



No. 8

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和4年度第5回

一般国道26号

だい に はん わ
第二阪和国道
わ か やま みさき
和歌山岬道路

【事後評価】

令和5年1月
近畿地方整備局

目次

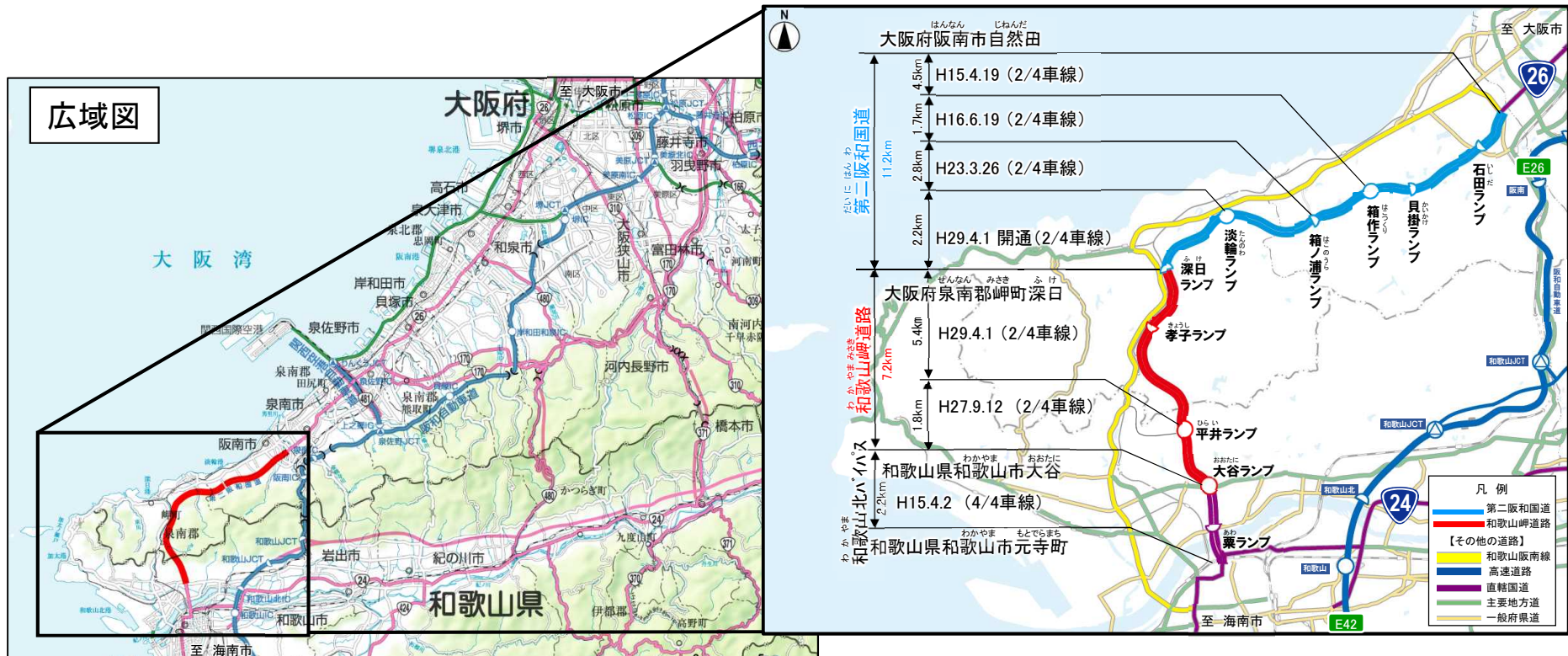
1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 社会経済情勢の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 事業を通して得られた知見・学び
7. 対応方針(案)

1. 事業全体図

一般国道26号 第二阪和国道
 一般国道26号 和歌山岬道路

一般国道26号は、大阪府大阪市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長66kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府
 阪南市から和歌山県和歌山市に至る区間は、高規格道路として整備。

「第二阪和国道」、「和歌山岬道路」はその一部を形成し、旧国道26号(和歌山阪南線)の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保等を目的とした大阪府阪南市自然田～和歌山県和歌山市大谷に至る延長
 18.4kmの道路です。



2. 事業の目的と計画の概要

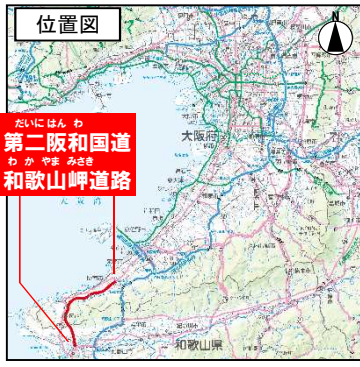
一般国道26号 第二阪和国道
 第二阪和国道 わかやまみさき
 一般国道26号 和歌山岬道路

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 災害時等の代替路の確保

事業の概要

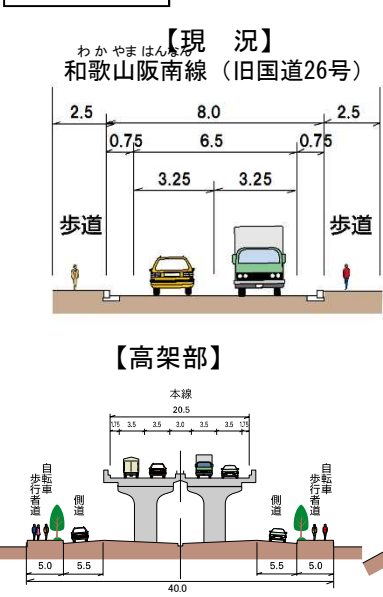
区間	【第二阪和国道】 はんなん じねんだ (起)大阪府阪南市自然田 せんなん みさき ふけ (終)大阪府泉南郡岬町深日	【和歌山岬道路】 せんなん みさき ふけ (起)大阪府泉南郡岬町深日 わかやま おおたに (終)和歌山県和歌山市大谷
道路延長	11.2km	7.2km
構造規格	第3種第1級、第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h(側道40km/h)	80km/h
車線数	本線4車線(側道2車線)	4車線
標準幅員	20.5m(土工部)、40.0m(高架部)	20.5m
全体事業費	928億円	449億円
事業化	昭和63年度(阪南市自然田～岬町淡輪) 平成17年度(岬町淡輪～岬町深日)	平成19年度
都市計画決定	【岬町域】 昭和63年2月 【阪南市域】 昭和63年3月	【大阪府域】 昭和63年2月、平成23年1月(変更) 【和歌山県域】 平成63年3月、平成22年3月(変更)
用地着手	平成5年度	平成23年度
工事着手	平成8年度	平成23年度
開通	平成15年4月19日:自然田～箱ノ浦ランプ 平成16年6月19日:箱ノ浦ランプ～箱ノ浦ランプ 平成23年3月26日:箱ノ浦ランプ～淡輪ランプ 平成29年4月1日:淡輪ランプ～深日ランプ 上記全てで暫定2車線開通	平成27年9月12日:平井ランプ～大谷ランプ 平成29年4月1日:淡輪ランプ～平井ランプ 上記全てで暫定2車線開通



計画図



標準断面図

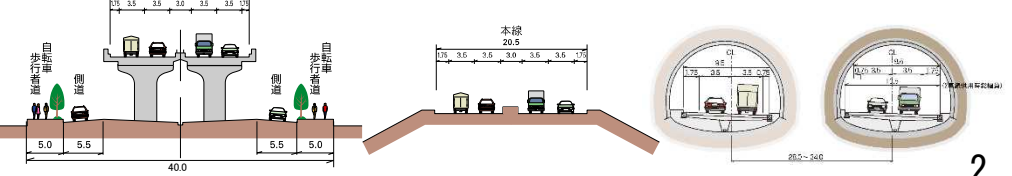


【岬町淡輪地区】



【土工部】

【トンネル部】



3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (第二阪和国道 H19再評価時) ^{※1} (和歌山岬道路 H23再評価時) ^{※1}	前回評価 (H29再評価時)	整備後 (現在)	備考
道路構造等	第二阪和国道:4車線 和歌山岬道路:4車線	第二阪和国道:4車線 和歌山岬道路:4車線	第二阪和国道:暫定2車線 ^{※5} 和歌山岬道路:暫定2車線 ^{※5}	-
総事業費	第二阪和国道:約1,020億円 和歌山岬道路:約373億円	第二阪和国道:約1,020億円 和歌山岬道路:約463億円	第二阪和国道:約928億円(精算) 和歌山岬道路:約449億円(精算)	-
交通量	第二阪和国道:22,200台/日 ^{※2} 和歌山岬道路:22,300台/日 ^{※2} <R12 将来交通量推計>	第二阪和国道:27,700台/日 ^{※3} 和歌山岬道路:21,500台/日 ^{※3} <R12 将来交通量推計>	第二阪和国道:23,600台/日 ^{※4} 和歌山岬道路:16,600台/日 ^{※4} <R3 実績交通量>	-

