



No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第4回

一般国道24号

き ほく ひがし
紀北東道路

【事後評価】

平成31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. 社会経済情勢の変化
4. 費用対効果分析の
算定基礎となった要因の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 対応方針(案)

1. 事業全体図

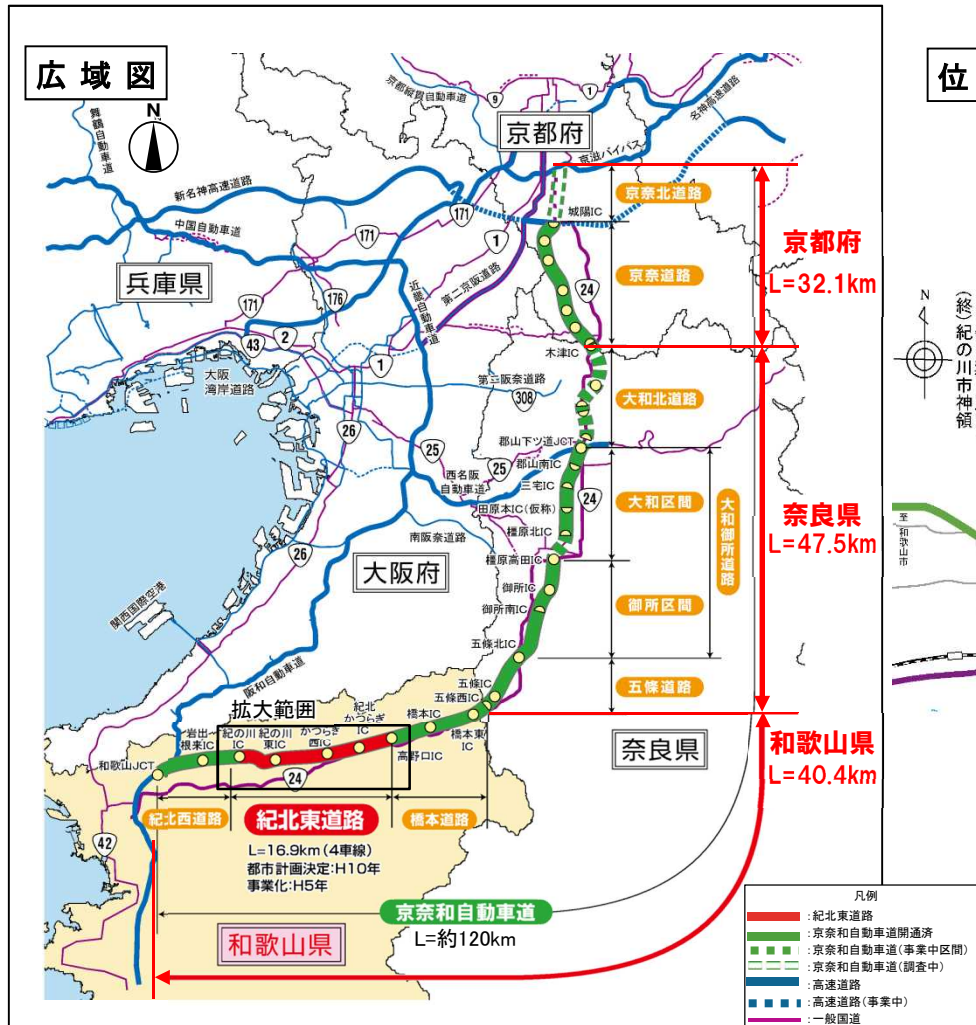
