



近畿自動車道 紀勢線 一般国道42号

No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第5回

くしもと くしもとたいじ
すさみ串本道路 串本太地道路
しんぐう しんぐう きほう
新宮道路 新宮紀宝道路

【再評価】

令和3年12月
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による
コスト、工期への影響は考慮していない

目次

1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業費の見直し
4. 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) 地域における計画等
5. 事業進捗の見込みの視点
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

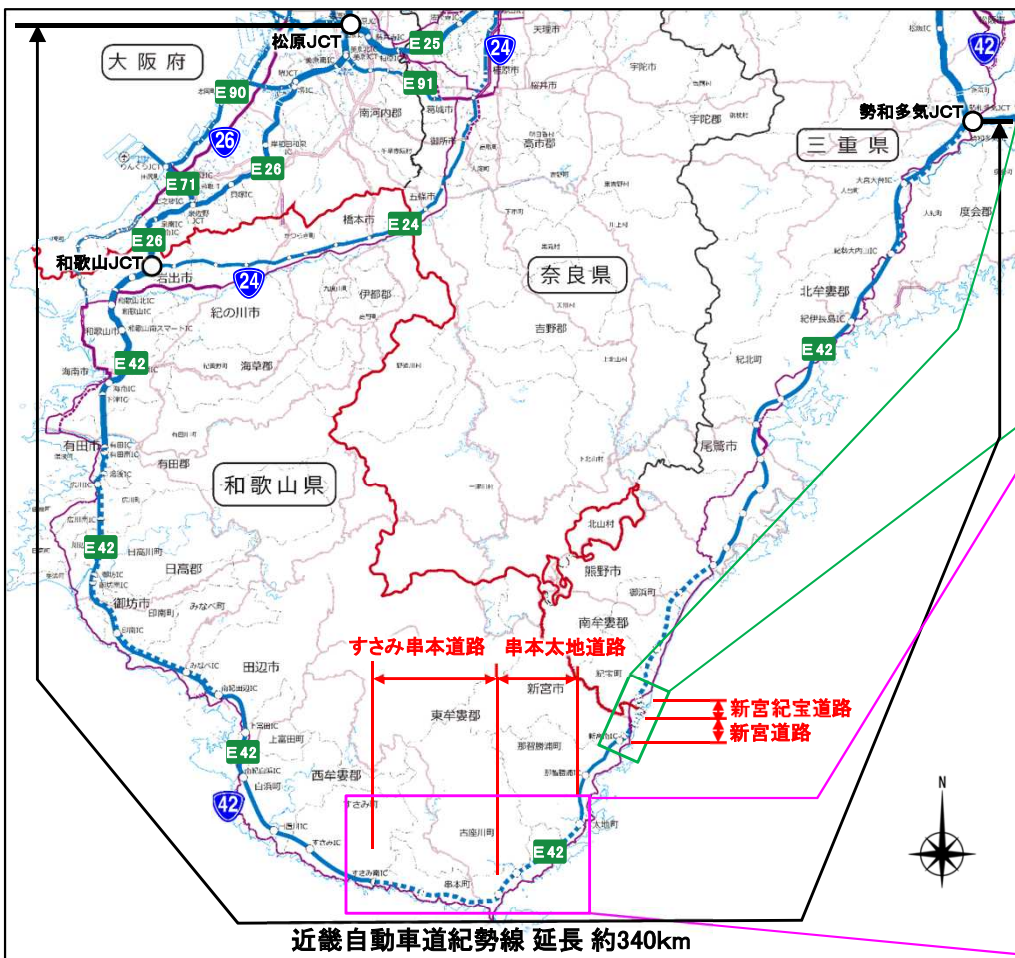
1. 事業全体図

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

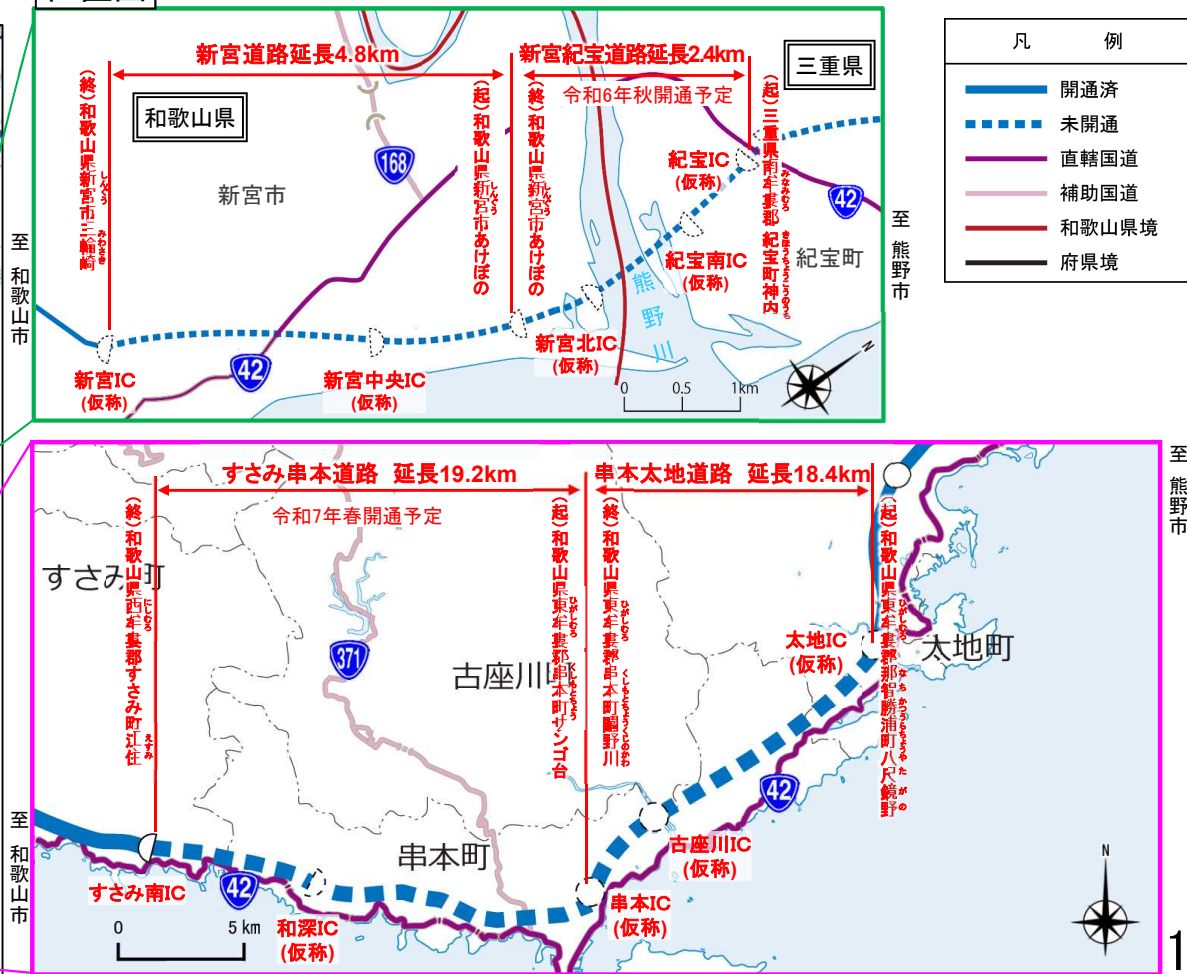
はままつ わかやま
一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っています。

くしもと くしもとたいじ しんぐう
一般国道42号すさみ串本道路(串本IC(仮称)～すさみ南IC)、串本太地道路(太地IC(仮称)～串本IC(仮称))、新宮道路(新宮北IC(仮称)～新宮IC(仮称))及び新宮紀宝道路(紀宝IC(仮称)～新宮北IC(仮称))は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路です。

広域図



位置図



至熊野市

2. 事業の概要

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

事業の目的

- 災害時の交通確保
- 救急医療活動の支援
- 広域周遊観光の支援

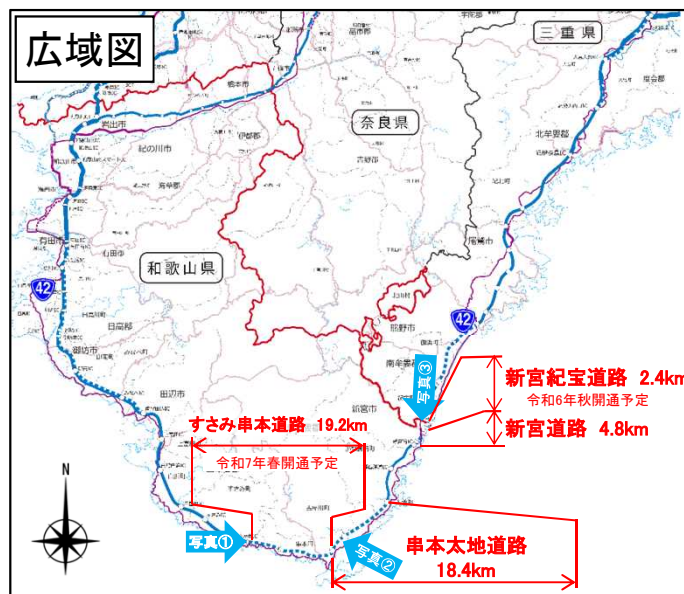
航空写真



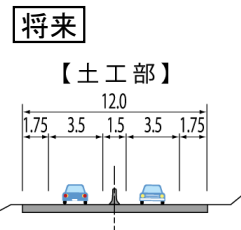
事業の概要・進捗状況

本案件は4事業区間が一体となって効果を発揮するものであるため、4事業を一体的に評価している。

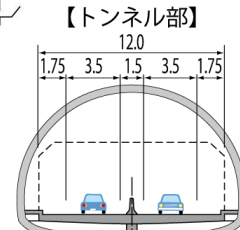
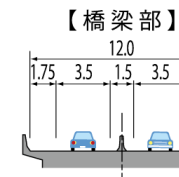
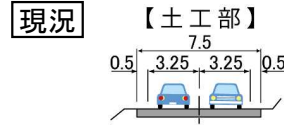
路線区間	すさみ串本道路	串本太地道路	新宮道路	新宮紀宝道路
区間	(起)和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台 (終)同西牟婁郡すさみ町江住	(起)和歌山県東牟婁郡那智勝浦町穴鏡野 (終)同東牟婁郡串本町蘭野川	(起)和歌山県新宮市あけぼの (終)和歌山県新宮市三輪崎	(起)三重県南牟婁郡紀宝町神内 (終)和歌山県新宮市あけぼの
道路延長	19.2 km	18.4 km	4.8 km	2.4 km
構造規格	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級
設計速度	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
車線数	2車線	2車線	2車線	2車線
標準幅員	12.0 m	12.0 m	12.0 m	12.0 m
計画交通量	9,500 台/日	9,500 台/日	9,400台/日	15,000 台/日
全体事業費	1,210 億円	900 億円	300億円	450 億円
事業化	平成 26 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 25 年度
都市計画決定	-	-	-	-
用地着手	平成 29 年度	令和 2 年度	-	平成 29 年度
工事着手	平成 29 年度	令和 3 年度	-	平成 29 年度
開通延長	-	-	-	-
事業進捗率	約 50 % (令和3年3月末)	約 2 % (令和3年3月末)	約 2 % (令和3年3月末)	約 63 % (令和3年3月末)
用地進捗率	約 97 % (面積ベース、同上)	約 39 % (面積ベース、同上)	0 % (面積ベース、同上)	約 99 % (面積ベース、同上)



標準断面図



現況



3. 事業費の見直し

■全体事業費の見直し

○橋梁構造形式や工法の変更、地質条件見直しに伴う工事内容変更等により約360億円の事業費の増額が生じたため、約10億円のコスト縮減を図ったものの、事業費全体で約350億円の増額

○全体事業費

すさみ串本道路 960億円 ⇒ 1,210億円(+250億円)

新宮紀宝道路 350億円 ⇒ 450億円(+100億円)

※新宮道路 300億円(H31新規事業化)

■事業費増額の要因

○地質調査の結果、地質等の条件が当初想定と異なったことに伴う設計変更による増額

〔「橋梁構造形式、工法等の変更」 「法面工対策、地盤改良等の追加」
「トンネル補助工法の追加」〕

○現場条件、関係機関協議等による増額

〔「河川内工事対応の追加変更」 「橋梁工法等の変更」〕

(単位:億円)

No.	主な変更理由	すさみ串本		新宮紀宝		合計		備考
		増額	減額	増額	減額	増額	減額	
①	地質条件変更(法面对策・橋梁下部工変更等)による増	+260				+260		【参考】内訳①～⑤参照
②	河川内条件変更(浚渫工・台船仕様等)による増			+79		+79		【参考】内訳⑥～⑧参照
③	地質条件変更(基礎杭・施工方法変更等)による増			+21		+21		【参考】内訳⑨～⑪参照
④	橋梁から盛土構造への変更による減		-10				-10	
合計		250		100		350		

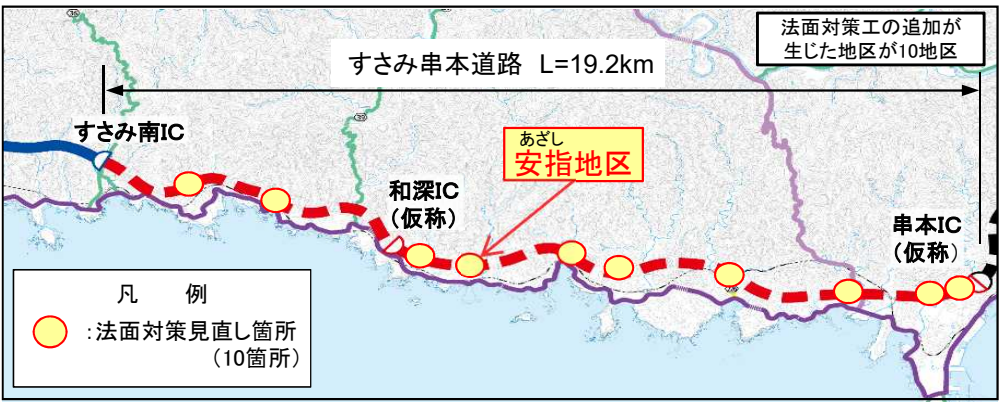
3. 事業費の見直し

1) 地質条件変更(法面对策・橋梁下部工変更等)による増 (+260億円)

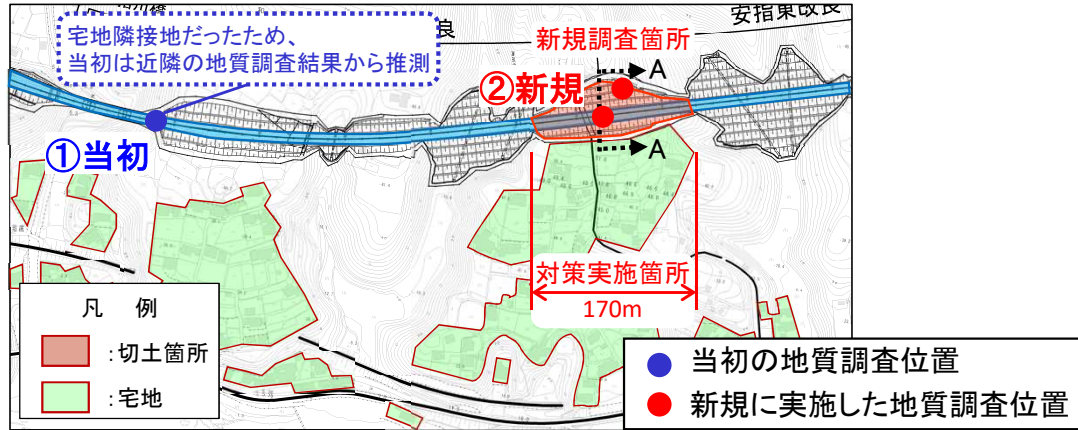
- 当初は、既存土質データにより、砂質土・軟岩と地質を想定していた。
- 詳細設計時(H30)の追加で実施した地質調査の結果、当初想定していた軟岩がスレーキング※特性を有することが判明したため、切土区間で法面对策工を追加する必要が生じた。他、橋梁下部工の変更等が生じた。

※スレーキングとは、塊状の物質(土塊や軟岩)が乾燥、吸水を繰り返すことにより、細かくばらばらに崩壊する現象のこと。粒子の細かい泥岩や凝灰岩などで起こりやすく、進行すると切土法面の崩壊に繋がる恐れがある。

■ 位置図

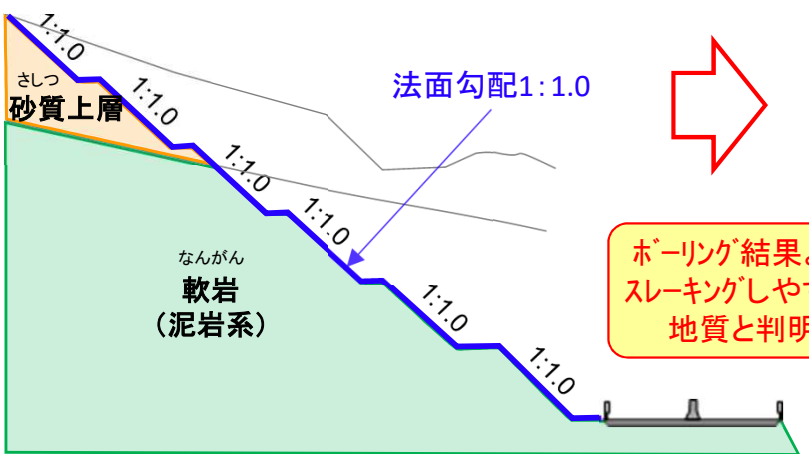


■ 地質調査位置図(法面对策)

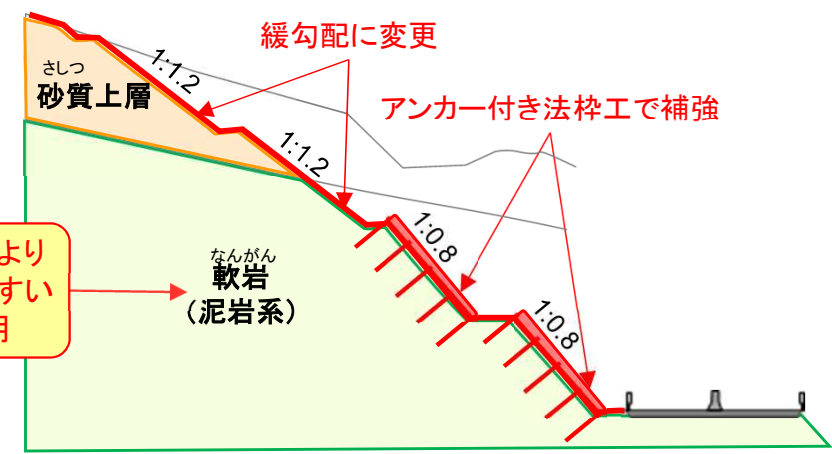


■ 横断図(A-A断面)

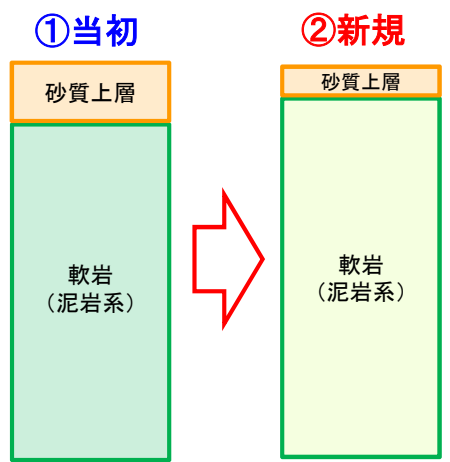
当初(「①当初」の地質調査結果から推測)



変更(「②新規」の地質調査結果を基に実施)



■ 地質条件の変更



3. 事業費の見直し

2) 河川内条件変更(浚渫工・台船仕様等)による増 (+79億円)

- 当初、河川管理者より提供を受けた既往の測量結果を基に上下部工施工に必要な台船の航行に必要な水深が確保されていると想定。
- 工事着手前に測量を行った結果、台船航行に必要なライン以上に砂泥等が堆積しており、台船の航行が困難であることが判明したため浚渫する必要が生じた。他、台船仕様の変更等が生じた。

■ 位置図



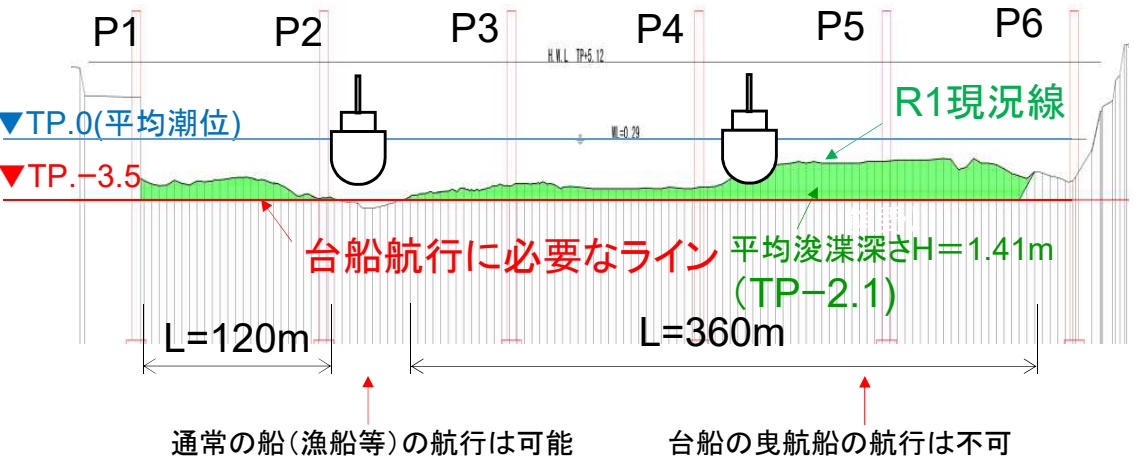
■ グラブ浚渫船等による掘削状況



■ 鋼製台船を用いた施工状況



■ 横断図(熊野川定期横断測量 R2.2月)



- 浚渫範囲の考え方
 - 下部工施工時: 台船を各橋脚の棧橋に固定するため、浚渫範囲は、その回転範囲内としている。
 - 上部工施工時: 幅290mは台船固定のための投錨幅で決定している。
- ※当該箇所は河川断面に必要な計画高水量を満足しており道路事業での対応が必要

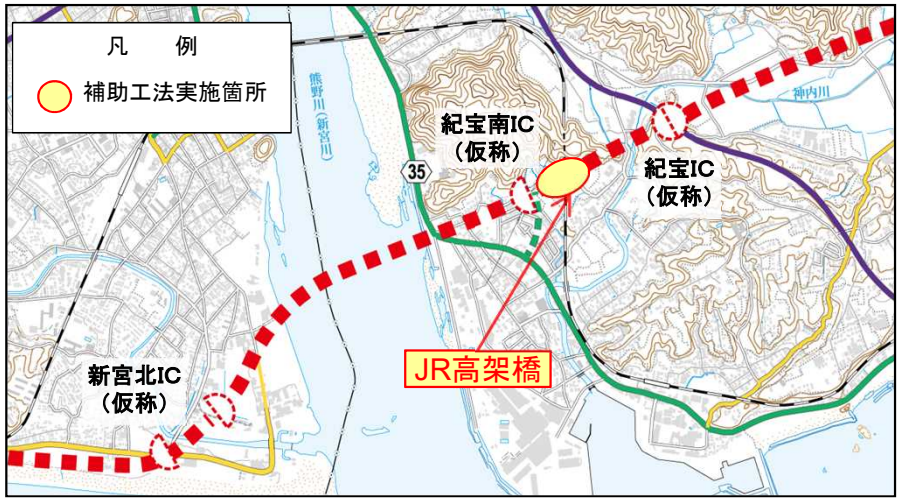
浚渫回数	
H30-R3実績(4回)	216,500m ³
今後の浚渫予定(2回)	55,000m ³

3. 事業費の見直し

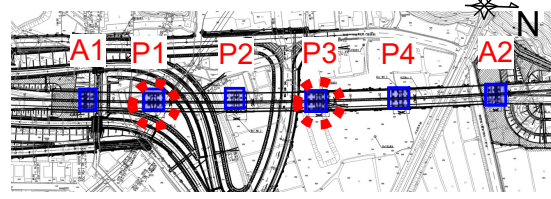
3) 地質条件変更(基礎杭・施工方法変更等)による増 (+21億円)

- 当初想定では、既存ボーリング結果から橋梁の基礎杭施工において、場所打ち杭(オールケーシング工法)を想定していた。
- 工事着手後(R2)杭打設中に、当初想定していなかった岩塊が確認されたため、補助工法として先行掘削置換工法を行う必要が生じた。他、施工方法の変更等が生じた。

■ 位置図

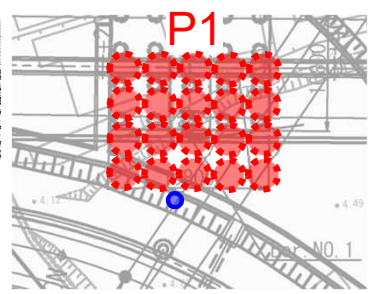


■ JR高架橋平面図



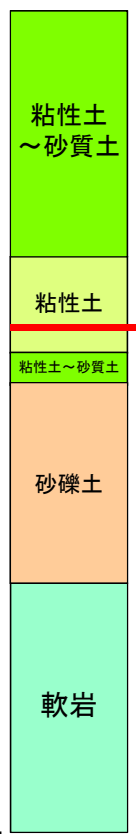
⊙ : 施工時岩塊出現箇所 (P1, P3)

■ P1橋脚詳細図



● : 当初ボーリング調査箇所
⊙ : 施工時岩塊出現箇所

■ ボーリング柱状図(H29結果)



基礎杭施工時に検出された岩塊 (P1橋脚)



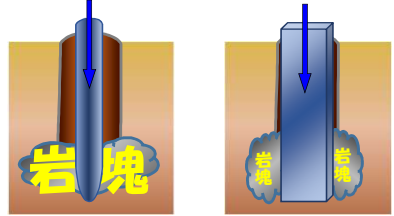
▼GL-35.0

当初は礫質土を想定。施工時に岩塊によりパイプ挿入を阻害

■ 補助工法 (先行掘削置換工法)