※1 確認できる最も古い再評価時(第二阪和国道:H19、和歌山岬道路:H23)の値を記載。
 ※2 H32将来OD(H11全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、フルネットワークで算出した将来交通量推計。
 ※3 H42将来OD(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、事業化ネットワークで算出した将来交通量推計。
 ※4 R3年度浪速国道事務所調査結果R3.9.14(火) 第二阪和国道(淡輪～箱ノ浦)、和歌山岬道路(孝子～平井)
 ※5 効果の早期発現のため暫定2車線で供用、なお4車線化は交通状況を勘案しつつ整備時期等を検討

◆現道の状況

第二阪和国道	区間	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (旧国道26号)	府道と歌山阪南線【旧国道26号】 (箱ノ浦ランプ北交差点～淡輪中交差点)	26,000台/日	8,600台/日	17,400台/日減少	交通量転換
交通量 ^{※2} 【参考】	第二阪和国道 (箱ノ浦ランプ～淡輪ランプ)	-	23,600台/日	-	
旅行速度 ^{※3} (旧国道26号)	第二阪和国道	17.5km/h	31.3km/h	13.8km/h 向上	交通混雑の緩和による 速度向上
死傷事故率 ^{※4} (旧国道26号)	第二阪和国道	84件/億台キロ	27件/億台キロ	57件/億台キロ減少 (約7割減少)	交通混雑の緩和による 死傷事故率の減少

和歌山岬道路	区間	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (旧国道26号)	府道と歌山阪南線【旧国道26号】 (孝子ランプ～大阪府・和歌山県境)	17,100台/日	7,500台/日	9,600台/日減少	交通量転換
交通量 ^{※2} 【参考】	和歌山岬道路 (孝子ランプ～平井ランプ)	-	16,600台/日	-	
旅行速度 ^{※3} (旧国道26号)	和歌山岬道路	39.0km/h	49.8km/h	10.8km/h 向上	交通混雑の緩和による 速度向上
死傷事故率 ^{※4} (旧国道26号)	和歌山岬道路	22件/億台キロ	10件/億台キロ	12件/億台キロ減少 (約5割減少)	交通混雑の緩和による 死傷事故率の減少

※1 交通量 : 観測地点(府道と歌山阪南線(旧国道26号)(箱ノ浦ランプ北交差点～淡輪中交差点、孝子ランプ～無名交差点(和歌山市中地先)))
 採用値(整備前:H11全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R3.9.14(火)交通量調査結果)
 ※2 交通量 : 観測地点(第二阪和国道(淡輪～箱ノ浦)・和歌山岬道路(孝子～平井)) 採用値(整備後:R3.9.14(火)交通量調査結果)
 ※3 旅行速度 : 観測地点(府道と歌山阪南線(旧国道26号)(箱ノ浦ランプ北交差点～淡輪ランプ交差点、孝子ランプ～大阪府・和歌山県境))
 採用値(整備前:H11道路交通センサス 平日混雑時(ピーク時)旅行速度、整備後:ETC2.0プローブ情報 R3.9～11月平日混雑時旅行速度)
 ※4 死傷事故率 : 集計地点(府道と歌山阪南線(旧国道26号)(箱ノ浦ランプ北交差点～淡輪ランプ交差点、深日中央交差点～無名交差点(和歌山市中地先)))
 採用値(交通事故統合分析センター、整備前:箱ノ浦ランプ北交差点～淡輪ランプ交差点(H19-H22)、深日中央交差点～無名交差点(和歌山市中地先)(H25-H28)、整備後:H30-H31)

4. 社会経済情勢の変化

第一 一般国道26号 第二 阪和国道
 第三 和歌山岬道路
 第四 一般国道26号

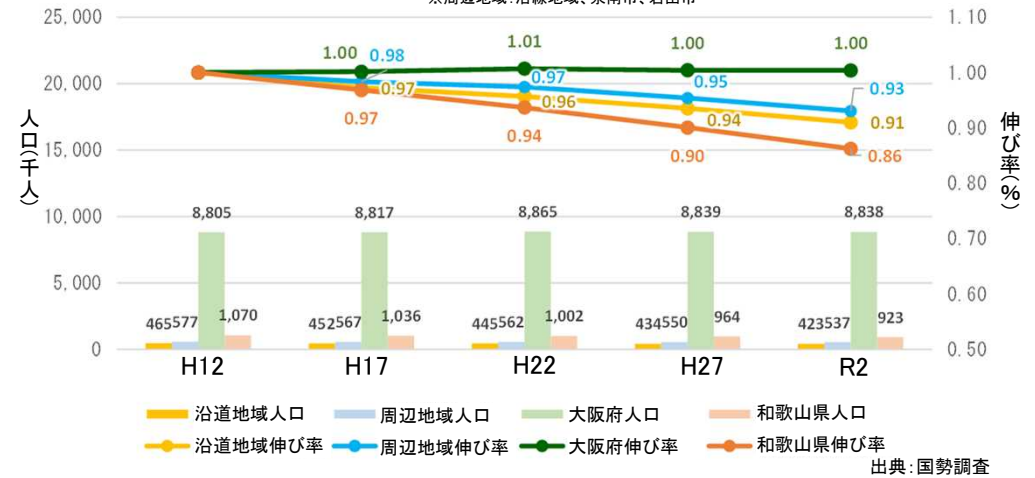
◆沿道地域の状況(周辺道路の開通状況、人口、経済指標)

- 事業区間周辺での京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。
- 人口推移は、沿線地域及び周辺地域、和歌山県は減少傾向であるが、大阪府はほぼ横ばい。
- 経済指標(法人税)の推移は、沿線地域、周辺地域、和歌山県では微減しているが、大阪府では増加傾向。

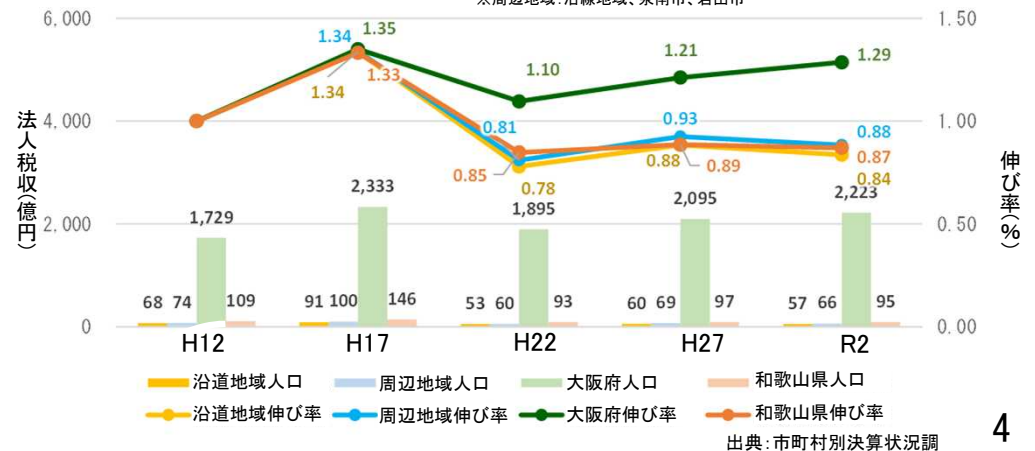
●位置図



●沿線地域※の人口の推移



●沿線地域※の法人税収の推移



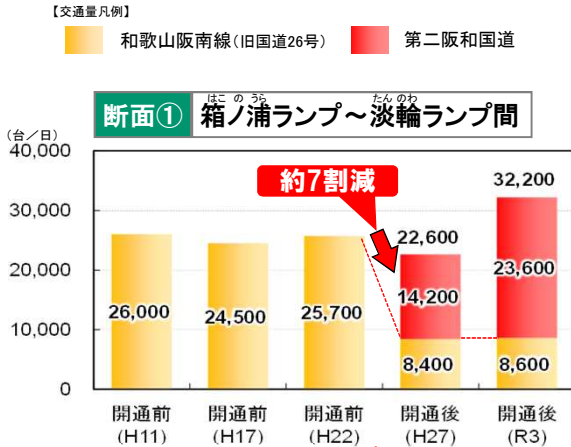
5. 事業の効果の発現状況

一般国道26号 第二阪和国道
 和歌山岬道路
 一般国道26号 和歌山岬道路

◆交通混雑の緩和

- 第二阪和国道の整備により、並行する和歌山阪南線（旧国道26号）は、交通量が約6~7割減少。
- 主要渋滞箇所である深日中央交差点では全線開通後に渋滞が解消するなど交通混雑が緩和。