一般国道24号 紀北東道路

けいなわ

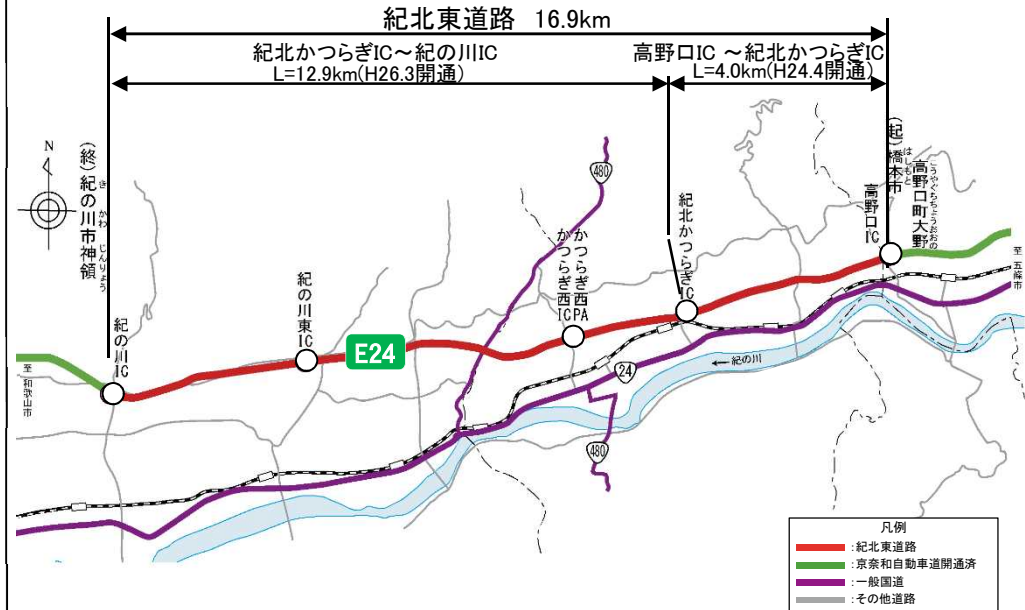
京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格幹線道路です。

きほくひがし

紀北東道路は、京奈和自動車道の一部として広域的な高規格幹線道路ネットワークの役割を果たすとともに、国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、産業や物流、観光の支援、地域の発展に寄与することを目的とした道路です。