- ① ペンシル型ハンマーで中央部を破壊
- ② フラット型ハンマーでエッジ部を破壊

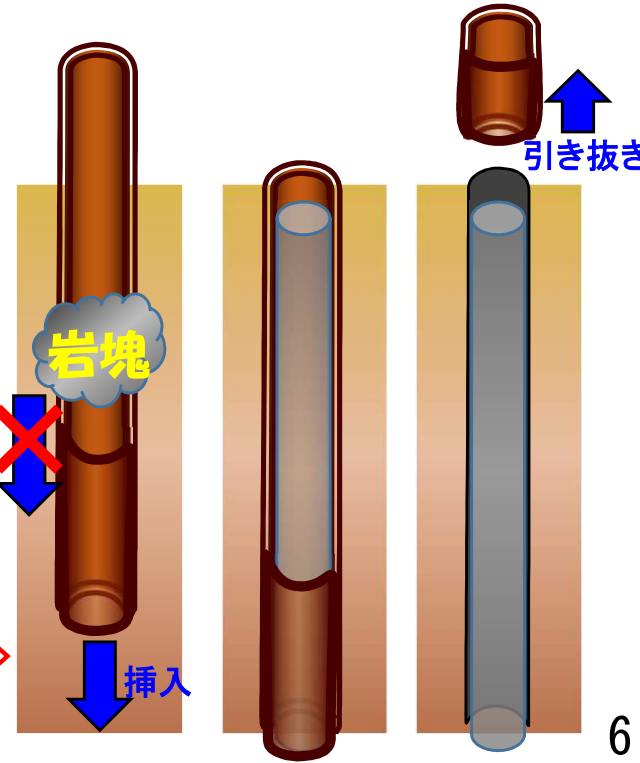
①ペンシル型 ②フラット型



■ 場所打ち杭打設(オールケーシング工法)

- ① ケーシングパイプ挿入
- ② 配筋⇒コンクリート打設
- ③ ケーシングパイプ引き抜き

①挿入 ②Co打設 ③引き抜き



■すさみ串本道路

年 度	①地質条件変更(法面対策・橋梁下部工変更等)による増
当初 想定	概略の設計のため、既存土質データにより砂質土・軟岩と地質を想定。
H30	<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; text-align: center;"> H30.10事業再評価 (全体事業費 960億円) </div> 追加地質調査が可能となり、軟岩がスレーキング特性を有する事が判明。
R1	
R2	<p><u>道路詳細設計が完了</u> 詳細設計において、切土区間で法面対策工等の追加が生じた。他、橋梁下部工の変更等も含み、 ⇒260億円の増額が確定</p>
R3	<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; text-align: center;"> R3.12事業再評価 ※構造変更によりコスト縮減(▲10億円) (全体事業費 1,210億円(+250億円)) </div>

【参考】事業費の見直しの経緯

■新宮紀宝道路

年 度	②河川内工事対応の追加変更	③地質条件変更(基礎杭・施工方法変更等)による増
当初 想定	既往の測量結果を基に上下部工施工に必要なとなる台船の航行に必要な水深が確保されていると想定。	既存ボーリング結果から橋梁の基礎杭施工において、場所打ち杭(オールケーシング工法)を想定。
H30	H30.10事業再評価 (全体事業費 350億円)	
R1		
R2	<p>橋梁下部・上部工施工 工事着手前に測量を行った(H30～R2)結果、台船航行に必要なライン以上に砂泥等が堆積しており、台船の通行が困難であることが判明したため浚渫等する必要が生じた。</p>	<p>橋梁下部工事着手 工事着手後の杭打設中に、当初想定していなかった岩塊が確認(R2)されたため、補助工法として先行掘削置換工法等を行う必要が生じた。 他、施工方法の変更等も含み、 ⇒21億円の増額が確定</p>
R3	<p>他、台船使用の変更等も含み、 ⇒79億円の増額が確定</p>	
	R3.12事業再評価 (全体事業費 450億円(+100億円))	

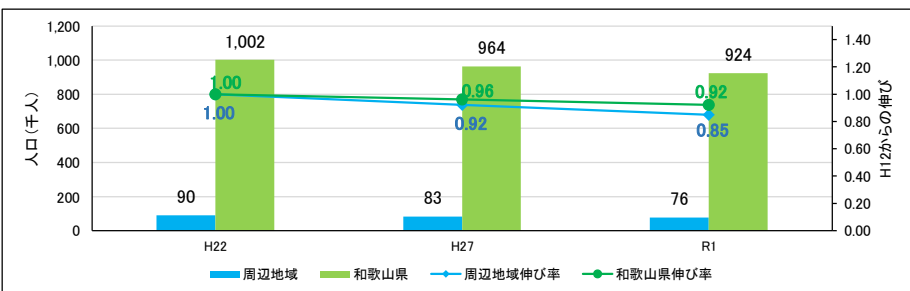
4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

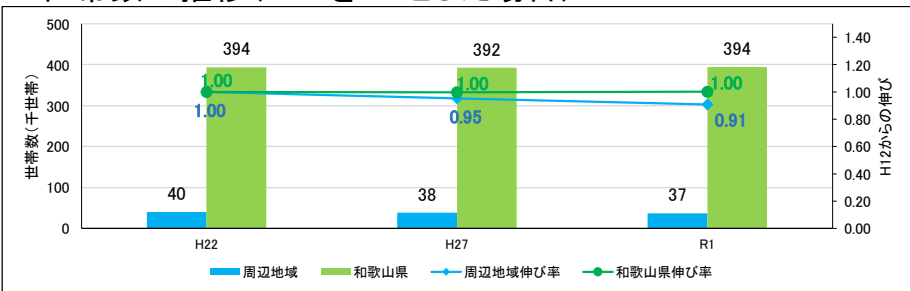
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。
- 国道42号(現道)を利用する交通特性は、外々交通が7%、内外交通が36%と広域的な交通が約4割を占めている。

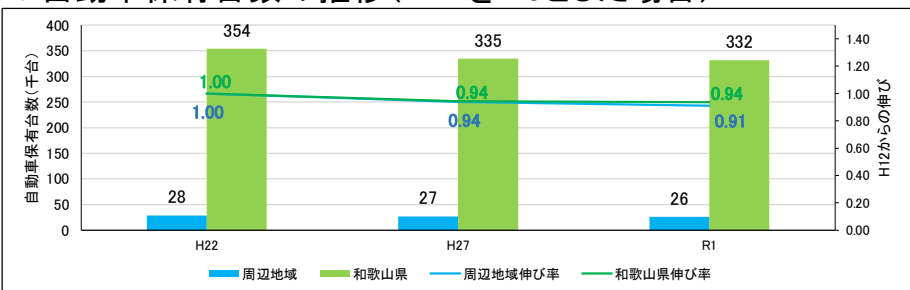
▼人口の推移(H22を1.0とした場合)



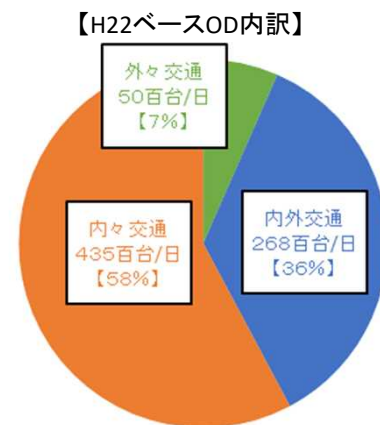
▼世帯数の推移(H22を1.0とした場合)



▼自動車保有台数の推移(H22を1.0とした場合)



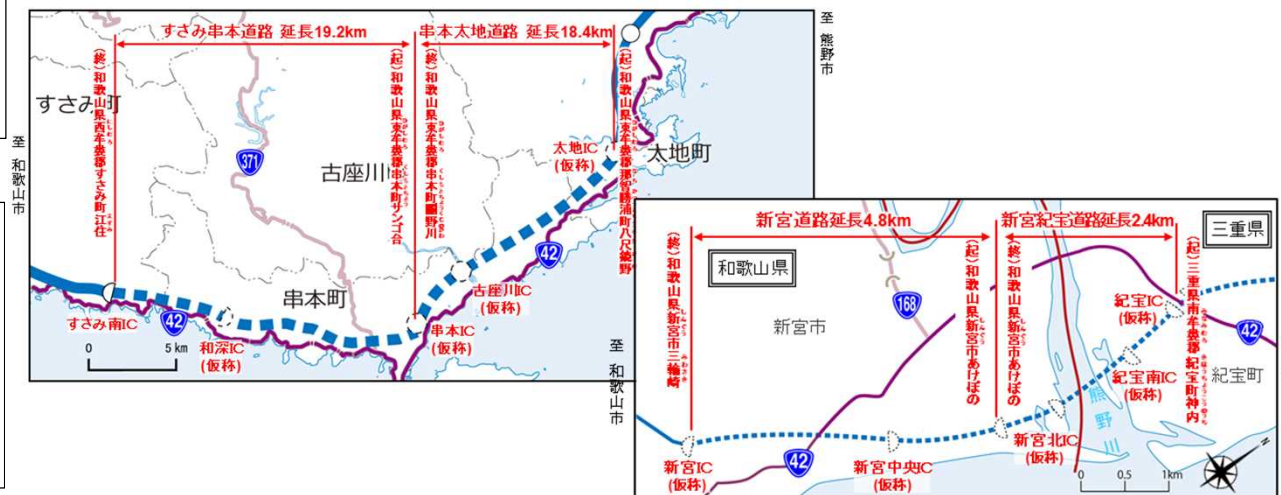
▼国道42号のOD内訳



内外交通: 沿線地域とその他の地域の交通
内々交通: 沿線地域内の交通
外々交通: 通過交通

※沿線地域: 新宮市、すさみ町、串本町、那智勝浦町、太地町、古座川町、三重県紀宝町
※平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出

▼位置図



出典) 人口・世帯数: 国勢調査(H22、H27)、和歌山県及び三重県推計人口(R1)
自動車保有台数: 和歌山県統計年鑑、三重県統計書

周辺地域は、路線沿線にある新宮市、すさみ町、串本町、那智勝浦町、太地町、古座川町、紀宝町

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

2) 事業の整備効果(災害時の交通確保)

【B/C算出における3便益以外の整備効果】

- 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する国道42号の約4割の区間が浸水すると予測されている。
- 近畿道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。

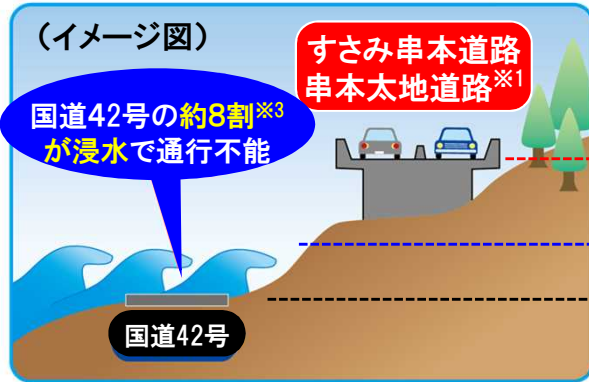
●すさみ町～紀宝町における道路高と最大津波高の関係



台風19号による越波によるすさみ町口和深地区での状況



紀勢自動車道での避難路設置例(白浜町安宅地区)



(※1) 新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号は内陸を通過するので津波被害は想定されていない。

紀勢線計画高(15~54m)

最大津波高(11~19m)※2

国道42号現道高(2~39m)

(※2) 出典: 南海トラフの巨大地震による浸水想定 (H25.3 和歌山県)

(※3) 事業並行区間のうち、最大津波高(H25和歌山県推定)と現道高を比較し最大津波高より低い区間の延長割合

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

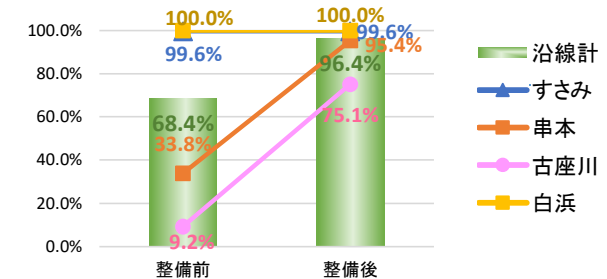
2) 事業の整備効果(救急医療活動の支援) 【B/C算出における3便益以外の整備効果】

- 南和歌山医療センター(田辺市)は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大
- 東牟婁郡*では、新宮紀宝道路、新宮道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院(三重県御浜町)とで実施されている地域医療連携がさらに向上 *那智勝浦町、太地町、古座川町、串本町、北山村
- 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。

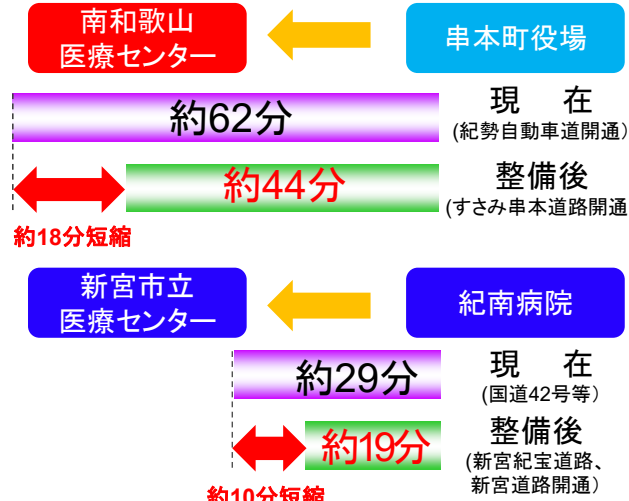
● 高次医療サービス圏域の拡大



南和歌山医療センターへの事業区間沿線地域の60分圏域人口カバー率*



※事業区間沿線地域は、近畿道紀勢線の利用が想定される白浜町、すさみ町、串本町、古座川町



南和歌山医療センターまでの時間圏域	
	整備前(紀勢自動車道開通)
	整備後(すさみ串本道路・串本太地道路開通)

※60分圏域について(ゴールデン・アワー)
外傷による死亡の疫学調査の結果、受傷から1時間以内に手術室に搬入してれば救命できた可能性のある例がかなりの割合に上がることが分かったことから、受傷から1時間以内をゴールデン・アワーと通称したもの

※60分圏域人口カバー率
カバー率 = 60分圏域人口 / 総人口 (H27国勢調査)
集計の対象は、南和歌山医療センターまで事業路線を利用する沿線地域とした。

算出根拠: 全国総合交通分析システム (NAITAS) での算定結果 (3次メッシュ到達圏) をもとに加工

算出根拠: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 事業路線は80km/hで推計

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

2) 事業の整備効果(広域周遊観光の支援) 【B/C算出における3便益以外の整備効果】

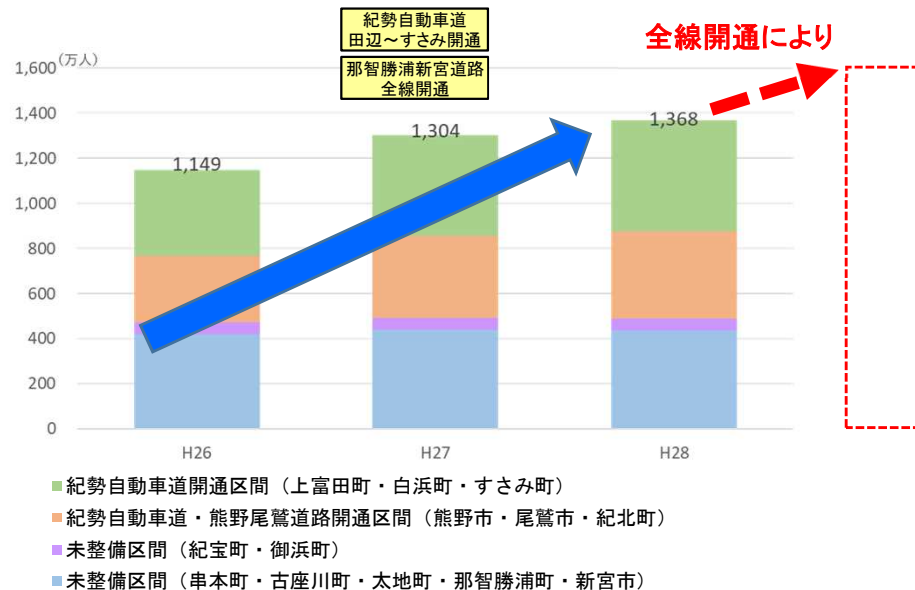
- 紀勢自動車道(田辺～すさみ)の整備により、開通区間およびその延伸部の沿線市町の観光客数が増加
- 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援

● 周遊観光に不可欠な高速ネットワーク

近畿自動車道紀勢線(松原JCT～勢和多気JCT)
延長 約340km



事業路線沿線地域の観光客の推移



出典: 観光客動態調査報告書(和歌山県)
観光客実態調査報告書(三重県)



はしぐいいわ
橋杭岩(串本町)



くまのはやたまたいしゃ
熊野速玉大社(新宮市)

4. 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)
	4,423億円	337億円	100億円	4,860億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	4,191億円		375億円	4,565億円	

■ 算出条件等

基準年：令和3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：令和12年度
 交通量の推計手法：平成22年度
 全国道路・街路交通情勢調査

■ 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)
	4,423億円	337億円	100億円	4,860億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,853億円		375億円	3,228億円	

適用した費用便益分析マニュアル：平成30年2月版
 事業費：2,860億円
 維持管理費：27百万円/km
 作成主体：近畿地方整備局

- ※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
- ※4 事業区間をすさみ串本道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.1 【残事業】2.1
 事業区間を串本太地道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.0 【残事業】1.0
 事業区間を新宮道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】0.8 【残事業】0.8
 事業区間を新宮紀宝道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.3 【残事業】3.8

4. 事業の必要性等に関する視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

4) 地域における計画等

■ 地域における計画 紀勢線の整備は下記の計画に位置付けられています。

- ◆和歌山県 : 道路の整備に関するプログラム(令和3年3月改訂)、和歌山県長期総合計画 2017~2026年度、和歌山県都市計画マスタープラン 平成27~37年度(平成27年5月)
- ◆三重県 : 道路の整備に関するプログラム(令和3年3月改訂)、みえ県民カビジョン 平成24~35年度
- ◆すさみ町 : 第5次すさみ町長期総合計画 令和2~令和11年度(令和2年3月)
- ◆串本町 : 第2次串本町長期総合計画(後期基本計画) 2021~2025(令和3年3月)、第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略 2021~2025(令和3年3月)
- ◆古座川町 : 古座川町第5次長期総合計画 2015~2024(平成27年3月)
- ◆那智勝浦町 : 第10次那智勝浦町長期総合計画 令和3~令和7年度(令和3年3月)
- ◆太地町 : 太地町都市計画マスタープラン2021~2030(令和3年3月)、太地町第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020~2024(令和2年3月)
- ◆新宮市 : 第2次新宮市総合計画(前期基本計画) 2018~2023年度(平成30年3月)、新宮市都市計画マスタープラン 平成25~35年度(平成24年12月)
- ◆紀宝町 : 第2次紀宝町総合計画(基本計画) 平成29~33年度(平成29年3月)

■ 要望経緯

◆近畿自動車道紀勢線建設促進協議会

・構成メンバー: 和歌山県知事、三重県知事、他

(最近の動向) 令和2年11月 促進大会を受け令和7年大阪・関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等を自民党本部、関係省庁に要請

◆近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会

・構成メンバー: 串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他

(最近の動向) 令和元年7月 通常総会を開催。すさみ串本道路、串本太地道路の早期完成を図る要望を継続していくことを確認

◆近畿自動車道紀勢線(熊野市~新宮市間)建設促進期成同盟会

・構成メンバー: (三重県)熊野市、御浜町、紀宝町 (和歌山県)新宮市、田辺市、那智勝浦町、北山村の各首長、他

(最近の動向) 令和2年11月 未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等を国交省へ要望

◆熊野川河口に橋を架ける会

・構成メンバー: 新宮市、紀宝町の各首長、熊野川河口大橋建設促進議員連盟議員、海岸道路の建設を促進する会会長、架橋 虹の会会長

(最近の動向) 令和2年10月 未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等を国交省へ要望

◆高速自動車道紀南延長促進協議会

・構成メンバー: 和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、御坊市以南沿線自治体首長及び議長、他

(最近の動向) 令和3年7月 未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算確保等を国交省へ要望

◆高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会

・那智勝浦町内の民間団体など関係24団体

(最近の動向) 令和2年12月 国土交通省及び地元選出国會議員らへ串本太地道路を大阪・関西万博開催(2025年)までに開通するよう要望

5. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

1) 事業の進捗状況

令和3年度事業内容

【すさみ串本道路】: 用地取得、調査設計、改良・橋梁下部・トンネル工事推進

【串本太地道路】: 用地取得、調査設計推進、改良工事推進

【新宮道路】 : 調査設計推進

【新宮紀宝道路】: 用地取得、調査設計、改良・橋梁上下部工事推進

進捗状況(令和3年3月末までの進捗) ※用地進捗率:面積ベース、事業進捗率:事業費ベース

【すさみ串本道路】: 用地進捗率 約 97%、事業進捗率 約 50%

【新宮道路】 : 用地進捗率 0%、事業進捗率 約 2%

【串本太地道路】: 用地進捗率 約 39%、事業進捗率 約 2%

【新宮紀宝道路】: 用地進捗率 約 99%、事業進捗率 約 63%

事業進捗上の課題

【すさみ串本道路】: 大きな課題はありません

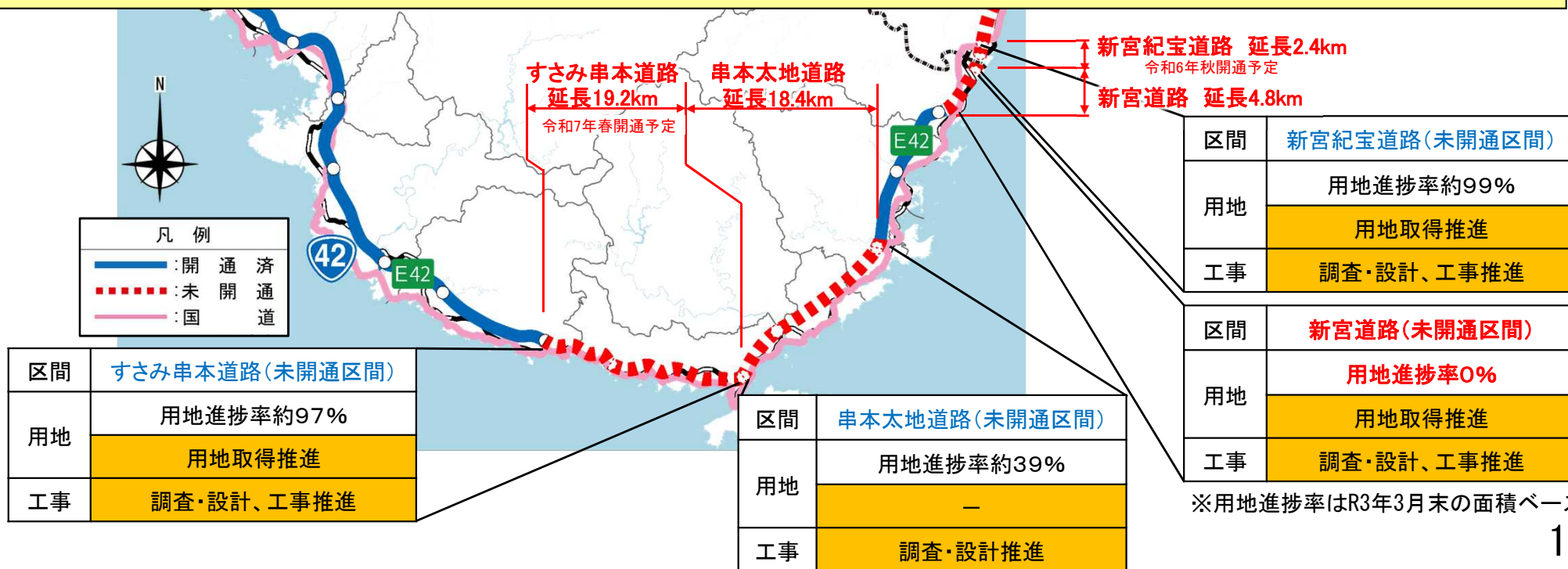
【串本太地道路】: 大きな課題はありません

【新宮道路】 : 大きな課題はありません

【新宮紀宝道路】: 大きな課題はありません

2) 今後の事業スケジュール等

引き続き、事業を推進し、早期の開通を目指します。

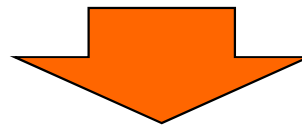


※用地進捗率はR3年3月末の面積ベース

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

一般国道42号 すさみ串本道路 串本太地道路
新宮道路 新宮紀宝道路

近畿自動車道紀勢線の一部を構成する一般国道42号 すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、現況においても災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的に選定された合理的な計画であり、引き続き周辺環境の保全を図りながら事業を推進していきます。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

7. 関係自治体の意見

■和歌山県知事

令和3年12月7日 県総第11220002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)

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施に当たっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、1日も早い供用をお願いします。

■三重県知事

令和3年12月3日 県土第26-23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)

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院(三重県御浜町)から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全安心な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ すさみ町長

(期待する効果)

① 防災

- ・近畿自動車道紀勢線の一部を形成するすさみ串本道路の整備により、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時における広域啓開ネットワークが確保され、地域の孤立回避や迅速な救助・支援による住民の生活と安全への寄与を期待

② 観光

- ・紀勢線全線開通により関西圏・中部圏等からの観光客増が期待されることから、観光を中心とした地域の活性化に期待
- ・通過交通が転換したことで新たな活用が期待される国道42号等を活用したサイクリング等イベントの拡大・発展による交流人口の拡大に期待

③ 地域の活性化

- ・観光地での地元産品の販売による産業・雇用の促進に期待

(取り組み)

① 防災

- ・田辺方面との連携強化に加え、串本方面との連携強化による災害時の孤立化の防止
- ・高速ネットワークへのアクセス性を活かし、より広域的な拠点としても活用

② 観光

- ・サイクリングイベントの実施や道の駅など、街の拠点へのレンタサイクル導入による、国道42号等を活用した地域周遊観光の活性化
- ・太平洋岸自転車道の指定に伴う新たな観光需要を踏まえた受け皿の充実を推進
- ・ホテル誘致による宿泊拠点化

