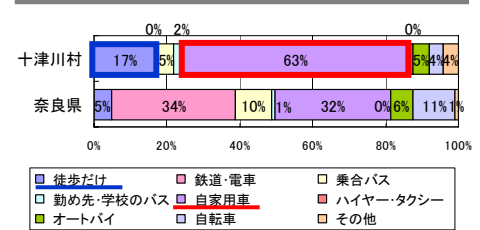


# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

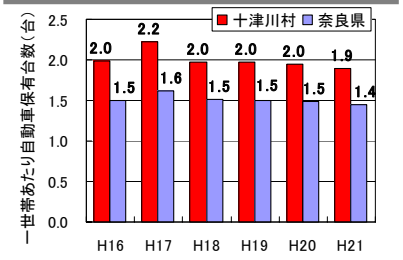
- 十津川村の交通手段は約6割が自家用車、約2割が徒歩であり、十津川村の1世帯あたりの自動車保有台数も約2台と県内平均より高い水準で推移しています。
- 国道168号の十津川村平谷～小原間では、毎年のように通行止が発生しており、過去5年間(H17～H21)で約1,700時間(延べ89日)の全面通行止が発生しています。

国勢調査による利用交通手段



出典: 平成12年国勢調査

自動車保有台数の推移



出典: 奈良県統計年鑑

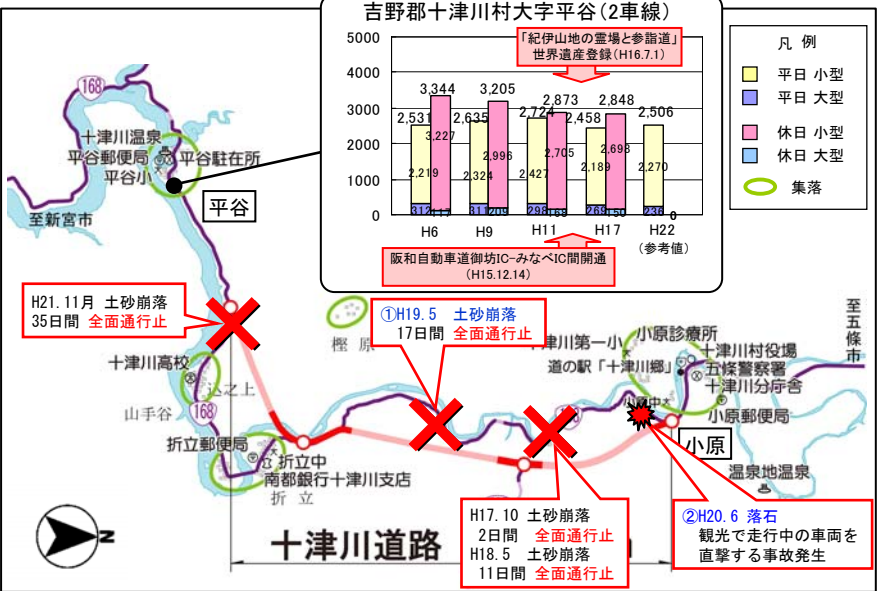
現道の交通規制状況

通行止理由	土砂崩落		降雨	
	発生年度	日数	規制時間	日数
H17年度	3	18時間20分	2	34時間40分
H18年度	15	263時間40分	3	21時間55分
H19年度	18	396時間20分	4	45時間00分
H20年度	0	0時間00分	2	22時間30分
H21年度	35	817時間00分	7	63時間05分
合計	71	1,495時間20分	18	187時間10分
平均	14	299時間16分	4	37時間26分

**延べ 89日間、1,682時間30分**

※国道168号 十津川道路現道区間の範囲  
 ※交通規制は、全面通行止のみ

出典: 奈良県土木部資料



出典: H6～H17道路交通センサス、H22(参考値)は奈良国道事務所しらべ(平日のみ)  
 ※H6、H11交通量(24時間)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  
 ※H22交通量(24時間)は、12時間交通量とH17センサスの昼夜率を用いた推計値



①土砂崩落による通行止  
 (十津川村平成19年5月2日撮影)



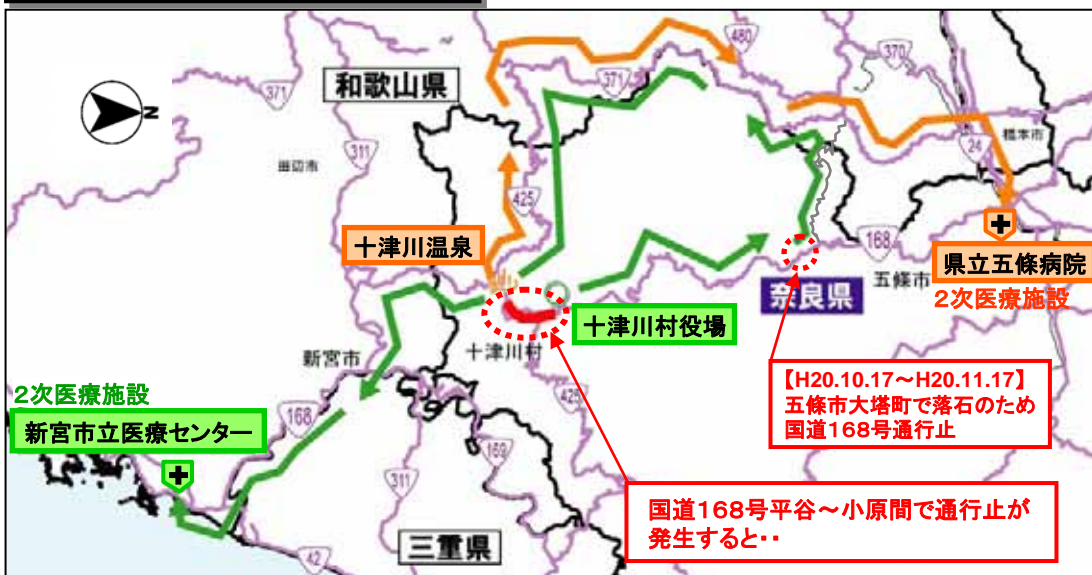
②走行車両に落石が直撃  
 (十津川村平成20年6月発生)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(安定した交通の確保)

- 十津川村では人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院しており、国道168号が通行止になると大きな迂回を強いられるため、入院したり子供の家へ一時転居するなど大きな負担となっています。
- 十津川道路の整備により、安全で安定した交通が確保されるため、村外の病院に通院されている方の負担を軽減すると期待されます。

### 高度医療施設への搬送



十津川村役場~新宮市立医療センター 十津川温泉~県立五條病院

#### 整備前(迂回ルート)

所要時間: 309分  
距離: 211km

#### 整備前(迂回ルート)

所要時間: 192分  
距離: 128km

#### 整備後 約185分短縮

所要時間: 124分  
距離: 65km

#### 整備後 約48分短縮

所要時間: 144分  
距離: 75km

出典: 奈良国道事務所算出



### 国道168号の通行止の影響

十津川村在住 人工透析患者 13人

出典: 十津川村調べ

通院先	人数
五條病院	7
天理市の病院	1
葛城市の病院	1
新宮市の病院	4

H20.10.17  
五條市大塔町  
で落石のため  
国道168号  
通行止

対応方法	人数
五條病院に入院	4
子供宅に一時転居	2
自宅から通院	1
子供宅に一時転居	1
葛城市の病院	1
新宮市の病院	4

#### ~ 人工透析患者の声 ~

十津川村から新宮市まで片道1時間30分ほど掛けて、週3回人工透析を受けています。私たち患者にとっては、国道168号は生命線です。五條新宮道路が完成すると所要時間が短縮されるとともに、災害にも強い道路になると聞いています。一日も早い完成を期待しています。(十津川村在住)

