



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

国道478号

た ん ば あ や べ  
丹波綾部道路

【再評価】

平成22年7月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 関係自治体の意見等
3. 事業進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 対応方針(原案)

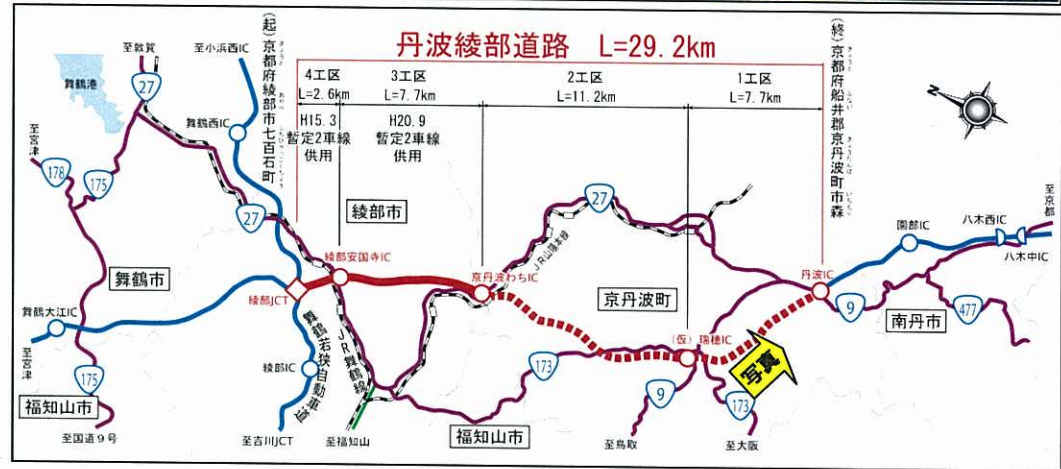
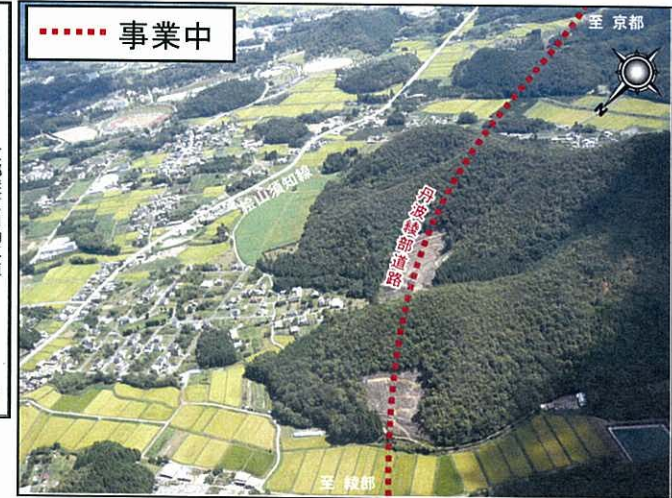
# 1. 事業の概要

## 事業の目的

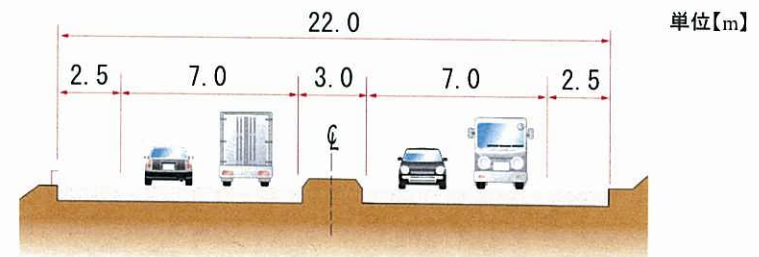
- 交通混雑の緩和
- 地域の活性化
- 物流の効率化
- 災害時等における代替路の確保

## 事業の概要、進捗状況

区間	(起) 京都府綾部市七百石町 (終) 京都府船井郡京丹波町市森
道路延長	L=29.2km
構造規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=22.0m(土工部)
計画交通量	14,500台/日
全体事業費	2,146億円
事業化	平成5年度
都市計画決定	平成6年2月
用地着手	平成8年度
工事着手	平成9年度
供用延長	L=10.3km(暫定2車線)
事業進捗率	約32%(平成22年3月末現在)
用地取得率	約83%(面積ベース、同上)



## 標準断面図 (Standard Cross-section Diagram)

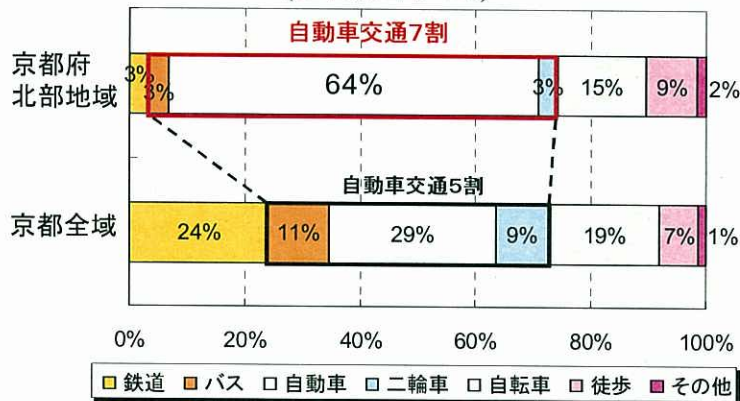


# 2. 事業の必要性に関する視点

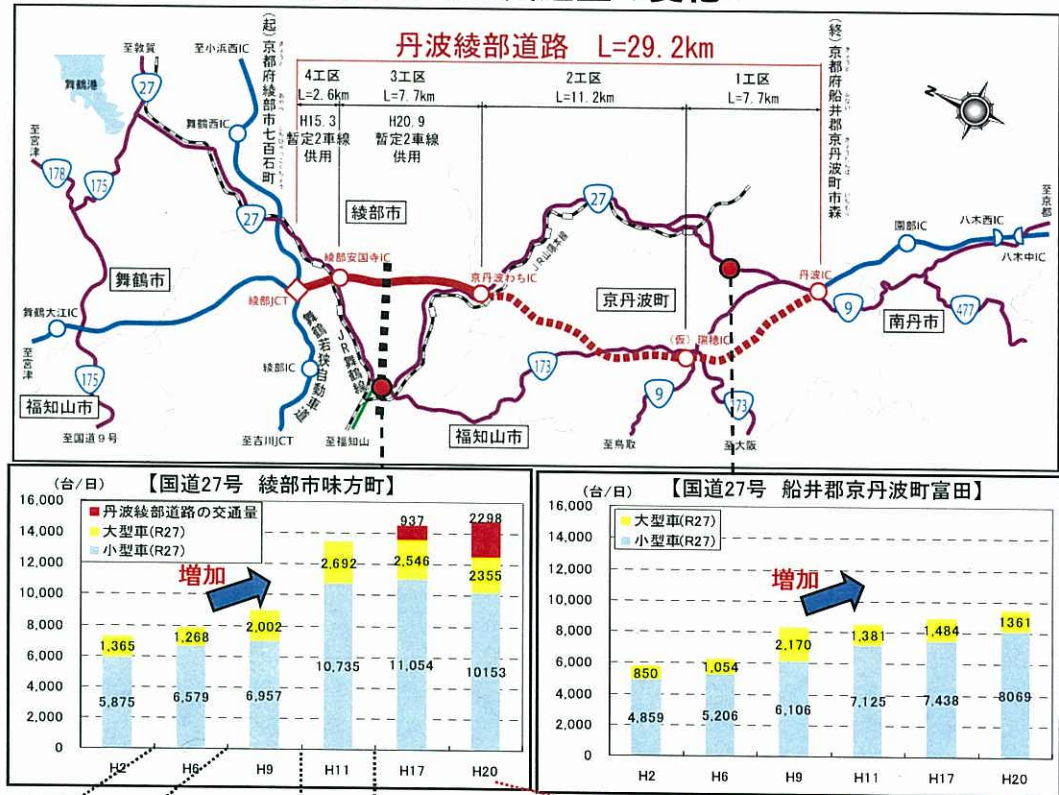
## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量)