③ 地域の活性化

- ・道の駅「すさみ」を軸とした地域情報発信、地元農家や水産業者の販路確保による産業の維持・発展及び雇用の創出、民間事業者との連携による6次産業化の推進

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ 串本町長 (期待する効果)

① 防災

・近畿自動車道紀勢線の一部を形成するすさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時における広域啓開ネットワークが確保され、地域の孤立回避や迅速な救助・支援による住民の生活と安全への寄与を期待

② 救急医療

・田辺市・新宮市等の高次救急医療施設へ高速ネットワークがつながり、くしもと町立病院との広域医療連携も交えた救急医療体制の充実に期待

③ 観光

・紀勢線全線開通により関西圏・中部圏等からの観光客増が期待されることから、観光を中心とした地域の活性化に期待
・アクセス性向上による観光地での滞在時間の増加、宿泊施設の新規開業による観光拠点化、紀伊半島広域周遊など観光の多様化に期待

④ 地域の活性化

・広域ネットワークの出入口となるインターチェンジを核とした、将来の串本町の核形成、安全・安心なまちの実現に期待

(取り組み)

① 防災

・すさみ串本道路、串本太地道路の開通にあわせて、避難ルートの整備や公共施設・住宅等の高台移転を推進

② 救急医療

・くしもと町立病院を核とした地域医療連携に加え、南和歌山医療センター(三次救急医療機関)や紀南病院、新宮市立医療センター(二次救急医療機関)等との広域連携による医療サービスの充実を推進

③ 観光

・太平洋岸自転車道の指定、ロケット事業の開始に伴う新たな観光需要を踏まえた受け皿の充実を推進
・串本IC近隣への観光商業施設の立地により、増加する観光需要対応を推進

④ 地域の活性化

・サンゴ台(串本インターチェンジ)に集積した公共機関を核とする新たな街を形成するとともに、中心市街地を迂回するアクセス路がバイパスとなり地域交通環境の改善とともに、町内の道路網を再編・整備しニーズにあったまちづくりを推進

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ 古座川町長

(期待する効果)

① 防災

- ・近畿自動車道紀勢線の一部を形成する串本太地道路の整備により、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時における広域啓開ネットワークが確保され、地域の孤立回避や迅速な救助・支援による住民の生活と安全への寄与を期待

② 救急医療

- ・くしもと町立病院へのアクセス性が向上し、さらに田辺市や新宮市との広域医療連携による救急医療体制の充実に期待

③ 観光・レジャー・地域の活性化

- ・古座川によってもたらされる豊かな自然の情報を外部に積極的に発信し、町を訪れる人々を魅了することで地場産業の維持・発展に期待
- ・太平洋岸自転車道の指定などサイクル需要増加による地域観光活性化へ期待

(取り組み)

① 防災

- ・串本太地道路の整備、アクセス道路等周辺道路整備の促進により、中心部の交通環境を改善するとともに避難ルートの整備や公共施設・住宅等の高台移転を推進

② 救急医療

- ・くしもと町立病院を核とした地域医療連携、南和歌山医療センターや紀南病院、新宮市立医療センター等高次救急医療施設へ高速ネットワークを介した広域連携による医療サービスの充実に期待

③ 地域の活性化

- ・地域おこし協力隊員による観光情報の積極的な情報発信を推進
- ・ジビエの食材や加工品をイベント会場や道の駅等に出品するなど、外販拡大活動を推進
- ・古座川流域を中心とした自然を生かしたサイクルルートの形成、アウトドア観光施設の整備促進、またクマノザクラやジオパークなど関連事業の推進

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ 太地町長

(期待する効果)

- ①防災
 - ・近畿自動車道紀勢線の一部を形成する串本太地道路の整備により、南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時における広域啓開ネットワークが確保され、地域の孤立回避や迅速な救助・支援による住民の生活と安全への寄与を期待
- ②観光
 - ・串本太地道路の整備をはじめ紀勢線全線開通による高速ネットワーク拡大で県内外からのアクセス向上に伴い、観光地での長時間滞在、観光拠点化、紀伊半島広域周遊など観光の多様化に期待
- ③地域の活性化
 - ・くじらを核とした観光や地域資源開発などの産業振興に伴う消費行動や雇用創出による地域の活性化に期待

(取り組み)

- ①防災
 - ・串本太地道路の開通にあわせて、太地インターチェンジから森浦湾へのアクセス性向上による緊急時の物資等搬入ルート確保
- ②観光
 - ・「森浦湾くじらの海計画」の着実な推進とともに、高速ネットワーク形成にあわせた観光拠点の整備により観光客誘致を推進
 - ・太平洋岸自転車道の指定等、新たな観光需要を踏まえた受け皿の充実を推進
- ③地域の活性化
 - ・くじらを核とした産業振興で「豊かで活力のあるまち」の創造を推進
 - ・道の駅「たいじ」を中心とした地場製品の販売促進による地域産業の活性化を推進

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ 那智勝浦町長

(期待する効果)

①防災

- ・串本太地道路の整備により、大規模災害(地震・津波)発生時に、国道が寸断された場合等における緊急避難路及び緊急輸送路としての活用に期待
- ・救急搬送の時間が短縮、人命救助につながり広域搬送も拡大する。
- ・大規模火災等発生時における応援消防隊の移動時間が短縮され、早期消火が可能となる。
また応援消防について、より広いエリアでの協定が可能となる。

②観光

- ・紀勢線全線開通による高速ネットワーク拡大で県内外からのアクセス向上に伴い、観光客にとっては広域での移動が可能になることと、旅先での滞在時間が増えるといった効果がある。

③地域の活性化

- ・関西圏への物流時間が短縮され、より広範囲なエリアへの地元産品(マグロ等)の販路拡大につながる。
- ・図書館やスポーツ施設、ゴミ焼却場、し尿処理等の広域的な相互利用が、より便利になり、様々な広域連携につながるなど波及効果に期待

(取り組み)

①防災

- ・串本太地道路の開通にあわせて、避難ルート(工事用道路も含む)や広域支援物資拠点等の設置場所の見直しを推進

②観光

- ・串本太地道路の整備により、移動時間が短縮されることから、より広域での観光連携を推進
- ・太平洋岸自転車道の指定、ロケット事業の開始に伴う新たな観光需要を踏まえた受け皿の充実を推進

③地域の活性化

- ・まちなか観光や古道ツアー等の商品開発を行い、滞在時間を増やすことで宿泊へと誘導する取組みを推進

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ 新宮市長

(期待する効果)

① 防災

- ・紀勢線の全線開通により、台風等による水害や南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時における広域啓開ネットワークが確保され、地域の孤立回避や迅速な救助・支援による住民の生活と安全への寄与を期待

② 救急医療

- ・搬送時間の短縮により、新宮市立医療センター～紀南病院(御浜町)間の地域医療連携の促進に期待

③ 観光

- ・通過交通の転換による新宮市内の交通渋滞緩和により観光地へのアクセス性向上に伴う観光客増加に期待

④ 地域の活性化

- ・新宮港から東海・関東方面へのアクセス性向上による産業の活性化に期待
- ・新宮港第二期工業用地へのアクセス向上による企業進出に期待

⑤ 人口の定着

- ・アクセス性の向上によるU.Iターンの活発化等による人口増に期待

(取り組み)

① 防災

- ・新宮北インターチェンジ周辺の都市計画道路の整備推進、市庁舎建て替えによる防災力の強化

② 救急医療

- ・新宮医療圏と東紀州医療圏(紀宝町、御浜町、熊野市、尾鷲市等)も含めた公立病院間でのネットワーク化の推進

③ 観光

- ・拡大する高速道路ネットワークを活かし、新宮港へ寄港するクルーズ船のオプションツアーの多様化やツアー圏域の拡大を推進
- ・太平洋岸自転車道の指定に伴う新たな観光需要を踏まえた受け皿の充実を推進

④ 地域の活性化

- ・養殖ブリや養殖ナマズの生産工場の誘致及び名古屋港を経由した海外や首都圏への販路拡大を推進

7. 関係自治体の意見

◆ 沿線市町村の期待

■ 紀宝町長

(期待する効果)

① 防災

- ・近畿自動車道紀勢線の一部を形成する熊野川河口大橋の整備により、台風等による水害や南海トラフ巨大地震等の大規模災害発生時における広域啓開ネットワークが確保され、地域の孤立回避や迅速な救助・支援による住民の生活と安全への寄与を期待

② 救急医療

- ・搬送時間の短縮により、新宮市立医療センター～紀南病院(御浜町)間の広域医療連携の促進に期待

③ 観光

- ・和歌山県方面へのアクセス向上に伴い、地域間交流・連携の一層の向上による観光客増加及び渋滞の緩和に期待

④ 地域の活性化

- ・地元企業の新宮港へのアクセス向上による事業規模の拡大及び渋滞の緩和に期待

(取り組み)

① 防災

- ・紀宝インターチェンジ周辺を含む地域内の道路網の再編、高台への宅地整備等災害に強いまちづくりを推進

② 救急医療

- ・新宮医療圏と東紀州医療圏(尾鷲市、熊野市、南牟婁郡)も含めた公立病院間での医療連携を推進

③ 地域の活性化

- ・紀宝インターチェンジ周辺を含む地域内の道路、交差点や踏切等の改良により、高速ネットワークから地域へのアクセス性向上を推進
- ・太平洋岸自転車道の指定に伴う新たな観光需要を踏まえた受け皿の充実を推進

④ 人口の定着

- ・紀勢線の全線開通による生活圏の拡大に伴い、新宮市等の周辺市町への通勤を見据え、かつ居住環境に優れた宅地整備、空き家活用事業等を推進

すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、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、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続

【参考】(内訳)事業費の見直し

■全体事業費の見直し

○橋梁構造形式や工法の変更、地質条件見直しに伴う工事内容変更等により約360億円の事業費の増額が生じたため、約10億円のコスト縮減を図ったものの、事業費全体で約350億円の増額

○全体事業費

すさみ串本道路 960億円 ⇒ 1,210億円(+250億円)

新宮紀宝道路 350億円 ⇒ 450億円(+100億円)

※新宮道路 300億円(H31新規事業化)

■事業費増額の要因

○地質調査の結果、地質等の条件が当初想定と異なったことに伴う設計変更による増額

「橋梁構造形式、工法等の変更」 「法面工対策、地盤改良等の追加」

「トンネル補助工法の追加」

○現場条件、関係機関協議等による増額

「河川内工事対応の追加変更」 「橋梁工法等の変更」

(単位:億円)

No.	主な変更理由	すさみ串本		新宮紀宝		合計	
		増額	減額	増額	減額	増額	減額
内訳①	地質条件変更による法面对策の追加による増	+95				+95	
内訳②	橋梁下部構造の変更による増	+81				+81	
内訳③	切土区間における地質条件変更による増	+44				+44	
内訳④	地質条件変更による地盤改良の追加による増	+24				+24	
内訳⑤	トンネル補助工法の追加による増	+16				+16	
内訳⑥	浚渫工の追加による増			+36		+36	
内訳⑦	台船仕様の変更による増			+31		+31	
内訳⑧	熊野川河口大橋施工時の仮設工の追加による増			+12		+12	
内訳⑨	JR高架橋下部の補助工法の追加による増			+8		+8	
内訳⑩	地盤改良仮設工法の変更による増			+7		+7	
内訳⑪	JR高架橋の架設工法変更による増			+6		+6	
内訳⑫	橋梁から盛土構造への変更による減		-10				-10
合計		250		100		350	

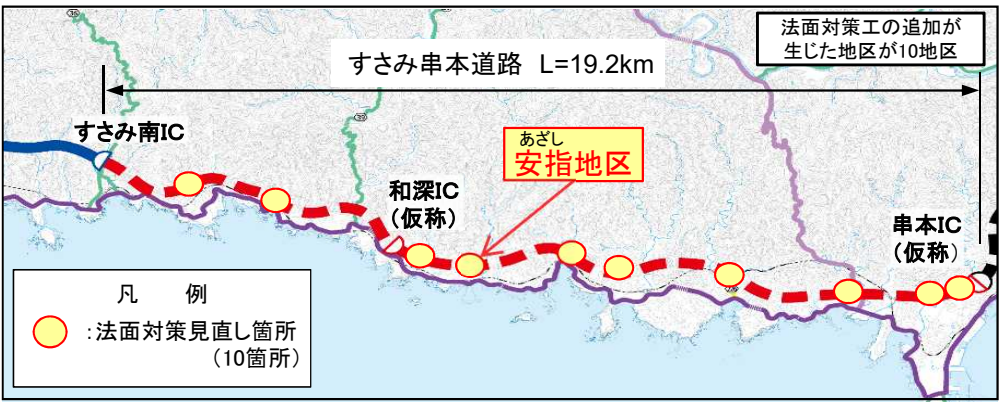
【参考】(内訳①) 事業費の見直し

1) 地質条件変更による法面对策の追加による増額 (+95億円)

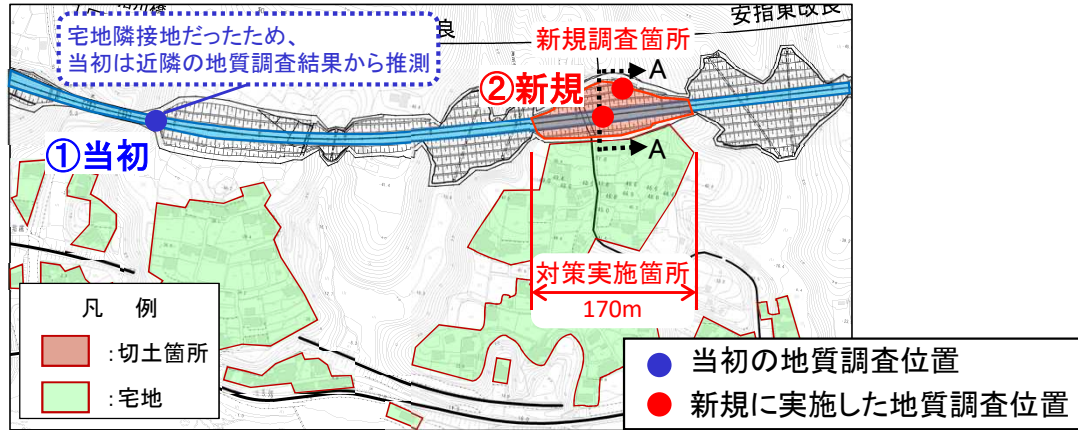
- 当初は、既存土質データにより、砂質土・軟岩と地質を想定していた。
- 詳細設計時(H30)の追加で実施した地質調査の結果、当初想定していた軟岩がスレーキング※特性を有することが判明したため、切土区間で法面对策工を追加する必要が生じた。

※スレーキングとは、塊状の物質(土塊や軟岩)が乾燥、吸水を繰り返すことにより、細かくばらばらに崩壊する現象のこと。粒子の細かい泥岩や凝灰岩などで起こりやすく、進行すると切土法面の崩壊に繋がる恐れがある。

位置図

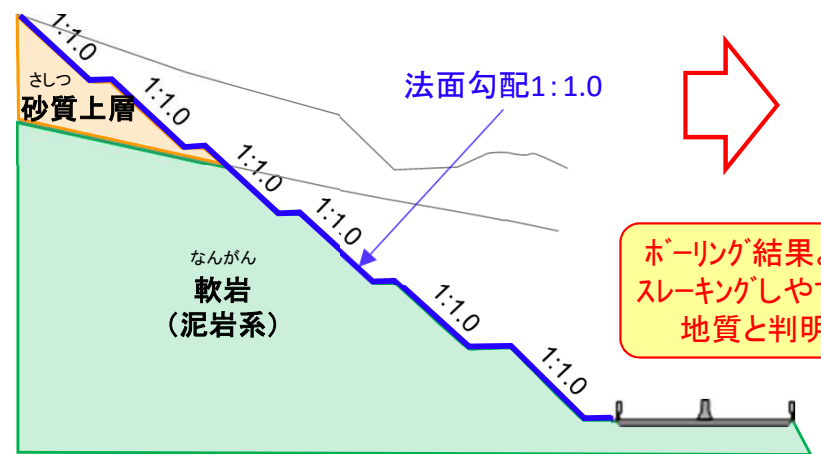


地質調査位置図

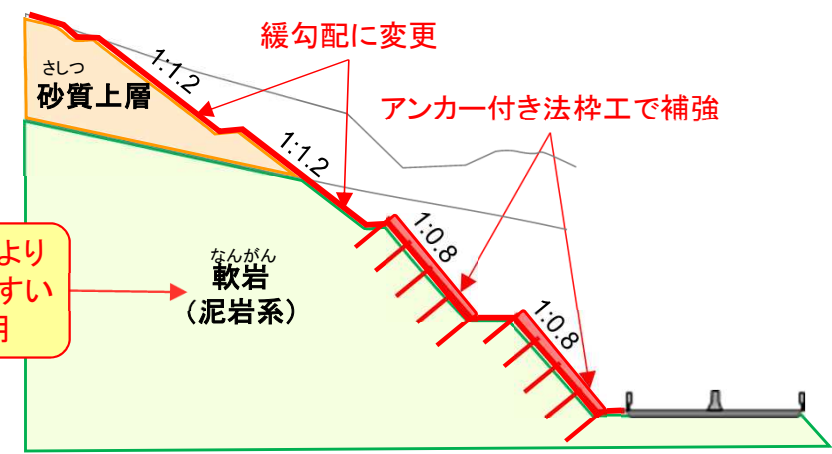


横断図(A-A断面)

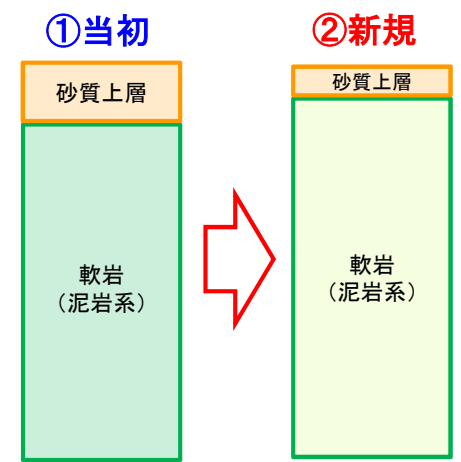
当初(「①当初」の地質調査結果から推測)



変更(「②新規」の地質調査結果を基に実施)



地質条件の変更



【参考】(内訳②) 事業費の見直し

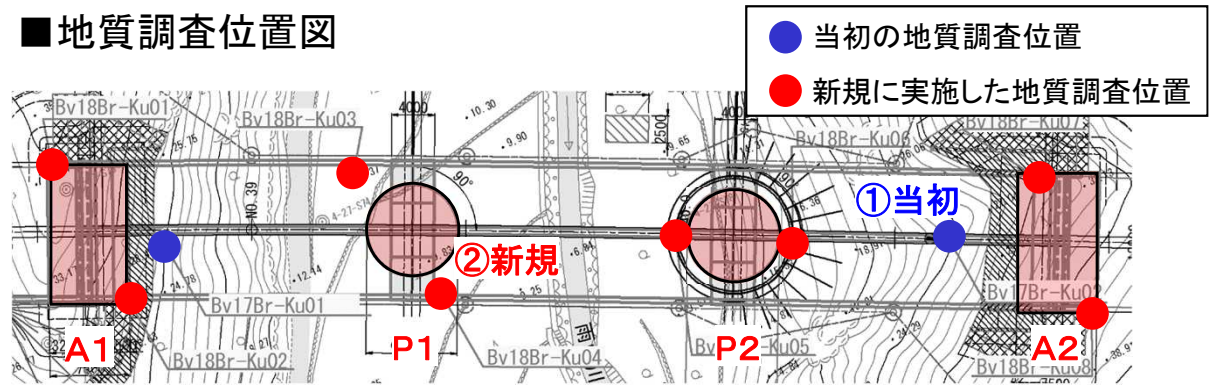
2) 橋梁下部構造の変更による増額 (+81億円)

- 当初は、既存土質データにより、現地盤に沿うように支持地盤線を想定していた。
- 詳細設計時(H30)の橋脚位置での追加地質調査の結果、支持地盤線が想定よりも低く直接基礎では支持力が確保できないことが判明したため、橋梁基礎形式を直接基礎⇒杭基礎に変更する必要が生じた。

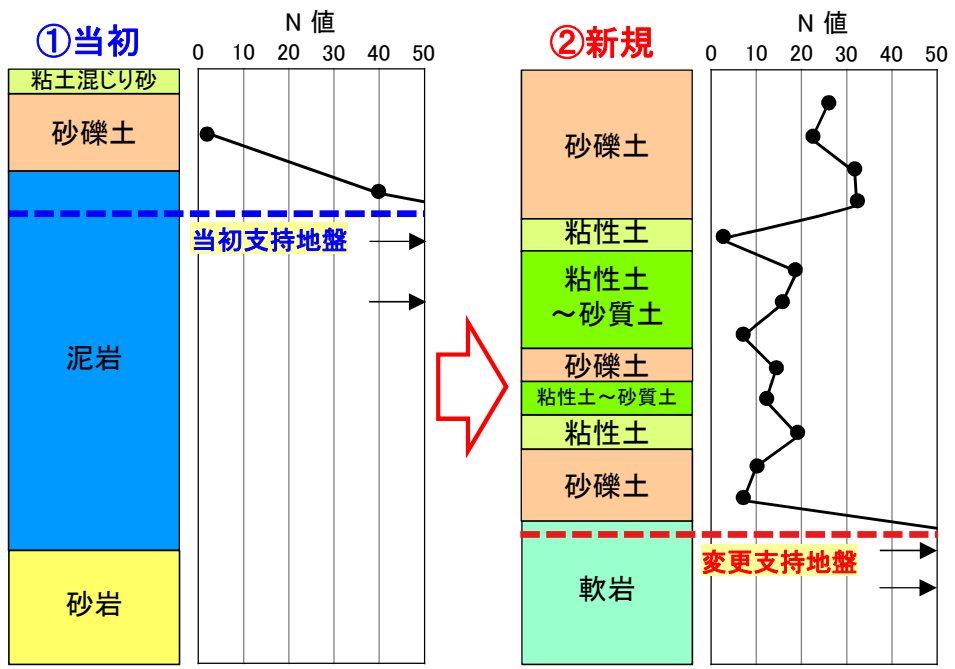
■ 位置図



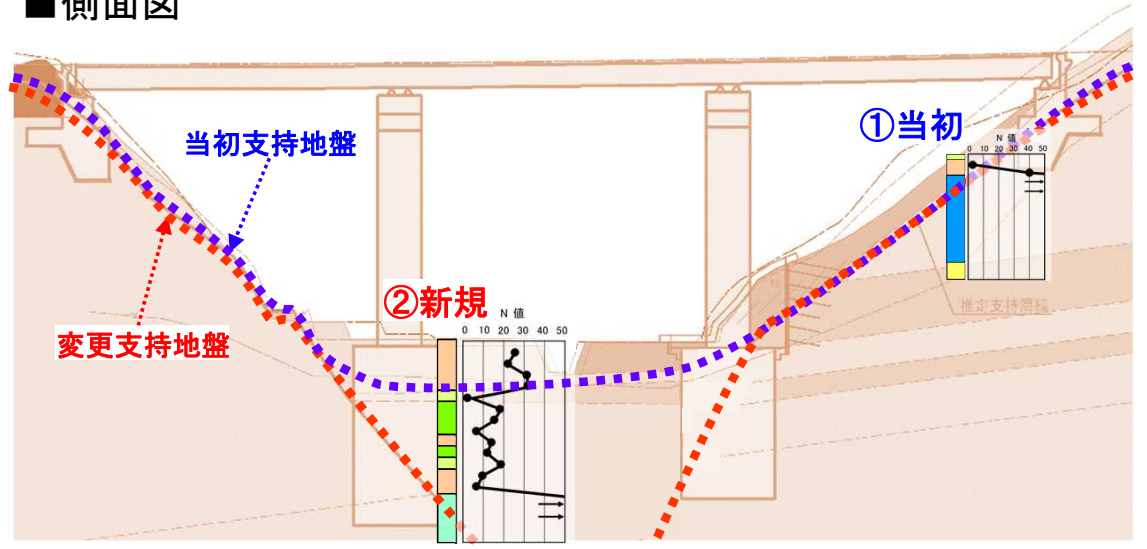
■ 地質調査位置図



■ 地質調査結果



■ 側面図



【参考】(内訳③) 事業費の見直し

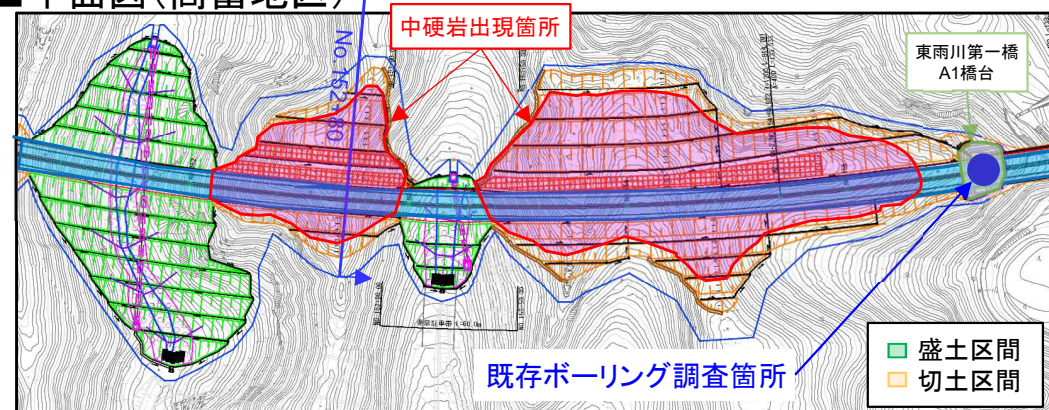
3) 切土区間における地質条件変更による増額 (+44億円)

- 当初は、既存ボーリング結果を基に、切土部の土質を軟岩と想定していた。
- 工事着手後に、切土区間の多くでボーリング箇所では確認できなかった中硬岩が確認されたため、当初工法(軟岩掘削)⇒変更工法(中硬岩掘削)へ工法変更の必要が生じた。

■ 位置図



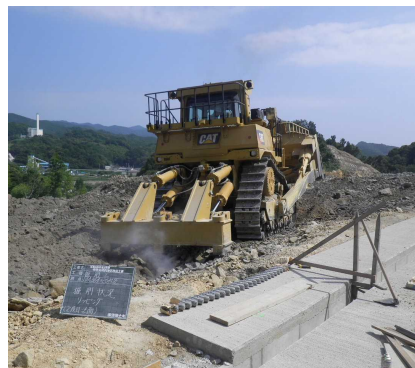
■ 平面図(高富地区)