### 周産期妊婦の定期検診先(平成20年10月時点)

十津川村在住 周産期妊婦 9人

出典: 十津川村調べ

通院先	人数
県立奈良医大	1
橋本市の病院	1
新宮市の病院	4

#### ~ 母親の声 ~

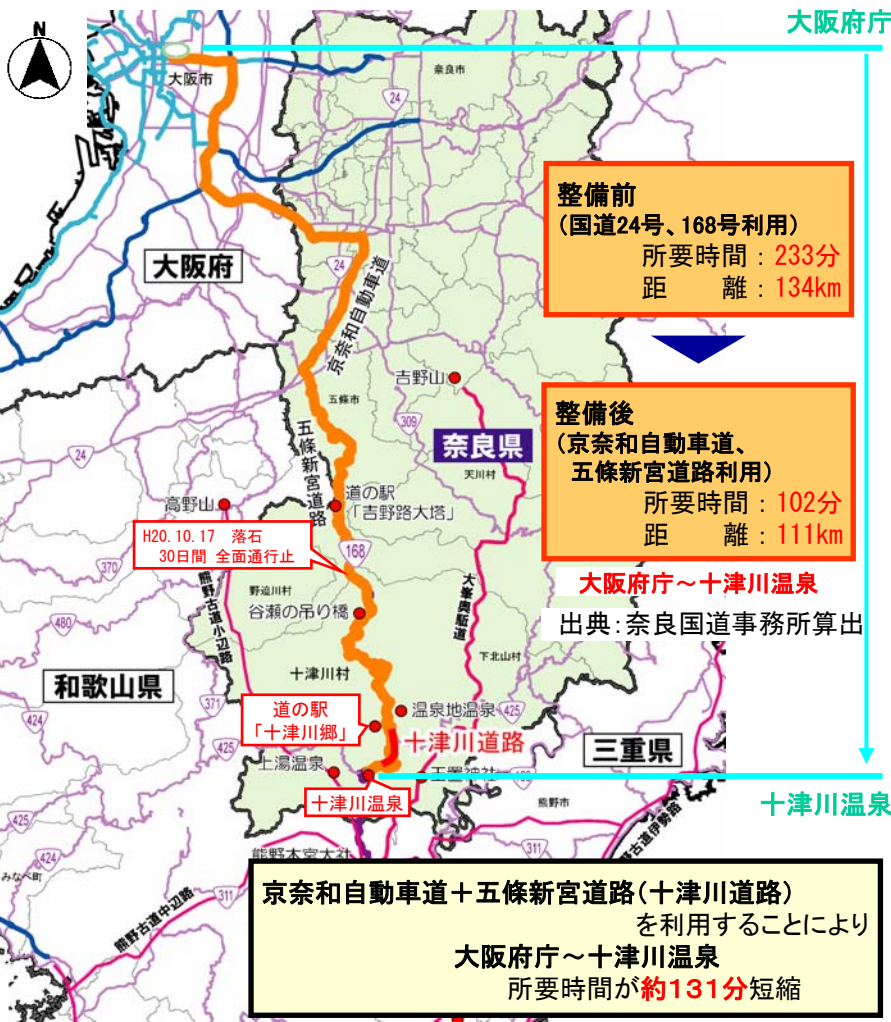
私が出産したのは十津川村から約60km離れた病院でした。陣痛が始まってから病院まで車で1時間30分掛かりました。安心な道路が無ければ、子供を産みたいと思う人は減る一方ではないでしょうか。(十津川村在住)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

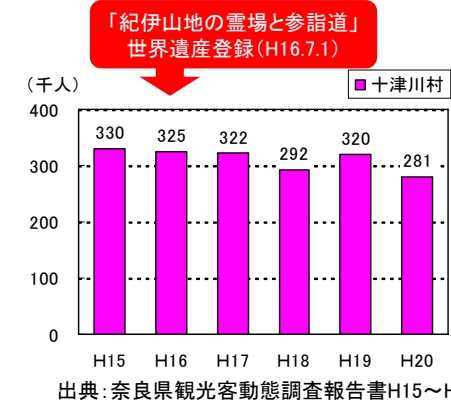
## 2) 事業の整備効果(地域活性化の支援)

■ 十津川道路を含む五條新宮道路が整備されることにより、大阪府から十津川温泉までの所要時間が短縮されるとともに、安定した交通を確保することで地域の観光振興を支援します。

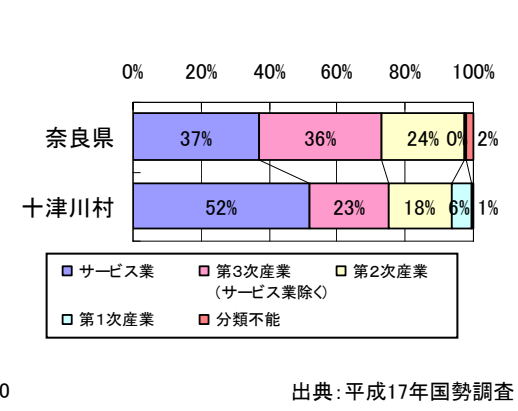
### 十津川道路周辺の観光施設



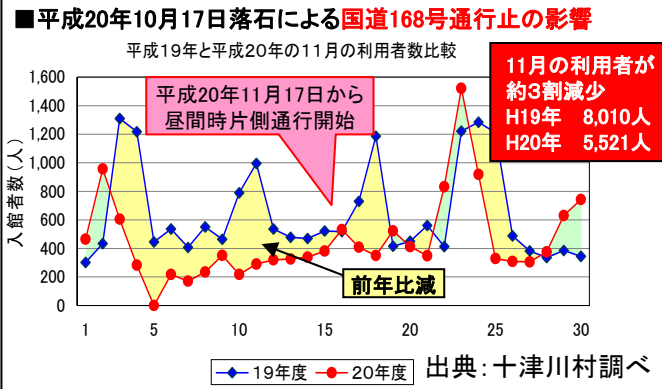
### 十津川村の観光入込客数



### 十津川村の産業別就業割合



### 道の駅「十津川郷」の利用者数



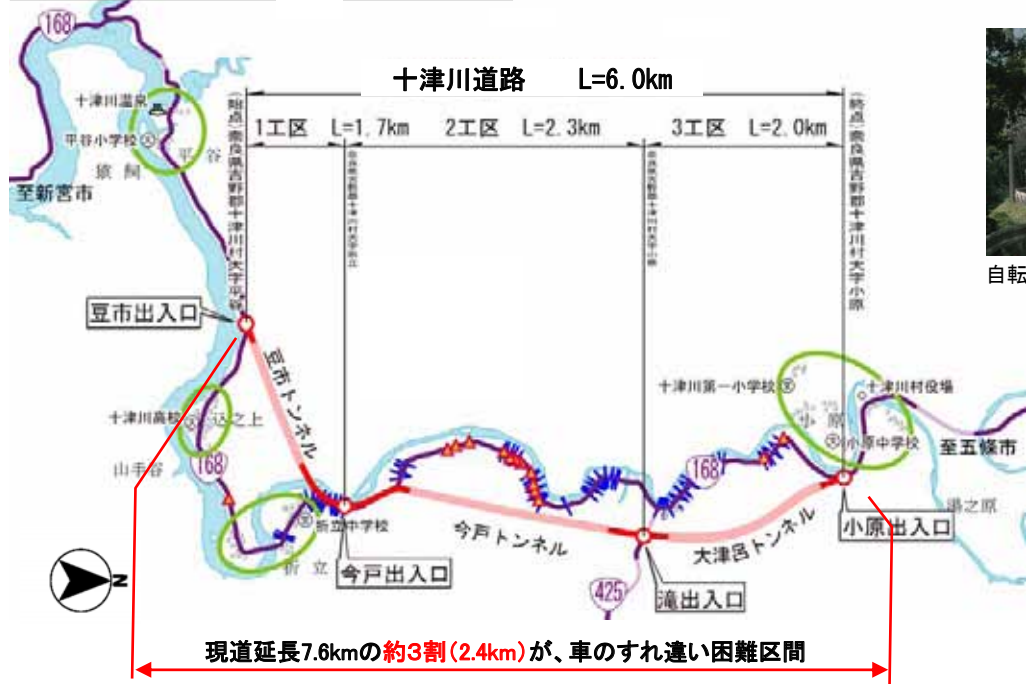
○ 十津川村では、就業者数の約半数がサービス業に従事しており、観光産業は重要である。  
○ 国道168号が通行止になると大きな影響を受ける。