■開通に伴う交通量の変化



H23.3 箱ノ浦ランプ～淡輪ランプ間開通
 H29.4 淡輪ランプ～平井ランプ間開通



H29.4 淡輪ランプ～平井ランプ間開通

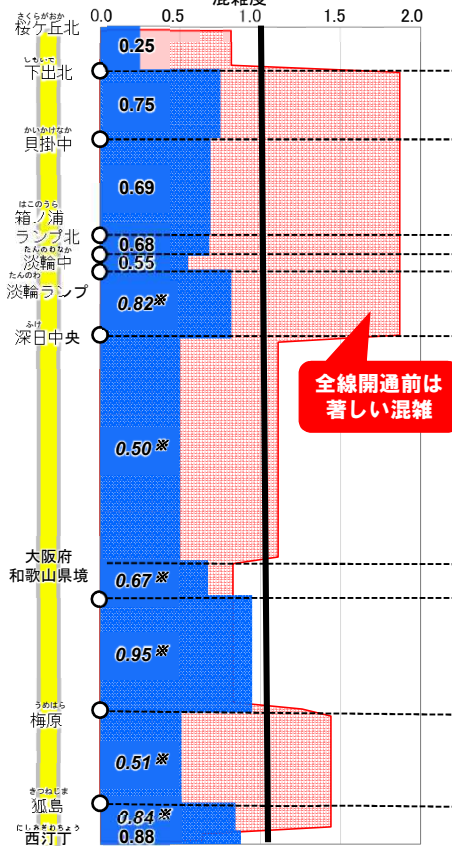
【調査日時】

各年の全国道路・街路交通情勢調査の値を採用。

ただし、開通後(R3)は浪速国道事務所調査結果R3.9.14(火)

R3のグラフの数値のうち、12時間観測箇所は調査日の7～19時の12時間観測交通量にH27センサスの昼夜率(平日)を乗じて日交通量に換算。

■和歌山阪南線(旧国道26号)の混雑度の変化



【混雑度凡例】
 全線開通前: 赤
 全線開通後: 青

1.00未満 1.00以上 1.25以上 1.50以上



出典)全線開通前: H11全国道路・街路交通情勢調査、全線開通後: H27全国道路・街路交通情勢調査
 ※淡輪ランプ～西汀丁間の混雑度は、並行線がH29開通のため開通後の交通量調査結果を用いて算定

5. 事業の効果の発現状況

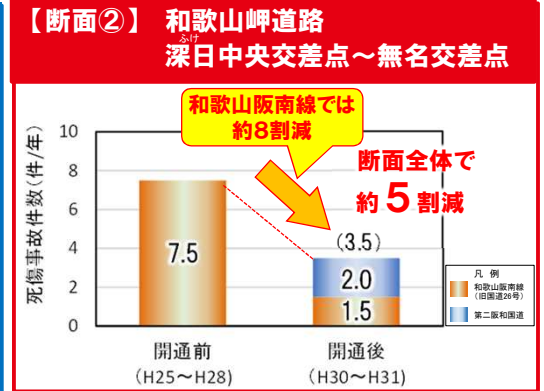
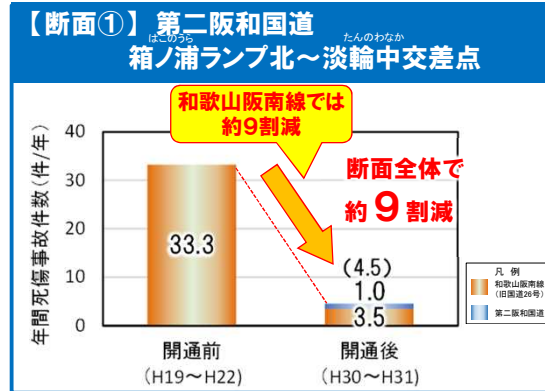
だいにほんわ
第二阪和国道
わかやまみさき
一般国道26号 和歌山岬道路
一般国道26号

◆交通安全の確保

- 第二阪和国道の整備後、並行する和歌山阪南線（旧国道26号）の死傷事故件数が約8～9割減少。
- 渋滞解消により開通前にみられた抜け道利用が減少し、通学路の安全性向上に寄与。



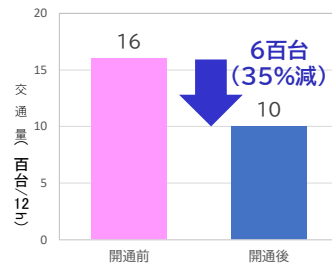
和歌山阪南線(旧国道26号)および第二阪和国道の死傷事故件数の変化



出典:ITARDA事故データ

通学路の交通量が減少し、地域の安全性が向上

通学路(淡輪中地区)の交通量の推移



開通前:平成20年10月21日(火)(国土交通省調べ)
 開通後:平成23年10月18日(火)(国土交通省調べ)

通学路(淡輪中地区)の交通状況



・開通前は朝の通勤時に淡輪ランプ交差点で渋滞が発生していた影響で通学路への抜け道利用が多くありました。開通後は**抜け道利用が減少して通学路の安全性が向上**しています。

出典:岬町役場ヒアリング調査結果より

<抜け道利用の減少による安全性の向上>



5. 事業の効果の発現状況

一般国道26号 だいはんわ 第二阪和国道
わかやまみさき
 一般国道26号 和歌山岬道路

◆災害時等の代替路確保

- 第二阪和国道の整備によって、阪和自動車道と共に大阪府・和歌山県間のダブルネットワークを構築。
- 阪和自動車道が通行止めとなった際は、第二阪和国道が災害時などの代替路としての機能を発揮。

■ 阪和自動車道(泉南IC～和歌山IC)の事故通行止め状況(H29.4～R3.9)

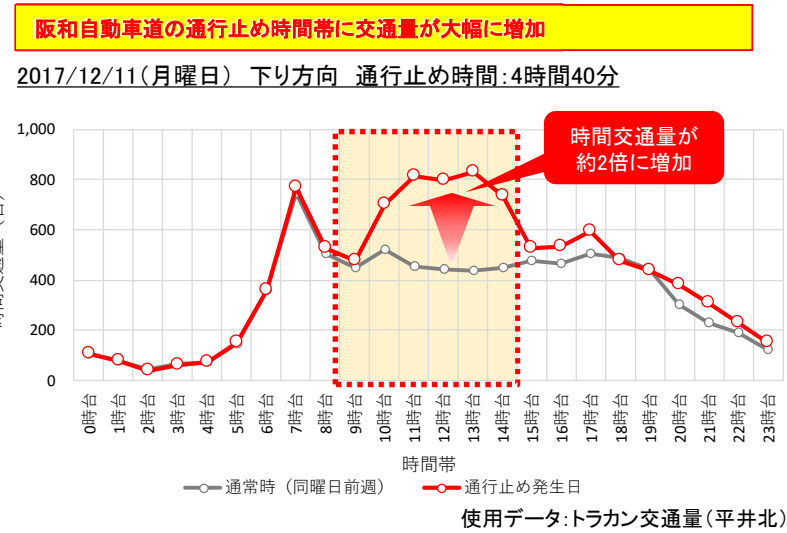
全線開通後に阪和自動車道で8回(延べ27時間)の通行止め

路線	区間	方向	発生日時	解除日時	通行止め時間
阪和自動車道	泉南IC～和歌山IC	下り	2017/6/21 7:47	2017/6/21 10:30	2:43
阪和自動車道	和歌山IC～泉南IC	上り	2017/10/29 20:25	2017/10/29 22:05	1:40
阪和自動車道	泉南IC～和歌山JCT	下り	2017/12/11 9:45	2017/12/11 14:25	4:40
阪和自動車道	和歌山IC～泉南IC	上り	2019/1/23 7:38	2019/1/23 11:20	3:42
阪和自動車道	泉南IC～和歌山JCT	下り	2019/11/11 8:33	2019/11/11 11:40	3:07
阪和自動車道	泉南IC～阪南IC	下り	2020/2/11 11:45	2020/2/11 14:45	3:00
阪和自動車道	阪南IC～泉南IC	上り	2021/3/14 17:49	2021/3/14 21:15	3:26
阪和自動車道	泉佐野JCT～阪南IC	下り	2021/7/21 16:45	2021/7/21 21:27	4:42
			延べ規制時間		27:00

出典: NEXCO西日本提供



■ 事故通行止め発生時の第二阪和国道の交通量の変化



◎和歌山市内のバス会社の声

- 当社は、空港リムジンバスを共同運行も含めて阪和自動車道を1日13便(6.5往復)運行しています。
- 阪和自動車道が事故通行止めの際は状況に応じて第二阪和国道ルートや孝子峠ルート・風吹峠ルートを迂回路として利用しました。
- 府県間の選択肢が1本でも増えたことは運休や大幅な遅延を避けることができ、お客様を輸送する上で非常に助かっております。