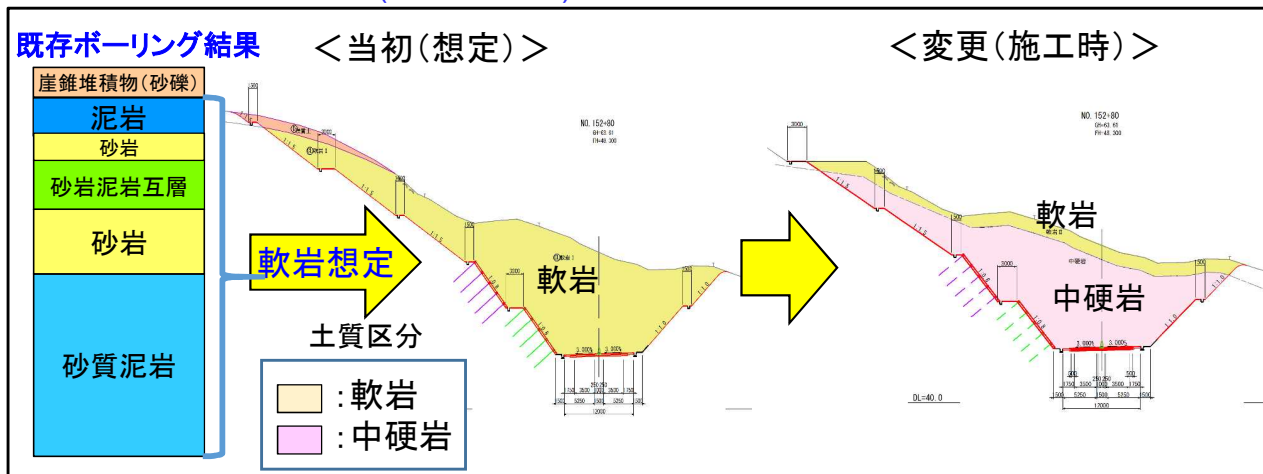
■ 掘削工法の比較

【当初工法】
軟岩掘削(リッパブル)
・軟岩を削る工法(リップング)

【変更工法】
中硬岩掘削(大型ブレイカー)
・リップングできない固さの岩盤をブレイカーで破碎



■ 横断図(高富地区) (No.152+80)

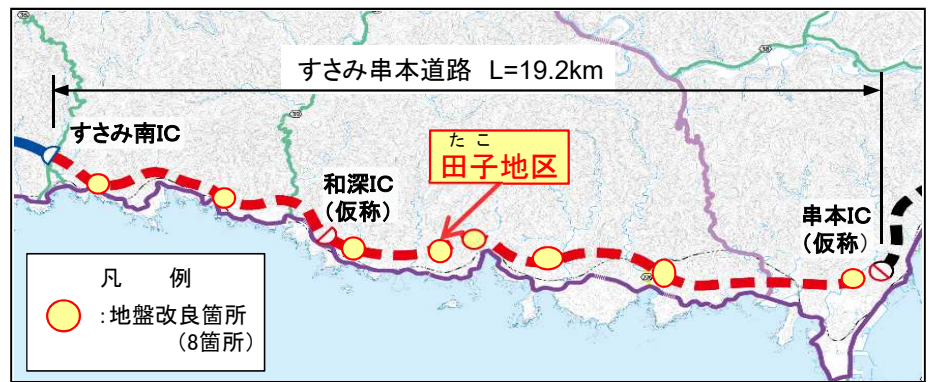


【参考】(内訳④) 事業費の見直し

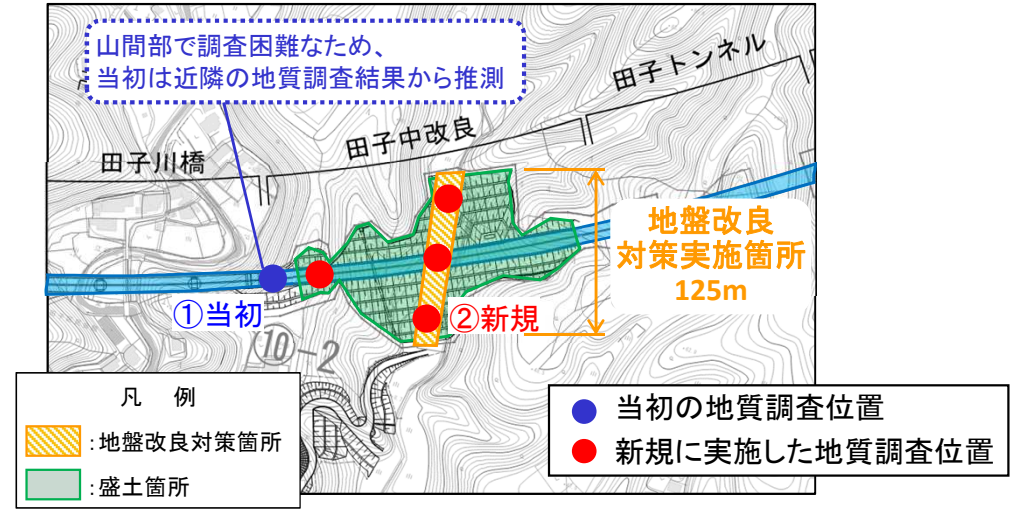
4) 地質条件変更による地盤改良の追加による増額 (+24億円)

- 当初は、近接区間での地質調査結果より、地盤改良は不要として設計していた。
- 詳細設計時に追加の地質調査を行った結果、当初想定以上に支持層が深く、液状化しやすい土層であることが判明したため、地盤改良を行う必要が生じた。

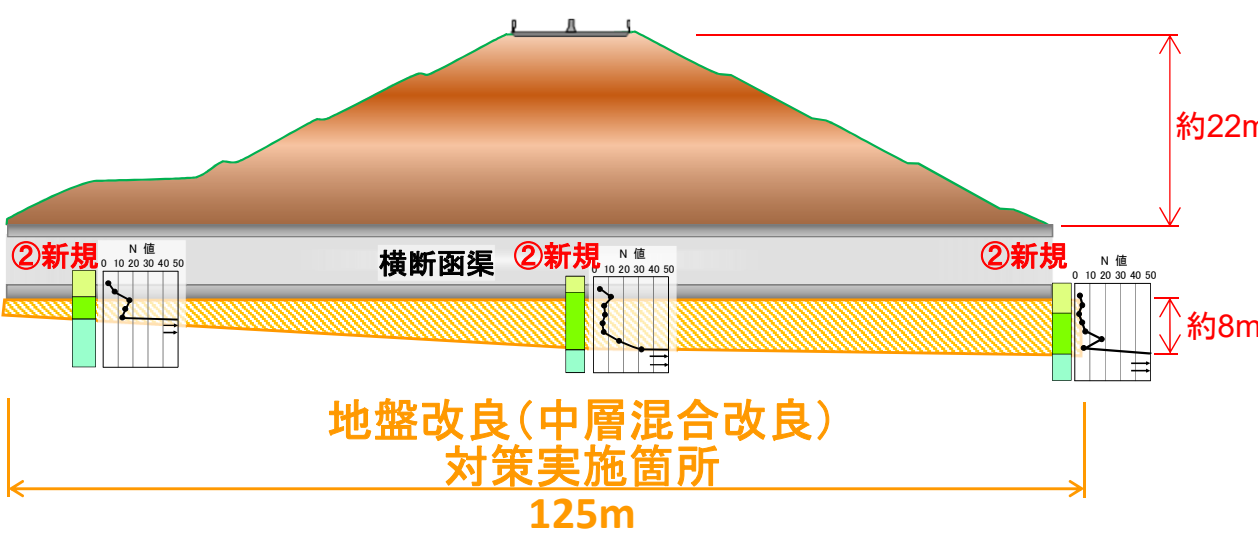
■ 位置図



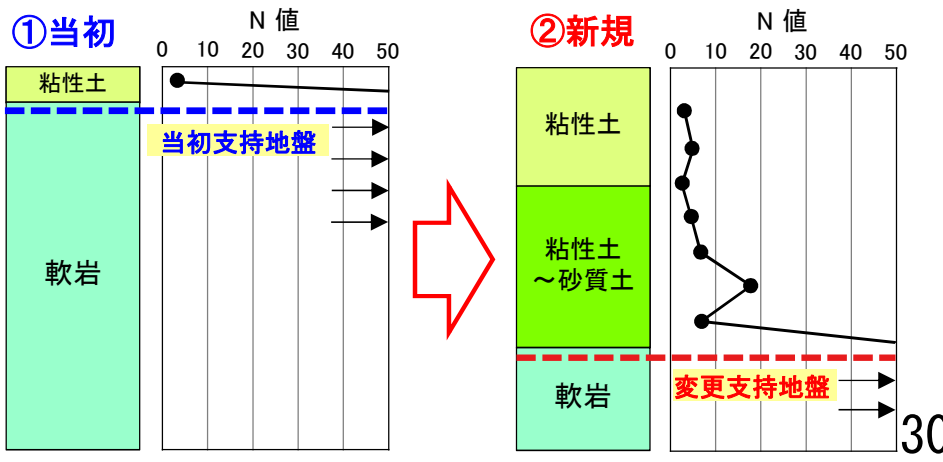
■ 地質調査位置図



■ 横断面図



■ 地質条件の変更

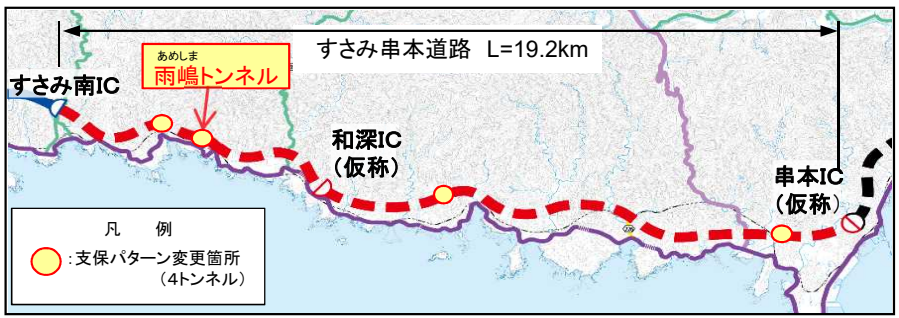


【参考】(内訳⑤) 事業費の見直し

5)トンネル支保パターンの変更、補助工法の追加による増額 (+16億円)

- 当初(詳細設計)は、地質調査結果等を基にトンネル支保パターンを計画していた。
- 工事着手後、地山の風化や亀裂が判明し、支保パターンの変更や補助工法の追加が必要となった。

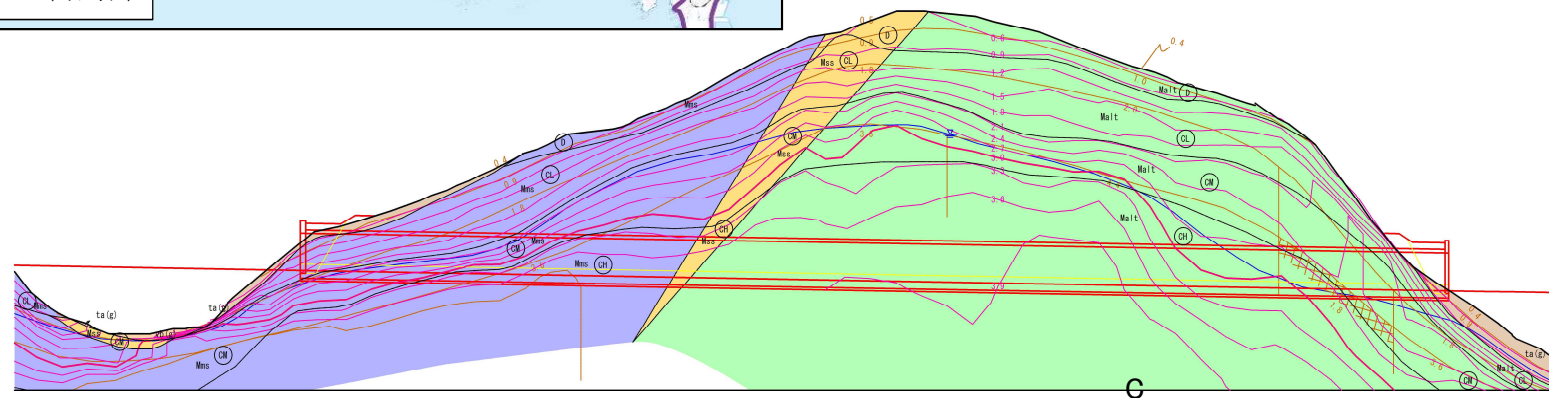
■位置図



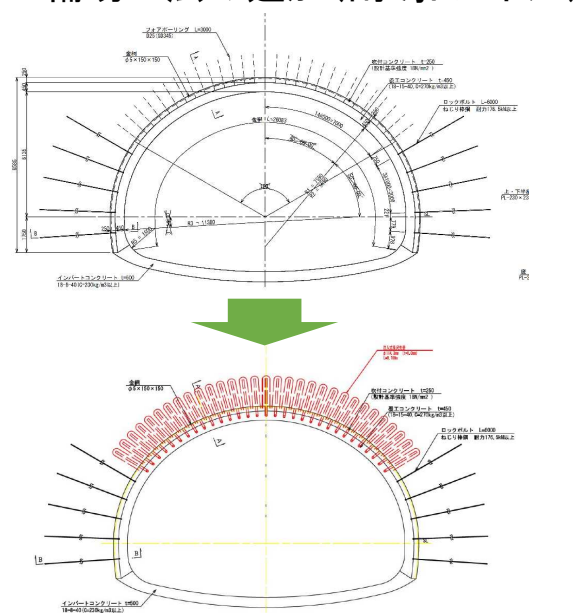
■地質縦断面図(雨嶋トンネル 延長225m)



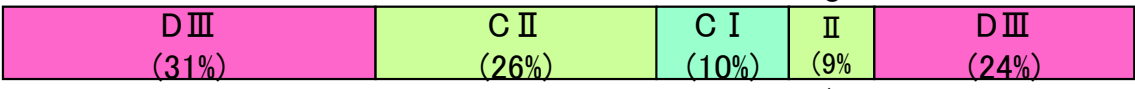
岩級区分 (土質級区分)	地質凡例
DL (土砂)	がすいたいせきぶつ 崖錐堆積物
DH (土砂)	でいがん 泥岩
CL (軟岩 I)	さがん 砂岩
CH (中硬岩)	でいがん さがん ご そう 泥岩砂岩互層



■補助工法の追加(雨嶋トンネル)



【詳細設計時】



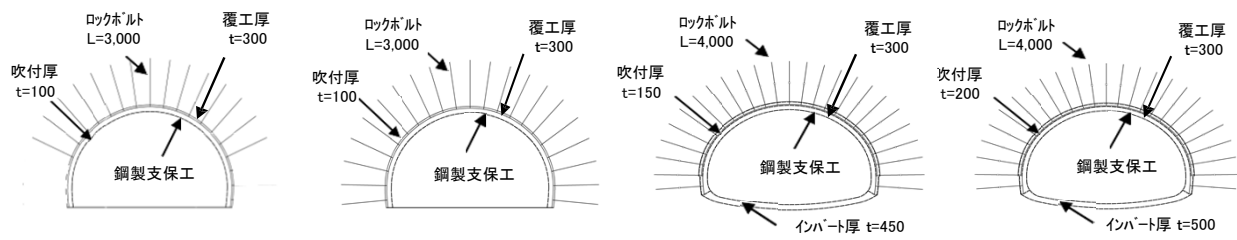
【現地着手後】



支保パターン



■支保パターン図



多亀裂で地質状態が悪く、トンネル坑口に31 注入式長尺先受工法の追加施工を実施

【参考】(内訳⑥)事業費の見直し

6) 台船施工の水深確保に伴う浚渫工の追加による増額 (+36億円)

- 当初、河川管理者より提供を受けた既往の測量結果を基に上下部工施工に必要な台船の航行に必要な水深が確保されていると想定。
- 工事着手前に測量を行った結果、台船航行に必要なライン以上に砂泥等が堆積しており、台船の航行が困難であることが判明したため浚渫する必要が生じた。

■ 位置図



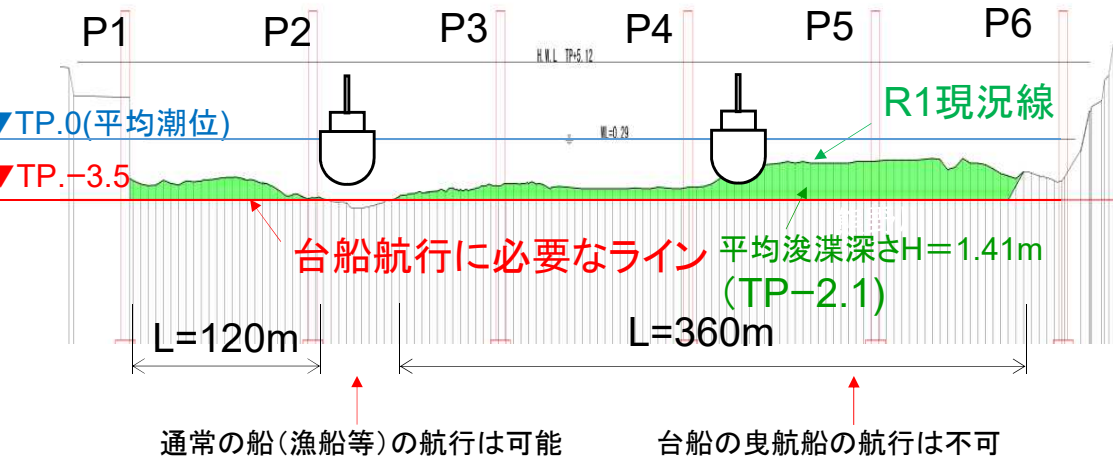
■ グラブ浚渫船等による掘削状況



■ 鋼製台船を用いた施工状況



■ 横断図(熊野川定期横断測量 R2.2月)



- 浚渫範囲の考え方
 - 下部工施工時: 台船を各橋脚の棧橋に固定するため、浚渫範囲は、その回転範囲内としている。
 - 上部工施工時: 幅290mは台船固定のための投錨幅で決定している。
- ※当該箇所は河川断面に必要な計画高水量を満足しており道路事業での対応が必要

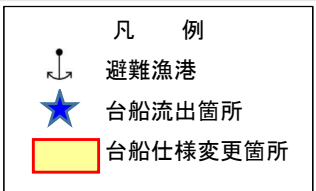
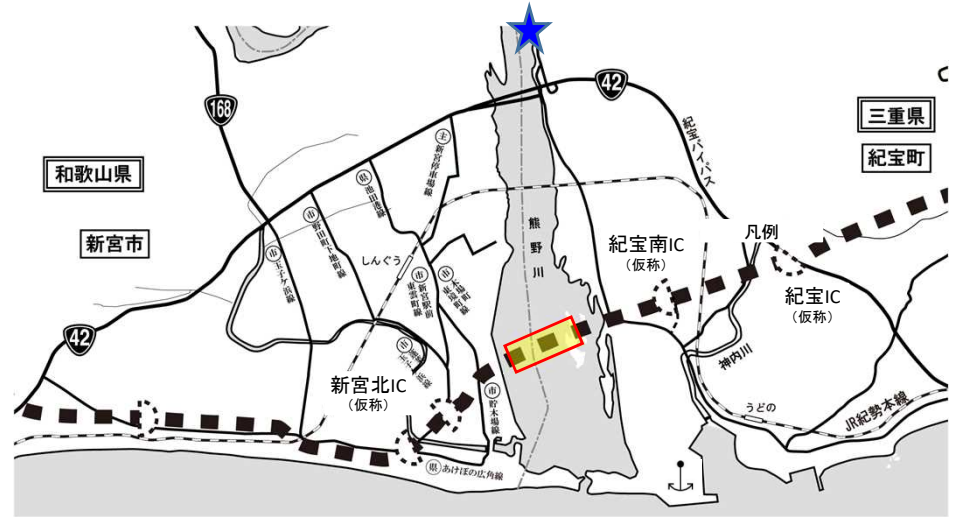
浚渫回数	
H30-R3実績(4回)	216,500m ³
今後の浚渫予定(2回)	55,000m ³

【参考】(内訳⑦) 事業費の見直し

7) 台船仕様の変更による増額 (+31億円)

- 当初は、現場条件と経済性を考慮して、上部工施工において組み立て台船の使用を想定していた。
- 現場着手前(R1)に河川協議を行ったところ、H30の大雨により近隣工事で台船流出が発生したことなどを考慮して、隣接漁港等へ一次退避可能な鋼製台船への変更の必要が生じた。

■ 位置図



■ 台船日数

使用船舶	供用日	
基地台船(P2用)	286日	546日
基地台船(P3用)	260日	

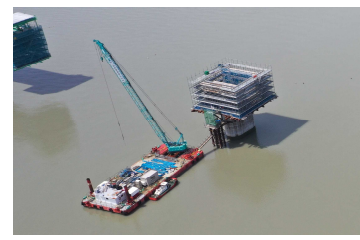
■ 組立式台船(ユニフロート)



【特徴】

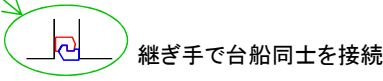
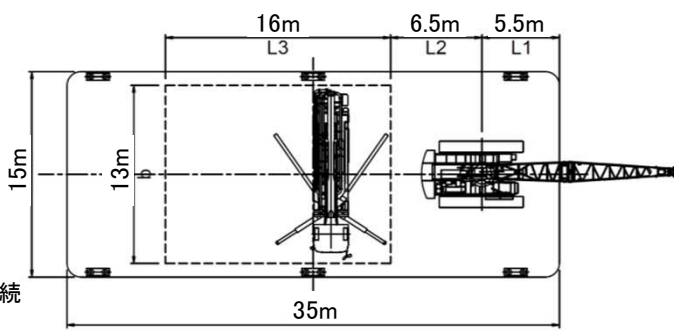
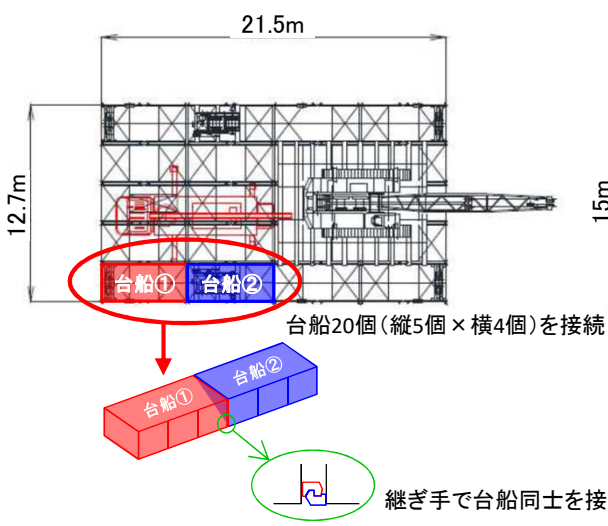
- ・決まった大きさの台船を継ぎ手で接続
- ・安価で経済性が高い
- ・波力に弱く、継ぎ手部分の破断等が懸念(H30に別工事で流出事例あり)
- ・増水等による河川外退避時には、解体に2日ほど要することから、緊急時の対応が困難

■ 鋼製台船



【特徴】

- ・台風など増水時に解体の手間がなく、迅速な退避が可能
- ・台船に比べ経済性は劣る
- ・波力の影響を受けない



8)熊野川河口大橋施工にかかる仮設工の追加による増額 (+12億円)

- 当初、台船の発着ヤードは既設の左岸岸壁(河川事業で設置)の活用を計画していた。
- 工事着手時に、河川事業側で災害対策事業を行うにあたり測量を行った結果、当初想定以上に土砂が堆積しており、必要な河道断面が確保されていないことが判明し、急遽、災害を防止のために浚渫が必要となった。そのため左岸岸壁に空きヤードがなくなり、右岸側に新たに岸壁を設置する必要が生じた事による増。
- 当初、周辺地域の電力供給状況から、本事業による大きな電圧変動はないと想定していた。
- 詳細設計時、施工計画書、下部工の施工時に大量の電力を使用するため、一時的に周囲民家への供給電圧が急激に変動する恐れがあることが判明したことから、電圧の急激な変動を抑制する装置の設置が必要になったことによる増。

■ 位置図



■ 電圧の急激な変動を抑制する装置

電力会社の規制値の設定を受け、その設定値を上回る ΔV 、 $\Delta V10$ の発生が予測される場合は、フリッカ抑制装置を設置する必要がある。

【フリッカ抑制装置】



【参考】(内訳⑨) 事業費の見直し

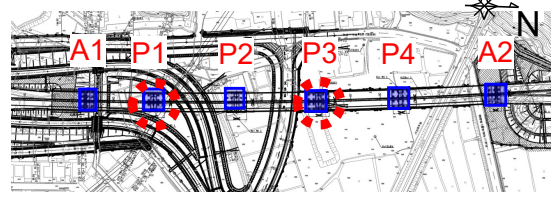
9) 地質条件の見直しによるJR高架橋下部の補助工法の追加による増額 (+8億円)

- 当初想定では、既存ボーリング結果から橋梁の基礎杭施工において、場所打ち杭(オールケーシング工法)を想定していた。
- 工事着手後(R2)杭打設中に、当初想定していなかった岩塊が確認されたため、補助工法として先行掘削置換工法を行う必要が生じた。

■ 位置図

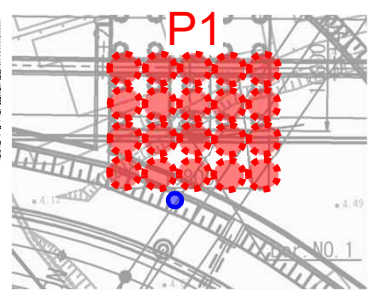


■ JR高架橋平面図



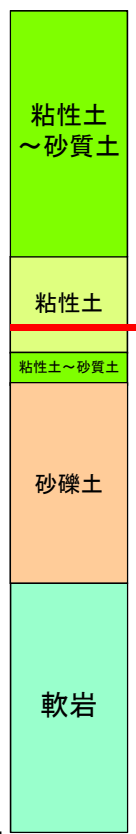
⊙ : 施工時岩塊出現箇所 (P1, P3)