# 2. 事業の必要性等に関する視点

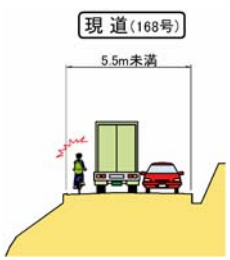
## 2) 事業の整備効果(未改良区間の解消)

- 国道168号はこの地域の唯一の幹線道路ですが、現道の約3割にあたる2.4kmは車のすれ違いが困難な未改良区間となっています。
- 十津川道路の整備により、道路幅員が確保されすれ違い困難区間を解消します。

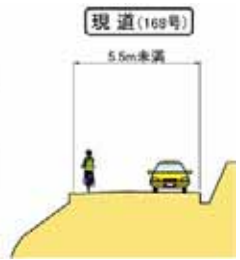
### すれ違いが困難な現道区間



### 現況



### 整備後



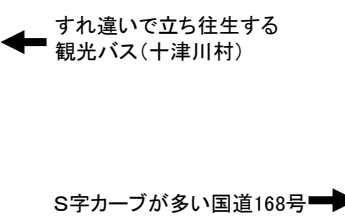
**川に車転落 男性が死亡**

十津川の國道168号、十六日午後五時十分ごろ、十津川村折立の国道168号の下四丁の十津川(水深約一・六m)に、同村永井三(三ツブ)、村商工会事務局長田上淳一さん(五七)の乗用車が沈んでいるのが見つかり、約一時間二分後、車の付近から田上さんの遺体が見つかった。田上さんは十五日夜、職場から帰宅せず、連絡がとれなくなっていた。十六日朝から消防団員や十津川署が村内を捜索していた。同署は田上さんが車を運転して、同国道から転落したものと見て、事故原因や死因を調べている。

奈良新聞(平成17年3月17日)

- 凡例
- すれちがいが困難箇所(幅員5.5m未満)
  - 曲線半径30m未満区間(14箇所)
  - 集落

曲線半径30m: 山地部の一般国道で設計速度30km/hの場合の最小曲線半径



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 費用便益分析の結果

### ■ 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)
	301億円	32億円	5.6億円	339億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	280億円		5.4億円	285億円	

### ■ 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 : 280億円  
 維持管理費 : 5.3百万円/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)
	301億円	32億円	5.6億円	339億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	58億円		5.4億円	63億円	

※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11月8日 道建第206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168号(十津川道路)は、「五條新宮道路」として、紀伊半島を縦断する広域幹線道路の一部を構成する道路であり、特に地形条件が厳しく高度な技術を要するため、国に対して直轄権限代行事業として整備をお願いしているものです。

国道168号は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」を始めとした南和地域の観光・地域産業の振興や緊急医療支援・大規模災害時などの緊急輸送道路として、地域にとって必要不可欠です。

しかし、現状は、自動車同士のすれ違いが困難であるとともに、土砂崩落等による通行止めの際には広域迂回が必要となるため、早期整備が必要となっています。例えば、平成21年11月には、十津川道路整備区間と並走する現道区間(込之上地区)において法面の崩落により35日間の通行止めとなり、十津川温泉に向かう観光バスは、広域迂回が必要となったため、宿泊客からのキャンセルが続出し、観光産業に大きな被害を及ぼしました。

また、十津川道路に並走する現道区間は、非常に切り立った法面が連続していることから、抜本的な現道対策の目途が立っておりません。

以上より、地域の「命の道」として、国道168号(十津川道路)の早期供用に向けて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

国道168号(十津川～本宮間)整備促進協議会(平成5年11月:十津川村・田辺市)

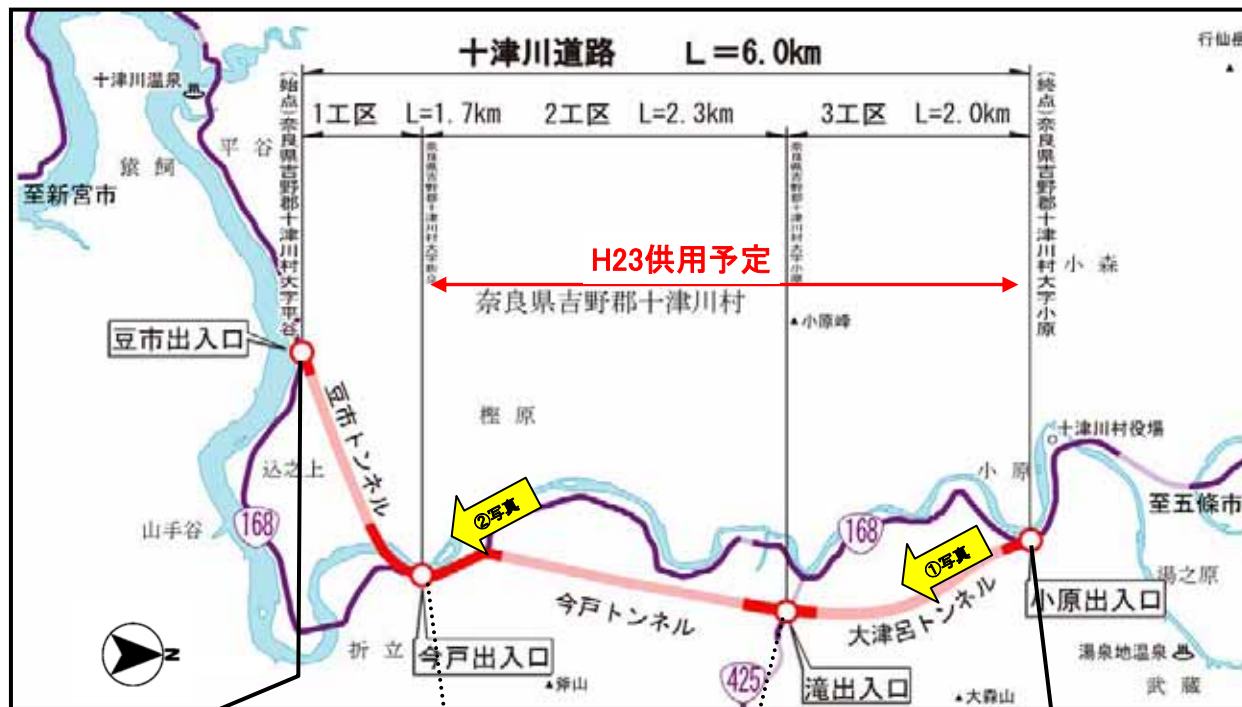
国道168号(五條・新宮間)整備促進協議会

(平成3年2月:奈良県十津川村他2市村、和歌山県2市2町1村、三重県1市2町)