- 京都府北部地域の移動交通手段は自動車交通に依存。
- 国道27号の交通量は増加傾向にある。

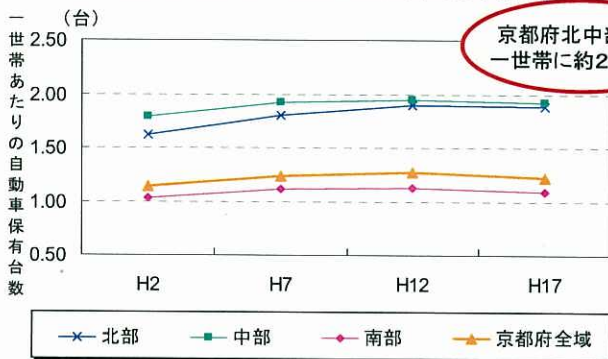
＜京都府北部地域の移動交通手段＞  
(通勤通学時)



＜国道27号の交通量の変化＞



＜一世帯あたり自動車保有台数＞



H3.3 舞鶴若狭自動車道 (福知山IC～舞鶴西IC)開通

H8.4 京都縦貫自動車道 (丹波IC～千代川IC)開通

H10.3 京都縦貫自動車道 (舞鶴大江IC～綾部JCT)開通  
H10.3 舞鶴若狭自動車道 (舞鶴西IC～舞鶴東IC)開通

H15.3 京都縦貫自動車道 (宮津天橋立IC～舞鶴大江IC)  
綾部JCT～綾部安国寺IC)開通  
H15.3 舞鶴若狭自動車道 (舞鶴東IC～小浜西IC)開通

H20.9 京都縦貫自動車道 (綾部安国寺IC～京丹波わちIC)開通

※京都府北部地域: 京丹後市、宮津市、舞鶴市、綾部市、福知山市、伊根町、与謝野町  
京都府中部地域: 亀岡市、南丹市、京丹波町  
京都府南部地域: 京都府内で上記以外の市町村

出典: (国道27号)H2、H6、H9、H11、H17: 道路交通センサス、H20はH20.10.21に実施 (丹波綾部道路)H17は道路交通センサス(綾部JCT～綾部安国寺IC間)

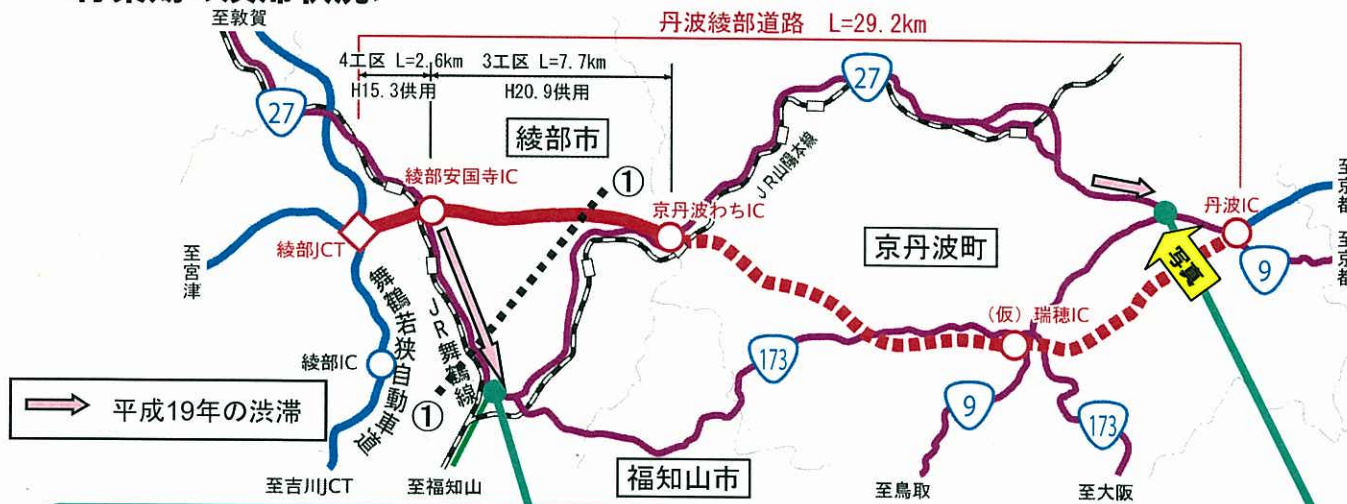
H20はH20.9.14～H20.11.30における綾部JCT～京丹波わちIC間の日平均交通量

# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

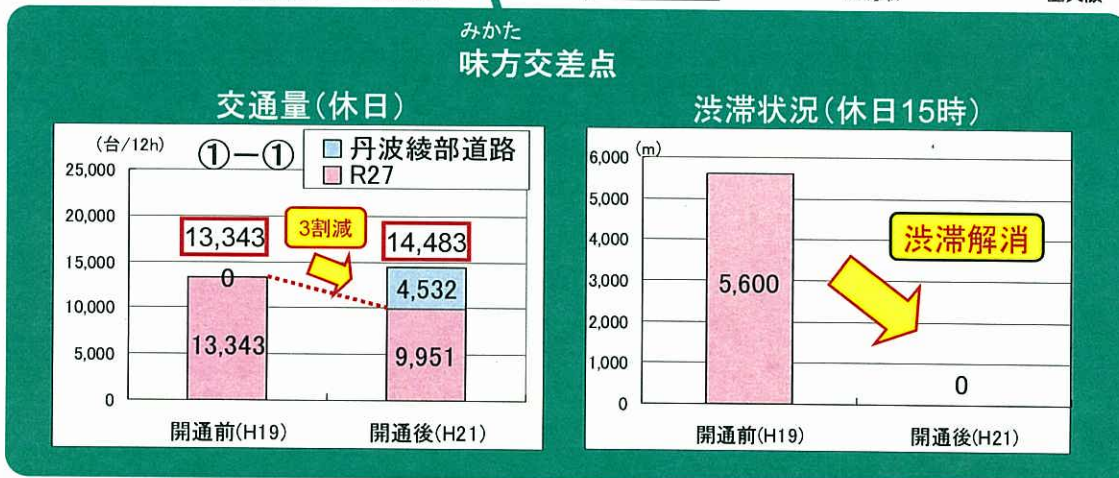
- 国道27号味方・蒲生交差点で夏の行楽期には交通混雑が発生。
- 丹波綾部道路3工区供用により、味方交差点の渋滞が解消。
- 丹波綾部道路全線開通により、残る渋滞の緩和が期待。