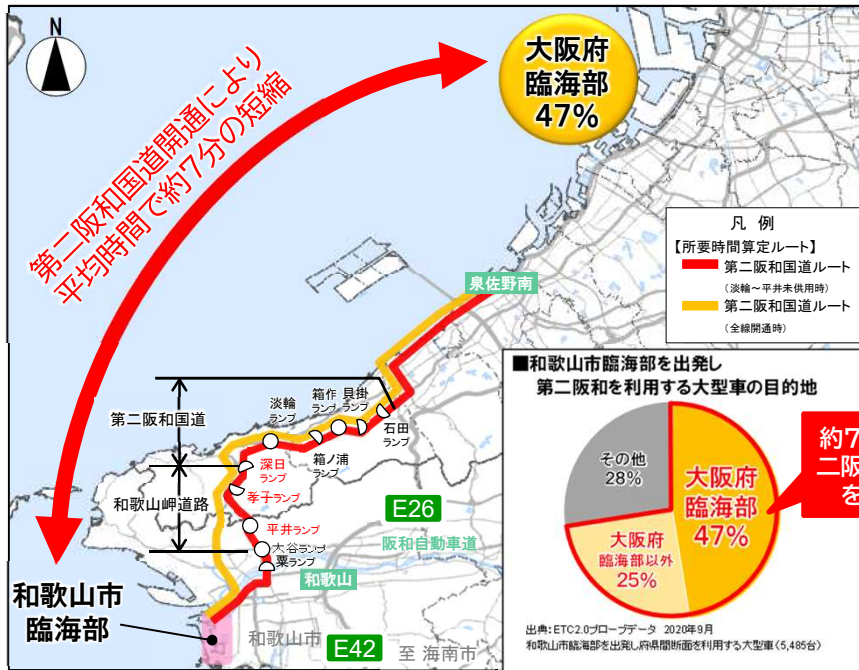
出典: 運輸事業者ヒアリング調査結果より

5. 事業の効果の発現状況

一般国道26号 だいにほんわ 第二阪和国道
わかやまみさき
 一般国道26号 和歌山岬道路

◆企業活動の支援

- 工場が多く立地する和歌山市臨海部から県外に向かう大型車の約5割は大阪府臨海部が目的地。その内、約7割が第二阪和国道を利用。
- 全線開通により、府県間の輸送時間が平均時間で約7分短縮され、物流の効率化が図られた。
- 所要時間のばらつき短縮により定時性の確保が図られ、ドライバーの労働環境の改善に寄与。



※大阪府臨海部
 大阪市住之江区・此花区・港区・西淀川区・堺市堺区・西区・泉大津市・高石市・岸和田市・貝塚市・泉佐野市

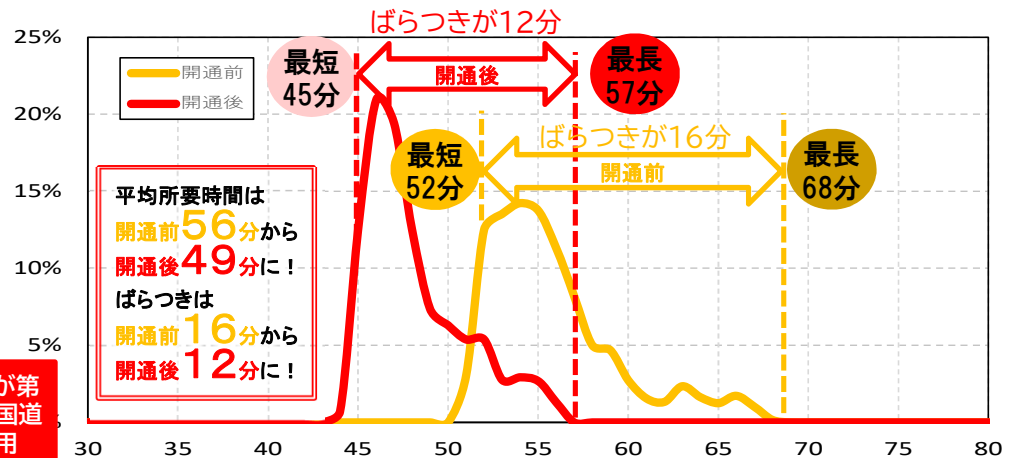
◎和歌山市内の運輸業者の声

・開通後は、第二阪和国道を利用することにより開通前に見込んでいた渋滞回避の時間を見込む必要がなくなった。
 ・運転時間の減少による負担軽減だけでなく、ドライバーの休憩時間の取得や余裕をもった運行が可能となり、運行の安全性向上につながっている。



出典: 運輸事業者ヒアリング調査結果より

■和歌山市臨海部～泉佐野南ランプの所要時間の分布



■和歌山市臨海部～泉佐野南ランプの所要時間の変化

	最短時間	最長時間	平均時間
開通前	52分	68分	56分
開通後	45分	57分	49分
短縮効果	7分	11分	7分

出典: (開通前) 民間プローブデータ 2016年9～11月平日 ※2012年以前のプローブデータが無いので、開通前を2016年データとして整理。よって、自然田～箱ノ浦ランプは開通済みの状況
 (開通後) ETC2.0プローブデータ 2021年9～11月平日
 昼間12時間の時間帯別ルート所要時間を算定
 ※ルート所要時間は地図上のルートの各DRMリンクの時間帯別平均所要時間を同時刻総和法の積み上げて算定。
 ※グラフは上下5%を棄却した上で作成。

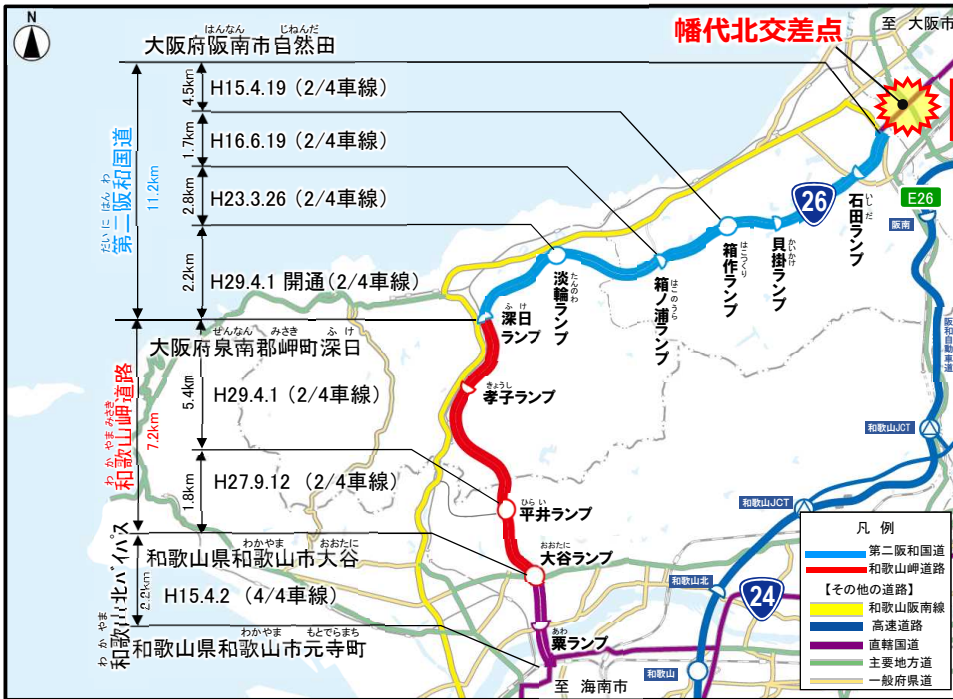
5. 事業の効果の発現状況

第一阪和国道
第二阪和国道
和歌山岬道路
一般国道26号
和歌山岬道路

◆事業区間外での渋滞対策

- 第二阪和国道の整備後、交通が集中する朝ピーク時に当該事業区間外で隣接する幡代北交差点において大阪方面向けの混雑が発生。
- 幡代北交差点では、左折車両が集中することにより、交通の流れを悪化させていたことから、令和2年から左折レーン延伸等を含む交差点改良を事業化。（令和4年11月完了）
- 現在対策効果の検討中であり、今後のさらなる対策の要否について検討していく。

■ 第二阪和国道と幡代北交差点の位置図



■ 幡代北交差点周辺の朝ピーク時の旅行速度



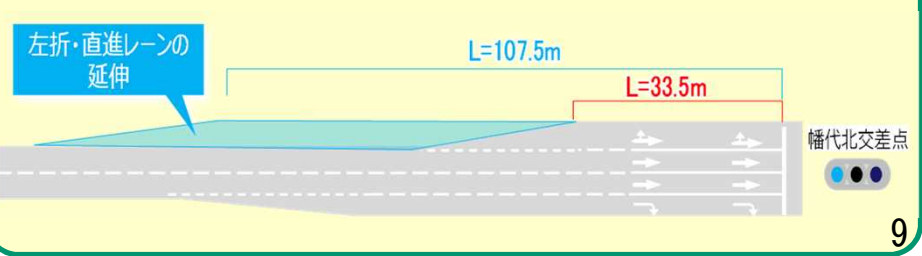
出典:ETC2.0プローブデータ(R1.9-11の平日8時台)