# 3. 事業進捗の見込みの視点

■平成21年度末時点の用地買収率は99%とほぼ完了しています。

■平成23年度の部分開通に向けて、工事を推進していきます。



①大津呂トンネル工事 平成22年9月末撮影



②今戸高架橋上部工事 平成22年9月末撮影

区間	1工区 (1.7km)	2工区 (2.3km)	3工区 (2.0km)	合計
測量設計	H21 詳細設計完了	完了	完了	
用地	— 用地取得 (98%)	H12~H20 取得済	H12~H18 取得済	99%
工事	— 調査・設計	H16~ 橋梁・トンネル工事	H14~ 橋梁・トンネル工事	供用中区間 0km

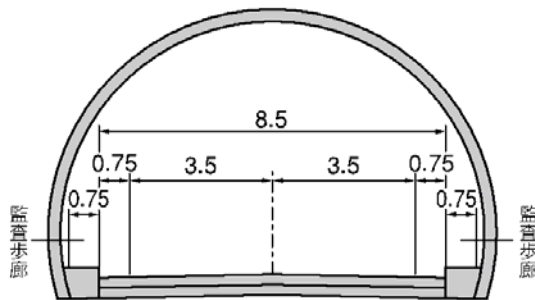
# 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

十津川道路は、道路幅員の確保や線形の改良を図り、安全で安定した交通の確保、地域活性化の支援等を目的に、周辺の地形状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の景観や環境に配慮しながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

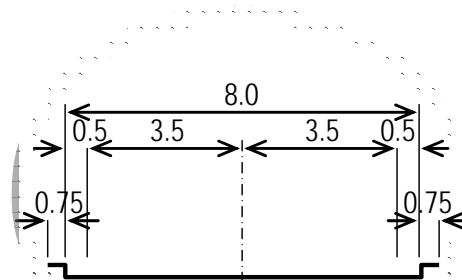


十津川道路ではこれまでに、背の高い橋脚に中空断面を採用、トンネル内側溝(二次製品)を薄型に変更など、コスト縮減に努めてきました。今後、更に豆市トンネルの線形や幅員を見直し、新技術・新工法の積極的な活用など、より一層コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

当初計画



変更案



## トンネル断面縮小検討

- ・路肩幅員の縮小(0.75m→0.5m)
- ・上半単心円→上半三心円を採用
- ・路肩排水工の変更

⇒掘削工や舗装工の縮小により、コストを縮減

# 5. 対応方針(原案)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・十津川村の交通手段の約6割は自家用車。
- ・国道168号の十津川村平谷～小原間では、過去5年間(H17～H21)で約1,700時間(延べ89日)の全面通行止が発生していますが、整備により、安全で安定した交通を確保。
- ・十津川道路の整備により、安全で安定した交通が確保されるため、村外に通院されている方の負担を軽減すると期待。
- ・十津川道路を含む五條新宮道路の整備により、大阪から十津川温泉までの所要時間が短縮されるとともに、安定した交通が確保されることで地域の観光振興を支援。
- ・十津川道路の整備により、道路幅員が確保されるため、すれ違い困難区間を解消。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.2、残事業で5.3。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・現在、2工区・3工区については平成23年度の供用を目指し、工事を推進中。
- ・残る1工区も、早期の供用を目指し、用地買収、工事を推進する。
- ・引き続き事業を推進し、早期の全線供用を目指す。

十津川道路は、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. 11-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第4回

国道168号  
とつかわ  
十津川道路  
【再評価】

平成22年12月  
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

事業名：一般国道168号 十津川道路（道路種別：地域高規格道路）

平成22年度 第4回事業評価監視委員会

事業化年度：平成8年度

	前回評価時	今回評価	主な変更内容
	平成18年3月 事業採択後10年が経過した時点で継続中	平成22年11月 再評価後3年間に経過	
再評価理由	延長：6.0km 幅員：8.5m 種級：第3種第2級 設計速度：60km/h 車線数：2車線	同左	・変更なし
事業諸元	280億円	同左	・変更なし
全体事業費	約9% 約87%	約64% 約99%	・進捗率(事業費)で約55%、 用地取得率(面積)で約12%進捗
費用対効果B/C (残事業)	1.3 (1.5)	1.2 (5.3)	・将来交通量需要推計の見直し ・費用便益分析マニユアルの改訂 ・評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正 等
備考	<p>・前回評価時に事業中であった、2工区、3工区(十津川村大字折立～十津川村大字小原)L=4.3kmについて、平成23年度に供用を予定している。</p> <p>・1工区については、コスト縮減のためH20から道路構造見直しに着手、H21から修正設計に着手したが、平成21年11月13日に豆市トンネル南側坑口付近で土砂崩壊が有り、現在、国道168号防災検討会において、防災対策及び道路構造の検討を行っているところ。</p>		

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168号 十津川道路
事業主体	石巻地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの概要
前提条件	● 便益が費用を上回っている	全体：費用便益比(B/C)＝1.2(経済的採算成立) B/C＝0.92(採算内、経済的採算成立) B/C＝0.8(採算外) 経済事業：費用便益比(B/C)＝5.3(経済的採算成立) B/C＝2.7(採算内、経済的採算成立) B/C＝2.3(採算外)

●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)	指標チェックの概要
1. 活かす 丹波のモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路等の年間交通事故発生率及び削減率</li> <li><input type="checkbox"/> 現況等における道路時速が90km/h未満である区間の時行速率の改善が期待される</li> <li><input type="checkbox"/> 道路又は走行区間等における踏切交通遮断量が1日0.00分/日以上かつ踏切の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>■ 現況等に、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</li> <li>■ 新路線等もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 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</li> <li><input type="checkbox"/> 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</li> <li>■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</li> <li>■ 現況等における、総重量25tの車両もしくは15t級特殊車両海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> </ul>	区間④(費用便益が採算区間)について 交通時速(現況)：65 162万人・時間/年 交通時速(計画)：77万人・時間/年(16224万人・時間/年⇒16153万人・時間/年) 区間⑤(走行区間等)について：(道路)168号 走行区間等の交通遮断時間：72万人・時間/年 走行区間等の交通遮断削減率：約1割削減
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 五條・志野地域(十津川村)、主な品出し 京橋神</li> </ul>	優良交通(近鉄大和八木駅・五條バスセンター・上野地→JR新宮駅・湯の峰温泉・十津川温泉) 十津川村→JR新宮駅(所要時間：1時間27分→1時間10分) 十津川村→南紀白浜空港(所要時間：2時間15分→1時間58分)
1. 活かす 都市再生		総重量25tの車両の通行区間(国道168号(十津川村平谷～小原))