### <行楽期の渋滞状況>



国道27号の渋滞状況  
(蒲生交差点付近)

出典: 福知山河川国道事務所調べ  
調査日: 平成19年7月29日(日)、平成21年8月9日(日)

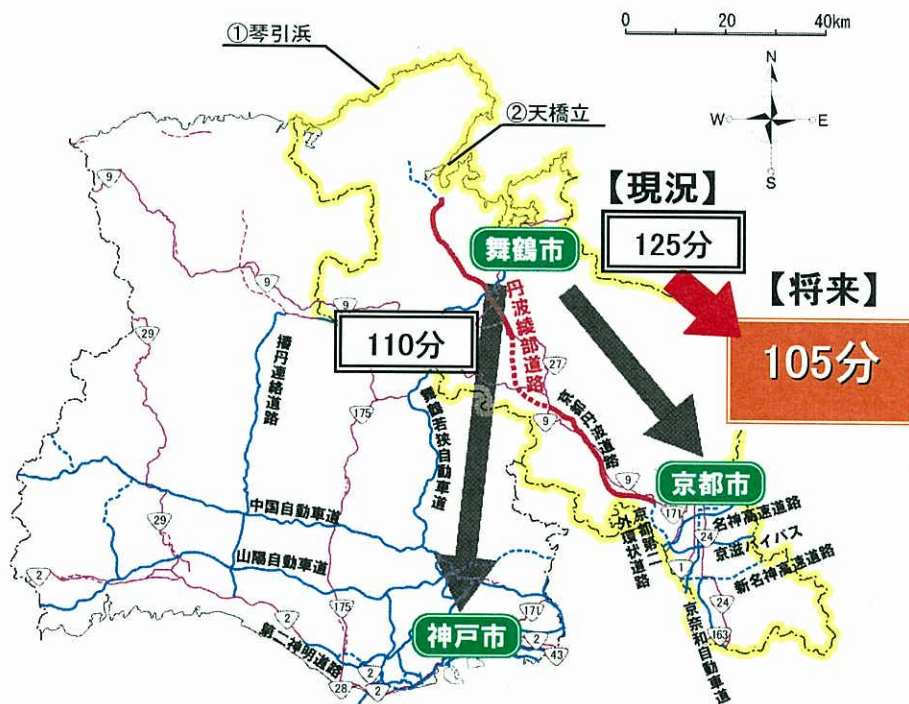


# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 舞鶴市～京都市間の所要時間が20分短縮し、京都府内の地域間移動がスムーズになります。
- 京都府北部地域へは年間約800万人を越える観光客が訪れており、所要時間短縮によって、より多くの観光地を周遊することが可能になるなど、京都府北部地域の観光産業を支援します。

【舞鶴市から京都市及び神戸市までの移動時間】

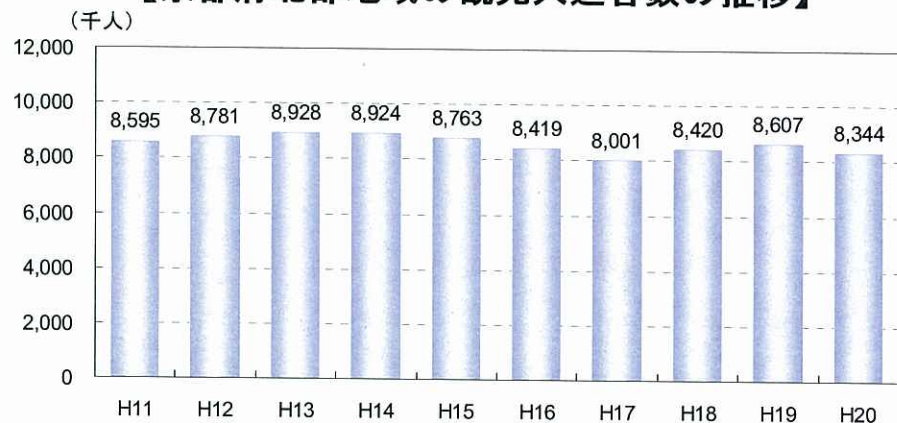


舞鶴市から京都市  
までの移動時間が  
20分短縮

凡 例	
京都縦貫自動車道	供用中 ———— 事業中 - - - - -
高速道路・有料道路	供用中 ———— 事業中 - - - - -
一般国道	供用中 ———— 事業中 - - - - -

資料：2006～2007年版 道路時刻表より算出

【京都府北部地域の観光入込客数の推移】



※京都府北部地域：5市2町

京丹後市、宮津市、舞鶴市、綾部市、福知山市、伊根町、与謝野町

【京都府北部地域の代表的な観光資源】

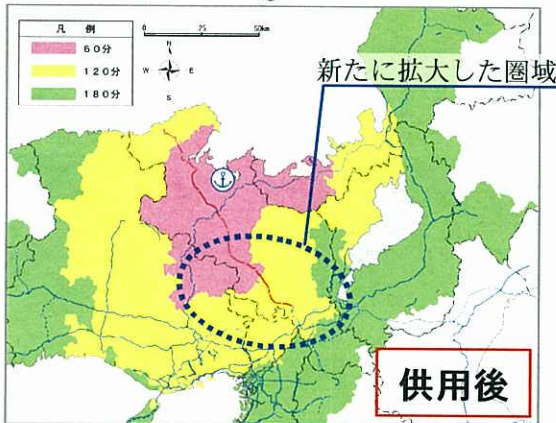
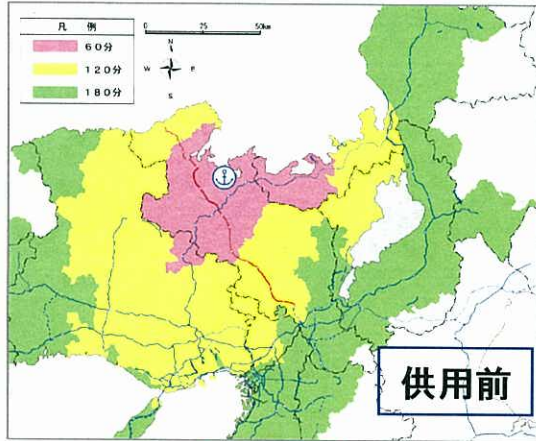


# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の整備効果(物流の効率化)

■ 京都舞鶴港(重要港湾)と京都南IC間的高速輸送ルートが整備され、貨物輸送の効率化が期待されるとともに、京都府北部地域の物流ネットワークを形成します。

【京都舞鶴港からの圏域の変化】



資料: NITAS[総合交通分析システム]Ver.1.6より算出  
(平均旅行速度を使用)