■ P1橋脚詳細図



● : 当初ボーリング調査箇所
⊙ : 施工時岩塊出現箇所

■ ボーリング柱状図 (H29結果)



基礎杭施工時に検出された岩塊 (P1橋脚)



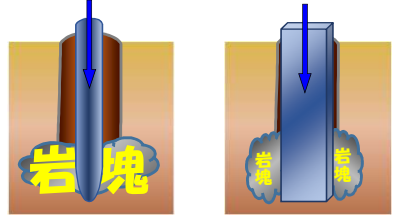
▼ GL-35.0

当初は礫質土を想定。施工時に岩塊によりパイプ挿入を阻害

■ 補助工法 (先行掘削置換工法)

- ① ペンシル型ハンマーで中央部を破壊
- ② フラット型ハンマーでエッジ部を破壊

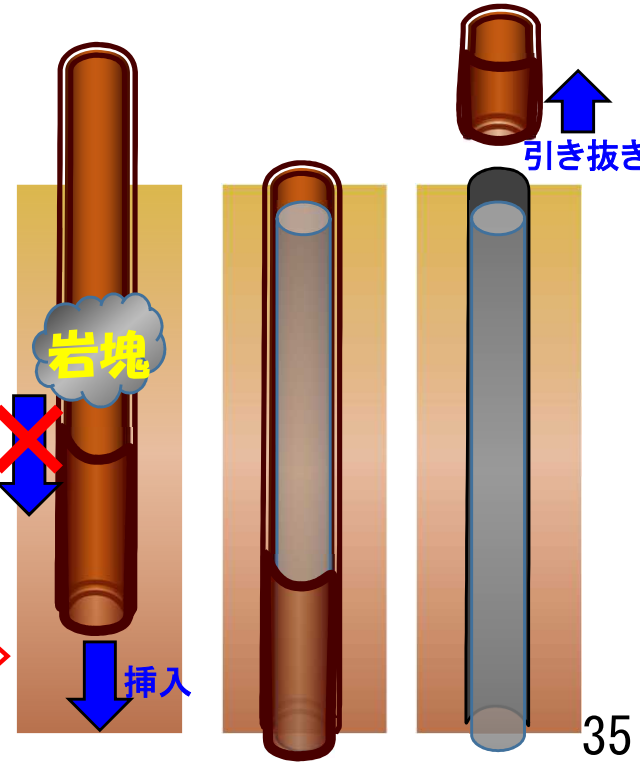
①ペンシル型 ②フラット型



■ 場所打ち杭打設(オールケーシング工法)

- ① ケーシングパイプ挿入
- ② 配筋⇒コンクリート打設
- ③ ケーシングパイプ引き抜き

①挿入 ②Co打設 ③引き抜き

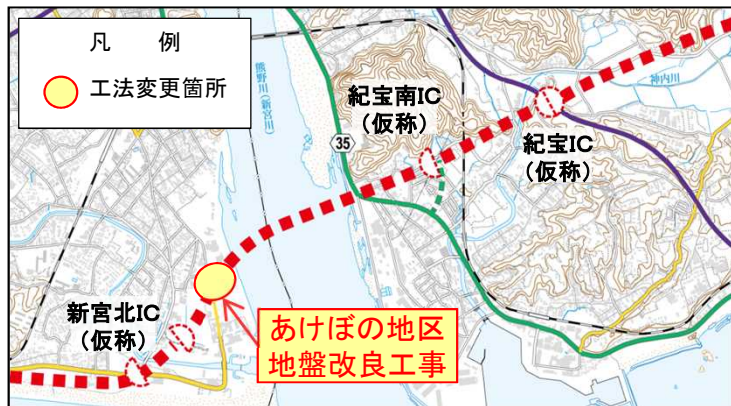


【参考】(内訳⑩) 事業費の見直し

10) 地質条件見直しによる地盤改良仮設工法の変更等による増額 (+7億円)

- 当初は、既存ボーリング結果を基に、地盤改良(ICT施工)※による既存の埋設管への影響を防止するための仮設工(矢板)の施工を通常工法(水流圧で地面を掘削しながら矢板を圧入する)で計画。
- 工事着手後に、水流圧では除去できない硬質な地層(玉石が散在している)にあたり圧入が不可となったため、ドリルで硬質な地層を除去しながら矢板を圧入する工法へ変更する必要が生じた。

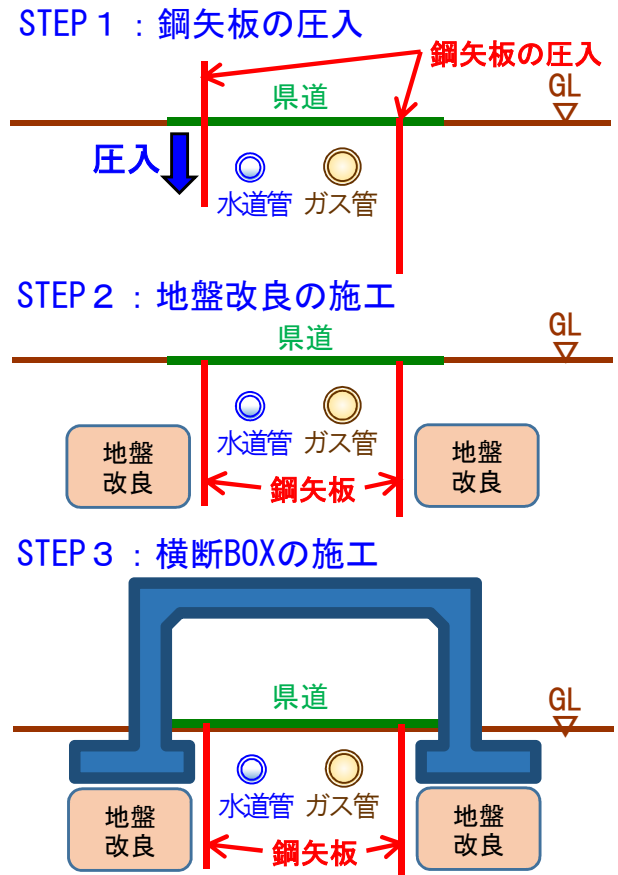
位置図



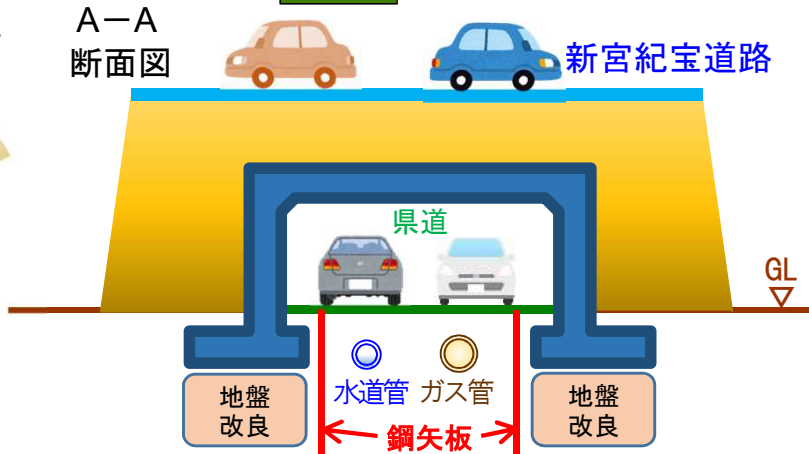
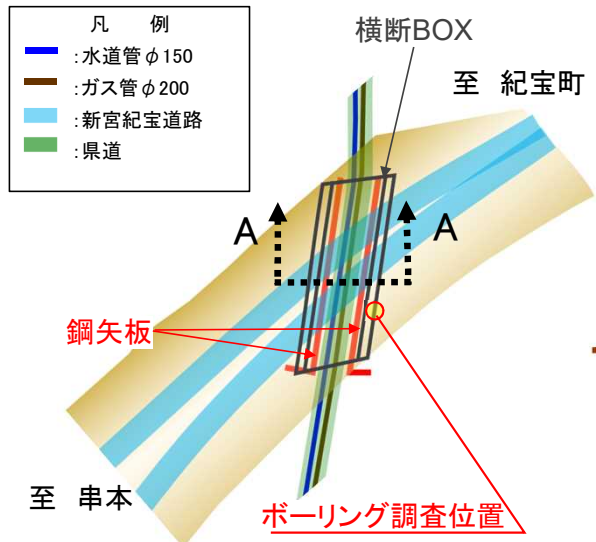
ボーリング柱状図 (H27)



横断BOX施工ステップ



鋼矢板施工位置図 (あけぼの地区地盤改良工事)



※現況の県道及び埋設物(水道管、ガス管)への影響回避のため鋼矢板が必要

【参考】(内訳⑪)事業費の見直し

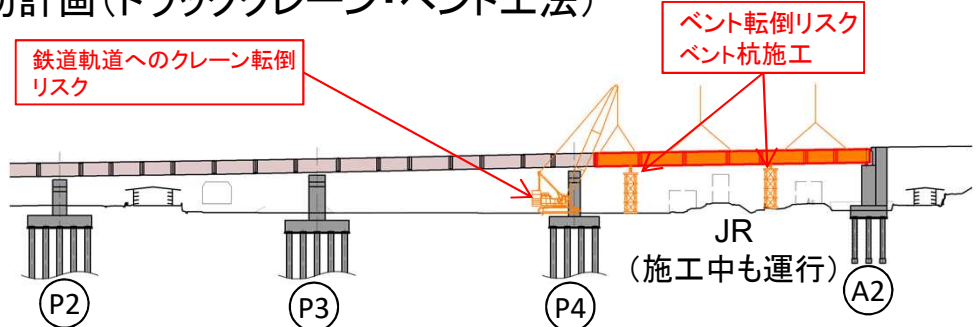
11) JR協議によるJR高架橋の架設工法の変更 (+6億円)

- 当初、上部工架設については通常工法のトラッククレーン・ベント架設を想定していた。
- 工事着手前の地質調査を行った結果、軟弱地盤であることが判明し、クレーンやベントの転倒リスクがあるため地盤改良の必要が生じた。JRとの近接協議の結果、軌道への影響が大きいため、ベント等を設置するための地盤改良が不要な送り出し架設工法へ変更する必要が生じた。

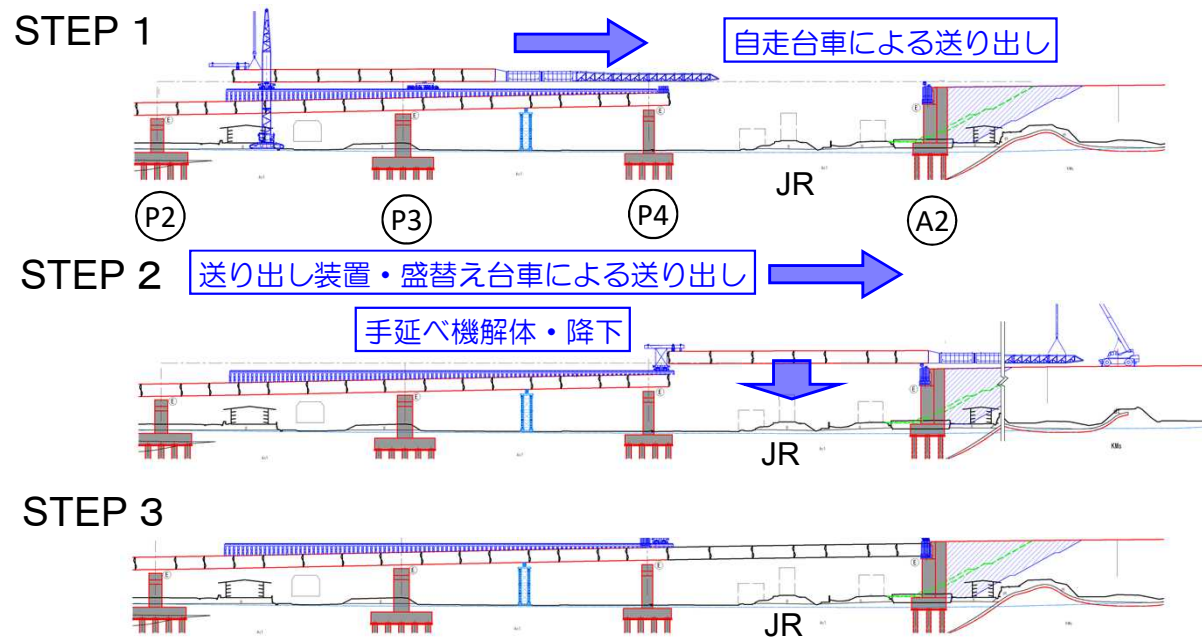
■位置図



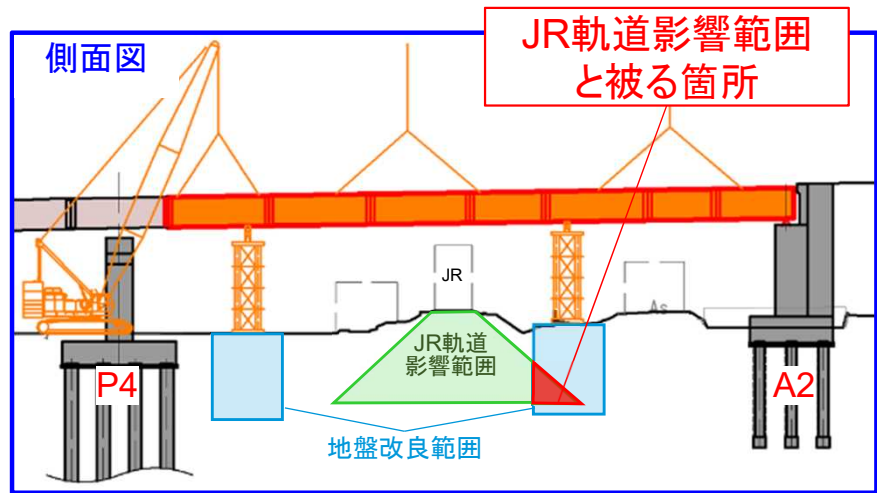
■当初計画(トラッククレーン・ベント工法)



■変更計画(送り出し架設工法)



■JR跨線部



■すさみ串本道路

年度	橋梁構造形式、工法等の変更	法面工対策、地盤改良等の追加	トンネル補助工法の追加
当初想定	内訳② 概略の設計のため、既存土質データにより現地盤に沿うように支持地盤線を想定。	内訳① 概略の設計のため、既存土質データにより 砂質土・軟岩と地質を想定。 内訳③ 概略の設計のため、既存ボーリング結果を基に、切土部の土質を軟岩と想定。 内訳④ 概略の設計のため、近接区間での地質調査結果より、地盤改良は不要と設計。	内訳⑤ 地質調査結果等を基にトンネル支保パターンを計画。
H30.10事業再評価 (全体事業費 960億円)			
H30	内訳② 追加地質調査が可能となり、調査を実施した結果、支持地盤線が想定よりも低いことが判明。	内訳① 追加地質調査が可能となり、調査を実施した結果、軟岩がスレーキング特性を有する事が判明。 内訳④ 当初想定以上に支持層が深く、液状化しやすい土層であることが判明。	
R1			
R2	橋梁詳細設計が完了 内訳② 橋梁詳細設計において、橋梁基礎形式を変更する必要が生じた。 ⇒81億円の増額が確定	道路詳細設計が完了 内訳① 詳細設計において、切土区間で法面対策工を追加する必要が生じた。 ⇒95億円の増額が確定 内訳④ 詳細設計において、地盤改良を行う必要が生じた。 ⇒24億円の増額が確定	一部トンネルを施工 内訳⑤ 地山の風化や亀裂が判明(R1～R3)し、支保パターンの変更や補助工法の追加が必要となった。 ⇒16億円の増額が確定
R3		現場施工 内訳③ 工事着手後に、切土の一部に中硬岩が確認された(R2)ため、当初工法(軟岩掘削)から変更工法(中硬岩掘削)へ工法変更の必要が生じた。 ⇒44億円の増額が確定	
R3.12事業再評価 (全体事業費 1,210億円(+250億円))			
			※構造変更によりコスト縮減(▲10億円)

【参考】(内訳)事業費の見直しの経緯

■新宮紀宝道路

年度	橋梁構造形式、工法等の変更	法面工対策、地盤改良等の追加	河川内工事対応の追加変更	橋梁工法等の変更
当初想定	内訳⑨ 既存ボーリング結果から橋梁の基礎杭施工において、場所打ち杭(オールケーシング工法)を想定。	内訳⑩ 既存ボーリング結果を基に、地盤改良による既存の埋設管への影響を防止するために仮設工(矢板)の施工を通常工法で計画。	内訳⑥ 既往の測量結果を基に上下部工施工に必要となる台船の航行に必要な水深が確保されていると想定。 内訳⑦ 現場条件と経済性を考慮して、上部工施工において組立台船の使用を想定。 内訳⑧ 台船の発着ヤードは既設の左岸岸壁の活用を計画。	内訳⑪ 概略の設計のため、上部工架設については通常工法のトラッククレーン・ベント架設を想定。
H30	H30.10事業再評価 (全体事業費 350億円)			
R1			橋梁下部・上部工施工 内訳⑥ 工事着手前に測量を行った結果(H30~R2)、台船航行に必要なライン以上に砂泥等が堆積しており、台船の通行が困難であることが判明したため浚渫する必要が生じた。 ⇒36億円の増額が確定	内訳⑪ 地質調査が可能となり、軟弱地盤であることが判明。
R2	橋梁下部工事着手 内訳⑨ 工事着手後の杭打設中に、当初想定していなかった岩塊が確認された(R2)ため、補助工法として先行掘削置換工法を行う必要が生じた。 ⇒8億円の増額が確定		内訳⑦ 河川協議を行った(R1)ところ、H30年の大雨により近隣工事で台船流出が発生したことなどを考慮して、隣接漁港等へ一時退避可能な鋼製台船への変更の必要が生じた。 ⇒31億円の増額が確定	橋梁上部工施工 内訳⑪ JRとの近接協議の結果、ベント等を設置するための地盤改良が不要な送り出し架設工法へ変更が生じた。 ⇒6億円の増額が確定
R3		地盤改良工施工 内訳⑩ 工事着手後に、硬質な地層に当たり圧入が不可となった(R2)ため、ドリルで硬質な地層を除去しながら矢板を圧入する工法への変更が生じた。 ⇒7億円の増額が確定	内訳⑧ 河川工事で想定以上の浚渫土が発生(H30)し、左岸岸壁に空きヤードがなくなったため、右岸側に新たに岸壁を設置する必要が生じた。 ⇒12億円の増額が確定	
	R3.12事業再評価 (全体事業費 450億円(+100億円))			



近畿自動車道 紀勢線 一般国道42号

No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第5回

くしもと くしもとたいじ
すさみ串本道路 串本太地道路
しんぐう しんぐう きほう
新宮道路 新宮紀宝道路

(計算結果等参考資料)

【再評価】

令和3年12月
近畿地方整備局

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
近畿自動車道紀勢線	和歌山JCT～勢和多気JCT	L=278km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,700	2、4	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	4,695億円	1,145億円	5,840億円
うち残事業分	3,426億円	1,145億円	4,570億円
基準年における 現在価値 (C)	4,191億円	375億円	4,565億円
うち残事業分	2,853億円	375億円	3,228億円

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	令和3年度			
供用年	令和4年度、令和7年度、令和8年度、令和10年度、 令和11年度、令和13年度、令和17年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	0.22億円	0.07億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	4,423億円	337億円	100億円	4,860億円
うち残事業分	4,423億円	337億円	100億円	4,860億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	295億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	1.5
経済的純現在価値（残事業）	1,632億円
経済的内部収益率（残事業）	6.8%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,700台/日	±10%	0.9~1.3
事業費	4,695億円	±10%	1.002~1.1
事業期間	22年	±20%	0.8~1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,700台/日	±10%	1.2~1.9
事業費	3,426億円	±10%	1.4~1.7
事業期間	13年	±20%	1.1~1.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：和歌山JCT～勢和多気JCT（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (94.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,900	12,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	44	73	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	143.12	167.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (113.3km)	交通量	[台/日]	10,500	5,100
		走行時間	[分]	227	188
		走行時間費用	[億円/年]	447.56	193.37
		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 (28,765.4km)	走行時間費用	[億円/年]	114,880.12	114,798.89	

			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：28,972.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	115,470.80	115,159.59	311.21

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

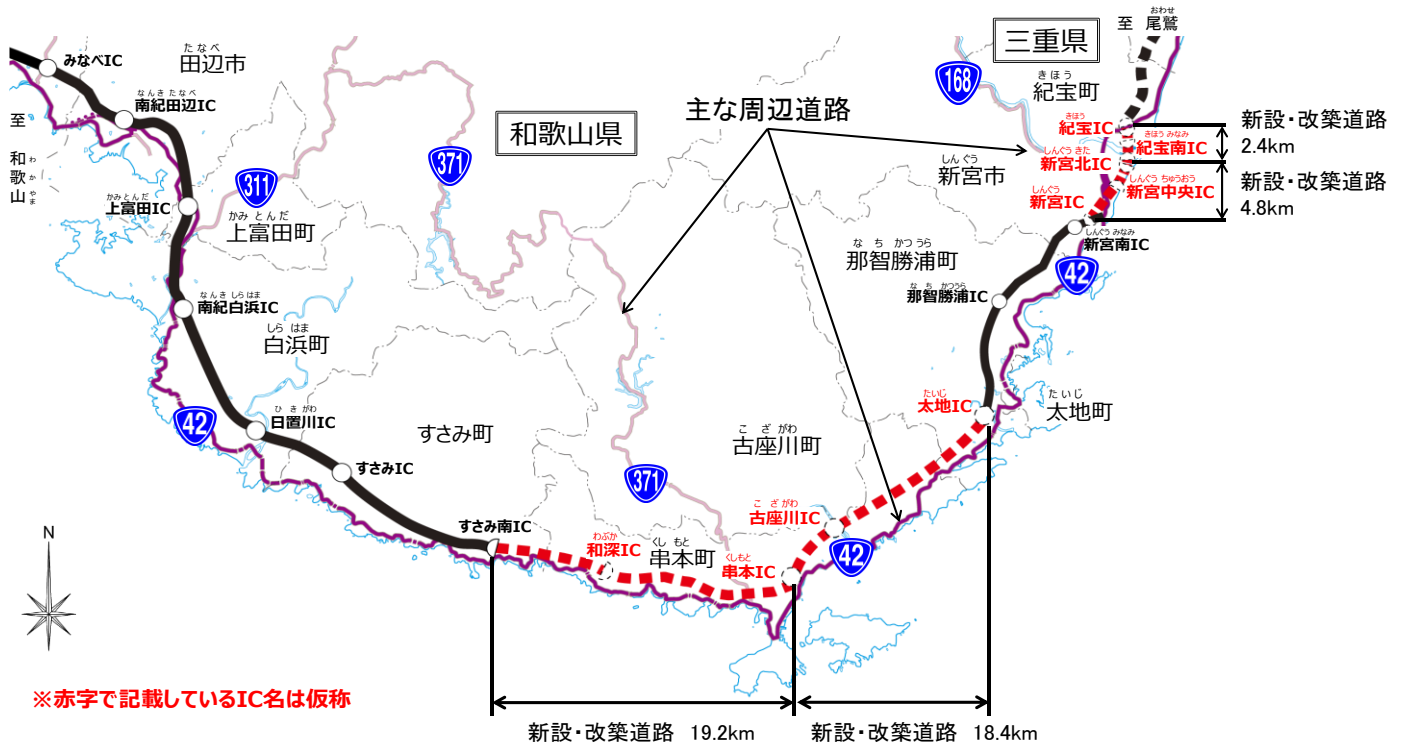
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：和歌山JCT～勢和多気JCT（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (94.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	16,900	12,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	44	73	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	143.12	167.34	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (113.3km)	交通量	[台/日]	10,500	5,100
		走行時間	[分]	227	188
		走行時間費用	[億円/年]	447.56	193.37
		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 (28,765.4km)	走行時間費用	[億円/年]	114,880.12	114,798.89	

			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：28,972.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	115,470.80	115,159.59	311.21

※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：和歌山JCT～勢和多気JCT

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	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"/> (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" 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()			
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)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 近畿自動車道紀勢線 和歌山JCT～勢和多気JCT