<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p>■ 地域基幹幹線道路の位置づけあり</p> <p>■ 当該路線が促進した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <p>□ 環湾帯における交通不能区域を解消する</p> <p>■ 環湾帯における大型車のすれ違い困難区域を解消する</p> <p>■ 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が図られる</p> <p>□ 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</p> <p>■ 重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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 新規整備の公共施設建設へ貢献する道路である</p>	<p>三軒新宮道路 新宮市～五橋市 国道163号(津津川村平谷～小宮) 十津川村～新宮市、(所要時間:1時間27分→1時間10分) 「観光地域実証プラン」、紀伊山地の霊峰と参詣道、2015年 十津川温泉等(年間観光客入込数:281千人/年 2015年)</p>
<p>2.暮らし</p> <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 美しい町並みの 形成</p> <p>安全で安心して 暮らせる暮らしの 確保</p>	<p>□ バリアフリー・新生若くは特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区域が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 市街地又は駅前主要地区(歴史的な土地区画整理区域及び重要台地的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p>■ 三次販路施設へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>十津川村～奈良県立医科大学附属病院(所要時間:2時間44分→2時間27分)</p>
<p>3.安全</p> <p>安全な生活環境 の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 環湾帯に災害等被害が500件/超過半日以上である区域が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は無電柱不区域の解消等により、当該区域の安全性の向上が期待できる</p> <p>□ 当該区域の自動車交通量が1,000台/日以上(当該区域が通守路である場合は500台/日以上)かつ歩行者交通量が100人/日以上(当該区域が通守路である場合は歩道、道幅が4m/日以上)の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区域に歩道が設置される</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の手断り断絶で孤立化する集落を解消する</p> <p>■ 対象区域が、新近計画地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急対策等計画に位置づけがある、又は地震防災緊急対策五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」といふ)として位置づけあり</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大規模な迂回を要する区域の代替路線を形成する</p> <p>□ 運行する高速ネットワークの代替路線として機能する(1)路線としての位置づけがある場合)</p>	<p>緊急輸送道路 高道47号(南歌山市～新宮市)</p>
<p>4.環境</p> <p>地球環境の保全</p>	<p>■ 環湾帯の起点地点後又は環湾帯終点前箇所もしくは築替の必要のある老朽橋梁における通行能力確保が期待される</p> <p>■ 環湾帯の事前通行規制区域、特設通行規制区域又は主要交通幹線区域を解消する</p> <p>● 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>緊急輸送道路所管一8、緊急輸送対策推進所管一5(国道163号 十津川村平谷～小宮) 国道163号可成路区間に沿うる高道47号(新宮市～小宮市)区間、新設する区間 十津川村七色～五橋市大字大字井(53.8km)通行止め規制基準等維持期間15km、連絡距離110km、内十津川村平谷～小宮間約30km CO2削減削減量:5,943t-CO2/年</p>



<p>生活環境の改善・保全</p>	<p>● 市道等における自動車からのNOx排出削減率</p> <p>2002排出削減率：4.0581/年</p>	
<p>5. その他 他のア/イ以外 の項目</p>	<p>● 市道等における自動車からのCO排出削減率</p> <p>(国計目標) 府道対象区間(市行区間等)：国道168号 排出削減率：28.44/年、排出削減率：100%削減</p> <p>(国計目標) 府道対象区間(市行区間等)：国道168号 排出削減率：2.781/年、排出削減率：100%削減</p> <p>□ 市道等で暫定レベルが当該削減率を超過している区間について、新たに削減率を下回ることが期待される区間がある</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 削減する大規模施設等と一体的に整備する必要がある</p> <p>□ 当該区間の道路プログラムに位置づけられている</p> <p>□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に当てはまらない効果が図られる</p>	
<p>その他</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168号	十津川道路	L=6.0km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,300	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	267億円	15億円	282億円
うち残事業分	65億円	15億円	80億円
基準年における 現在価値 (C)	280億円	5.4億円	285億円
うち残事業分	58億円	5.4億円	63億円

### 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28年度			
単年便益 (初年便益)	18億円	1.9億円	0.33億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	301億円	32億円	5.6億円	339億円
うち残事業分	301億円	32億円	5.6億円	339億円

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）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	53億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.9%
費用便益比（残事業）	5.3
経済的純現在価値（残事業）	275億円
経済的内部収益率（残事業）	20.3%

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	3,300台/日	±10%	4.8～5.9
事業費	65億円	±10%	4.9～5.9
事業期間	5年	±20%	5.2～5.5

交通状況の変化

様式-3①

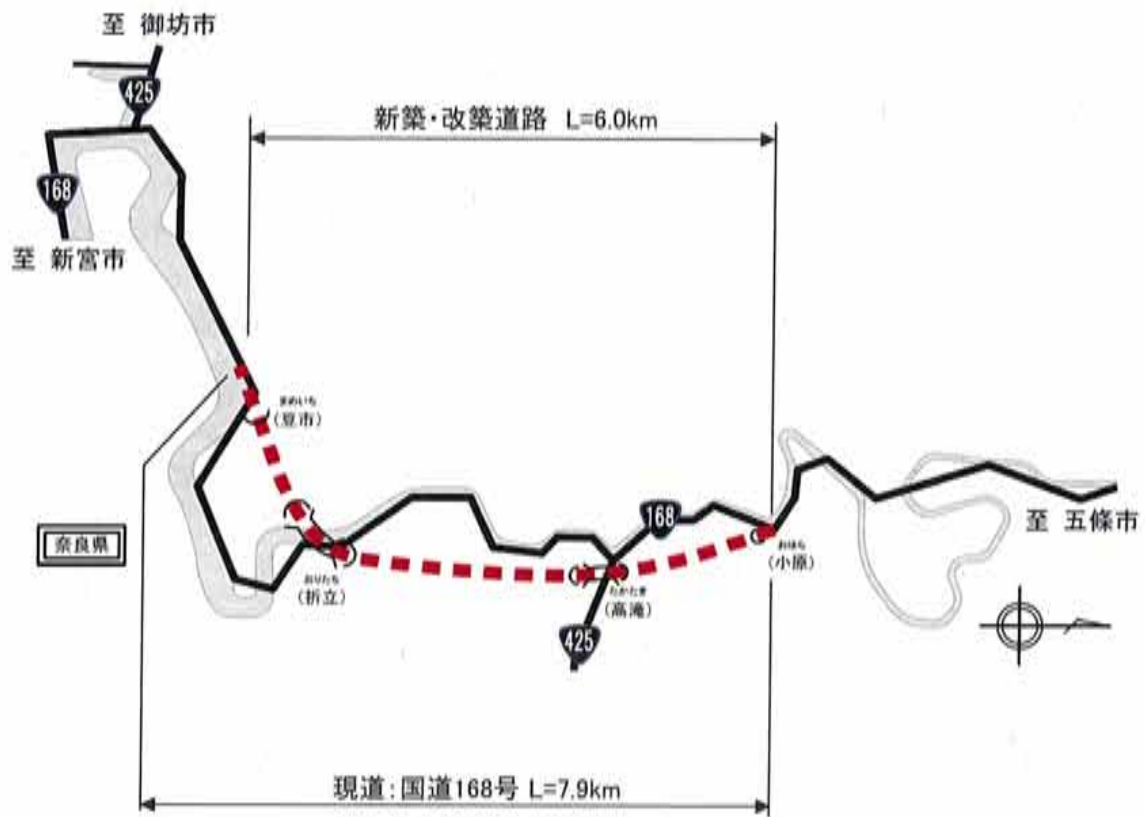
事業名：十津川道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)			
①新設・改築道路 (6.0km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	4,000			
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	6.2			
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	4.77			
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道168号 (7.9km)	交通量	[台/日]	4,000	0		
		走行時間	[分]	29	9		
		走行時間費用	[億円/年]	22.45	0.02		
			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
				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 (26,428.8km)	走行時間費用	[億円/年]	190,035.81	190,035.81		
				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：26,442.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,058.26	190,040.61	17.66	

- ※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：十津川道路（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 (6.0km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	4,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	6.2	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	4.77	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道168号 (7.9km)	交通量	[台/日]	4,000	0
		走行時間	[分]	29	9
		走行時間費用	[億円/年]	22.45	0.02
		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
		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 (26,428.8km)	走行時間費用	[億円/年]	190,035.81	190,035.81	
			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：26,442.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,058.26	190,040.61	17.66