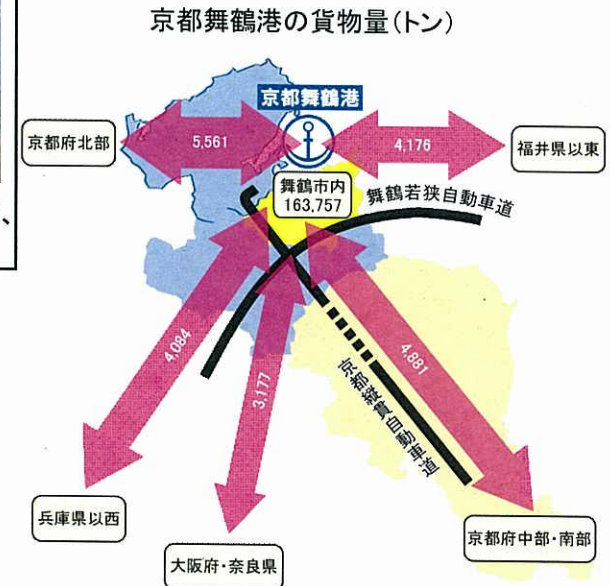
【京都舞鶴港-京都南IC間の所要時間変化】

○ 京都舞鶴港は、関西経済圏における日本海側のゲートウェイであり、北東アジア及びロシアと我が国の窓口として極めて重要な位置を占めている。

○ 平成22年4月、船舶の大型化に対応した「舞鶴国際ふ頭」が供用開始し、京都・関西地域の国際競争力の向上や地球環境問題への対応、京都北部地域の振興のための基盤として活用が期待される。



資料: 2006~2007年版 道路時刻表より算出



資料: 平成18年港湾統計 陸上出入貨物調査

舞鶴港を核とした「人・もの・情報」の交流の促進  
 ・地域から世界へつながる物流を支える港湾整備と貿易の振興  
 ・国際物流の促進

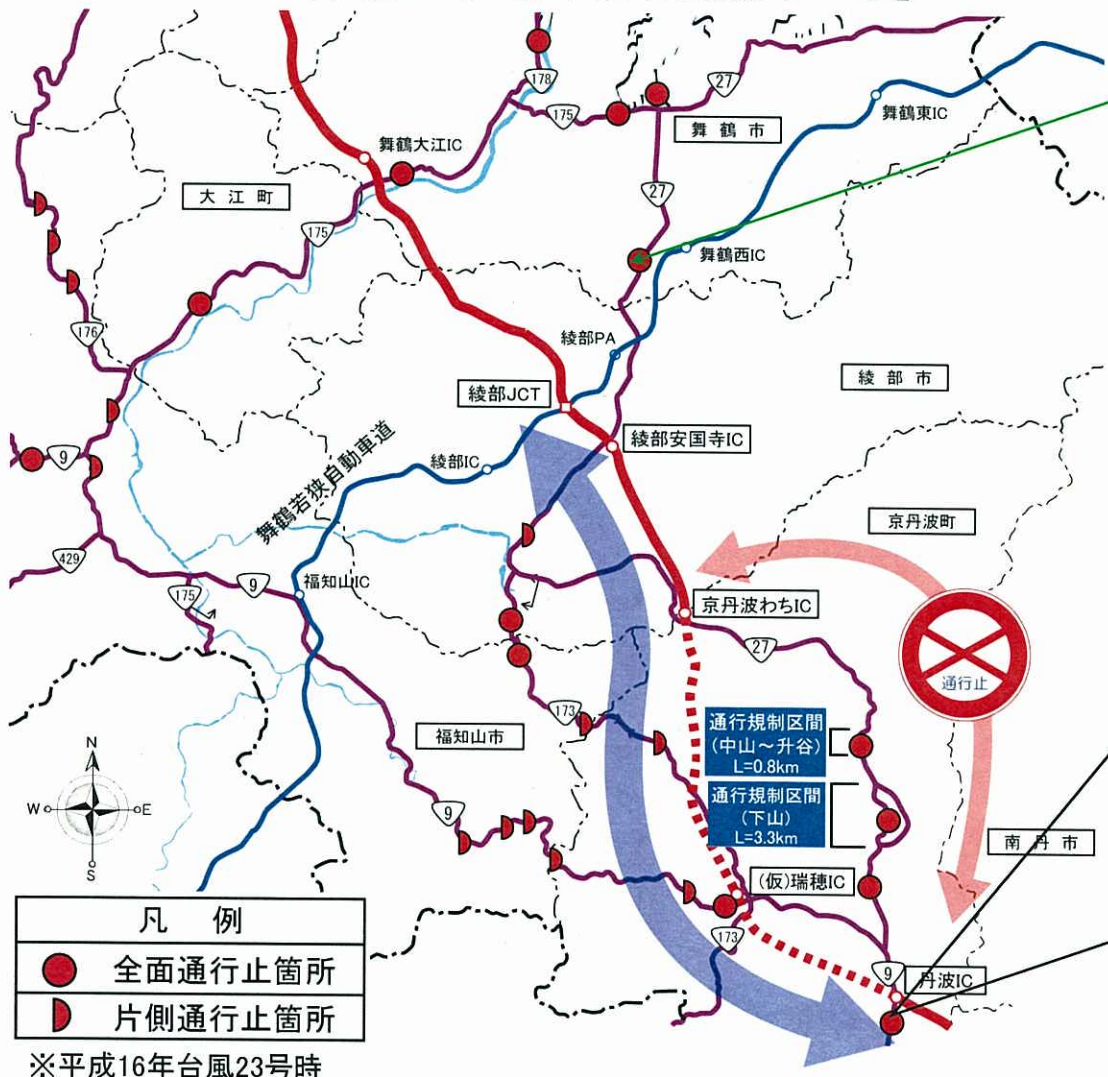
資料: 新京都府総合計画(H13.1)

# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の整備効果(災害時等における代替路の確保)

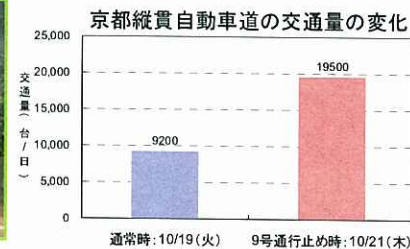
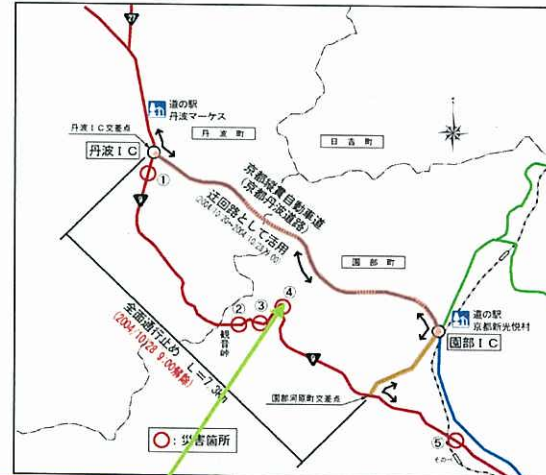
■ 災害等により国道27号等が通行止となった場合の代替路を確保します。

【国道27号通行止時における代替利用イメージ】



<路面陥没>  
 全面通行止  
 ・平成16年10月20日22時  
 ~22日5時  
 片側交互通行  
 ・平成16年10月22日5時  
 ~27日12時