■ 幡代北交差点の朝ピーク時の渋滞状況(R2.10.13)



はたらきた 幡代北交差点の改良工事

左折レーンの延伸工事



6. 事業を通して得られた知見・学び

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■ 一部区間先行供用による整備効果の早期発現

- ・自然田～箱作ランプ(4.5km) : H15.4.19開通
- ・箱作ランプ～箱ノ浦ランプ(1.7km) : H16.6.19開通
- ・箱ノ浦ランプ～淡輪ランプ(2.8km) : H23.3.26開通
- ・平井ランプ～大谷ランプ(1.8km) : H27.9.12開通(5箇所的主要渋滞箇所解消)※
- ・淡輪ランプ～平井ランプ(7.6km) : H29.4.1開通(1箇所の主要渋滞箇所解消)※

⇒事業区間を分割して先行供用することは、渋滞解消等の早期の整備効果発現に有効

※H25年1月に主要渋滞箇所を公表

■ 用地委託による円滑な用地取得の実施

⇒当事業では、地元自治体に用地委託を行い地元調整等を自治体が主体的に行うことで用地取得期間が短縮。

地元事情に明るい自治体と連携することは、円滑な用地取得に有効

■ 整備後の広域的な効果検証による課題の把握

⇒整備後の周辺交通量調査の結果、事業区間外の交差点で渋滞が発生していることが判明し、当該交差点の

改良工事を実施。整備後の広域的な効果検証は追加対策の必要性等の課題把握に有効

■ 広域的なデータ収集による多様な整備効果の把握

⇒当該事業区間だけでなく、周辺自治体等の協力を得て、先行開通区間を含めた広域的なデータ収集を進める

ことで、災害時の代替路確保や沿線地域の活性化など、より多様な事業効果の把握に有効

7. 対応方針(案)

一般国道26号 だいにほんわ 第二阪和国道
一般国道26号 わかやまみさき 和歌山岬道路

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

だいにほんわ 第二阪和国道・わかやまみさき 和歌山岬道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと判断できる。

今後は、当該事業区間外において渋滞対策を実施しているため、別途効果を確認していく必要がある。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

だいにほんわ 第二阪和国道・わかやまみさき 和歌山岬道路は、大阪府と和歌山県を結ぶ府県間道路であり異常気象時や災害時等に通行止めとなる阪和自動車道や現道の代替路として貢献し、また地域活性化にも寄与するなど、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。

今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。



No. 8

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和4年度第5回

一般国道26号

だい に はん わ
第二阪和国道
わ か やま みさき
和歌山岬道路

【計算結果等参考資料】

令和5年1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
一般国道26号	第二阪和国道	L=20.6km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,200	2車線、4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	1,768億円	437億円	844億円	3,050億円
基準年における 現在価値 (C)	3,301億円	289億円	233億円	3,823億円

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4年度			
供用年	平成16年度、平成17年度、平成23年度、平成28年度、平成30年度			
単年便益 (初年便益)	125億円	6.1億円	0.26億円	132億円
基準年における 現在価値 (B)	8,763億円	473億円	18億円	9,254億円

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 (B/C)	2.4
経済的純現在価値 (B-C)	5,431億円
経済的内部収益率 (EIRR)	10.0%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：第二阪和国道（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (20.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	18,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	41	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	148.39	
②主な周辺道路 ^{※4}	(府)和歌山 阪南線 (24.2km)	交通量	[台/日]	17,700	13,200
		走行時間	[分]	97	72
		走行時間費用	[億円/年]	306.45	158.52
	(府)自然田 鳥取荘停車場線 (1.6km)	交通量	[台/日]	14,300	10,600
		走行時間	[分]	9	6
		走行時間費用	[億円/年]	22.36	11.31
	(主)和歌 山貝塚線 (9.2km)	交通量	[台/日]	8,900	8,300
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	46.33	41.76
	(主)泉佐 野岩出線 (10.0km)	交通量	[台/日]	16,300	14,900
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	50.95	45.42
		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 (6,901.2km)	走行時間費用	[億円/年]	40,860.29	40,667.72	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,966.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	41,286.38	41,073.11	213.27

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

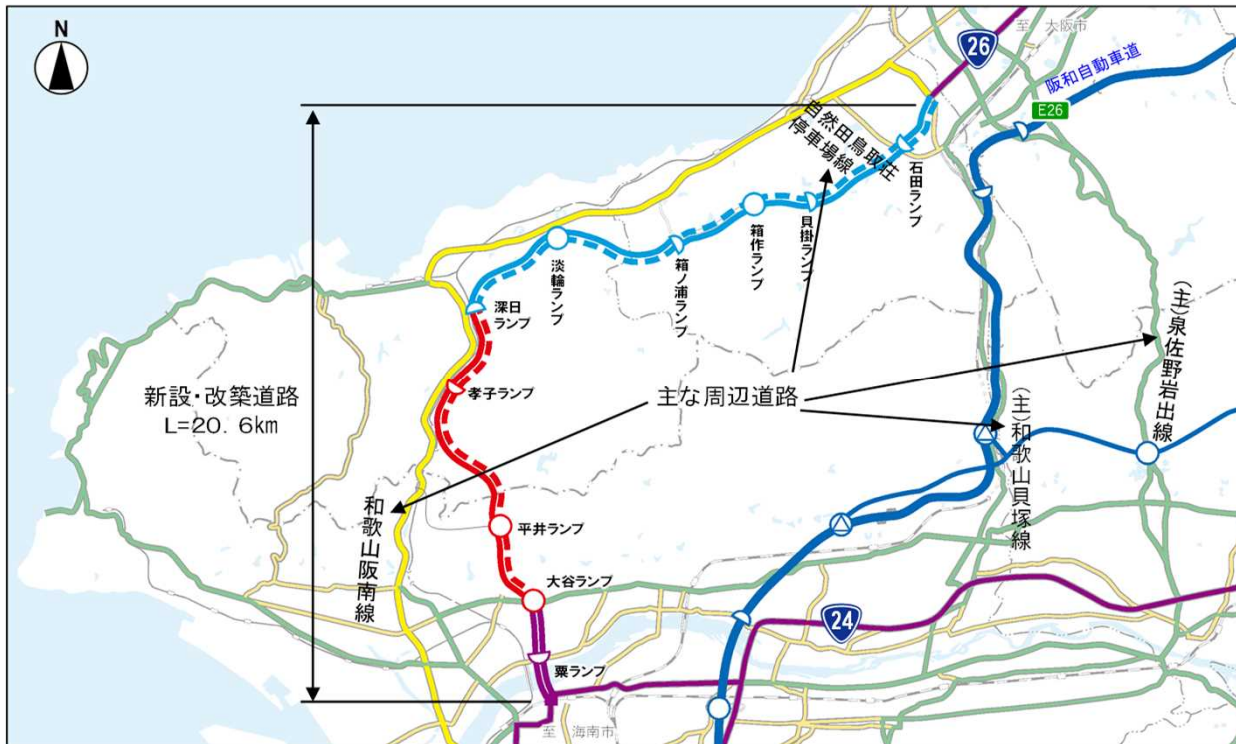
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：第二阪和国道

(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 (令和4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4年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)
	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
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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"/> (H27全国道路・街路交通情勢調査)
	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"/>

(3)