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

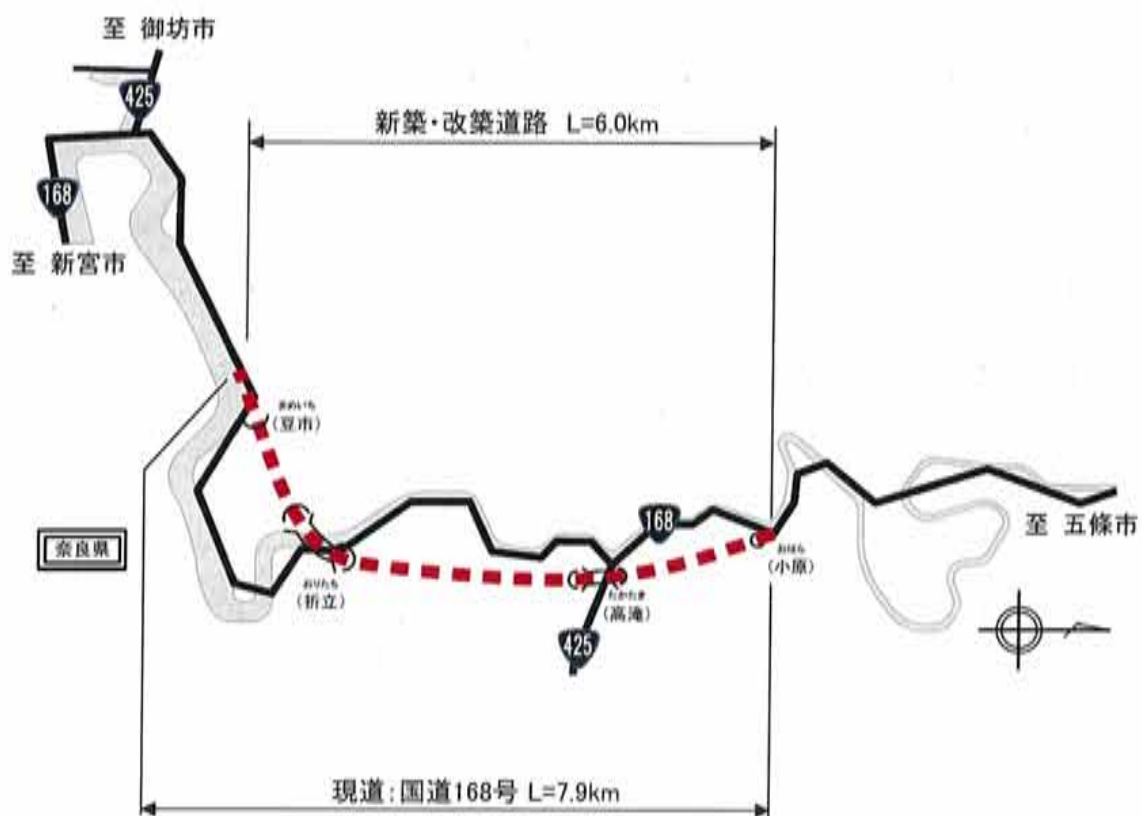
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：十津川道路

(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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。	
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計



(3)

項目		チェック欄	
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)

箇所名: 国道168号 十津川道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.053	6.0	0.32

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
-20年目	H 8	1.7317	102.4	0.51	0.79		
-19年目	H 9	1.6651	103.4	1.20	1.76		
-18年目	H 10	1.6010	102.8	2.50	3.55		
-17年目	H 11	1.5395	101.3	2.68	3.71		
-16年目	H 12	1.4802	99.7	2.70	3.67		
-15年目	H 13	1.4233	98.4	0.86	1.13		
-14年目	H 14	1.3686	96.6	1.44	1.86		
-13年目	H 15	1.3159	95.4	6.96	8.77		
-12年目	H 16	1.2653	94.4	8.30	10.16		
-11年目	H 17	1.2167	93.2	10.77	12.84		
-10年目	H 18	1.1699	92.5	14.97	17.29		
-9年目	H 19	1.1249	91.7	28.97	32.45		
-8年目	H 20	1.0816	91.3	35.49	38.38		
-7年目	H 21	1.0400	91.3	41.81	43.48		
-6年目	H 22	1.0000	91.3	42.38	42.38		
-5年目	H 23	0.9615	91.3	13.03	12.53		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	13.03	12.05		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	13.03	11.58		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	13.03	11.14		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	13.02	10.70		
供用開始年次	H 28	0.7903	91.3			0.30	0.24
1年目	H 29	0.7599	91.3			0.30	0.23
2年目	H 30	0.7307	91.3			0.30	0.22
3年目	H 31	0.7026	91.3			0.30	0.21
4年目	H 32	0.6756	91.3			0.30	0.20
5年目	H 33	0.6496	91.3			0.30	0.20
6年目	H 34	0.6246	91.3			0.30	0.19
7年目	H 35	0.6006	91.3			0.30	0.18
8年目	H 36	0.5775	91.3			0.30	0.17
9年目	H 37	0.5553	91.3			0.30	0.17
10年目	H 38	0.5339	91.3			0.30	0.16
11年目	H 39	0.5134	91.3			0.30	0.16
12年目	H 40	0.4936	91.3			0.30	0.15
13年目	H 41	0.4746	91.3			0.30	0.14
14年目	H 42	0.4564	91.3			0.30	0.14
15年目	H 43	0.4388	91.3			0.30	0.13
16年目	H 44	0.4220	91.3			0.30	0.13
17年目	H 45	0.4057	91.3			0.30	0.12
18年目	H 46	0.3901	91.3			0.30	0.12
19年目	H 47	0.3751	91.3			0.30	0.11
20年目	H 48	0.3607	91.3			0.30	0.11
21年目	H 49	0.3468	91.3			0.30	0.11
22年目	H 50	0.3335	91.3			0.30	0.10
23年目	H 51	0.3207	91.3			0.30	0.10
24年目	H 52	0.3083	91.3			0.30	0.09
25年目	H 53	0.2965	91.3			0.30	0.09
26年目	H 54	0.2851	91.3			0.30	0.09
27年目	H 55	0.2741	91.3			0.30	0.08
28年目	H 56	0.2636	91.3			0.30	0.08
29年目	H 57	0.2534	91.3			0.30	0.08
30年目	H 58	0.2437	91.3			0.30	0.07
31年目	H 59	0.2343	91.3			0.30	0.07
32年目	H 60	0.2253	91.3			0.30	0.07
33年目	H 61	0.2166	91.3			0.30	0.07
34年目	H 62	0.2083	91.3			0.30	0.06
35年目	H 63	0.2003	91.3			0.30	0.06
36年目	H 64	0.1926	91.3			0.30	0.06
37年目	H 65	0.1852	91.3			0.30	0.06
38年目	H 66	0.1780	91.3			0.30	0.05

39年目	H	67	0.1712	91.3			0.30	0.05
40年目	H	68	0.1646	91.3			0.30	0.05
41年目	H	69	0.1583	91.3			0.30	0.05
42年目	H	70	0.1522	91.3			0.30	0.05
43年目	H	71	0.1463	91.3			0.30	0.04
44年目	H	72	0.1407	91.3			0.30	0.04
45年目	H	73	0.1353	91.3			0.30	0.04
46年目	H	74	0.1301	91.3			0.30	0.04
47年目	H	75	0.1251	91.3			0.30	0.04
48年目	H	76	0.1203	91.3			0.30	0.04
49年目	H	77	0.1157	91.3	-1.14	-0.13	0.30	0.04
合計					265.54	280.09	15.14	5.35
単純事業費計							266.68	15.14