位置図



2. 事業の目的と計画の概要

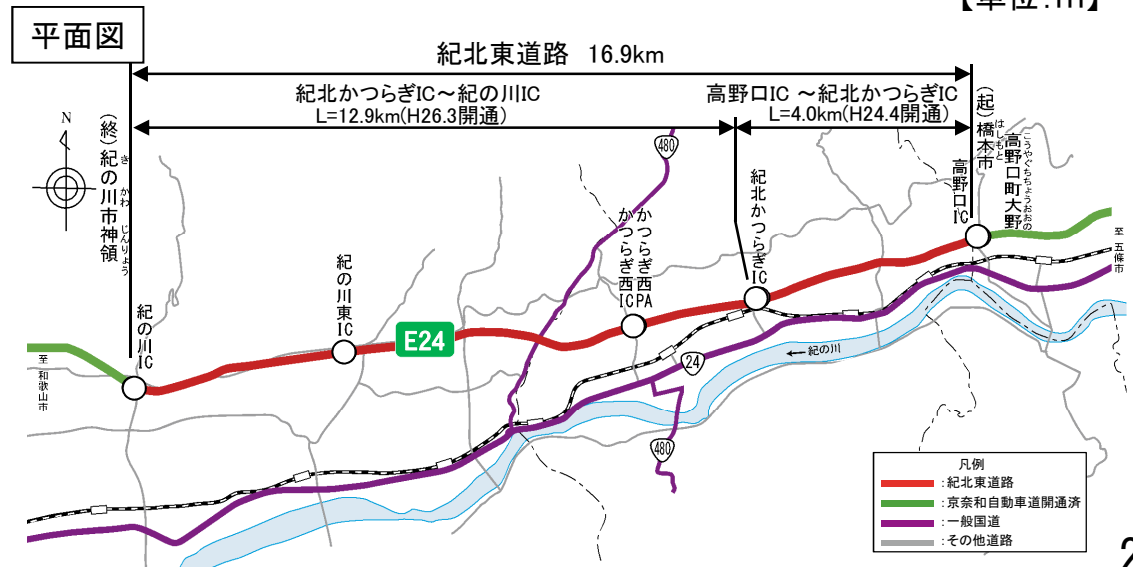
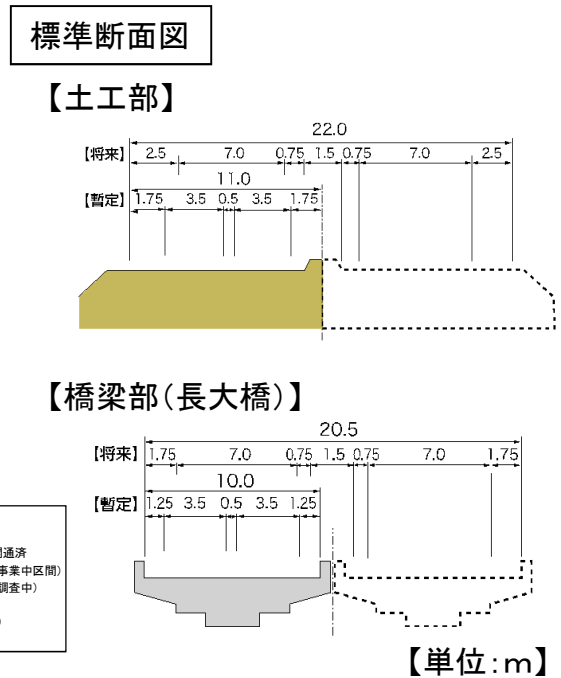
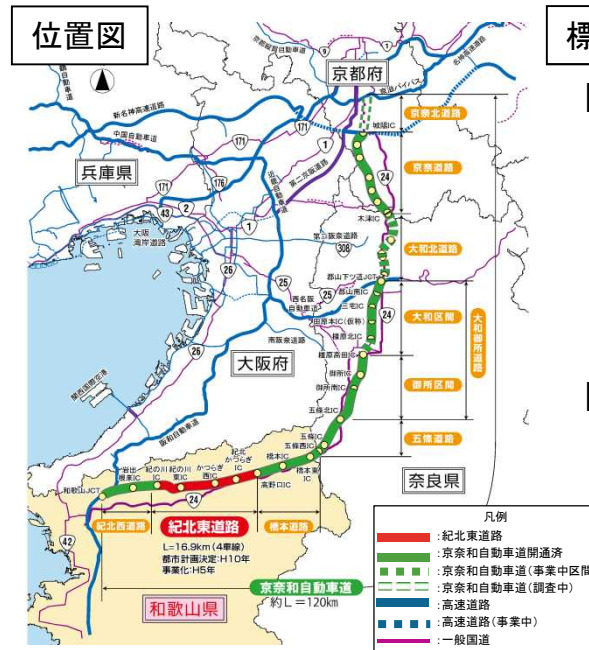
一般国道24号 紀北東道路

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 産業や物流の支援
- 観光産業の支援

事業の概要、進捗状況

区間	はしもと こうやぐちちようおおの (起)和歌山県橋本市高野口町大野 きかわ じんりょう (終)和歌山県紀の川市神領
道路延長	16.9km
構造規格	第1種第2級
設計速度	100km/h
車線数	4車線
標準幅員	20.5~22.0m
全体事業費	1,420億円
事業化	平成5年度
都市計画決定	平成10年度
用地着手	平成14年度
工事着手	平成18年度
開通	平成24年4月: 高野口IC~紀北かつらぎIC 暫定2車開通 平成26年3月: 紀北かつらぎIC~紀の川IC 暫定2車開通