国道9号の災害時に京都縦貫自動車道(丹波IC~園部IC)を無料開放し、地域の交通が確保されました





## 2. 事業の必要性に関する視点

### 3) 事業の投資効果

#### ■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	2,191億円	385億円	103億円	2,680億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,998億円		136億円	2,134億円	

#### ■ 算出条件等

基準年 : 平成22年度  
 検討期間 : 50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %  
 交通量の推計時点 : 平成42年度  
 推計に用いた資料 : 平成17年度  
 道路交通センサス

#### 適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版  
 事業費 : 2,146億円  
 維持管理費 : 29.9百万円/km  
 作成主体 : 近畿地方整備局

#### ■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	1,724億円	287億円	74億円	2,085億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,188億円		136億円	1,324億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

## 2. 事業の必要性に関する視点

### 4) 関係自治体の意見等

#### ■ 京都府知事

平成22年7月8日 2道計第160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)

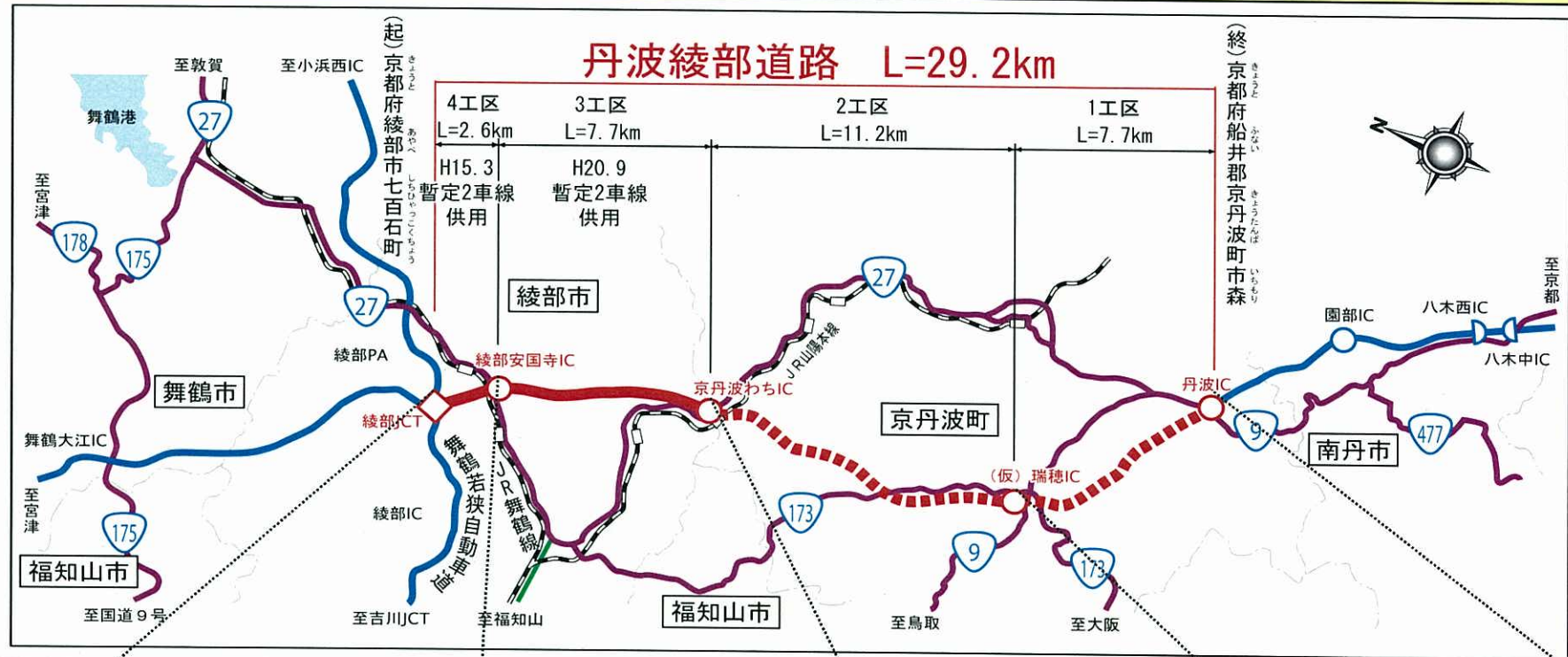
対応方針(原案)案のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成に努められたい

#### 地域計画等への位置付け

- 第4次全国総合開発計画(S62.6)
- 新京都府総合計画(京都府:H13.1)
- 新京都府総合計画実現のための中期ビジョン(京都府:H17.3)
- 京都府緊急輸送道路ネットワーク計画書(京都府:H19.3)
- 京都縦貫自動車道・新名神高速自動車道路等整備促進協議会  
(H17.7設立、京都府知事、京都市長、舞鶴市長、宮津市長、城陽市長、長岡京市長、八幡市長、京田辺市長、宇治田原町長、京丹波町長)

# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 丹波綾部道路は平成21年度までに、4工区L=2.6km、3工区L=7.7km、合計10.3kmを暫定2車線で供用しています。
- 残る区間については、用地取得および改良工事等を推進しています。
- 引き続き事業を推進し、平成26年度の全線暫定2車線供用を目指します。



区間	4工区 (L=2.6km)	3工区 (L=7.7km)	2工区 (L=11.2km)	1工区 (L=7.7km)
用地	用地取得(100%)面積ベース		用地取得(66%)面積ベース	用地取得(89%)面積ベース
工事	H15.3暫定2車線供用	H20.9暫定2車線供用	用地取得・改良工事等 推進中	

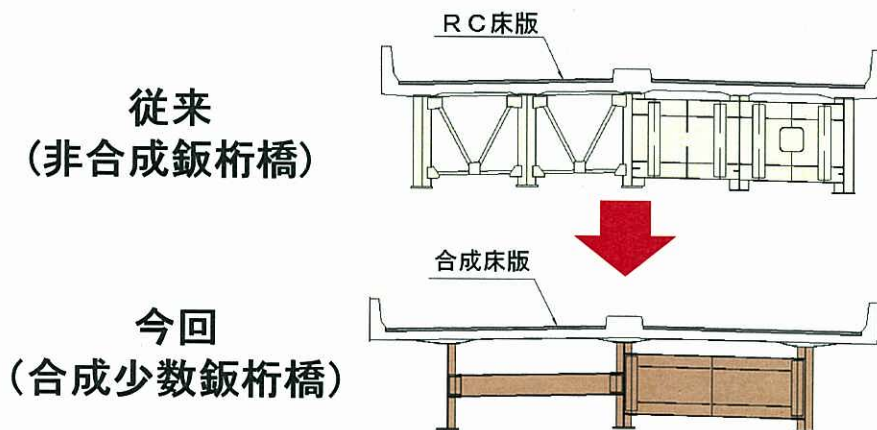
※用地進捗率は、平成22年3月末の面積ベース

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

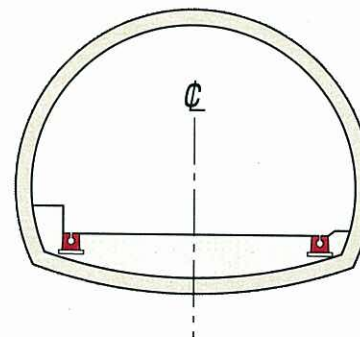
丹波綾部道路の計画は、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