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	94.3	25.19

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
-22年目	H 25	1.3686	96.4	0.48	0.68		
-21年目	H 26	1.3159	98.7	2.31	3.12		
-20年目	H 27	1.2653	100.2	5.56	7.10		
-19年目	H 28	1.2167	100.3	24.10	29.58		
-18年目	H 29	1.1699	100.5	67.19	79.15		
-17年目	H 30	1.1249	100.4	114.03	129.30		
-16年目	R 1	1.0816	101.2	273.23	295.53		
-15年目	R 2	1.0400	101.2	364.64	379.23		
-14年目	R 3	1.0000	101.2	417.76	417.76		
部分供用開始	R 4	0.9615	101.2	259.39	249.40	0.38	0.36
部分1年目	R 5	0.9246	101.2	579.89	536.16	0.38	0.35
部分2年目	R 6	0.8890	101.2	599.49	532.95	0.38	0.34
部分供用開始	R 7	0.8548	101.2	437.52	373.99	1.29	1.11
部分供用開始	R 8	0.8219	101.2	424.41	348.83	7.31	6.01
部分5年目	R 9	0.7903	101.2	415.15	328.09	7.32	5.78
部分供用開始	R 10	0.7599	101.2	156.39	118.84	14.89	11.32
部分供用開始	R 11	0.7307	101.2	119.98	87.67	16.45	12.02
部分8年目	R 12	0.7026	101.2	101.65	71.42	16.45	11.56
部分供用開始	R 13	0.6756	101.2	99.55	67.25	17.30	11.68
部分10年目	R 14	0.6496	101.2	85.45	55.51	17.30	11.24
部分11年目	R 15	0.6246	101.2	78.18	48.83	17.30	10.80
部分12年目	R 16	0.6006	101.2	68.51	41.15	17.30	10.39
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			22.80	13.17
1年目	R 18	0.5553	101.2			22.80	12.66
2年目	R 19	0.5339	101.2			22.80	12.17
3年目	R 20	0.5134	101.2			22.80	11.71
4年目	R 21	0.4936	101.2			22.81	11.26
5年目	R 22	0.4746	101.2			22.81	10.82
6年目	R 23	0.4564	101.2			22.81	10.41
7年目	R 24	0.4388	101.2			22.81	10.01
8年目	R 25	0.4220	101.2			22.81	9.63
9年目	R 26	0.4057	101.2			22.81	9.25
10年目	R 27	0.3901	101.2			22.81	8.90
11年目	R 28	0.3751	101.2			22.82	8.56
12年目	R 29	0.3607	101.2			22.82	8.23
13年目	R 30	0.3468	101.2			22.82	7.91
14年目	R 31	0.3335	101.2			22.82	7.61
15年目	R 32	0.3207	101.2			22.82	7.32
16年目	R 33	0.3083	101.2			22.82	7.04
17年目	R 34	0.2965	101.2			22.82	6.77
18年目	R 35	0.2851	101.2			22.82	6.51
19年目	R 36	0.2741	101.2			22.83	6.26
20年目	R 37	0.2636	101.2			22.83	6.02
21年目	R 38	0.2534	101.2			22.83	5.78
22年目	R 39	0.2437	101.2			22.83	5.56
23年目	R 40	0.2343	101.2			22.83	5.35
24年目	R 41	0.2253	101.2			22.83	5.14
25年目	R 42	0.2166	101.2			22.83	4.95
26年目	R 43	0.2083	101.2			22.83	4.76
27年目	R 44	0.2003	101.2			22.84	4.57
28年目	R 45	0.1926	101.2			22.84	4.40
29年目	R 46	0.1852	101.2			22.84	4.23
30年目	R 47	0.1780	101.2			22.84	4.07
31年目	R 48	0.1712	101.2			22.84	3.91
32年目	R 49	0.1646	101.2			22.84	3.76
33年目	R 50	0.1583	101.2			22.84	3.62
34年目	R 51	0.1522	101.2			22.84	3.48
35年目	R 52	0.1463	101.2			22.85	3.34
36年目	R 53	0.1407	101.2			22.85	3.21
37年目	R 54	0.1353	101.2			22.85	3.09
38年目	R 55	0.1301	101.2			22.85	2.97
39年目	R 56	0.1251	101.2	-17.93	-2.24	22.85	2.86
40年目	R 57	0.1203	101.2	-14.03	-1.69	21.94	2.64
41年目	R 58	0.1157	101.2			15.93	1.84
42年目	R 59	0.1112	101.2	-28.86	-3.21	15.93	1.77
43年目	R 60	0.1069	101.2	-9.00	-0.96	8.36	0.89
44年目	R 61	0.1028	101.2			6.80	0.70
45年目	R 62	0.0989	101.2	0.00	0.00	6.80	0.67
46年目	R 63	0.0951	101.2			5.50	0.52
47年目	R 64	0.0914	101.2			5.50	0.50
48年目	R 65	0.0879	101.2			5.50	0.48
49年目	R 66	0.0845	101.2	-33.61	-2.84	5.50	0.46
合計				4591.43	4190.60	1144.83	374.70
単純事業費計				4694.86		1,144.83	

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: 近畿自動車道紀勢線 和歌山JCT~勢和多気JCT

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	94.3	25.19

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
部分供用開始	R 4	0.9615	101.2	259.39	249.40	0.38	0.36
部分1年目	R 5	0.9246	101.2	579.89	536.16	0.38	0.35
部分2年目	R 6	0.8890	101.2	599.49	532.95	0.38	0.34
部分供用開始	R 7	0.8548	101.2	437.52	373.99	1.29	1.11
部分供用開始	R 8	0.8219	101.2	424.41	348.83	7.31	6.01
部分5年目	R 9	0.7903	101.2	415.15	328.09	7.32	5.78
部分供用開始	R 10	0.7599	101.2	156.39	118.84	14.89	11.32
部分供用開始	R 11	0.7307	101.2	119.98	87.67	16.45	12.02
部分8年目	R 12	0.7026	101.2	101.65	71.42	16.45	11.56
部分供用開始	R 13	0.6756	101.2	99.55	67.25	17.30	11.68
部分10年目	R 14	0.6496	101.2	85.45	55.51	17.30	11.24
部分11年目	R 15	0.6246	101.2	78.18	48.83	17.30	10.80
部分12年目	R 16	0.6006	101.2	68.51	41.15	17.30	10.39
供用開始年次	R 17	0.5775	101.2			22.80	13.17
1年目	R 18	0.5553	101.2			22.80	12.66
2年目	R 19	0.5339	101.2			22.80	12.17
3年目	R 20	0.5134	101.2			22.80	11.71
4年目	R 21	0.4936	101.2			22.81	11.26
5年目	R 22	0.4746	101.2			22.81	10.82
6年目	R 23	0.4564	101.2			22.81	10.41
7年目	R 24	0.4388	101.2			22.81	10.01
8年目	R 25	0.4220	101.2			22.81	9.63
9年目	R 26	0.4057	101.2			22.81	9.25
10年目	R 27	0.3901	101.2			22.81	8.90
11年目	R 28	0.3751	101.2			22.82	8.56
12年目	R 29	0.3607	101.2			22.82	8.23
13年目	R 30	0.3468	101.2			22.82	7.91
14年目	R 31	0.3335	101.2			22.82	7.61
15年目	R 32	0.3207	101.2			22.82	7.32
16年目	R 33	0.3083	101.2			22.82	7.04
17年目	R 34	0.2965	101.2			22.82	6.77
18年目	R 35	0.2851	101.2			22.82	6.51
19年目	R 36	0.2741	101.2			22.83	6.26
20年目	R 37	0.2636	101.2			22.83	6.02
21年目	R 38	0.2534	101.2			22.83	5.78
22年目	R 39	0.2437	101.2			22.83	5.56
23年目	R 40	0.2343	101.2			22.83	5.35
24年目	R 41	0.2253	101.2			22.83	5.14
25年目	R 42	0.2166	101.2			22.83	4.95
26年目	R 43	0.2083	101.2			22.83	4.76
27年目	R 44	0.2003	101.2			22.84	4.57
28年目	R 45	0.1926	101.2			22.84	4.40
29年目	R 46	0.1852	101.2			22.84	4.23
30年目	R 47	0.1780	101.2			22.84	4.07
31年目	R 48	0.1712	101.2			22.84	3.91
32年目	R 49	0.1646	101.2			22.84	3.76
33年目	R 50	0.1583	101.2			22.84	3.62
34年目	R 51	0.1522	101.2			22.84	3.48
35年目	R 52	0.1463	101.2			22.85	3.34
36年目	R 53	0.1407	101.2			22.85	3.21
37年目	R 54	0.1353	101.2			22.85	3.09
38年目	R 55	0.1301	101.2			22.85	2.97
39年目	R 56	0.1251	101.2	-5.15	-0.64	22.85	2.86
40年目	R 57	0.1203	101.2	-6.00	-0.72	21.94	2.64
41年目	R 58	0.1157	101.2			15.93	1.84
42年目	R 59	0.1112	101.2	-17.53	-1.95	15.93	1.77
43年目	R 60	0.1069	101.2	-9.00	-0.96	8.36	0.89
44年目	R 61	0.1028	101.2			6.80	0.70
45年目	R 62	0.0989	101.2	0.00	0.00	6.80	0.67
46年目	R 63	0.0951	101.2			5.50	0.52
47年目	R 64	0.0914	101.2			5.50	0.50
48年目	R 65	0.0879	101.2			5.50	0.48
49年目	R 66	0.0845	101.2	-31.86	-2.69	5.50	0.46
合計				3356.03	2853.13	1144.83	374.70
単純事業費計				3425.56		1,144.83	

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。

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道42号 すさみ串本道路
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 121億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.5%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 692億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.2%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 169万人・時間/年 (177761万人・時間/年⇒177592万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：一般国道42号 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 73万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 8割削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	利便性向上が見込まれるバス路線：串本町コミュニティバス
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象空港、対象自治体名、改善見込み (串本町～南紀白浜空港、61分⇒43分)
	物流効率化の支援	<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	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <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 type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <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 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	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線		
		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 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	アクセス向上が期待される観光地名：串本、年間観光客入り込み数：約115万人/年（令和2年）	
		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/日以上全ての全てに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 checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		対象となる三次医療施設名称：南和歌山医療センター、アクセス向上が見込まれる自治体名：串本町（62分→44分）		

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学童、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	
		<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	
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：一般国道42号、代替する区間（串本町閼野川～すさみ町江住）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<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	現道等における防災点検要対策箇所：28箇所 架替の必要のある老朽橋梁名、通行規制等の状況
<input checked="" 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	現道・平行区間における事前通行規制区間又は特殊通行規制区間、解消する区間：異常気象時通行規制区間（有田地区～田並地区：1.6km）		
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：8487.81t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号 排出削減量：23.85t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：19.54t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号 排出削減量：1.33t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.92t/年
		<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	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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	
	その他	<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
一般国道42号	すさみ串本道路	L=19.2km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,500	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	令和3年度		
単純合計	1,106億円	301億円	1,407億円
うち残事業分	576億円	301億円	877億円
基準年における 現在価値 (C)	1,099億円	111億円	1,210億円
うち残事業分	528億円	111億円	638億円

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	令和3年度			
供用年	令和8年度			
単年便益 (初年便益)	70億円	8.3億円	2.0億円	81億円
基準年における 現在価値 (B)	1,161億円	136億円	34億円	1,330億円
うち残事業分	1,161億円	136億円	34億円	1,330億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	121億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	692億円
経済的内部収益率（残事業）	10.2%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,500台/日	±10%	0.9~1.3
事業費	1,106億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	12年	±20%	1.1~1.1

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,500台/日	±10%	1.7~2.5
事業費	576億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	4年	±20%	2.0~2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：すさみ串本道路（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (19.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	15	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	25.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (26.1km)	交通量	[台/日]	9,700	2,600
		走行時間	[分]	43	34
		走行時間費用	[億円/年]	74.03	18.55
		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 (26.721.3km)	走行時間費用	[億円/年]	97,594.09	97,554.67

			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：26,766.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	97,668.12	97,598.40	69.72

- ※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：すさみ串本道路（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (19.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	15	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	25.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (26.1km)	交通量	[台/日]	9,700	2,600
		走行時間	[分]	43	34
		走行時間費用	[億円/年]	74.03	18.55
		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 (26.721.3km)	走行時間費用	[億円/年]	97,594.09	97,554.67

			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：26,766.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	97,668.12	97,598.40	69.72

- ※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



費用便益分析の条件

事業名：すさみ串本道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	■	
	その他	□	
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	令和3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R12)	
	複数時点での推計	□	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
	整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (H22センサス)	
	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)	□	
	その他()	□	
開発交通量の考慮	無	■	
	有	□	
	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	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	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	□	
	最終配分の速度	■	
	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()	□	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:一般国道42号 すさみ串本道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)		延長(km)	
				0.34		19.2	6.62
-12年目	H 26	1.3159	98.7	0.93	1.25		
-11年目	H 27	1.2653	100.2	0.93	1.18		
-10年目	H 28	1.2167	100.3	15.69	19.27		
-9年目	H 29	1.1699	100.5	55.09	64.90		
-8年目	H 30	1.1249	100.4	77.93	88.36		
-7年目	R 1	1.0816	101.2	139.96	151.38		
-6年目	R 2	1.0400	101.2	147.45	153.35		
-5年目	R 3	1.0000	101.2	92.91	92.91		
-4年目	R 4	0.9615	101.2	116.00	111.53		
-3年目	R 5	0.9246	101.2	239.15	221.12		
-2年目	R 6	0.8890	101.2	209.09	185.88		
-1年目	R 7	0.8548	101.2	11.35	9.70		
供用開始年次	R 8	0.8219	101.2			6.02	4.95
1年目	R 9	0.7903	101.2			6.02	4.76
2年目	R 10	0.7599	101.2			6.02	4.57
3年目	R 11	0.7307	101.2			6.02	4.40
4年目	R 12	0.7026	101.2			6.02	4.23
5年目	R 13	0.6756	101.2			6.02	4.07
6年目	R 14	0.6496	101.2			6.02	3.91
7年目	R 15	0.6246	101.2			6.02	3.76
8年目	R 16	0.6006	101.2			6.02	3.61
9年目	R 17	0.5775	101.2			6.02	3.48
10年目	R 18	0.5553	101.2			6.02	3.34
11年目	R 19	0.5339	101.2			6.02	3.21
12年目	R 20	0.5134	101.2			6.02	3.09
13年目	R 21	0.4936	101.2			6.02	2.97
14年目	R 22	0.4746	101.2			6.02	2.86
15年目	R 23	0.4564	101.2			6.02	2.75
16年目	R 24	0.4388	101.2			6.02	2.64
17年目	R 25	0.4220	101.2			6.02	2.54
18年目	R 26	0.4057	101.2			6.02	2.44
19年目	R 27	0.3901	101.2			6.02	2.35
20年目	R 28	0.3751	101.2			6.02	2.26
21年目	R 29	0.3607	101.2			6.02	2.17
22年目	R 30	0.3468	101.2			6.02	2.09
23年目	R 31	0.3335	101.2			6.02	2.01
24年目	R 32	0.3207	101.2			6.02	1.93
25年目	R 33	0.3083	101.2			6.02	1.86
26年目	R 34	0.2965	101.2			6.02	1.78
27年目	R 35	0.2851	101.2			6.02	1.72
28年目	R 36	0.2741	101.2			6.02	1.65
29年目	R 37	0.2636	101.2			6.02	1.59
30年目	R 38	0.2534	101.2			6.02	1.53
31年目	R 39	0.2437	101.2			6.02	1.47
32年目	R 40	0.2343	101.2			6.02	1.41
33年目	R 41	0.2253	101.2			6.02	1.36
34年目	R 42	0.2166	101.2			6.02	1.30
35年目	R 43	0.2083	101.2			6.02	1.25
36年目	R 44	0.2003	101.2			6.02	1.21
37年目	R 45	0.1926	101.2			6.02	1.16
38年目	R 46	0.1852	101.2			6.02	1.11
39年目	R 47	0.1780	101.2			6.02	1.07
40年目	R 48	0.1712	101.2			6.02	1.03
41年目	R 49	0.1646	101.2			6.02	0.99
42年目	R 50	0.1583	101.2			6.02	0.95
43年目	R 51	0.1522	101.2			6.02	0.92
44年目	R 52	0.1463	101.2			6.02	0.88
45年目	R 53	0.1407	101.2			6.02	0.85
46年目	R 54	0.1353	101.2			6.02	0.81
47年目	R 55	0.1301	101.2			6.02	0.78
48年目	R 56	0.1251	101.2			6.02	0.75
49年目	R 57	0.1203	101.2	-14.03	-1.69	6.02	0.72
合計				1092.46	1099.14	300.91	110.54
単純事業費計				1106.49		300.91	

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:一般国道42号 すさみ串本道路

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)
					0.34	19.2	6.62
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	R 4	0.9615	101.2	116.00	111.53		
-3年目	R 5	0.9246	101.2	239.15	221.12		
-2年目	R 6	0.8890	101.2	209.09	185.88		
-1年目	R 7	0.8548	101.2	11.35	9.70		
供用開始年次	R 8	0.8219	101.2			6.02	4.95
1年目	R 9	0.7903	101.2			6.02	4.76
2年目	R 10	0.7599	101.2			6.02	4.57
3年目	R 11	0.7307	101.2			6.02	4.40
4年目	R 12	0.7026	101.2			6.02	4.23
5年目	R 13	0.6756	101.2			6.02	4.07
6年目	R 14	0.6496	101.2			6.02	3.91
7年目	R 15	0.6246	101.2			6.02	3.76
8年目	R 16	0.6006	101.2			6.02	3.61
9年目	R 17	0.5775	101.2			6.02	3.48
10年目	R 18	0.5553	101.2			6.02	3.34
11年目	R 19	0.5339	101.2			6.02	3.21
12年目	R 20	0.5134	101.2			6.02	3.09
13年目	R 21	0.4936	101.2			6.02	2.97
14年目	R 22	0.4746	101.2			6.02	2.86
15年目	R 23	0.4564	101.2			6.02	2.75
16年目	R 24	0.4388	101.2			6.02	2.64
17年目	R 25	0.4220	101.2			6.02	2.54
18年目	R 26	0.4057	101.2			6.02	2.44
19年目	R 27	0.3901	101.2			6.02	2.35
20年目	R 28	0.3751	101.2			6.02	2.26
21年目	R 29	0.3607	101.2			6.02	2.17
22年目	R 30	0.3468	101.2			6.02	2.09
23年目	R 31	0.3335	101.2			6.02	2.01
24年目	R 32	0.3207	101.2			6.02	1.93
25年目	R 33	0.3083	101.2			6.02	1.86
26年目	R 34	0.2965	101.2			6.02	1.78
27年目	R 35	0.2851	101.2			6.02	1.72
28年目	R 36	0.2741	101.2			6.02	1.65
29年目	R 37	0.2636	101.2			6.02	1.59
30年目	R 38	0.2534	101.2			6.02	1.53
31年目	R 39	0.2437	101.2			6.02	1.47
32年目	R 40	0.2343	101.2			6.02	1.41
33年目	R 41	0.2253	101.2			6.02	1.36
34年目	R 42	0.2166	101.2			6.02	1.30
35年目	R 43	0.2083	101.2			6.02	1.25
36年目	R 44	0.2003	101.2			6.02	1.21
37年目	R 45	0.1926	101.2			6.02	1.16
38年目	R 46	0.1852	101.2			6.02	1.11
39年目	R 47	0.1780	101.2			6.02	1.07
40年目	R 48	0.1712	101.2			6.02	1.03
41年目	R 49	0.1646	101.2			6.02	0.99
42年目	R 50	0.1583	101.2			6.02	0.95
43年目	R 51	0.1522	101.2			6.02	0.92
44年目	R 52	0.1463	101.2			6.02	0.88
45年目	R 53	0.1407	101.2			6.02	0.85
46年目	R 54	0.1353	101.2			6.02	0.81
47年目	R 55	0.1301	101.2			6.02	0.78
48年目	R 56	0.1251	101.2			6.02	0.75
49年目	R 57	0.1203	101.2	-6.00	-0.72	6.02	0.72
合計				569.59	527.51	300.91	110.54
単純事業費計				575.59		300.91	

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。

参考様式1

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	すさみ串本道路	2	19.2 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	108,308	
	改良費		式	1	25,030	
		土工	式	1	13,419	
		軟弱地盤改良工	m3	158,000	2,623	
		法面工	式	1	3,008	
		擁壁工	式	1	1,415	
		函渠工	式	1	1,253	
		排水工	式	1	1,747	
		中央分離帯工	m	1	1,565	
	橋梁費		m	3,836	44,449	
		100m以上	m	3,758	43,264	
		100m未満	m	78	1,185	
	トンネル費		m	5,489	31,919	
		NATM	m	5,489	31,919	
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	2	1,937	
		IC	箇所	2	1,937	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	241,018	4,333	
		車道舗装	m ²	241,018	4,333	
歩道舗装等		m ²	0	0		
付帯施設費		式	1	640		
	交通管理施設工	式	1	640	標識工、防護柵工、立入防止柵等	
②用地及補償費		式	1	2,553		
用地費		m ²	655,868	1,403		
	山林	m ²	17,477	437		
	田畑	m ²	9,556	86		
	宅地	m ²	628,835	880		
補償費		式	1	1,150		
③間接経費		式	1	10,139	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計				121,000		

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	すさみ串本道路	2	19.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	19.2	4,750	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	28,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			33,100	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

参考様式1

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	すさみ串本道路	2	19.2 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	58,597	
	改良費		式	1	14,457	
		土工	式	1	6,427	切土(90万m3)、盛土(140万m3)
		軟弱地盤改良工	m3	70,000	1,312	中層改良(3万m3)、ジオテキスタイル(4万m3)
		法面工	式	1	1,805	切土法面、盛土法面、切土補強工
		擁壁工	式	1	849	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	752	
		排水工	式	1	1,747	
		中央分離帯工	m	19,200	1,565	
	橋梁費		m	3,871	22,484	
		100m以上	m	3,823	21,632	
		100m未満	m	48	852	
	トンネル費		m	5,489	14,869	
		NATM	m	5,489	14,869	
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	2	1,937	
		IC	箇所	2	1,937	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	234,180	4,210	
		車道舗装	m ²	234,180	4,210	
歩道舗装等		m ²	0	0		
付帯施設費		式	1	640		
	交通管理施設工	式	1	640	標識工、防護柵工、立入防止柵等	
②用地及補償費		式	1	791		
用地費		m ²	263,733	600		
	山林	m ²	7,999	200		
	田畑	m ²	5,556	50		
	宅地	m ²	250,178	350		
補償費		式	1	191		
③間接経費		式	1	3,867	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					63,255	

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	すさみ串本道路	2	19.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	19.2	4,750	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	28,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			33,100	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道42号 串本太地道路
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1 (経済的純現在価値 (B-C) = -18億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 3.9%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1 (経済的純現在価値 (B-C) = 12億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.1%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 144万人・時間/年 (177735万人・時間/年⇒177592万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：一般国道42号 (主) すさみ古座線 (県) 田原古座線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 60万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 9割削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	利便性向上が見込まれるバス路線：古座川町ふるさとバス
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象空港、対象自治体名、改善見込み (古座川町～南紀白浜空港、73分⇒51分)
	物流効率化の支援	<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	
	<input type="checkbox"/> 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		
	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <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 type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <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 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	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線		
		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 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	アクセス向上が期待される観光地名：古座川・太地、年間観光客入り込み数：約34万人（令和2年）	
		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/日以上全ての区間に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 checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		対象となる三次医療施設名称：南和歌山医療センター、アクセス向上が見込まれる自治体名：古座川町（74分→46分）		

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学童、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	
		<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	
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：一般国道42号、代替する区間（那智勝浦町市屋～串本町閼野川）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<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	現道等における防災点検要対策箇所：27箇所 架替の必要のある老朽橋梁名、通行規制等の状況：なし
<input checked="" 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	現道・平行区間における事前通行規制区間又は特殊通行規制区間、解消する区間：異常気象時通行規制区間（串本町田原地区～津荷地区：3.1km）		
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：4883.57t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号（主）すさみ古座線（県）田原古座線 排出削減量：17.78t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：16.14t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号（主）すさみ古座線（県）田原古座線 排出削減量：0.99t/年、排出削減率：8割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.76t/年
		<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	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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	
	その他	<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
一般国道42号	串本太地道路	L=18.4km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,500	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	令和3年度		
単純合計	820億円	293億円	1,112億円
うち残事業分	791億円	293億円	1,084億円
基準年における 現在価値 (C)	711億円	99億円	810億円
うち残事業分	681億円	99億円	781億円

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	令和3年度			
供用年	令和10年度			
単年便益 (初年便益)	44億円	6.3億円	1.8億円	53億円
基準年における 現在価値 (B)	670億円	95億円	27億円	793億円
うち残事業分	670億円	95億円	27億円	793億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	0.98
経済的純現在価値（事業全体）	-18億円
経済的内部収益率（事業全体）	3.9%
費用便益比（残事業）	1.02
経済的純現在価値（残事業）	12億円
経済的内部収益率（残事業）	4.1%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,500台/日	±10%	0.8~1.2
事業費	820億円	±10%	0.9~1.1
事業期間	10年	±20%	0.95~1.01

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,500台/日	±10%	0.8~1.2
事業費	791億円	±10%	0.9~1.1
事業期間	6年	±20%	0.99~1.05

交通状況の変化

様式-3①

事業名：串本太地道路（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (18.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	23.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (19.6km)	交通量	[台/日]	9,300	1,000
		走行時間	[分]	32	24
		走行時間費用	[億円/年]	51.00	4.38
	(主)すさみ古座線 (6.3km)	交通量	[台/日]	400	200
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	0.93	0.49
	(県)田原古座線 (7.4km)	交通量	[台/日]	300	0
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	0.58	0.01
		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 (26,714.9km)	走行時間費用	[億円/年]	97,590.08	97,570.00	

			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：26,766.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	97,642.59	97,598.40	44.19

- ※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：串本太地道路（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (18.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,500	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	14	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	23.52	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (19.6km)	交通量	[台/日]	9,300	1,000
		走行時間	[分]	32	24
		走行時間費用	[億円/年]	51.00	4.38
	(主)すさみ古座線 (6.3km)	交通量	[台/日]	400	200
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	0.93	0.49
	(県)田原古座線 (7.4km)	交通量	[台/日]	300	0
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	0.58	0.01
		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 (26,714.9km)	走行時間費用	[億円/年]	97,590.08	97,570.00	

			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：26,766.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	97,642.59	97,598.40	44.19