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

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道26号 第二阪和国道

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	割戻率 1.04	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.41	20.6		8.36	
-30年目	S 63	3.7943	104.7	0.89	3.29				
-29年目	H 1	3.6484	107.5	1.03	3.55				
-28年目	H 2	3.5081	109.9	1.36	4.44				
-27年目	H 3	3.3731	112.5	2.07	6.32				
-26年目	H 4	3.2434	114.1	12.84	37.19				
-25年目	H 5	3.1187	114.4	19.08	52.99				
-24年目	H 6	2.9987	114.3	11.06	29.56				
-23年目	H 7	2.8834	113.7	36.69	94.81				
-22年目	H 8	2.7725	113.2	71.36	178.10				
-21年目	H 9	2.6658	114.2	85.46	203.27				
-20年目	H 10	2.5633	113.6	132.26	304.11				
-19年目	H 11	2.4647	112.0	116.77	261.85				
-18年目	H 12	2.3699	110.7	107.43	234.36				
-17年目	H 13	2.2788	109.4	125.38	266.12				
-16年目	H 14	2.1911	107.6	137.61	285.54				
-15年目	H 15	2.1068	106.1	42.48	85.96				
部分供用開始	H 16	2.0258	105.0	16.63	32.70	2.78	5.46		
部分供用開始	H 17	1.9479	103.7	15.71	30.07	3.48	6.66		
部分2年目	H 18	1.8730	103.0	22.56	41.81	3.48	6.45		
部分3年目	H 19	1.8009	102.1	30.74	55.25	3.48	6.25		
部分4年目	H 20	1.7317	101.6	49.46	85.90	3.48	6.04		
部分5年目	H 21	1.6651	100.3	45.93	77.70	3.48	5.88		
部分6年目	H 22	1.6010	98.6	107.05	177.12	3.48	5.76		
部分供用開始	H 23	1.5395	97.2	57.96	93.55	4.63	7.47		
部分8年目	H 24	1.4802	96.4	77.18	120.75	4.63	7.25		
部分9年目	H 25	1.4233	96.4	81.17	122.13	4.63	6.97		
部分10年目	H 26	1.3686	98.7	89.67	126.70	4.63	6.54		
部分11年目	H 27	1.3159	100.2	92.19	123.37	4.63	6.20		
部分供用開始	H 28	1.2653	100.3	156.89	201.68	5.15	6.62		
部分13年目	H 29	1.2167	100.5	14.17	17.48	5.15	6.35		
供用開始年次	H 30	1.1699	100.4	0.44	0.53	7.60	9.02		
1年目	R 1	1.1249	101.2	3.18	3.60	7.60	8.61		
2年目	R 2	1.0816	101.9	3.64	3.93	7.60	8.22		
3年目	R 3	1.0400	101.9			7.60	7.90		
4年目	R 4	1.0000	101.9			7.60	7.60		
5年目	R 5	0.9615	101.9			7.60	7.31		
6年目	R 6	0.9246	101.9			7.60	7.03		
7年目	R 7	0.8890	101.9			7.60	6.76		
8年目	R 8	0.8548	101.9			7.60	6.50		
9年目	R 9	0.8219	101.9			7.60	6.25		
10年目	R 10	0.7903	101.9			7.60	6.01		
11年目	R 11	0.7599	101.9			7.60	5.78		
12年目	R 12	0.7307	101.9			7.60	5.55		
13年目	R 13	0.7026	101.9			7.60	5.34		
14年目	R 14	0.6756	101.9			7.60	5.13		
15年目	R 15	0.6496	101.9			7.60	4.94		
16年目	R 16	0.6246	101.9			7.60	4.75		
17年目	R 17	0.6006	101.9			7.60	4.56		
18年目	R 18	0.5775	101.9			7.60	4.39		
19年目	R 19	0.5553	101.9			7.60	4.22		
20年目	R 20	0.5339	101.9			7.60	4.06		
21年目	R 21	0.5134	101.9			7.60	3.90		
22年目	R 22	0.4936	101.9			7.60	3.75		
23年目	R 23	0.4746	101.9			7.60	3.61		
24年目	R 24	0.4564	101.9			7.60	3.47		
25年目	R 25	0.4388	101.9			7.60	3.33		
26年目	R 26	0.4220	101.9			7.60	3.21		
27年目	R 27	0.4057	101.9			7.60	3.08		
28年目	R 28	0.3901	101.9			7.60	2.96		
29年目	R 29	0.3751	101.9			7.60	2.85		
30年目	R 30	0.3607	101.9			7.60	2.74		
31年目	R 31	0.3468	101.9			7.60	2.64		
32年目	R 32	0.3335	101.9			7.60	2.53		
33年目	R 33	0.3207	101.9			7.60	2.44		
34年目	R 34	0.3083	101.9			7.60	2.34		
35年目	R 35	0.2965	101.9			7.60	2.25		
36年目	R 36	0.2851	101.9			7.60	2.17	718.90	204.96
37年目	R 37	0.2741	101.9			7.60	2.08	14.20	3.89
38年目	R 38	0.2636	101.9			7.60	2.00		
39年目	R 39	0.2534	101.9			7.60	1.93		
40年目	R 40	0.2437	101.9			7.60	1.85		
41年目	R 41	0.2343	101.9			7.60	1.78		
42年目	R 42	0.2253	101.9			7.60	1.71		
43年目	R 43	0.2166	101.9			7.60	1.65	111.30	24.11
44年目	R 44	0.2083	101.9			7.60	1.58		
45年目	R 45	0.2003	101.9			7.60	1.52		
46年目	R 46	0.1926	101.9			7.60	1.46		
47年目	R 47	0.1852	101.9			7.60	1.41		
48年目	R 48	0.1780	101.9			7.60	1.35		
49年目	R 49	0.1712	101.9	-378.58	-64.81	7.60	1.30		
合計				1389.75	3300.92	437.10	288.72	844.40	232.96
単純事業費計				1768.33		437.10		844.40	

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。

(事後評価)

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26号 第二阪和国道 (一般国道26号 第二阪和国道)
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
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(人・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):75835万人・時間/年 渋滞損失削減時間:373万人・時間/年(75835万人・時間/年⇒75461万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(府)和歌山阪南線(府)自然田鳥取荘停車場線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:549万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:8割削減
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	岬町コミュニティバス
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	● 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の状況	泉南郡岬町～関西国際空港(所要時間:62分⇒38分)
	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の状況
○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況		
□ 現道等における総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消		

1. 活力	都市の再生	<input type="radio"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<input type="radio"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="radio"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="radio"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	第二阪和国道
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	泉南市～和歌山市（所要時間：66分⇒34分）
個性ある地域の形成	<input type="radio"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input type="radio"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	道の駅「とっとパーク小島」（年間観光客入り込み数：H30年 5.5万人/年）	
	<input type="radio"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="radio"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	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あり	
		<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	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の状況	泉南郡岬町～大阪府立泉州救命救急センター（所要時間：53分⇒35分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急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	大阪府地域防災計画（広域緊急交通路）
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	和歌山阪南線 阪南市・岬町～和歌山市
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<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	
<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が解消	事前通行規制区間 和歌山阪南線 泉南郡岬町深日～和歌山市梅原		
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：8047.93t-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）：（府）和歌山阪南線（府）自然田鳥取荘停車場線 排出削減量：38.25t/年、排出削減率：7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：73.45t/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）：（府）和歌山阪南線（府）自然田鳥取荘停車場線 排出削減量：2.76t/年、排出削減率：7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：4.21t/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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
		<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	
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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
		<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	

(事後評価)

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26号	第二阪和国道	L=11.2km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,700	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	891億円	230億円		1,121億円
基準年における 現在価値 (C)	1,715億円	120億円		1,835億円

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4年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	120億円	6.3億円	0.31億円	127億円
基準年における 現在価値 (B)	2,898億円	155億円	7.5億円	3,061億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.7
経済的純現在価値 (B-C)	1,226億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.9%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：第二阪和国道（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)		
①新設・改築道路 (11.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	19,700		
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	27		
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	107.90		
②主な周辺道路 ^{※4}	(府)和歌山 阪南線 (13.1km)	交通量	[台/日]	15,600	8,400	
		走行時間	[分]	70	44	
		走行時間費用	[億円/年]	219.43	72.81	
	(府)自然田 鳥取荘停車場 線 (1.6km)	交通量	[台/日]	14,200	10,600	
		走行時間	[分]	8	6	
		走行時間費用	[億円/年]	22.05	11.31	
			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 (6,940.9km)	走行時間費用	[億円/年]	40,941.21	40,881.09		

		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：6,966.8km	走行時間短縮便益 [億円/年]	41,182.68	41,073.11	109.58

- ※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：第二阪和国道

(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 (令和4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4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)
		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"/> (H27全国道路・街路 交通情勢調査)
		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)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 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"/>		

(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 算出婚子を添付すること	<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 算出婚子を添付すること	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:一般国道26号 第二阪和国道

維持管理費の単純価額の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単価価額(億円)
0.45	11.2	5.07