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)

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168号 十津川道路

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
				0.053	6.0	0.32	
-5年目	H 23	0.9615	91.3	13.03	12.53		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	13.03	12.05		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	13.03	11.58		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	13.03	11.14		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	13.02	10.70		
供用開始年次	H 28	0.7903	91.3			0.30	0.24
1年目	H 29	0.7599	91.3			0.30	0.23
2年目	H 30	0.7307	91.3			0.30	0.22
3年目	H 31	0.7026	91.3			0.30	0.21
4年目	H 32	0.6756	91.3			0.30	0.20
5年目	H 33	0.6496	91.3			0.30	0.20
6年目	H 34	0.6246	91.3			0.30	0.19
7年目	H 35	0.6006	91.3			0.30	0.18
8年目	H 36	0.5775	91.3			0.30	0.17
9年目	H 37	0.5553	91.3			0.30	0.17
10年目	H 38	0.5339	91.3			0.30	0.16
11年目	H 39	0.5134	91.3			0.30	0.16
12年目	H 40	0.4936	91.3			0.30	0.15
13年目	H 41	0.4746	91.3			0.30	0.14
14年目	H 42	0.4564	91.3			0.30	0.14
15年目	H 43	0.4388	91.3			0.30	0.13
16年目	H 44	0.4220	91.3			0.30	0.13
17年目	H 45	0.4057	91.3			0.30	0.12
18年目	H 46	0.3901	91.3			0.30	0.12
19年目	H 47	0.3751	91.3			0.30	0.11
20年目	H 48	0.3607	91.3			0.30	0.11
21年目	H 49	0.3468	91.3			0.30	0.11
22年目	H 50	0.3335	91.3			0.30	0.10
23年目	H 51	0.3207	91.3			0.30	0.10
24年目	H 52	0.3083	91.3			0.30	0.09
25年目	H 53	0.2965	91.3			0.30	0.09
26年目	H 54	0.2851	91.3			0.30	0.09
27年目	H 55	0.2741	91.3			0.30	0.08
28年目	H 56	0.2636	91.3			0.30	0.08
29年目	H 57	0.2534	91.3			0.30	0.08
30年目	H 58	0.2437	91.3			0.30	0.07
31年目	H 59	0.2343	91.3			0.30	0.07
32年目	H 60	0.2253	91.3			0.30	0.07
33年目	H 61	0.2166	91.3			0.30	0.07
34年目	H 62	0.2083	91.3			0.30	0.06
35年目	H 63	0.2003	91.3			0.30	0.06
36年目	H 64	0.1926	91.3			0.30	0.06
37年目	H 65	0.1852	91.3			0.30	0.06
38年目	H 66	0.1780	91.3			0.30	0.05
39年目	H 67	0.1712	91.3			0.30	0.05
40年目	H 68	0.1646	91.3			0.30	0.05
41年目	H 69	0.1583	91.3			0.30	0.05
42年目	H 70	0.1522	91.3			0.30	0.05
43年目	H 71	0.1463	91.3			0.30	0.04
44年目	H 72	0.1407	91.3			0.30	0.04
45年目	H 73	0.1353	91.3			0.30	0.04
46年目	H 74	0.1301	91.3			0.30	0.04
47年目	H 75	0.1251	91.3			0.30	0.04
48年目	H 76	0.1203	91.3			0.30	0.04
49年目	H 77	0.1157	91.3	0.00	0.00	0.30	0.04
合計				65.13	58.00	15.14	5.35
単純事業費計				65.13		15.14	

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。)



住所名: 国道168号 十津川道路

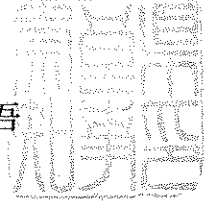
債権の現在価値算定表 (株事業)