- ※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：串本太地道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和3年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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"/> (H22センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道42号 串本太地道路					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)
					0.35	18.4	6.44
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
-10年目	H 30	1.1249	100.4	1.85	2.10		
-9年目	R 1	1.0816	101.2	5.56	6.01		
-8年目	R 2	1.0400	101.2	12.73	13.24		
-7年目	R 3	1.0000	101.2	8.32	8.32		
-6年目	R 4	0.9615	101.2	8.45	8.13		
-5年目	R 5	0.9246	101.2	154.50	142.85		
-4年目	R 6	0.8890	101.2	176.59	156.99		
-3年目	R 7	0.8548	101.2	205.23	175.43		
-2年目	R 8	0.8219	101.2	148.59	122.13		
-1年目	R 9	0.7903	101.2	97.73	77.23		
供用開始年次	R 10	0.7599	101.2			5.85	4.45
1年目	R 11	0.7307	101.2			5.85	4.28
2年目	R 12	0.7026	101.2			5.85	4.11
3年目	R 13	0.6756	101.2			5.85	3.96
4年目	R 14	0.6496	101.2			5.85	3.80
5年目	R 15	0.6246	101.2			5.85	3.66
6年目	R 16	0.6006	101.2			5.85	3.52
7年目	R 17	0.5775	101.2			5.85	3.38
8年目	R 18	0.5553	101.2			5.85	3.25
9年目	R 19	0.5339	101.2			5.85	3.13
10年目	R 20	0.5134	101.2			5.85	3.01
11年目	R 21	0.4936	101.2			5.85	2.89
12年目	R 22	0.4746	101.2			5.85	2.78
13年目	R 23	0.4564	101.2			5.85	2.67
14年目	R 24	0.4388	101.2			5.85	2.57
15年目	R 25	0.4220	101.2			5.85	2.47
16年目	R 26	0.4057	101.2			5.85	2.38
17年目	R 27	0.3901	101.2			5.85	2.28
18年目	R 28	0.3751	101.2			5.85	2.20
19年目	R 29	0.3607	101.2			5.85	2.11
20年目	R 30	0.3468	101.2			5.85	2.03
21年目	R 31	0.3335	101.2			5.85	1.95
22年目	R 32	0.3207	101.2			5.85	1.88
23年目	R 33	0.3083	101.2			5.85	1.80
24年目	R 34	0.2965	101.2			5.85	1.74
25年目	R 35	0.2851	101.2			5.85	1.67
26年目	R 36	0.2741	101.2			5.85	1.60
27年目	R 37	0.2636	101.2			5.85	1.54
28年目	R 38	0.2534	101.2			5.85	1.48
29年目	R 39	0.2437	101.2			5.85	1.43
30年目	R 40	0.2343	101.2			5.85	1.37
31年目	R 41	0.2253	101.2			5.85	1.32
32年目	R 42	0.2166	101.2			5.85	1.27
33年目	R 43	0.2083	101.2			5.85	1.22
34年目	R 44	0.2003	101.2			5.85	1.17
35年目	R 45	0.1926	101.2			5.85	1.13
36年目	R 46	0.1852	101.2			5.85	1.08
37年目	R 47	0.1780	101.2			5.85	1.04
38年目	R 48	0.1712	101.2			5.85	1.00
39年目	R 49	0.1646	101.2			5.85	0.96
40年目	R 50	0.1583	101.2			5.85	0.93
41年目	R 51	0.1522	101.2			5.85	0.89
42年目	R 52	0.1463	101.2			5.85	0.86
43年目	R 53	0.1407	101.2			5.85	0.82
44年目	R 54	0.1353	101.2			5.85	0.79
45年目	R 55	0.1301	101.2			5.85	0.76
46年目	R 56	0.1251	101.2			5.85	0.73
47年目	R 57	0.1203	101.2			5.85	0.70
48年目	R 58	0.1157	101.2			5.85	0.68
49年目	R 59	0.1112	101.2	-13.49	-1.50	5.85	0.65
合計				806.05	710.93	292.73	99.39
単純事業費計				819.54		292.73	

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:一般国道42号 串本太地道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.35	18.4	6.44	
-6年目	R 4	0.9615	101.2	8.45	8.13		
-5年目	R 5	0.9246	101.2	154.50	142.85		
-4年目	R 6	0.8890	101.2	176.59	156.99		
-3年目	R 7	0.8548	101.2	205.23	175.43		
-2年目	R 8	0.8219	101.2	148.59	122.13		
-1年目	R 9	0.7903	101.2	97.73	77.23		
供用開始年次	R 10	0.7599	101.2			5.85	4.45
1年目	R 11	0.7307	101.2			5.85	4.28
2年目	R 12	0.7026	101.2			5.85	4.11
3年目	R 13	0.6756	101.2			5.85	3.96
4年目	R 14	0.6496	101.2			5.85	3.80
5年目	R 15	0.6246	101.2			5.85	3.66
6年目	R 16	0.6006	101.2			5.85	3.52
7年目	R 17	0.5775	101.2			5.85	3.38
8年目	R 18	0.5553	101.2			5.85	3.25
9年目	R 19	0.5339	101.2			5.85	3.13
10年目	R 20	0.5134	101.2			5.85	3.01
11年目	R 21	0.4936	101.2			5.85	2.89
12年目	R 22	0.4746	101.2			5.85	2.78
13年目	R 23	0.4564	101.2			5.85	2.67
14年目	R 24	0.4388	101.2			5.85	2.57
15年目	R 25	0.4220	101.2			5.85	2.47
16年目	R 26	0.4057	101.2			5.85	2.38
17年目	R 27	0.3901	101.2			5.85	2.28
18年目	R 28	0.3751	101.2			5.85	2.20
19年目	R 29	0.3607	101.2			5.85	2.11
20年目	R 30	0.3468	101.2			5.85	2.03
21年目	R 31	0.3335	101.2			5.85	1.95
22年目	R 32	0.3207	101.2			5.85	1.88
23年目	R 33	0.3083	101.2			5.85	1.80
24年目	R 34	0.2965	101.2			5.85	1.74
25年目	R 35	0.2851	101.2			5.85	1.67
26年目	R 36	0.2741	101.2			5.85	1.60
27年目	R 37	0.2636	101.2			5.85	1.54
28年目	R 38	0.2534	101.2			5.85	1.48
29年目	R 39	0.2437	101.2			5.85	1.43
30年目	R 40	0.2343	101.2			5.85	1.37
31年目	R 41	0.2253	101.2			5.85	1.32
32年目	R 42	0.2166	101.2			5.85	1.27
33年目	R 43	0.2083	101.2			5.85	1.22
34年目	R 44	0.2003	101.2			5.85	1.17
35年目	R 45	0.1926	101.2			5.85	1.13
36年目	R 46	0.1852	101.2			5.85	1.08
37年目	R 47	0.1780	101.2			5.85	1.04
38年目	R 48	0.1712	101.2			5.85	1.00
39年目	R 49	0.1646	101.2			5.85	0.96
40年目	R 50	0.1583	101.2			5.85	0.93
41年目	R 51	0.1522	101.2			5.85	0.89
42年目	R 52	0.1463	101.2			5.85	0.86
43年目	R 53	0.1407	101.2			5.85	0.82
44年目	R 54	0.1353	101.2			5.85	0.79
45年目	R 55	0.1301	101.2			5.85	0.76
46年目	R 56	0.1251	101.2			5.85	0.73
47年目	R 57	0.1203	101.2			5.85	0.70
48年目	R 58	0.1157	101.2			5.85	0.68
49年目	R 59	0.1112	101.2			5.85	0.65
合計				779.10	681.43	292.73	99.39
単純事業費計					791.09	292.73	

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。

参考様式1

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	串本太地道路	2	18.4 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	74,971	
	改良費		式	1	25,188	
		土工	m3	3,960,096	3,247	切土(211万m3)、盛土(184万m3)
		残土処理工	m3	2,316,965	8,043	
		軟弱地盤改良工	式	1	3,637	
		法面工	m2	304,207	1,581	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	855	
		函渠工	式	1	447	
		排水工	式	1	1,153	
		中央分離帯工	式	1	750	
		跨道橋工	式	1	79	
		仮設工	式	1	5,396	工事用道路他
	橋梁費		m	2,901	20,226	全20橋
		100m以上	m	404	2,703	6橋
		100m未満	m	2,497	17,523	14橋
	トンネル費		m	6,866	19,114	
		NATM	m	6,866	19,114	全19本
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	3	3,902	
		IC	箇所	3	3,902	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	250,633	3,322	橋梁、トンネル、ICの舗装含む
		車道舗装	m ²	250,633	3,322	
歩道舗装等		m ²				
付帯施設費		式	1	3,219		
	交通管理施設工	式	1	3,219	防護柵工等	
②用地及補償費		式	1	2,273		
用地費		式	1	1,349		
	山林	m ²	534,326	748		
	田畑	m ²	69,663	188		
	宅地	m ²	16,114	402		
	その他	m ²	621	11		
補償費		式	1	924		
③間接経費		式	1	12,756	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					90,000	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	串本太地道路	2	18.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.4	4,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	27,650	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			32,200	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	串本太地道路	2	18.4 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	74,706	
	改良費		式	1	24,923	
		土工	m3	3,891,096	2,982	切土(205万m3)、盛土(183万m3)
		残土処理工	m3	2,316,965	8,043	
		軟弱地盤改良工	式	1	3,637	
		法面工	m2	304,207	1,581	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	855	
		函渠工	式	1	447	
		排水工	式	1	1,153	
		中央分離帯工	式	1	750	
		跨道橋工	式	1	79	
	仮設工	式	1	5,396	工事用道路他	
	橋梁費		m	2,901	20,226	全20橋
		100m以上	m	404	2,703	6橋
		100m未満	m	2,497	17,523	14橋
	トンネル費		m	6,866	19,114	
		NATM	m	6,866	19,114	全19本
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	3	3,902	
		IC	箇所	3	3,902	
		JCT	箇所			
舗装費		m ²	250,633	3,322	橋梁、トンネル、ICの舗装含む	
	車道舗装	m ²	250,633	3,322		
	歩道舗装等	m ²				
付帯施設費		式	1	3,219		
	交通管理施設工	式	1	3,219	防護柵工等	
②用地及補償費		式	1	2,123		
	用地費		式	1	1,199	
		山林	m ²	448,612	628	
		田畑	m ²	58,552	158	
		宅地	m ²	16,114	402	
		その他	m ²	621	11	
補償費	式	1	924			
③間接経費		式	1	10,071	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					86,900	

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	串本太地道路	2	18.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	18.4	4,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	27,650	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			32,200	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道42号 新宮道路
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 0.8 (経済的純現在価値 (B-C) = -46億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 2.9%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 0.8 (経済的純現在価値 (B-C) = -40億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 3%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 39万人・時間/年 (177631万人・時間/年⇒177592万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：一般国道42号 あけぼの広角線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 26万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 7割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象区間 : 国道42号 (新宮市千穂～神倉) 上り17.3～17.9km/h 下り13.0～13.2km/h
		<input type="checkbox"/> 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 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	利便性向上が見込まれるバス路線 : 熊野御坊南海バス株式会社
		<input type="checkbox"/> 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	
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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	
		<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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
		<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 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		
	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 type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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/日以上全ての区間に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学童、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	
		<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	
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：一般国道42号、代替する区間（神内～橋本）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<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：656.45t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号 あけぼの広角線 排出削減量：4.39t/年、排出削減率：5割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：4.06t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号 あけぼの広角線 排出削減量：0.25t/年、排出削減率：5割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.19t/年
		<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	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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	
	その他	<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
一般国道42号	新宮道路	L=4.8km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,400	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	令和3年度		
単純合計	274億円	78億円	351億円
うち残事業分	268億円	78億円	346億円
基準年における 現在価値 (C)	234億円	25億円	259億円
うち残事業分	228億円	25億円	253億円

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	令和3年度			
供用年	令和11年度			
単年便益 (初年便益)	13億円	1.2億円	0.52億円	15億円
基準年における 現在価値 (B)	189億円	17億円	7.6億円	213億円
うち残事業分	189億円	17億円	7.6億円	213億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	0.8
経済的純現在価値（事業全体）	-46億円
経済的内部収益率（事業全体）	2.9%
費用便益比（残事業）	0.8
経済的純現在価値（残事業）	-40億円
経済的内部収益率（残事業）	3.0%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,400台/日	±10%	0.7~0.99
事業費	274億円	±10%	0.8~0.9
事業期間	10年	±20%	0.8~0.9

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,400台/日	±10%	0.7~1.01
事業費	268億円	±10%	0.8~0.9
事業期間	7年	±20%	0.8~0.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：新宮道路（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 (4.8km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,400		
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	4		
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.80		
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (4.0km)	交通量	[台/日]	16,700	11,100	
		走行時間	[分]	8	7	
		走行時間費用	[億円/年]	22.95	13.44	
	あけぼの広角線 (2.5km)	交通量	[台/日]	8,800	3,600	
		走行時間	[分]	5	4	
		走行時間費用	[億円/年]	7.10	2.39	
			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 (26,755.3km)	走行時間費用	[億円/年]	97,581.54	97,576.76		

			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：26,766.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	97,611.59	97,598.40	13.19

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

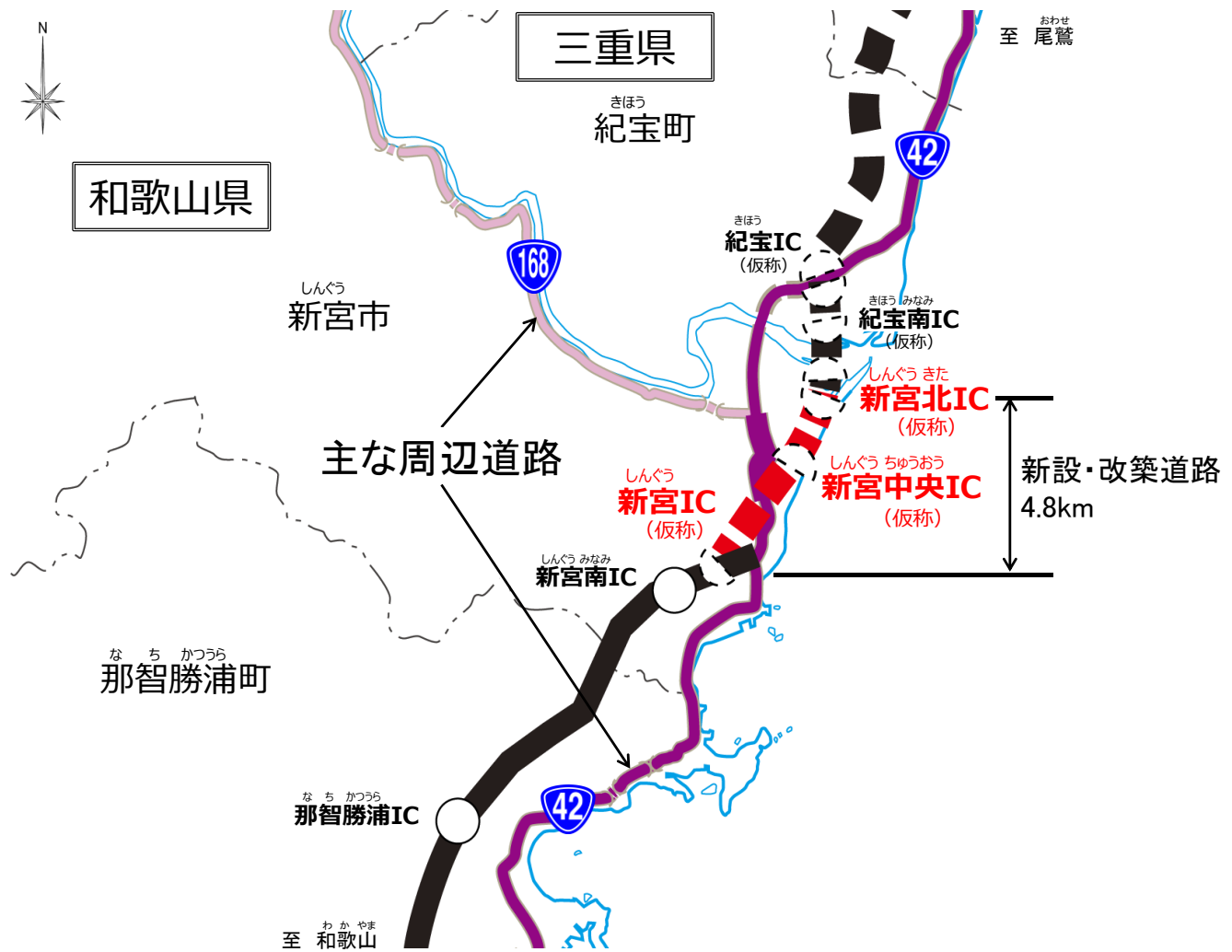
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新宮道路（残事業）

（推計時点 令和12年）

			整備なし (A)	整備あり (B)		
①新設・改築道路 (4.8km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,400		
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	4		
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.80		
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (4.0km)	交通量	[台/日]	16,700	11,100	
		走行時間	[分]	8	7	
		走行時間費用	[億円/年]	22.95	13.44	
	あけぼの広角線 (2.5km)	交通量	[台/日]	8,800	3,600	
		走行時間	[分]	5	4	
		走行時間費用	[億円/年]	7.10	2.39	
			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 (26,755.3km)	走行時間費用	[億円/年]	97,581.54	97,576.76		

			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：26,766.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	97,611.59	97,598.40	13.19

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

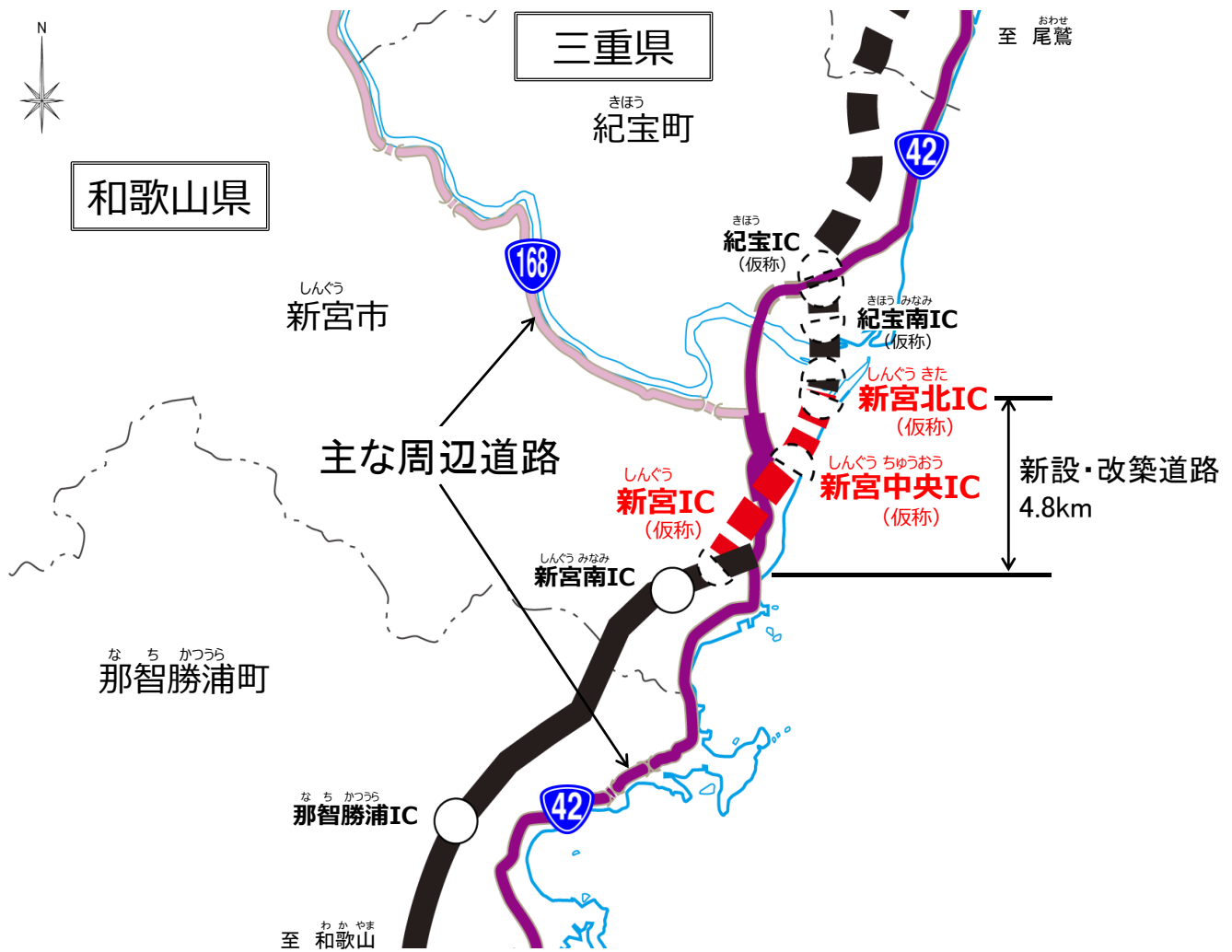
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：新宮道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	■	
	その他	□	
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	令和3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R12)	
	複数時点での推計	□	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
	整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (H22センサス)	
	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)	□	
	その他()	□	
開発交通量の考慮	無	■	
	有	□	
	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	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	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	□	
	最終配分の速度	■	
	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()	□	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道42号 新宮道路					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)
					0.36	4.8	1.71
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
-10年目	R 1	1.0816	101.2	0.93	1.00		
-9年目	R 2	1.0400	101.2	3.64	3.78		
-8年目	R 3	1.0000	101.2	0.91	0.91		
-7年目	R 4	0.9615	101.2	1.82	1.75		
-6年目	R 5	0.9246	101.2	49.70	45.96		
-5年目	R 6	0.8890	101.2	52.03	46.26		
-4年目	R 7	0.8548	101.2	53.94	46.11		
-3年目	R 8	0.8219	101.2	58.83	48.35		
-2年目	R 9	0.7903	101.2	40.85	32.29		
-1年目	R 10	0.7599	101.2	10.91	8.29		
供用開始年次	R 11	0.7307	101.2			1.55	1.14
1年目	R 12	0.7026	101.2			1.55	1.09
2年目	R 13	0.6756	101.2			1.55	1.05
3年目	R 14	0.6496	101.2			1.55	1.01
4年目	R 15	0.6246	101.2			1.55	0.97
5年目	R 16	0.6006	101.2			1.55	0.93
6年目	R 17	0.5775	101.2			1.55	0.90
7年目	R 18	0.5553	101.2			1.55	0.86
8年目	R 19	0.5339	101.2			1.55	0.83
9年目	R 20	0.5134	101.2			1.55	0.80
10年目	R 21	0.4936	101.2			1.55	0.77
11年目	R 22	0.4746	101.2			1.55	0.74
12年目	R 23	0.4564	101.2			1.55	0.71
13年目	R 24	0.4388	101.2			1.55	0.68
14年目	R 25	0.4220	101.2			1.55	0.66
15年目	R 26	0.4057	101.2			1.55	0.63
16年目	R 27	0.3901	101.2			1.55	0.61
17年目	R 28	0.3751	101.2			1.55	0.58
18年目	R 29	0.3607	101.2			1.55	0.56
19年目	R 30	0.3468	101.2			1.55	0.54
20年目	R 31	0.3335	101.2			1.55	0.52
21年目	R 32	0.3207	101.2			1.55	0.50
22年目	R 33	0.3083	101.2			1.55	0.48
23年目	R 34	0.2965	101.2			1.55	0.46
24年目	R 35	0.2851	101.2			1.55	0.44
25年目	R 36	0.2741	101.2			1.55	0.43
26年目	R 37	0.2636	101.2			1.55	0.41
27年目	R 38	0.2534	101.2			1.55	0.39
28年目	R 39	0.2437	101.2			1.55	0.38
29年目	R 40	0.2343	101.2			1.55	0.36
30年目	R 41	0.2253	101.2			1.55	0.35
31年目	R 42	0.2166	101.2			1.55	0.34
32年目	R 43	0.2083	101.2			1.55	0.32
33年目	R 44	0.2003	101.2			1.55	0.31
34年目	R 45	0.1926	101.2			1.55	0.30
35年目	R 46	0.1852	101.2			1.55	0.29
36年目	R 47	0.1780	101.2			1.55	0.28
37年目	R 48	0.1712	101.2			1.55	0.27
38年目	R 49	0.1646	101.2			1.55	0.26
39年目	R 50	0.1583	101.2			1.55	0.25
40年目	R 51	0.1522	101.2			1.55	0.24
41年目	R 52	0.1463	101.2			1.55	0.23
42年目	R 53	0.1407	101.2			1.55	0.22
43年目	R 54	0.1353	101.2			1.55	0.21
44年目	R 55	0.1301	101.2			1.55	0.20
45年目	R 56	0.1251	101.2			1.55	0.19
46年目	R 57	0.1203	101.2			1.55	0.19
47年目	R 58	0.1157	101.2			1.55	0.18
48年目	R 59	0.1112	101.2			1.55	0.17
49年目	R 60	0.1069	101.2	-9.00	-0.96	1.55	0.17
合計				264.56	233.74	77.73	25.40
単純事業費計				273.56		77.73	

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:一般国道42号 新宮道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.36		4.8	1.71
-7年目	R 4	0.9615	101.2	1.82	1.75		
-6年目	R 5	0.9246	101.2	49.70	45.96		
-5年目	R 6	0.8890	101.2	52.03	46.26		
-4年目	R 7	0.8548	101.2	53.94	46.11		
-3年目	R 8	0.8219	101.2	58.83	48.35		
-2年目	R 9	0.7903	101.2	40.85	32.29		
-1年目	R 10	0.7599	101.2	10.91	8.29		
供用開始年次	R 11	0.7307	101.2			1.55	1.14
1年目	R 12	0.7026	101.2			1.55	1.09
2年目	R 13	0.6756	101.2			1.55	1.05
3年目	R 14	0.6496	101.2			1.55	1.01
4年目	R 15	0.6246	101.2			1.55	0.97
5年目	R 16	0.6006	101.2			1.55	0.93
6年目	R 17	0.5775	101.2			1.55	0.90
7年目	R 18	0.5553	101.2			1.55	0.86
8年目	R 19	0.5339	101.2			1.55	0.83
9年目	R 20	0.5134	101.2			1.55	0.80
10年目	R 21	0.4936	101.2			1.55	0.77
11年目	R 22	0.4746	101.2			1.55	0.74
12年目	R 23	0.4564	101.2			1.55	0.71
13年目	R 24	0.4388	101.2			1.55	0.68
14年目	R 25	0.4220	101.2			1.55	0.66
15年目	R 26	0.4057	101.2			1.55	0.63
16年目	R 27	0.3901	101.2			1.55	0.61
17年目	R 28	0.3751	101.2			1.55	0.58
18年目	R 29	0.3607	101.2			1.55	0.56
19年目	R 30	0.3468	101.2			1.55	0.54
20年目	R 31	0.3335	101.2			1.55	0.52
21年目	R 32	0.3207	101.2			1.55	0.50
22年目	R 33	0.3083	101.2			1.55	0.48
23年目	R 34	0.2965	101.2			1.55	0.46
24年目	R 35	0.2851	101.2			1.55	0.44
25年目	R 36	0.2741	101.2			1.55	0.43
26年目	R 37	0.2636	101.2			1.55	0.41
27年目	R 38	0.2534	101.2			1.55	0.39
28年目	R 39	0.2437	101.2			1.55	0.38
29年目	R 40	0.2343	101.2			1.55	0.36
30年目	R 41	0.2253	101.2			1.55	0.35
31年目	R 42	0.2166	101.2			1.55	0.34
32年目	R 43	0.2083	101.2			1.55	0.32
33年目	R 44	0.2003	101.2			1.55	0.31
34年目	R 45	0.1926	101.2			1.55	0.30
35年目	R 46	0.1852	101.2			1.55	0.29
36年目	R 47	0.1780	101.2			1.55	0.28
37年目	R 48	0.1712	101.2			1.55	0.27
38年目	R 49	0.1646	101.2			1.55	0.26
39年目	R 50	0.1583	101.2			1.55	0.25
40年目	R 51	0.1522	101.2			1.55	0.24
41年目	R 52	0.1463	101.2			1.55	0.23
42年目	R 53	0.1407	101.2			1.55	0.22
43年目	R 54	0.1353	101.2			1.55	0.21
44年目	R 55	0.1301	101.2			1.55	0.20
45年目	R 56	0.1251	101.2			1.55	0.19
46年目	R 57	0.1203	101.2			1.55	0.19
47年目	R 58	0.1157	101.2			1.55	0.18
48年目	R 59	0.1112	101.2			1.55	0.17
49年目	R 60	0.1069	101.2	-9.00	-0.96	1.55	0.17
合計				259.09	228.05	77.73	25.40
単純事業費計					268.09		77.73