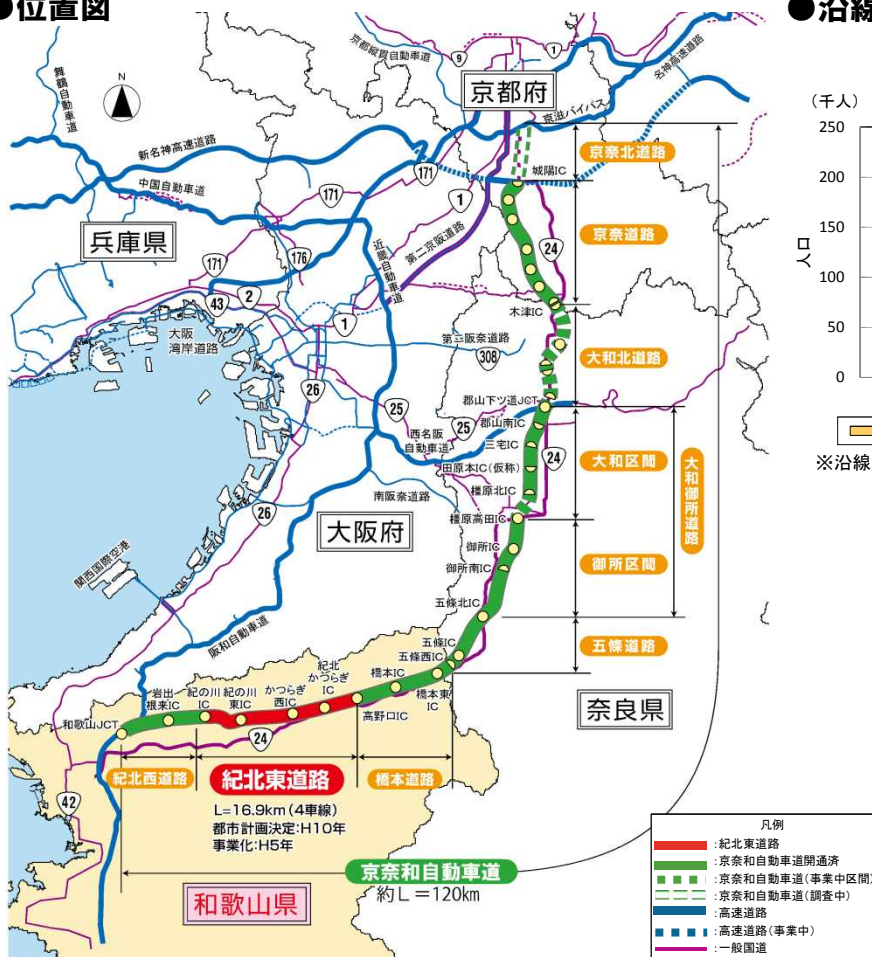
3. 社会経済情勢の変化

一般国道24号 紀北東道路

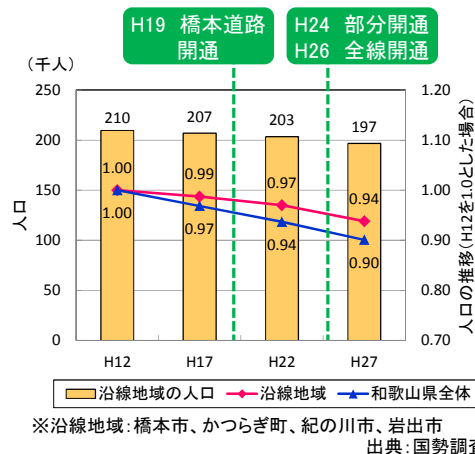
◆沿線地域の状況(人口、自動車保有台数)

- 和歌山県及び紀北東道路沿線地域の人口は減少傾向が続いているが、県全体に比べ、沿線地域は緩やかな減少傾向となっている。
- 沿線地域の世帯数は増加傾向。自動車保有台数は横ばい。