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)		更新費(億円)	
				単純価額	現在価額	単純価額	現在価額	単純価額	現在価額
-30年目	S 63	3.7943	104.7	0.30	1.11				
-29年目	H 1	3.6484	107.5	0.49	1.68				
-28年目	H 2	3.5081	109.9	0.87	2.84				
-27年目	H 3	3.3731	112.5	1.07	3.26				
-26年目	H 4	3.2434	114.1	1.43	4.13				
-25年目	H 5	3.1187	114.4	6.23	17.30				
-24年目	H 6	2.9987	114.3	6.69	17.88				
-23年目	H 7	2.8834	113.7	20.71	53.52				
-22年目	H 8	2.7725	113.2	27.96	69.78				
-21年目	H 9	2.6658	114.2	44.51	105.87				
-20年目	H 10	2.5633	113.6	90.64	208.41				
-19年目	H 11	2.4647	112.0	59.87	134.26				
-18年目	H 12	2.3699	110.7	49.62	108.25				
-17年目	H 13	2.2788	109.4	71.85	152.50				
-16年目	H 14	2.1911	107.6	85.54	177.49				
-15年目	H 15	2.1068	106.1	38.84	78.59				
-14年目	H 16	2.0258	105.0	9.75	19.17				
-13年目	H 17	1.9479	103.7	10.38	19.86				
-12年目	H 18	1.8730	103.0	9.36	17.35				
-11年目	H 19	1.8009	102.1	12.51	22.49				
-10年目	H 20	1.7317	101.6	43.46	75.49				
-9年目	H 21	1.6651	100.3	40.88	69.16				
-8年目	H 22	1.6010	98.6	96.08	158.96				
-7年目	H 23	1.5395	97.2	26.81	43.27				
-6年目	H 24	1.4802	96.4	20.87	32.65				
-5年目	H 25	1.4233	96.4	14.69	22.11				
-4年目	H 26	1.3686	98.7	21.97	31.05				
-3年目	H 27	1.3159	100.2	9.05	12.11				
-2年目	H 28	1.2653	100.3	67.04	86.18				
-1年目	H 29	1.2167	100.5	0.93	1.14				
供用開始年次	H 30	1.1699	100.4	0.09	0.11	4.61	5.39		
1年目	R 1	1.1249	101.2	0.27	0.31	4.61	5.18		
2年目	R 2	1.0816	101.9			4.61	4.99		
3年目	R 3	1.0400	101.9			4.61	4.79		
4年目	R 4	1.0000	101.9			4.61	4.61		
5年目	R 5	0.9615	101.9			4.61	4.43		
6年目	R 6	0.9246	101.9			4.61	4.26		
7年目	R 7	0.8890	101.9			4.61	4.10		
8年目	R 8	0.8548	101.9			4.61	3.94		
9年目	R 9	0.8219	101.9			4.61	3.79		
10年目	R 10	0.7903	101.9			4.61	3.64		
11年目	R 11	0.7599	101.9			4.61	3.50		
12年目	R 12	0.7307	101.9			4.61	3.37		
13年目	R 13	0.7026	101.9			4.61	3.24		
14年目	R 14	0.6756	101.9			4.61	3.11		
15年目	R 15	0.6496	101.9			4.61	2.99		
16年目	R 16	0.6246	101.9			4.61	2.88		
17年目	R 17	0.6006	101.9			4.61	2.77		
18年目	R 18	0.5775	101.9			4.61	2.66		
19年目	R 19	0.5553	101.9			4.61	2.56		
20年目	R 20	0.5339	101.9			4.61	2.46		
21年目	R 21	0.5134	101.9			4.61	2.37		
22年目	R 22	0.4936	101.9			4.61	2.28		
23年目	R 23	0.4746	101.9			4.61	2.19		
24年目	R 24	0.4564	101.9			4.61	2.10		
25年目	R 25	0.4388	101.9			4.61	2.02		
26年目	R 26	0.4220	101.9			4.61	1.95		
27年目	R 27	0.4057	101.9			4.61	1.87		
28年目	R 28	0.3901	101.9			4.61	1.80		
29年目	R 29	0.3751	101.9			4.61	1.73		
30年目	R 30	0.3607	101.9			4.61	1.66		
31年目	R 31	0.3468	101.9			4.61	1.60		
32年目	R 32	0.3335	101.9			4.61	1.54		
33年目	R 33	0.3207	101.9			4.61	1.48		
34年目	R 34	0.3083	101.9			4.61	1.42		
35年目	R 35	0.2965	101.9			4.61	1.37		
36年目	R 36	0.2851	101.9			4.61	1.31		
37年目	R 37	0.2741	101.9			4.61	1.26		
38年目	R 38	0.2636	101.9			4.61	1.21		
39年目	R 39	0.2534	101.9			4.61	1.17		
40年目	R 40	0.2437	101.9			4.61	1.12		
41年目	R 41	0.2343	101.9			4.61	1.08		
42年目	R 42	0.2253	101.9			4.61	1.04		
43年目	R 43	0.2166	101.9			4.61	1.00		
44年目	R 44	0.2083	101.9			4.61	0.96		
45年目	R 45	0.2003	101.9			4.61	0.92		
46年目	R 46	0.1926	101.9			4.61	0.89		
47年目	R 47	0.1852	101.9			4.61	0.85		
48年目	R 48	0.1780	101.9			4.61	0.82		
49年目	R 49	0.1712	101.9	-196.90	-33.71	4.61	0.79		
合計				693.85	1714.57	230.45	120.46		
単純事業費計				890.75		230.45			

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道26号	第二阪和国道		11.2km

■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			1	57,785	
	改良費			1	32,549	
		土工	m ³	4,926,717	28,269	切土、盛土、捨土、排水工等含む
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	式	294,685	1,378	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,184	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	857	718	
	橋梁費			3,255	17,599	
		100m以上	m	2,957	15,757	連続高架橋22橋
		100m未満	m	298	1,842	PC橋5橋、Me橋1橋
	トンネル費			832	3,246	
		NATM	m	832	3,246	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			216,264	3,232	
		車道舗装	m ²	202,336	3,188	
		歩道舗装	m ²	13,928	44	
	付帯施設費				1,159	
		交通管理施設工	式	1	999	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	2,309	160	
②	用地及補償費			1	23,817	
	用地費		m ²	696,815	19,690	
		宅地	m ²	21,838	2,179	
		田畑	m ²	91,686	7,348	
		山林・原野	m ²	436,983	3,974	
		その他	m ²	146,308	6,189	
	補償費	式		1	4,127	
③	間接経費	式		1	11,190	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費			1	92,792	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道26号	第二阪和国道	4	11.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	11.2	5,900	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	19,450	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			25,350	

【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。

(事後評価)

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26号 第二阪和国道 (一般国道26号 和歌山岬道路)
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
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(人・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):75515万人・時間/年 渋滞損失削減時間:54万人・時間/年(75515万人・時間/年⇒75461万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(府)和歌山阪南線(主)和歌山貝塚線(主)泉佐野岩出線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:234万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:6割削減
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	和歌山バス、岬町コミュニティバス
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	● 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の状況	和歌山市～関西国際空港(所要時間:84分⇒52分)
	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	和歌山市～特定重要港湾堺北港(所要時間:93分⇒69分)
物流効率化の支援	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	○ 現道等における総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<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が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<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に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	第二版和国道
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	泉南市～和歌山市（所要時間：66分⇒34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た地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	ふじと台開発事業	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	和歌浦・紀三井寺・和歌山城他（年間観光客入り込み数：令和元年 592万人/年、令和3年368万人/年）	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	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あり	
		<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	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の状況	泉南郡岬町～日本赤十字社和歌山医療センター（所要時間：28分⇒24分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	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が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	大阪府地域防災計画（広域緊急交通路） 和歌山県緊急輸送道路ネットワーク図（第1次緊急輸送道路）
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	和歌山阪南線 阪南市・岬町～和歌山市
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<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	
<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が解消	事前通行規制区間 和歌山阪南線 泉南郡岬町深日～和歌山市梅原		
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:2333.04t-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): (府)和歌山阪南線 (主)和歌山貝塚線 (主)泉佐野岩出線 排出削減量: 32.76t/年、排出削減率: 3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: 21.62t/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): (府)和歌山阪南線 (主)和歌山貝塚線 (主)泉佐野岩出線 排出削減量: 2.18t/年、排出削減率: 4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: 1.23t/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た区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果			
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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
		<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	

(事後評価)

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26号	和歌山岬道路	L=7.2km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,300	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	424億円	103億円		528億円
基準年における 現在価値 (C)	587億円	54億円		640億円

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4年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	0.93億円	0.22億円	32億円
基準年における 現在価値 (B)	740億円	23億円	5.3億円	768億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.2
経済的純現在価値 (B-C)	128億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.0%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：和歌山岬道路（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (7.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	12,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	27.14	
②主な周辺道路 ^{※4}	(府)和歌山 阪南線 (7.3km)	交通量	[台/日]	17,200	10,800
		走行時間	[分]	34	20
		走行時間費用	[億円/年]	105.06	37.22
	(主)和歌山 貝塚線 (9.2km)	交通量	[台/日]	8,800	8,300
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	45.23	41.76
	(主)泉佐 野岩出線 (10.0km)	交通量	[台/日]	16,100	14,900
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	49.49	45.42
		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 (6,933.1km)	走行時間費用	[億円/年]	40,901.30	40,921.58	

			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：6,966.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	41,101.08	41,073.11	27.97