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。

参考様式1

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮道路	2	4.8 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費		式	1	23,131	
	改良費		式	1	4,722	
		土工	m ³	556,278	522	
		残土処理	m ³	153,412	532	
		軟弱地盤改良工	式	1	1,340	
		法面工	式	1	199	
		擁壁工	式	1	879	
		函渠工	式	1	145	
		排水工	式	1	239	
		中央分離帯工	式	1	200	
		仮設工	式	1	666	
	橋梁費				11,373	
		橋梁	m	1,594	11,373	
	トンネル費		m		3,658	
		NATM	m	963	3,658	
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,607	
		IC	箇所	3	1,607	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²		915	
		車道舗装	m ²	70,795	915	
		歩道舗装等	m ²			
	付帯施設費		式		856	
		付帯工事費	式	1	856	防護柵工等
②	用地及補償費				2,612	
	用地費		m ²	209,000	900	
		山林	m ²	80,863	123	
		田畑	m ²	23,243	233	
		宅地	m ²	21,744	544	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,712	
③	間接経費		式	1	4,257	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
事業費合計					30,000	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮道路	2	4.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.8	1,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,550	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

参考様式1

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮道路	2	4.8 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費			式	1	23,131		
	改良費		式	1	4,722		
		土工	m3	556,278	522		
		残土処理	m3	153,412	532		
		軟弱地盤改良工	式	1	1,340		
		法面工	式	1	199		
		擁壁工	式	1	879		
		函渠工	式	1	145		
		排水工	式	1	239		
		中央分離帯工	式	1	200		
	仮設工	式	1	666			
	橋梁費					11,373	
		橋梁	m	1,594	11,373		
	トンネル費			m		3,658	
		NATM	m	963	3,658		
		シールド	m				
	IC・JCT費					1,607	
		IC	箇所	3	1,607		
		JCT	箇所				
	舗装費			m ²		915	
車道舗装		m ²	70,795	915			
歩道舗装等		m ²					
付帯施設費			式		856		
	付帯工事費	式	1	856	防護柵工等		
②用地及補償費					2,612		
	用地費		m ²	209,000	900		
		山林	m ²	80,863	123		
		田畑	m ²	23,243	233		
		宅地	m ²	21,744	544		
		その他	m ²				
補償費	式	1	1,712				
③間接経費			式	1	3,657	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					29,400		

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮道路	2	4.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.8	1,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,550	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道42号 新宮紀宝道路
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	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 146億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 426億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 17.9%)

●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) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 79万人・時間/年 (226461万人・時間/年⇒226382万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道42号 一般国道42号 (紀宝バイパス) (県) 新宮停車場線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 54万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 10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	対象区間 : 国道42号 (新宮市船町 (新熊野大橋)) 下り15.4km/h
		□ 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/日以上での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	利便性向上が見込まれるバス路線 : 熊野御坊南海バス株式会社
		■ 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	対象駅、対象自治体名、改善見込み (紀宝町~新宮駅、8分⇒4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		
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

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 checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<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	対象自治体名(地区名)：紀宝町(鶺殿地区)、日常活動圏中心都市：新宮市、改善見込み(8分⇒5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 type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
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/日以上全ての区間に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学童、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	
		<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	
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：一般国道42号、代替する区間（神内～橋本）
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	並行する高速道路路線：近畿自動車道紀勢線松原那智勝浦線
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<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：3649.75t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号 一般国道42号（紀宝バイパス）（県）新宮停車場線 排出削減量：10.44t/年、排出削減率：9割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：4.09t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道42号 一般国道42号（紀宝バイパス）（県）新宮停車場線 排出削減量：0.62t/年、排出削減率：9割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.2t/年
		<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	他のプロジェクトとの関係	<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	
		<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	
	その他	<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
一般国道42号	新宮紀宝道路	L=2.4km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
15,000	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	令和3年度		
単純合計	413億円	45億円	458億円
うち残事業分	148億円	45億円	194億円
基準年における 現在価値 (C)	417億円	17億円	434億円
うち残事業分	137億円	17億円	154億円

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	令和3年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	2.8億円	0.89億円	34億円
基準年における 現在価値 (B)	517億円	48億円	15億円	580億円
うち残事業分	517億円	48億円	15億円	580億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	146億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.7%
費用便益比（残事業）	3.8
経済的純現在価値（残事業）	426億円
経済的内部収益率（残事業）	17.9%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	15,000台/日	±10%	1.1~1.7
事業費	413億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	12年	±20%	1.3~1.4

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	15,000台/日	±10%	3.0~4.7
事業費	148億円	±10%	3.5~4.1
事業期間	3年	±20%	3.7~3.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：新宮紀宝道路（事業全体）

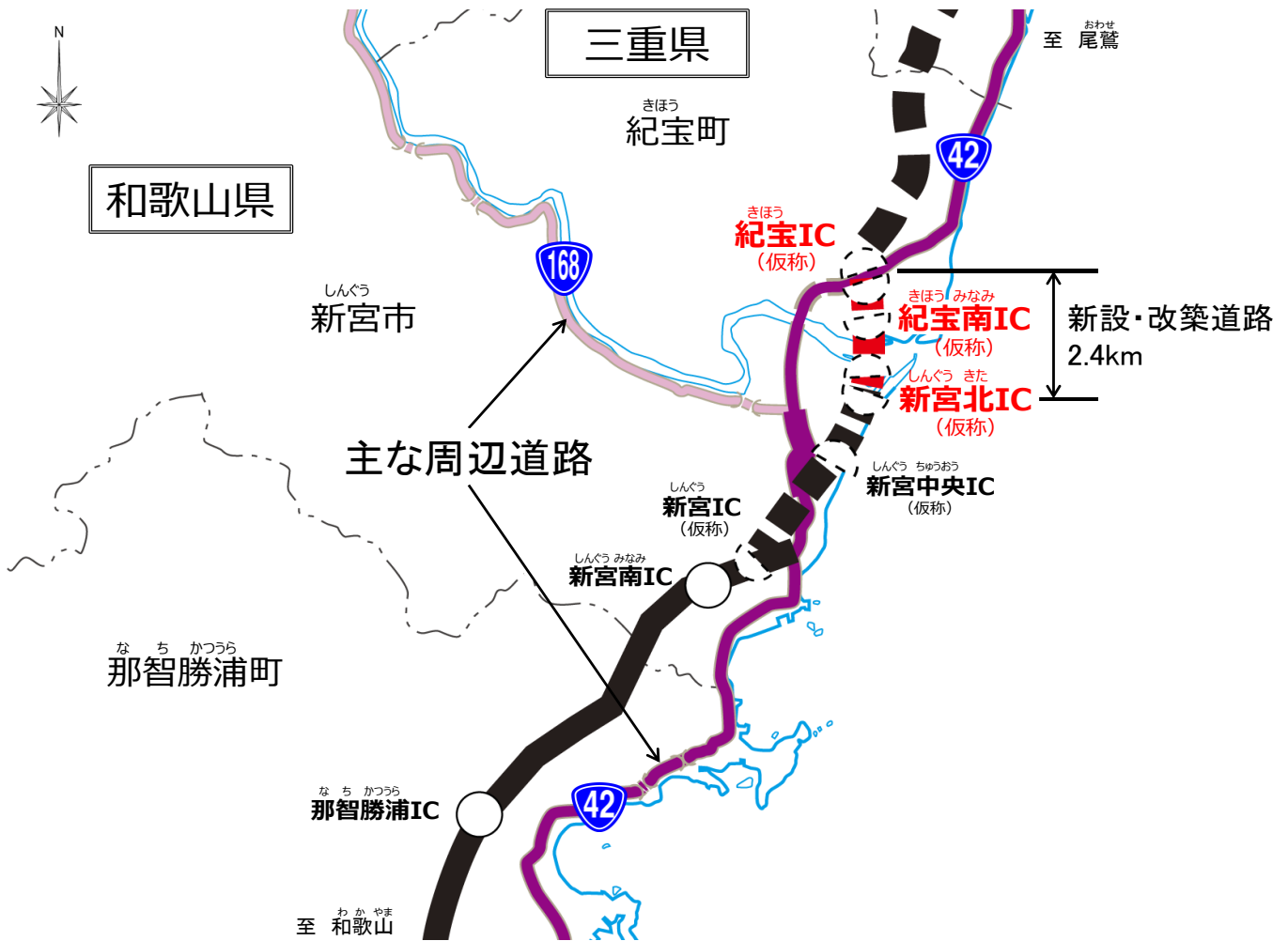
（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	15,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.00	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (2.9km)	交通量	[台/日]	7,600	1,700
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	10.19	1.47
	一般国道42号(紀宝バイパス) (2.1km)	交通量	[台/日]	17,300	3,700
		走行時間	[分]	5	3
		走行時間費用	[億円/年]	14.10	1.72
	(県)新宮 停車場線 (0.9km)	交通量	[台/日]	9,200	1,900
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.50	1.15
		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 (28,964.4km)	走行時間費用	[億円/年]	115,157.40	115,150.25	

			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：28,972.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	115,189.19	115,159.59	29.60

- ※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：新宮紀宝道路（残事業）

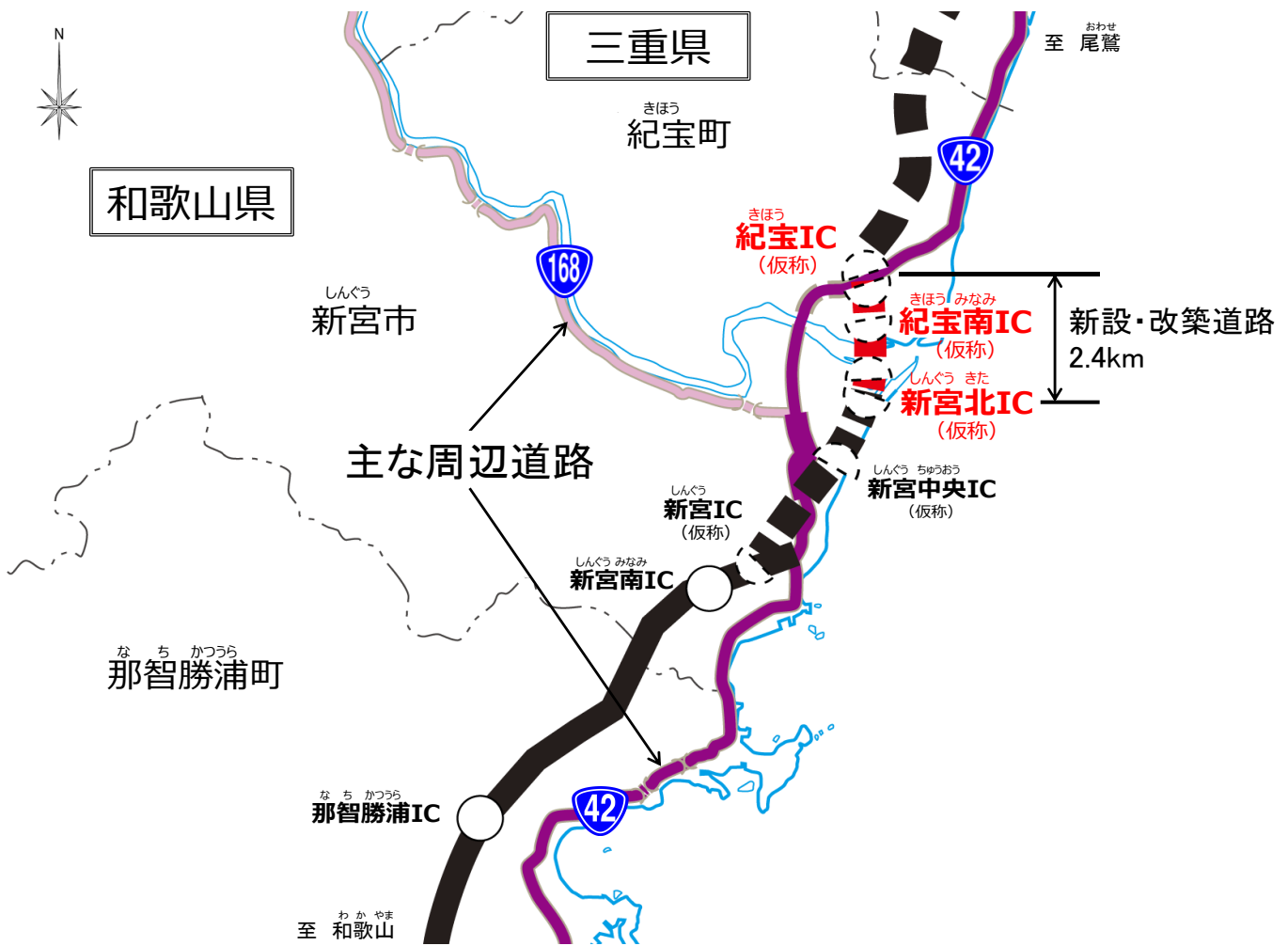
（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	15,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.00	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道42号 (2.9km)	交通量	[台/日]	7,600	1,700
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	10.19	1.47
	一般国道42号(紀宝バイパス) (2.1km)	交通量	[台/日]	17,300	3,700
		走行時間	[分]	5	3
		走行時間費用	[億円/年]	14.10	1.72
	(県)新宮 停車場線 (0.9km)	交通量	[台/日]	9,200	1,900
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.50	1.15
		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 (28,964.4km)	走行時間費用	[億円/年]	115,157.40	115,150.25	

			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：28,972.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	115,189.19	115,159.59	29.60

- ※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：新宮紀宝道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<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	令和3年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	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"/> (H22センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:一般国道42号 新宮紀宝道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)		延長(km)	
				0.42		2.4	1.00
-12年目	H 25	1.3686	96.4	0.48	0.68		
-11年目	H 26	1.3159	98.7	0.46	0.62		
-10年目	H 27	1.2653	100.2	3.70	4.73		
-9年目	H 28	1.2167	100.3	7.02	8.62		
-8年目	H 29	1.1699	100.5	7.50	8.84		
-7年目	H 30	1.1249	100.4	24.18	27.41		
-6年目	R 1	1.0816	101.2	75.69	81.86		
-5年目	R 2	1.0400	101.2	83.00	86.32		
-4年目	R 3	1.0000	101.2	62.62	62.62		
-3年目	R 4	0.9615	101.2	53.20	51.15		
-2年目	R 5	0.9246	101.2	52.59	48.63		
-1年目	R 6	0.8890	101.2	42.36	37.66		
供用開始年次	R 7	0.8548	101.2			0.91	0.78
1年目	R 8	0.8219	101.2			0.91	0.75
2年目	R 9	0.7903	101.2			0.91	0.72
3年目	R 10	0.7599	101.2			0.91	0.69
4年目	R 11	0.7307	101.2			0.91	0.66
5年目	R 12	0.7026	101.2			0.91	0.64
6年目	R 13	0.6756	101.2			0.91	0.61
7年目	R 14	0.6496	101.2			0.91	0.59
8年目	R 15	0.6246	101.2			0.91	0.57
9年目	R 16	0.6006	101.2			0.91	0.55
10年目	R 17	0.5775	101.2			0.91	0.53
11年目	R 18	0.5553	101.2			0.91	0.50
12年目	R 19	0.5339	101.2			0.91	0.49
13年目	R 20	0.5134	101.2			0.91	0.47
14年目	R 21	0.4936	101.2			0.91	0.45
15年目	R 22	0.4746	101.2			0.91	0.43
16年目	R 23	0.4564	101.2			0.91	0.41
17年目	R 24	0.4388	101.2			0.91	0.40
18年目	R 25	0.4220	101.2			0.91	0.38
19年目	R 26	0.4057	101.2			0.91	0.37
20年目	R 27	0.3901	101.2			0.91	0.35
21年目	R 28	0.3751	101.2			0.91	0.34
22年目	R 29	0.3607	101.2			0.91	0.33
23年目	R 30	0.3468	101.2			0.91	0.32
24年目	R 31	0.3335	101.2			0.91	0.30
25年目	R 32	0.3207	101.2			0.91	0.29
26年目	R 33	0.3083	101.2			0.91	0.28
27年目	R 34	0.2965	101.2			0.91	0.27
28年目	R 35	0.2851	101.2			0.91	0.26
29年目	R 36	0.2741	101.2			0.91	0.25
30年目	R 37	0.2636	101.2			0.91	0.24
31年目	R 38	0.2534	101.2			0.91	0.23
32年目	R 39	0.2437	101.2			0.91	0.22
33年目	R 40	0.2343	101.2			0.91	0.21
34年目	R 41	0.2253	101.2			0.91	0.20
35年目	R 42	0.2166	101.2			0.91	0.20
36年目	R 43	0.2083	101.2			0.91	0.19
37年目	R 44	0.2003	101.2			0.91	0.18
38年目	R 45	0.1926	101.2			0.91	0.18
39年目	R 46	0.1852	101.2			0.91	0.17
40年目	R 47	0.1780	101.2			0.91	0.16
41年目	R 48	0.1712	101.2			0.91	0.16
42年目	R 49	0.1646	101.2			0.91	0.15
43年目	R 50	0.1583	101.2			0.91	0.14
44年目	R 51	0.1522	101.2			0.91	0.14
45年目	R 52	0.1463	101.2			0.91	0.13
46年目	R 53	0.1407	101.2			0.91	0.13
47年目	R 54	0.1353	101.2			0.91	0.12
48年目	R 55	0.1301	101.2			0.91	0.12
49年目	R 56	0.1251	101.2	-17.93	-2.24	0.91	0.11
合計				394.86	416.90	45.45	17.36
単純事業費計				412.79		45.45	

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: 一般国道42号 新宮紀宝道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.42		2.4	1.00
-3年目	R 4	0.9615	101.2	53.20	51.15		
-2年目	R 5	0.9246	101.2	52.59	48.63		
-1年目	R 6	0.8890	101.2	42.36	37.66		
供用開始年次	R 7	0.8548	101.2			0.91	0.78
1年目	R 8	0.8219	101.2			0.91	0.75
2年目	R 9	0.7903	101.2			0.91	0.72
3年目	R 10	0.7599	101.2			0.91	0.69
4年目	R 11	0.7307	101.2			0.91	0.66
5年目	R 12	0.7026	101.2			0.91	0.64
6年目	R 13	0.6756	101.2			0.91	0.61
7年目	R 14	0.6496	101.2			0.91	0.59
8年目	R 15	0.6246	101.2			0.91	0.57
9年目	R 16	0.6006	101.2			0.91	0.55
10年目	R 17	0.5775	101.2			0.91	0.53
11年目	R 18	0.5553	101.2			0.91	0.50
12年目	R 19	0.5339	101.2			0.91	0.49
13年目	R 20	0.5134	101.2			0.91	0.47
14年目	R 21	0.4936	101.2			0.91	0.45
15年目	R 22	0.4746	101.2			0.91	0.43
16年目	R 23	0.4564	101.2			0.91	0.41
17年目	R 24	0.4388	101.2			0.91	0.40
18年目	R 25	0.4220	101.2			0.91	0.38
19年目	R 26	0.4057	101.2			0.91	0.37
20年目	R 27	0.3901	101.2			0.91	0.35
21年目	R 28	0.3751	101.2			0.91	0.34
22年目	R 29	0.3607	101.2			0.91	0.33
23年目	R 30	0.3468	101.2			0.91	0.32
24年目	R 31	0.3335	101.2			0.91	0.30
25年目	R 32	0.3207	101.2			0.91	0.29
26年目	R 33	0.3083	101.2			0.91	0.28
27年目	R 34	0.2965	101.2			0.91	0.27
28年目	R 35	0.2851	101.2			0.91	0.26
29年目	R 36	0.2741	101.2			0.91	0.25
30年目	R 37	0.2636	101.2			0.91	0.24
31年目	R 38	0.2534	101.2			0.91	0.23
32年目	R 39	0.2437	101.2			0.91	0.22
33年目	R 40	0.2343	101.2			0.91	0.21
34年目	R 41	0.2253	101.2			0.91	0.20
35年目	R 42	0.2166	101.2			0.91	0.20
36年目	R 43	0.2083	101.2			0.91	0.19
37年目	R 44	0.2003	101.2			0.91	0.18
38年目	R 45	0.1926	101.2			0.91	0.18
39年目	R 46	0.1852	101.2			0.91	0.17
40年目	R 47	0.1780	101.2			0.91	0.16
41年目	R 48	0.1712	101.2			0.91	0.16
42年目	R 49	0.1646	101.2			0.91	0.15
43年目	R 50	0.1583	101.2			0.91	0.14
44年目	R 51	0.1522	101.2			0.91	0.14
45年目	R 52	0.1463	101.2			0.91	0.13
46年目	R 53	0.1407	101.2			0.91	0.13
47年目	R 54	0.1353	101.2			0.91	0.12
48年目	R 55	0.1301	101.2			0.91	0.12
49年目	R 56	0.1251	101.2	-5.15	-0.64	0.91	0.11
合計				143.00	136.80	45.45	17.36
単純事業費計				148.15		45.45	

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。

参考様式1

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮紀宝道路	2	2.4 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	36,403	
	改良費		式	1	7,108	
		土工	式		5,235	
		軟弱地盤改良工	m3		988	
		法面工	式		93	
		擁壁工	式		131	
		函渠工	式		352	
		排水工	式		129	
		中央分離帯工	m		180	
	橋梁費		m	0	26,668	
		100m以上	m		26,668	
		100m未満	m	0	0	
	トンネル費		m	0	0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	3	2,263	
		IC	箇所	3	2,263	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	18,175	237	
		車道舗装	m ²	18,175	237	
歩道舗装等		m ²				
付帯施設費		式	1	127		
	交通管理施設工	式	1	127	標識工、防護柵工、立入防止柵等	
②用地及補償費		式	1	5,448		
用地費		m ²	481,250	1,793		
	山林	m ²	392,000	1,460		
	田畑	m ²	70,800	312		
	宅地	m ²	18,450	21		
補償費		式	1	3,655		
③間接経費		式	1	3,149	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					45,000	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮紀宝道路	2	2.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.4	600	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			5,000	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

参考様式1

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮紀宝道路	2	2.4 km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	14,953	
	改良費		式	1	4,286	
		土工	式	1	3,180	切土(4万m3)、盛土(60万m3)
		軟弱地盤改良工	m3	54,500	221	
		法面工	式	1	93	切土法面、盛土法面、切土補強工
		擁壁工	式	1	131	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	352	
		排水工	式	1	129	
		中央分離帯工	m	2,088	180	
	橋梁費		m	1,107	9,926	
		100m以上	m	1,107	9,926	
		100m未満	m	0	0	
	トンネル費		m	0	0	
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	3	377	
		IC	箇所	3	377	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	18,175	237	
		車道舗装	m ²	18,175	237	
歩道舗装等		m ²	0	0		
付帯施設費		式	1	127		
	交通管理施設工	式	1	127	標識工、防護柵工、立入防止柵等	
②用地及補償費		式	1	565		
用地費		m ²	138,845	515		
	山林	m ²	120,837	450		
	田畑	m ²	13,615	60		
	宅地	m ²	4,393	5		
補償費		式	1	50		
③間接経費		式	1	727	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
事業費合計					16,245	

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	新宮紀宝道路	2	2.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.4	600	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			5,000	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

国近整企画第90号
令和3年11月22日

和歌山県知事 殿

近畿地方整備局長
(公印省略)

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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和3年12月14日(火)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和3年12月6日(月)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

(再評価)

【砂防事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
紀伊山系直轄砂防事業	事業継続	

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
近畿自動車道紀勢線 一般国道42号すさみ串本道路 一般国道42号串本太地道路 一般国道42号新宮道路 一般国道42号新宮紀宝道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

県総第11220002号

令和3年12月7日

近畿地方整備局長 様

和歌山県知事 仁坂吉伸
(公 印 省 略)

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）

令和3年11月22日付け国近整企画第90号で意見照会のあった標記について、
下記のとおり回答します。

記

○対応方針（原案）に対する意見

・紀伊山系直轄砂防事業

平成23年9月の台風12号に伴う豪雨により、深層崩壊等の多数の斜面崩壊が発生した紀伊山系内の熊野川、日置川、那智川の各流域においては、紀伊山系直轄砂防事業等により砂防設備の整備がなされ、地域の安全確保が着実に進んでおります。

しかし、支川溪流から土砂が絶えず流入しており、今後の豪雨に伴う土砂洪水氾濫や土石流による被害が想定されます。

このような状況を踏まえ、中期計画に関する紀伊山系直轄砂防事業を継続されるよう強く要望いたします。

また、中期計画の対象外とした土石流対策箇所についても、今後、再評価のうえ、紀伊山系直轄砂防事業にて対策を実施されますよう要望いたします。

なお、事業実施にあたっては、一日も早く効果が発現されるよう効率的な事業の推進をお願いします。

・近畿自動車道紀勢線 一般国道42号「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」、「新宮道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、1日も早い供用をお願いします。

国近整企画第90号
令和3年11月22日

三重県知事 殿

近畿地方整備局長
(公印省略)

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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和3年12月14日(火)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和3年12月6日(月)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
近畿自動車道紀勢線 一般国道42号すさみ串本道路 一般国道42号串本太地道路 一般国道42号新宮道路 一般国道42号新宮紀宝道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

県土第26-23号
令和3年12月3日

国土交通省近畿地方整備局長 様

三重県知事 一見 勝之

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）

令和3年11月22日付け国近整企画第90号で依頼のありましたこのこと
につきまして、下記により回答いたします。

記

1 近畿自動車道 紀勢線 一般国道42号 新宮紀宝道路

(1) 回答

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

(2) 意見

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の
救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院（三
重県御浜町）から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全
安心な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開
通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

事務担当

三重県 県土整備部

公共事業運営課 公共事業運営班

TEL 059-224-2915

FAX 059-224-3290