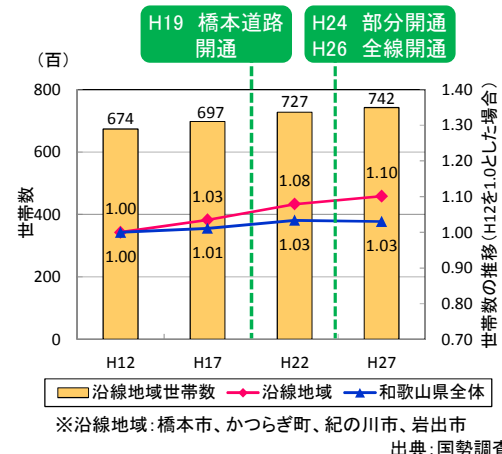
●位置図



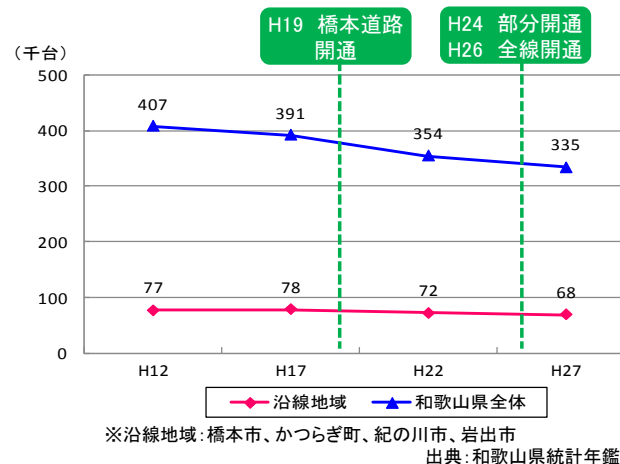
●沿線地域の人口の推移



●沿線地域の世帯数の推移



●沿線地域の自動車保有台数の推移



4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び開通の状態

	当初計画 (H19再評価時) ^{※1}	開通後 (暫定)	備考
道路構造等	4車線	暫定2車線	
総事業費	1,200億円	1,340億円	総事業費:1,420億円(4車線)
交通量	16,900~34,700台/日 ^{※2} <計画(4車線)>	16,000~17,900台/日 <実績(暫定2車線)>	実績:H27全国道路・街路交通情勢調査
事業期間	-	平成5年度~平成25年度 (事業期間:21年)	H24.4.22 暫定2車線 高野口IC~紀北かつらぎIC間開通(4.0km) H26.3.30 暫定2車線 紀北かつらぎIC~紀の川IC間開通(12.9km)

※1 平成5年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている最も古い再評価時(H19)の値等を記載。

※2 計画交通量は推計条件がH11年度全国道路・街路交通情勢調査ベースH42将来ODで、フルネットワークでの推計値。

◆現道の状況

	開通前	開通後	開通前からの変化	変化の内容または理由
交通量 ^{※1} (国道24号)	21,326台/日 【H22全国道路・街路交通情勢調査】	13,635台/日 【H27全国道路・街路交通情勢調査】	7,691台/日減少	交通量転換
旅行速度 ^{※2} (国道24号)	33.3km/h 【H22全国道路・街路交通情勢調査】	31.7km/h 【H27全国道路・街路交通情勢調査】	1.6km/h低下	紀北かつらぎIC南交差点~笠田停車場線との交差点までの区間で、速度低下が見られる。 現況交通において、渋滞は発生していない。 注)プローブデータでは 開通前31.6km/h(H22.9~11)→開通後36.3km/h(H27.9~11)で4.7km/h向上
死傷事故率 ^{※3} (国道24号)	108件/億台キロ 【H20-H23】	66件/億台キロ 【H27-H28】	42件/億台キロ減少	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:国道24号紀の川市松井

※2 旅行速度:混雑時旅行速度上下平均(国道24号大野交差点~烏子川橋東詰交差点)

※3 死傷事故率:交通事故総合分析センター(国道24号大野交差点~烏子川橋東詰交差点)

5. 事業の効果の発現状況

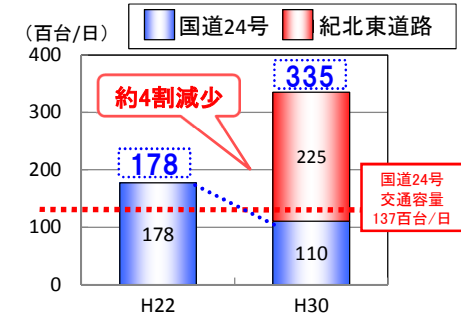
一般国道24号 紀北東道路

◆交通混雑の緩和

- 紀北東道路の开通により、並行する国道24号の交通量が約4~6割減少し、交通容量を下回る。
- 国道24号の粉河交差点周辺において、東西方向ともに、开通後に走行速度が向上。