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

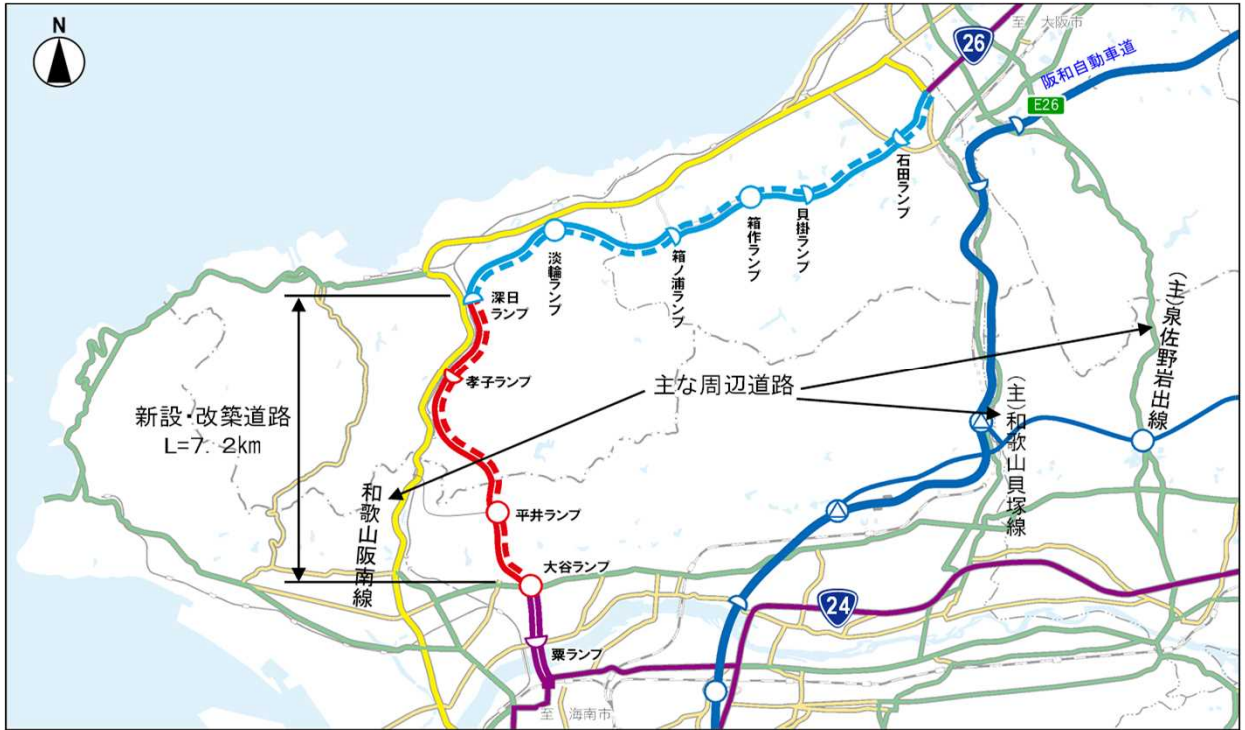
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：和歌山岬道路

(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 (令和4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4年
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input checked="" type="checkbox"/> (令和22年) 複数時点での推計 <input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計 <input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	推計に用いたOD表	いずれかのみ推計の場合 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ推計とした理由を記載
		道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) <input checked="" type="checkbox"/> (H27全国道路・街路交通情勢調査)
		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"/>
	開発交通量の考慮	その他() <input type="checkbox"/>
		無 <input checked="" type="checkbox"/>
		有 <input type="checkbox"/>
	配分交通量の推計手法	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
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 <input type="checkbox"/>		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) <input type="checkbox"/>		
その他() <input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 <input type="checkbox"/> 採用理由を記載	
	最終配分の速度 <input checked="" type="checkbox"/> 採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他() <input type="checkbox"/>	

(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 算出婚子を添付すること	<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 算出婚子を添付すること	<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)

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26号 和歌山岬道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.32	7.2	2.27

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	H 19	1.8009	102.1	3.93	7.07				
-10年目	H 20	1.7317	101.6	2.22	3.85				
-9年目	H 21	1.6651	100.3	1.73	2.93				
-8年目	H 22	1.6010	98.6	9.56	15.83				
-7年目	H 23	1.5395	97.2	28.60	46.16				
-6年目	H 24	1.4802	96.4	51.12	79.98				
-5年目	H 25	1.4233	96.4	66.48	100.02				
-4年目	H 26	1.3686	98.7	67.69	95.65				
-3年目	H 27	1.3159	100.2	83.14	111.27				
-2年目	H 28	1.2653	100.3	89.85	115.50				
-1年目	H 29	1.2167	100.5	13.24	16.33				
供用開始年次	H 30	1.1699	100.4	0.35	0.42	2.06	2.41		
1年目	R 1	1.1249	101.2	2.91	3.30	2.06	2.32		
2年目	R 2	1.0816	101.9	3.64	3.93	2.06	2.23		
3年目	R 3	1.0400	101.9			2.06	2.15		
4年目	R 4	1.0000	101.9			2.06	2.06		
5年目	R 5	0.9615	101.9			2.06	1.98		
6年目	R 6	0.9246	101.9			2.06	1.91		
7年目	R 7	0.8890	101.9			2.06	1.83		
8年目	R 8	0.8548	101.9			2.06	1.76		
9年目	R 9	0.8219	101.9			2.06	1.70		
10年目	R 10	0.7903	101.9			2.06	1.63		
11年目	R 11	0.7599	101.9			2.06	1.57		
12年目	R 12	0.7307	101.9			2.06	1.51		
13年目	R 13	0.7026	101.9			2.06	1.45		
14年目	R 14	0.6756	101.9			2.06	1.39		
15年目	R 15	0.6496	101.9			2.06	1.34		
16年目	R 16	0.6246	101.9			2.06	1.29		
17年目	R 17	0.6006	101.9			2.06	1.24		
18年目	R 18	0.5775	101.9			2.06	1.19		
19年目	R 19	0.5553	101.9			2.06	1.15		
20年目	R 20	0.5339	101.9			2.06	1.10		
21年目	R 21	0.5134	101.9			2.06	1.06		
22年目	R 22	0.4936	101.9			2.06	1.02		
23年目	R 23	0.4746	101.9			2.06	0.98		
24年目	R 24	0.4564	101.9			2.06	0.94		
25年目	R 25	0.4388	101.9			2.06	0.91		
26年目	R 26	0.4220	101.9			2.06	0.87		
27年目	R 27	0.4057	101.9			2.06	0.84		
28年目	R 28	0.3901	101.9			2.06	0.81		
29年目	R 29	0.3751	101.9			2.06	0.77		
30年目	R 30	0.3607	101.9			2.06	0.74		
31年目	R 31	0.3468	101.9			2.06	0.72		
32年目	R 32	0.3335	101.9			2.06	0.69		
33年目	R 33	0.3207	101.9			2.06	0.66		
34年目	R 34	0.3083	101.9			2.06	0.64		
35年目	R 35	0.2965	101.9			2.06	0.61		
36年目	R 36	0.2851	101.9			2.06	0.59		
37年目	R 37	0.2741	101.9			2.06	0.57		
38年目	R 38	0.2636	101.9			2.06	0.54		
39年目	R 39	0.2534	101.9			2.06	0.52		
40年目	R 40	0.2437	101.9			2.06	0.50		
41年目	R 41	0.2343	101.9			2.06	0.48		
42年目	R 42	0.2253	101.9			2.06	0.46		
43年目	R 43	0.2166	101.9			2.06	0.45		
44年目	R 44	0.2083	101.9			2.06	0.43		
45年目	R 45	0.2003	101.9			2.06	0.41		
46年目	R 46	0.1926	101.9			2.06	0.40		
47年目	R 47	0.1852	101.9			2.06	0.38		
48年目	R 48	0.1780	101.9			2.06	0.37		
49年目	R 49	0.1712	101.9			2.06	0.35		
合計									
単純事業費計				332.79	586.54	103.18	53.92		

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

(精算事業費)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道26号	和歌山岬道路		7.2km

■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			1	29,996	
	改良費			1	18,937	
		土工	m ³	1,305,792	6,994	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	642,110	5,956	
		法面工	式	95,464	5,010	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	645	コンクリート擁壁、重力式擁壁、逆T式擁壁、テールアルメ、ブロック積工
		函渠工	式	372	332	
	橋梁費			838	4,187	
		100m以上	m	621	2,622	
		100m未満	m	217	1,565	
	トンネル費			930	3,594	
		NATM	m	893	3,594	
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費			79,594	972	
		車道舗装	m ²	79,594	972	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費			1	2,307	
		交通管理施設工	式	1	2,095	連絡等施設、交通管理施設等
		遮音壁	m	1,935	212	土工部、高架部
②	用地及補償費			1	10,335	
	用地費		m ²	299,900	9,168	
		宅地	m ²	13,985	1,208	
		田畑	m ²	139,093	7,373	
		山林・原野	m ²	146,822	587	
	補償費	式		1	1,167	地質調査、測量、設計にかかる費用等
③	間接経費	式		1	4,554	
	全体事業費				44,886	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道26号	和歌山岬道路	4	7.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.2	3,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			11,350	

【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。