年度 債権年次	年度 債権年次	総走行台数 (左側内陸ブロック)	GDP 千円	新引率 (A)	走行時間償還 (億円)				走行経費償還 (億円)				事故減少償還 (億円)		合計 (億円)		
					費用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	費用車種	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (2)×(A)	③	現在価値 (3)×(A)	現在価値 (1)~(3)
H 28	H 28	0.99558	1,000.25	0.99582	9.01	3.83	4.69	17.58	13.90	0.88	0.31	0.66	1.85	0.33	0.26	19.77	15.62
H 29	H 29	0.99558	1,000.25	0.99582	9.00	3.89	4.69	17.58	13.85	0.88	0.31	0.66	1.85	0.33	0.25	19.77	15.02
H 30	H 30	0.99558	1,000.25	0.99582	9.00	3.89	4.69	17.58	13.85	0.88	0.31	0.66	1.85	0.33	0.24	19.76	14.44
H 31	H 31	0.99558	1,000.25	0.99582	9.00	3.89	4.69	17.58	13.85	0.88	0.31	0.66	1.85	0.33	0.23	19.76	13.88
H 32	H 32	0.99532	1,001.64	1,000.09	8.99	3.89	4.69	17.58	11.87	0.88	0.31	0.66	1.85	0.33	0.22	19.76	13.35
H 33	H 33	0.99532	1,001.64	1,000.09	8.99	3.90	4.71	17.58	10.99	0.88	0.31	0.66	1.85	0.33	0.21	19.76	12.84
H 34	H 34	0.99532	1,001.63	1,000.09	8.98	3.91	4.72	17.60	10.57	0.88	0.32	0.66	1.85	0.33	0.20	19.76	12.35
H 35	H 35	0.99532	1,001.63	1,000.09	8.98	3.91	4.72	17.60	10.57	0.88	0.32	0.66	1.85	0.33	0.20	19.76	11.88
H 36	H 36	0.99531	1,001.63	1,000.09	8.97	3.92	4.72	17.61	10.17	0.88	0.32	0.66	1.85	0.33	0.19	19.81	11.43
H 37	H 37	0.99531	1,001.63	1,000.09	8.96	3.92	4.73	17.62	9.78	0.87	0.32	0.66	1.86	0.33	0.19	19.81	11.00
H 38	H 38	0.99531	1,001.63	1,000.09	8.96	3.93	4.74	17.62	9.41	0.87	0.32	0.67	1.86	0.33	0.18	19.81	10.58
H 39	H 39	0.99531	1,001.63	1,000.09	8.95	3.93	4.75	17.63	9.05	0.87	0.32	0.67	1.86	0.33	0.17	19.82	10.18
H 40	H 40	0.99531	1,001.62	1,000.09	8.94	3.94	4.75	17.64	8.71	0.87	0.32	0.67	1.86	0.33	0.16	19.83	9.79
H 41	H 41	0.99531	1,001.62	1,000.09	8.94	3.95	4.76	17.65	8.38	0.87	0.32	0.67	1.86	0.33	0.16	19.84	9.42
H 42	H 42	0.99530	1,000.32	0.99368	8.93	3.95	4.77	17.66	8.08	0.87	0.32	0.67	1.86	0.33	0.15	19.85	9.06
H 43	H 43	0.99502	1,000.32	0.99364	8.85	3.95	4.77	17.57	7.71	0.86	0.32	0.67	1.85	0.33	0.15	19.76	8.67
H 44	H 44	0.99501	1,000.32	0.99360	8.76	3.96	4.77	17.49	7.38	0.85	0.32	0.67	1.84	0.33	0.14	19.66	8.30
H 45	H 45	0.99501	1,000.32	0.99356	8.67	3.96	4.77	17.40	7.06	0.85	0.32	0.67	1.84	0.33	0.14	19.57	7.94
H 46	H 46	0.99501	1,000.32	0.99351	8.59	3.96	4.78	17.32	6.78	0.84	0.32	0.67	1.83	0.33	0.13	19.47	7.60
H 47	H 47	0.99501	1,000.32	0.99347	8.50	3.96	4.78	17.24	6.47	0.84	0.32	0.67	1.83	0.33	0.12	19.38	7.27
H 48	H 48	0.99570	1,000.32	0.99343	8.41	3.96	4.78	17.15	6.19	0.82	0.32	0.67	1.82	0.33	0.12	19.29	6.96
H 49	H 49	0.99559	1,000.32	0.99339	8.33	3.96	4.78	17.07	5.92	0.81	0.32	0.67	1.81	0.33	0.11	19.19	6.66
H 50	H 50	0.99549	1,000.32	0.99334	8.24	3.96	4.78	16.99	5.66	0.80	0.32	0.67	1.80	0.33	0.11	19.10	6.37
H 51	H 51	0.99526	1,000.32	0.99330	8.15	3.97	4.79	16.90	5.42	0.80	0.32	0.67	1.79	0.33	0.11	19.00	6.09
H 52	H 52	0.99526	1,000.32	0.99325	8.07	3.97	4.79	16.82	5.18	0.79	0.32	0.67	1.78	0.33	0.10	18.91	5.83
H 53	H 53	0.99514	1,000.32	0.99321	7.98	3.97	4.79	16.73	4.96	0.78	0.32	0.67	1.77	0.33	0.10	18.82	5.58
H 54	H 54	0.99502	1,000.32	0.99316	7.89	3.97	4.79	16.65	4.75	0.77	0.32	0.67	1.76	0.33	0.10	18.72	5.34
H 55	H 55	0.99500	1,000.32	0.99311	7.81	3.97	4.79	16.57	4.54	0.76	0.32	0.67	1.75	0.33	0.09	18.63	5.11
H 56	H 56	0.99578	1,000.32	0.99306	7.72	3.97	4.79	16.48	4.34	0.75	0.32	0.67	1.75	0.33	0.08	18.53	4.89
H 57	H 57	0.99565	1,000.32	0.99302	7.63	3.97	4.79	16.40	4.16	0.74	0.32	0.67	1.74	0.33	0.08	18.44	4.67
H 58	H 58	0.99552	1,000.32	0.99297	7.55	3.97	4.79	16.31	3.98	0.74	0.32	0.67	1.73	0.33	0.07	18.34	4.47
H 59	H 59	0.99539	1,000.32	0.99292	7.47	3.98	4.80	16.23	3.80	0.73	0.32	0.67	1.72	0.33	0.07	18.25	4.28
H 60	H 60	0.99525	1,000.32	0.99287	7.37	3.98	4.80	16.15	3.64	0.72	0.32	0.67	1.71	0.33	0.07	18.16	4.09
H 61	H 61	0.99511	1,000.32	0.99282	7.29	3.98	4.80	16.06	3.48	0.71	0.32	0.67	1.71	0.33	0.06	18.06	3.91
H 62	H 62	0.99579	1,000.32	0.99278	7.20	3.98	4.80	15.98	3.33	0.70	0.32	0.67	1.70	0.33	0.06	18.06	3.74
H 63	H 63	0.99572	1,000.32	0.99271	7.11	3.98	4.80	15.90	3.18	0.69	0.32	0.67	1.69	0.33	0.06	17.97	3.58
H 64	H 64	0.99576	1,000.32	0.99266	7.03	3.98	4.80	15.81	3.05	0.69	0.32	0.67	1.68	0.33	0.06	17.87	3.42
H 65	H 65	0.99572	1,000.32	0.99260	6.94	3.98	4.81	15.73	2.91	0.68	0.32	0.67	1.67	0.33	0.05	17.78	3.26
H 66	H 66	0.99576	1,000.32	0.99255	6.85	3.98	4.81	15.64	2.78	0.67	0.32	0.68	1.67	0.33	0.05	17.69	3.13
H 67	H 67	0.99720	1,000.32	0.99249	6.77	3.99	4.81	15.56	2.66	0.66	0.32	0.68	1.66	0.33	0.05	17.59	3.00
H 68	H 68	0.99703	1,000.32	0.99244	6.68	3.99	4.81	15.48	2.55	0.65	0.32	0.68	1.65	0.33	0.05	17.50	2.84
H 69	H 69	0.99686	1,000.32	0.99238	6.59	3.99	4.81	15.39	2.44	0.64	0.32	0.68	1.64	0.33	0.04	17.41	2.74
H 70	H 70	0.99669	1,000.32	0.99232	6.51	3.99	4.81	15.31	2.33	0.63	0.32	0.68	1.63	0.33	0.04	17.32	2.62
H 71	H 71	0.99651	1,000.32	0.99226	6.42	3.99	4.81	15.23	2.23	0.63	0.32	0.68	1.62	0.33	0.04	17.22	2.50
H 72	H 72	0.99632	1,000.32	0.99220	6.33	3.99	4.82	15.14	2.13	0.62	0.32	0.68	1.62	0.33	0.04	17.13	2.40
H 73	H 73	0.99613	1,000.32	0.99214	6.25	3.99	4.82	15.06	2.04	0.61	0.32	0.68	1.61	0.33	0.04	17.03	2.29
H 74	H 74	0.99594	1,000.32	0.99208	6.16	3.99	4.82	14.97	1.95	0.60	0.32	0.68	1.60	0.33	0.03	16.93	2.20
H 75	H 75	0.99574	1,000.32	0.99201	6.07	4.00	4.82	14.88	1.86	0.59	0.32	0.68	1.59	0.33	0.03	16.84	2.10
H 76	H 76	0.99553	1,000.32	0.99195	5.99	4.00	4.82	14.81	1.78	0.58	0.32	0.68	1.58	0.33	0.03	16.75	2.00
H 77	H 77	0.99532	1,000.32	0.99188	5.90	4.00	4.82	14.72	1.70	0.58	0.32	0.68	1.58	0.33	0.03	16.58	1.90
合計	合計				392.65	197.87	238.74	829.26	301.18	38.31	15.97	33.52	87.80	31.81	15.35	922.45	338.63

道 建 第206号  
平成22年11月8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10月22日付け国近整企画計第45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10月22日付け国近整企画第45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のうち道路事業について、以下のとおり回答します。

国道168号（十津川道路）は、「五條新宮道路」として、紀伊半島を縦断する広域幹線道路の一部を構成する道路であり、特に地形条件が厳しく高度な技術を要するため、国に対して直轄権限代行事業として整備をお願いしているものです。

国道168号は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」を始めとした南和地域の観光・地域産業の振興や緊急医療支援・大規模災害時などの緊急輸送道路として、地域にとって必要不可欠です。

しかし、現状は、自動車同士のすれ違いが困難であるとともに、土砂崩落等による通行止めが頻繁に発生し、通行止めの際には広域迂回が必要となるため、早期整備が必要となっています。例えば、平成21年11月には、十津川道路整備区間と並走する現道区間（込之上地区）において法面の崩落により35日間の通行止めとなり、十津川温泉へ向かう観光バスは、広域迂回が必要となったため、宿泊客からのキャンセルが続出し、観光産業に大きな被害を及ぼしました。

また、十津川道路に並走する現道区間は、非常に切り立った法面が連続していることから、抜本的な現道対策の目途が立っておりません。

以上より、地域の「命の道」として、国道168号（十津川道路）の早期供用に向けて引き続き事業継続をお願いいたします。

平成22年11月 8日

奈良県知事

荒井正吾