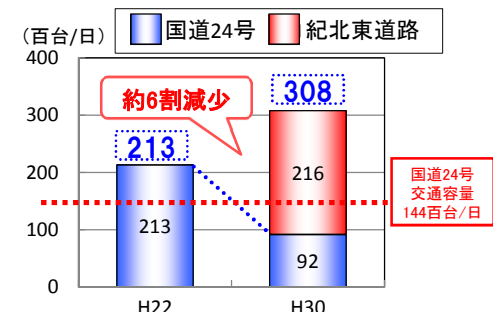


●断面①: 高野口IC ~ 紀北かつらぎIC間の交通状況



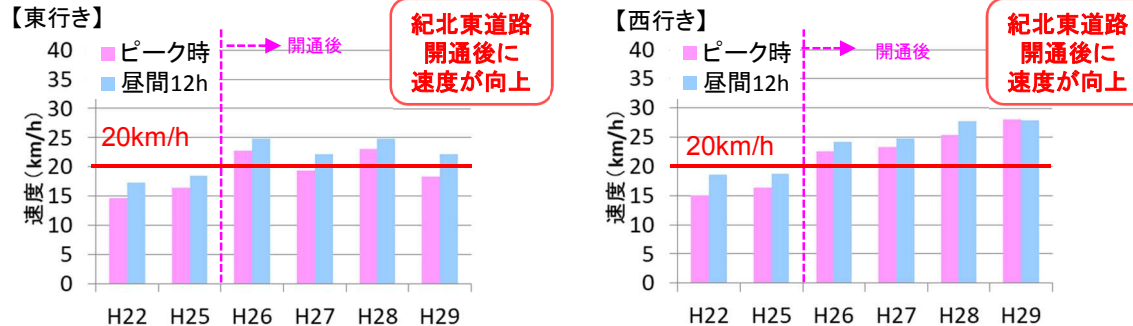
※交通容量は、H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑度を基に算定
 出典: H22年度全国道路・街路交通情勢調査、交通量調査 (H30.10.2)

●断面②: かつらぎ西IC ~ 紀の川東IC間の交通状況



※交通容量は、H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑度を基に算定
 出典: H22年度全国道路・街路交通情勢調査、交通量調査 (H30.10.2)

●粉河交差点周辺の速度状況



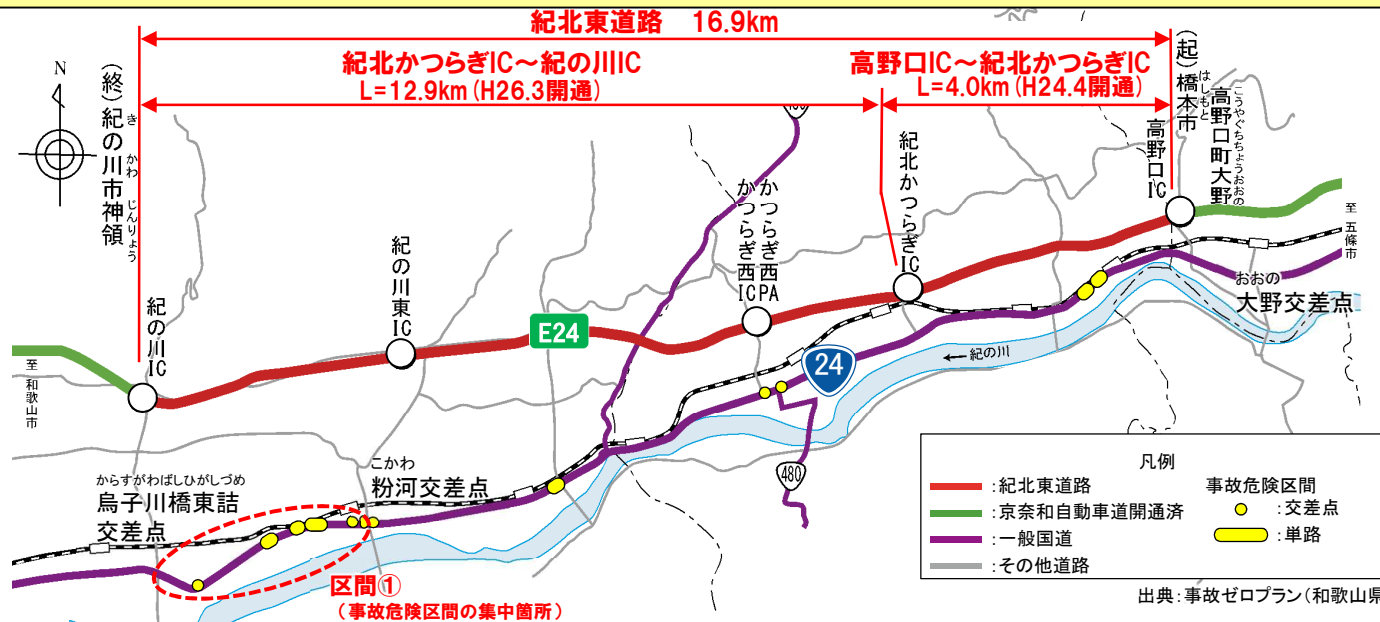
出典: (旅行速度)プローブデータ、ETC2.0プローブデータ
 ピーク時: 16~18時台 昼間12h: 7~18時台
 ※道路交通情報センター(JARTIC)では、一般道路において20km/h以下を混雑、10km/h以下を渋滞と定義している。