計画段階のコスト縮減として、1・2工区(L=18.9km)に計画する橋梁・トンネル構造物(L=9.5km)は5割を占めており、構造選定にあたっては橋梁形式の見直し(合理化構造の採用等)や新技術・新工法を活用する等、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。



橋梁形式を見直し



新技術・新工法の活用(スリップフォーム工法)

# 5. 対応方針(原案)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・京都府北部地域の移動手段は自動車交通に依存し、国道27号と丹波綾部道路を含めた断面交通は増加傾向。
- ・丹波綾部道路3工区供用により、味方交差点の渋滞が解消されており、残る区間についても整備により、交通混雑の緩和が期待できる。
- ・丹波綾部道路の整備により舞鶴市～京都市間が20分短縮し、京都府内の地域間移動がスムーズとなり、京都府北部地域の観光産業を支援すると期待できる。
- ・舞鶴港と京都南IC間の高速輸送ルートが整備され、貨物輸送の効率化や京都府北部地域の物流ネットワークを形成すると期待できる。
- ・災害等により国道27号が通行止めとなった場合の代替路が確保できる。
- ・費用便益比(B/C)は1.3。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・丹波綾部道路は、これまでに10.3kmを暫定2車線で供用。
- ・現在、残る区間の用地買収、改良工事を推進。
- ・引き続き事業を推進し、平成26年度の全線暫定供用を目指す。

丹波綾部道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 4-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成22年度第1回

国道478号  
たんば あやべ  
丹波綾部道路  
【再評価】

平成22年7月  
近畿地方整備局

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

事業名	国道478号 丹波線部道路
事業主体	近畿地方整備局、京都府道路公社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体：費用便益比(B/C)=1.3 (経済的純現在価値(B-C)=546億円、経済的內部収益率(EIRR)=5.0%) 採事業：費用便益比(B/C)=1.6 (経済的純現在価値(B-C)=761億円、経済的內部収益率(EIRR)=6.9%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等の年間旅客損失時間(人・時間)及び削減率</li> <li>■ 並行区間等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる</li> <li>■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 森林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 三大都市圏の環状道路を形成する</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>	区間a(費用便益分析対象区間)について 旅客損失時間(現状)：56,162万人・時間/年 旅客損失削減時間：327万人・時間/年(142,000万人・時間/年⇒141,664万人・時間/年) 区間b(並行区間)について：(国道27号、国道174号) 並行区間等の旅客損失削減率：339万人・時間/年 並行区間等の旅客損失削減率：約6割削減 国道27号(線形市味方町久保勝～鞍部市味方町中ノ坪)、(旅行速度：10.4km/h→改善見込み) 京都交通バス 舞鶴市～JR京都駅(所要時間：約125分→約105分) 京都南IC～京都舞鶴港(所要時間：約105分→約85分) 線部市、主な出向先：京都市中央卸売市場 舞鶴市～京都市間を結ぶ京都縦貫自動車道の一部を構成する
物流効率化の支援		
都市の再生		
国土・地域ネットワークの構築		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■当該路線が開設した日常生活圏中心都市間を最短路時間で連絡する路線を構成する</li> <li>■日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□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</li> <li>■IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する</li> <li>□新規整備の公共施設へ面する道路である</li> <li>■三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□並行区間等に死者事故率が500件/万台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる</li> <li>■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られている、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</li> <li>■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</li> <li>□並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</li> <li>□並行区間等の専ら通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する</li> </ul>	<p>舞鶴市～京都市 (所要時間：約125分⇒約105分)</p> <p>綾部市～京都市 (所要時間：約90分⇒約85分)</p> <p>天橋立 (宮津市) (年間観光客入り込み数：約2,695千人/年、120年時点)</p> <p>綾部市～京都市第一赤十字病院 (京都市) (所要時間：約110分⇒約95分)</p> <p>京都府緊急輸送道路ネットワーク計画 (第1次緊急輸送道路)</p> <p>国道27号 (綾部市安国寺町～京丹波町蒲生)</p>
個性ある地域の形成		
2. 暮らし	安全で安心して暮らさるための確保	
3. 安全	安全な生活環境の確保	
	災害への備え	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CO2排出削減量：27,971t/年</li> <li>(推計結果)</li> <li>評価対象区間 (平行区間等)：国道27号、国道73号</li> <li>排出削減量：117t/年、排出削減率：45%削減</li> <li>(ハイパス事業の場合) ハイパス等についてNOx排出増加量：100t/年</li> <li>(推計結果)</li> <li>評価対象区間 (平行区間等)：国道27号、国道73号</li> <li>排出削減量：117t/年、排出削減率：45%削減</li> <li>(ハイパス事業の場合) ハイパス等についてNOx排出増加量：9t/年</li> </ul>
	生活環境の改善・保全	
5. その他	他のアジェンダとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>■並行区間等で騒音レベルが夜間騒音限度を超過している区間について、新たに騒音限度を下回ることが期待される区間がある</li> <li>□その他、環境や景観上の効果が見込まれる</li> <li>□他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> <li>□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図られる</li> </ul>



(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・B P・ その他の別
国道478号	丹波綾部道路	L=29.2km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,500	4車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	2,044億円	416億円	2,460億円
うち残事業分	1,386億円	416億円	1,802億円
基準年における 現在価値 (C)	1,998億円	136億円	2,134億円
うち残事業分	1,188億円	136億円	1,324億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	141億円	25億円	6.7億円	172億円
基準年における 現在価値 (B)	2,191億円	385億円	103億円	2,680億円
うち残事業分	1,724億円	287億円	74億円	2,085億円

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）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	546億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.0%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	761億円
経済的内部収益率（残事業）	6.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	14,500台/日	±10%	1.4~1.7
事業費	1,386億円	±10%	1.4~1.7
事業期間	7年	±20%	1.5~1.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：丹波綾部道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (29.2km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	14,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	29	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	75.07	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 現道 (34.3km)	交通量	[台/日]	10,800	7,900
		走行時間	[分]	75	69
		走行時間費用	[億円/年]	143.32	96.31
	国道27号 (38.9km)	交通量	[台/日]	9,600	6,000
		走行時間	[分]	79	67
		走行時間費用	[億円/年]	132.88	69.01
	国道173号 (19.0km)	交通量	[台/日]	10,900	6,100
		走行時間	[分]	41	33
		走行時間費用	[億円/年]	80.90	36.76
		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 (26,324.9km)	走行時間費用	[億円/年]	191,183.58	191,122.60	
			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：26,446.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,540.68	191,399.75	140.93