5. 事業の効果の発現状況

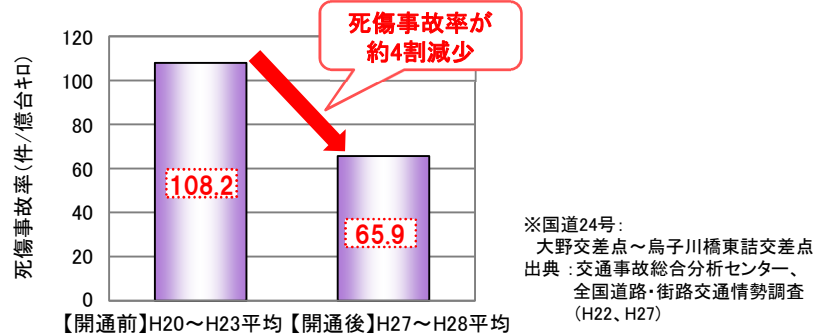
一般国道24号 紀北東道路

◆交通安全の確保

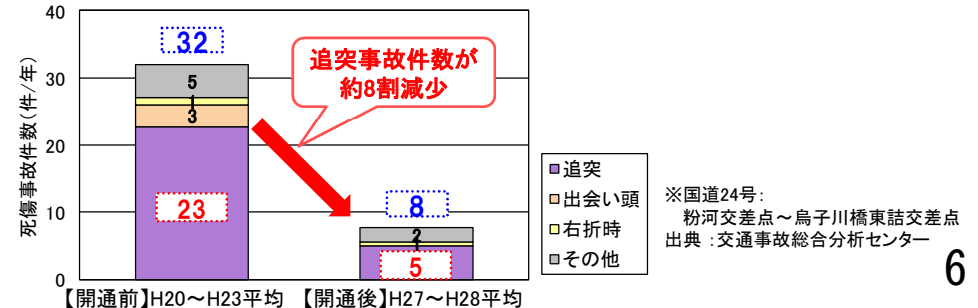
- 紀北東道路に並行する国道24号では、事故危険区間が多数存在。
- 紀北東道路の開通により、並行区間全体の死傷事故率が低下。
さらに事故危険区間の集中箇所では、交通混雑に起因する追突事故件数が8割減少するなど、地域の安全性が向上。