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

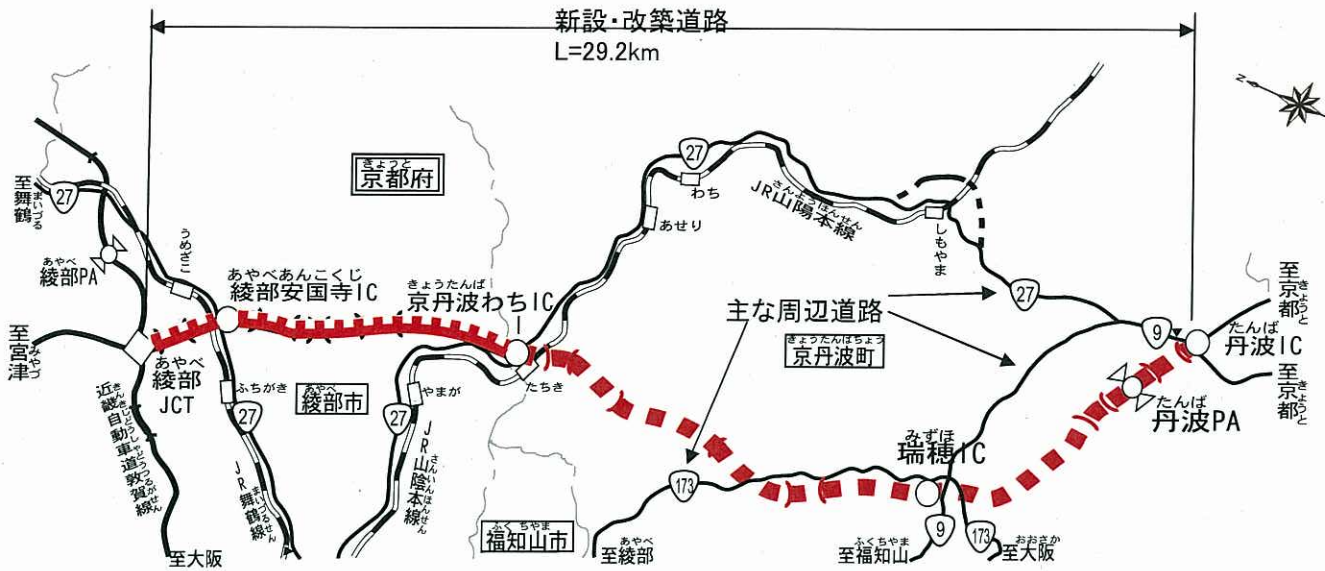
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：丹波綾部道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (29.2km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	8,600	14,200	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	13	29	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	20.04	75.07	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 現道 (34.3km)	交通量	[台/日]	10,100	7,900
		走行時間	[分]	74	69
		走行時間費用	[億円/年]	132.80	96.31
	国道27号 (38.9km)	交通量	[台/日]	9,400	6,000
		走行時間	[分]	80	67
		走行時間費用	[億円/年]	133.23	69.01
	国道173号 (19.0km)	交通量	[台/日]	8,900	6,100
		走行時間	[分]	38	33
		走行時間費用	[億円/年]	59.23	36.76
		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 (26,324.9km)	走行時間費用	[億円/年]	191,165.17	191,122.60	

			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：26,446.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	191,510.46	191,399.75	110.71

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

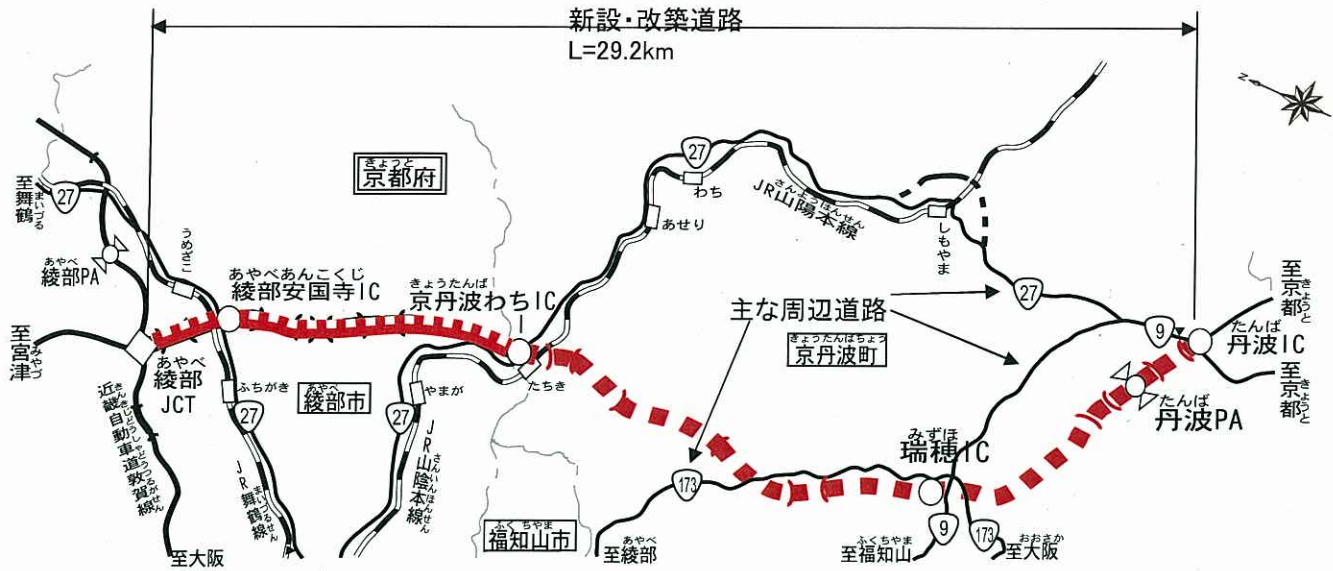
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名: 丹波綾部道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスペース)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他( BPR関数と転換率式の併用による配分 )		<input checked="" 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"/>	

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)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:国道478号 丹波綾部道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.299	29.2	8.73

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
-25年目	H 5	1.9479	103.7	1.26	2.16		
-24年目	H 6	1.8730	103.6	2.23	3.69		
-23年目	H 7	1.8009	103.0	8.83	14.10		
-22年目	H 8	1.7317	102.4	15.92	24.58		
-21年目	H 9	1.6651	103.4	18.87	27.74		
-20年目	H 10	1.6010	102.8	39.70	56.46		
-19年目	H 11	1.5395	101.3	47.72	66.22		
-18年目	H 12	1.4802	99.7	46.57	63.13		
-17年目	H 13	1.4233	98.4	62.99	83.19		
-16年目	H 14	1.3686	96.6	51.73	66.92		
-15年目	H 15	1.3159	95.4	26.43	33.28		
-14年目	H 16	1.2653	94.4	40.56	49.64		
-13年目	H 17	1.2167	93.2	43.58	51.94		
-12年目	H 18	1.1699	92.5	57.81	66.75		
-11年目	H 19	1.1249	91.7	69.82	78.20		
-10年目	H 20	1.0816	91.3	35.53	38.43		
-9年目	H 21	1.0400	91.3	59.43	61.81		
-8年目	H 22	1.0000	91.3	29.50	29.50		
-7年目	H 23	0.9615	91.3	197.98	190.36		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	197.98	183.05		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	197.98	176.01		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	197.98	169.23		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	197.98	162.72		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	197.98	156.46		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	197.95	150.42		
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3			8.32	6.08
1年目	H 31	0.7026	91.3			8.32	5.84
2年目	H 32	0.6756	91.3			8.32	5.62
3年目	H 33	0.6496	91.3			8.32	5.40
4年目	H 34	0.6246	91.3			8.32	5.19
5年目	H 35	0.6006	91.3			8.32	4.99
6年目	H 36	0.5775	91.3			8.32	4.80
7年目	H 37	0.5553	91.3			8.32	4.62
8年目	H 38	0.5339	91.3			8.32	4.44
9年目	H 39	0.5134	91.3			8.32	4.27
10年目	H 40	0.4936	91.3			8.32	4.10
11年目	H 41	0.4746	91.3			8.32	3.95
12年目	H 42	0.4564	91.3			8.32	3.79
13年目	H 43	0.4388	91.3			8.32	3.65
14年目	H 44	0.4220	91.3			8.32	3.51
15年目	H 45	0.4057	91.3			8.32	3.37
16年目	H 46	0.3901	91.3			8.32	3.24
17年目	H 47	0.3751	91.3			8.32	3.12
18年目	H 48	0.3607	91.3			8.32	3.00
19年目	H 49	0.3468	91.3			8.32	2.88
20年目	H 50	0.3335	91.3			8.32	2.77
21年目	H 51	0.3207	91.3			8.32	2.67
22年目	H 52	0.3083	91.3			8.32	2.56
23年目	H 53	0.2965	91.3			8.32	2.47
24年目	H 54	0.2851	91.3			8.32	2.37
25年目	H 55	0.2741	91.3			8.32	2.28
26年目	H 56	0.2636	91.3			8.32	2.19
27年目	H 57	0.2534	91.3			8.32	2.11
28年目	H 58	0.2437	91.3			8.32	2.03
29年目	H 59	0.2343	91.3			8.32	1.95
30年目	H 60	0.2253	91.3			8.32	1.87

31年目	H	61	0.2166	91.3			8.32	1.80
32年目	H	62	0.2083	91.3			8.32	1.73
33年目	H	63	0.2003	91.3			8.32	1.67
34年目	H	64	0.1926	91.3			8.32	1.60
35年目	H	65	0.1852	91.3			8.32	1.54
36年目	H	66	0.1780	91.3			8.32	1.48
37年目	H	67	0.1712	91.3			8.32	1.42
38年目	H	68	0.1646	91.3			8.32	1.37
39年目	H	69	0.1583	91.3			8.32	1.32
40年目	H	70	0.1522	91.3			8.32	1.27
41年目	H	71	0.1463	91.3			8.32	1.22
42年目	H	72	0.1407	91.3			8.32	1.17
43年目	H	73	0.1353	91.3			8.32	1.13
44年目	H	74	0.1301	91.3			8.32	1.08
45年目	H	75	0.1251	91.3			8.32	1.04
46年目	H	76	0.1203	91.3			8.32	1.00
47年目	H	77	0.1157	91.3			8.32	0.96
48年目	H	78	0.1112	91.3			8.32	0.92
49年目	H	79	0.1069	91.3	-73.52	-7.86	8.32	0.89
合計					1970.83	1998.13	415.75	135.74
単純事業費計					2044.35		415.75	

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

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

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道478号 丹波綾部道路

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.299		29.2	8.73
-7年目	H 23	0.9615	91.3	197.98	190.36		
-6年目	H 24	0.9246	91.3	197.98	183.05		
-5年目	H 25	0.8890	91.3	197.98	176.01		
-4年目	H 26	0.8548	91.3	197.98	169.23		
-3年目	H 27	0.8219	91.3	197.98	162.72		
-2年目	H 28	0.7903	91.3	197.98	156.46		
-1年目	H 29	0.7599	91.3	197.95	150.42		
供用開始年次	H 30	0.7307	91.3			8.32	6.08
1年目	H 31	0.7026	91.3			8.32	5.84
2年目	H 32	0.6756	91.3			8.32	5.62
3年目	H 33	0.6496	91.3			8.32	5.40
4年目	H 34	0.6246	91.3			8.32	5.19
5年目	H 35	0.6006	91.3			8.32	4.99
6年目	H 36	0.5775	91.3			8.32	4.80
7年目	H 37	0.5553	91.3			8.32	4.62
8年目	H 38	0.5339	91.3			8.32	4.44
9年目	H 39	0.5134	91.3			8.32	4.27
10年目	H 40	0.4936	91.3			8.32	4.10
11年目	H 41	0.4746	91.3			8.32	3.95
12年目	H 42	0.4564	91.3			8.32	3.79
13年目	H 43	0.4388	91.3			8.32	3.65
14年目	H 44	0.4220	91.3			8.32	3.51
15年目	H 45	0.4057	91.3			8.32	3.37
16年目	H 46	0.3901	91.3			8.32	3.24
17年目	H 47	0.3751	91.3			8.32	3.12
18年目	H 48	0.3607	91.3			8.32	3.00
19年目	H 49	0.3468	91.3			8.32	2.88
20年目	H 50	0.3335	91.3			8.32	2.77
21年目	H 51	0.3207	91.3			8.32	2.67
22年目	H 52	0.3083	91.3			8.32	2.56
23年目	H 53	0.2965	91.3			8.32	2.47
24年目	H 54	0.2851	91.3			8.32	2.37
25年目	H 55	0.2741	91.3			8.32	2.28
26年目	H 56	0.2636	91.3			8.32	2.19
27年目	H 57	0.2534	91.3			8.32	2.11
28年目	H 58	0.2437	91.3			8.32	2.03
29年目	H 59	0.2343	91.3			8.32	1.95
30年目	H 60	0.2253	91.3			8.32	1.87
31年目	H 61	0.2166	91.3			8.32	1.80
32年目	H 62	0.2083	91.3			8.32	1.73
33年目	H 63	0.2003	91.3			8.32	1.67
34年目	H 64	0.1926	91.3			8.32	1.60
35年目	H 65	0.1852	91.3			8.32	1.54
36年目	H 66	0.1780	91.3			8.32	1.48
37年目	H 67	0.1712	91.3			8.32	1.42
38年目	H 68	0.1646	91.3			8.32	1.37
39年目	H 69	0.1583	91.3			8.32	1.32
40年目	H 70	0.1522	91.3			8.32	1.27
41年目	H 71	0.1463	91.3			8.32	1.22
42年目	H 72	0.1407	91.3			8.32	1.17
43年目	H 73	0.1353	91.3			8.32	1.13
44年目	H 74	0.1301	91.3			8.32	1.08
45年目	H 75	0.1251	91.3			8.32	1.04
46年目	H 76	0.1203	91.3			8.32	1.00
47年目	H 77	0.1157	91.3			8.32	0.96
48年目	H 78	0.1112	91.3			8.32	0.92
49年目	H 79	0.1069	91.3	0.00	0.00	8.32	0.89
合計				1385.84	1188.25	415.75	135.74
単純事業費計				1385.84		415.75	

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

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。





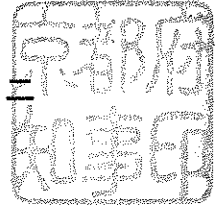


2道計第160号  
平成22年7月8日

国道交通省近畿地方整備局長

上総 周平 様

京都府知事 山田 啓二



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に  
係る意見照会について（回答）

平成22年6月28日付け国近整企画第11号で照会のことについて、下記のとおり  
回答します。

記

対応方針（原案）案のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成に努められたい。