● 国道24号(並行区間全体)の死傷事故率



● 国道24号(区間①:事故危険区間の集中箇所)の死傷事故件数



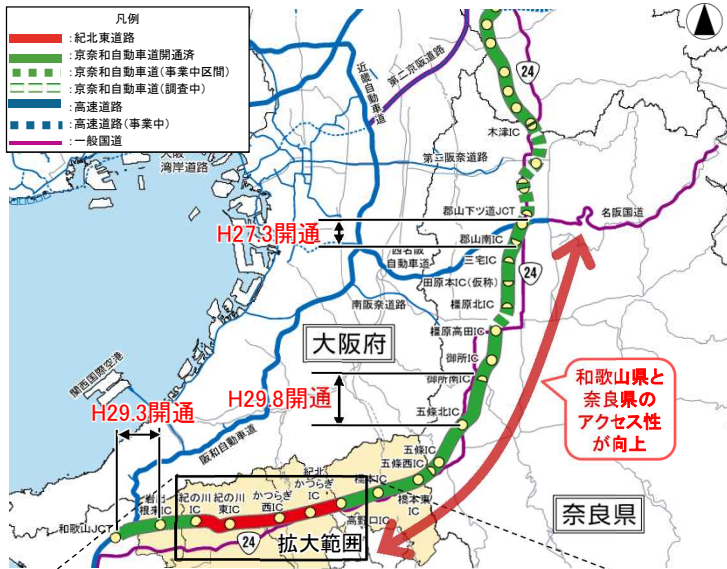
5. 事業の効果の発現状況

一般国道24号 紀北東道路

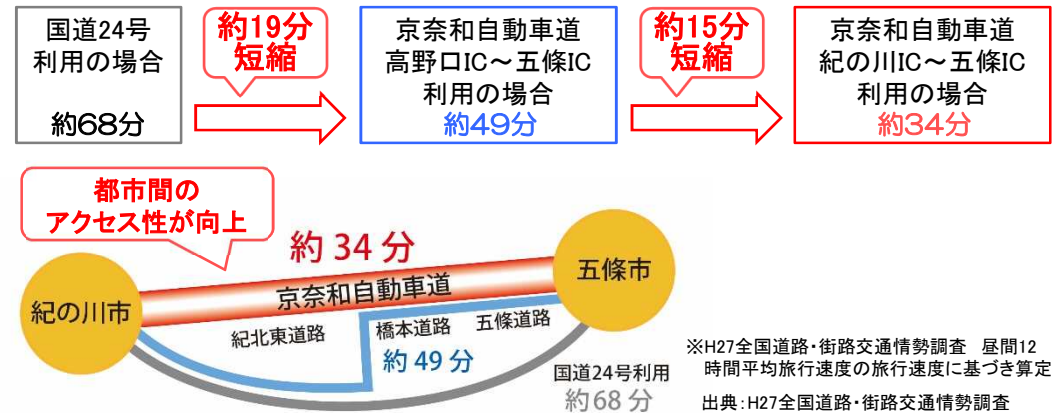
◆産業や物流の支援

- 紀北東道路の開通により、紀の川市から五條市の所要時間は約68分から約34分にまで短縮し、都市間のアクセス性が向上。
- 並行する国道24号を走行していた大型車交通の約8割が紀北東道路に転換。輸送の効率化が図られ、沿線市町の製造品出荷額が増加し、地域経済の活性化に寄与。

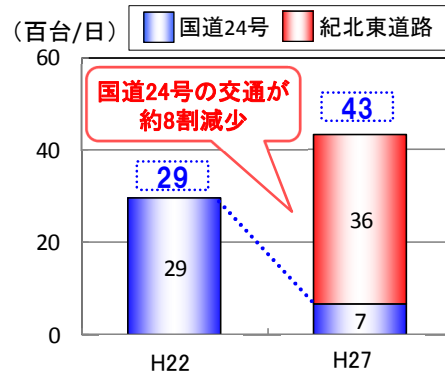
●近畿圏域の高速道路ネットワーク



●紀の川市～五條市間の所要時間

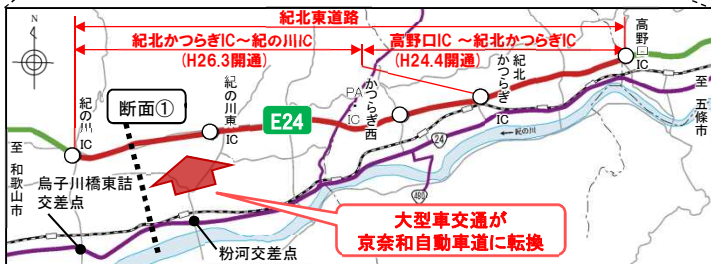
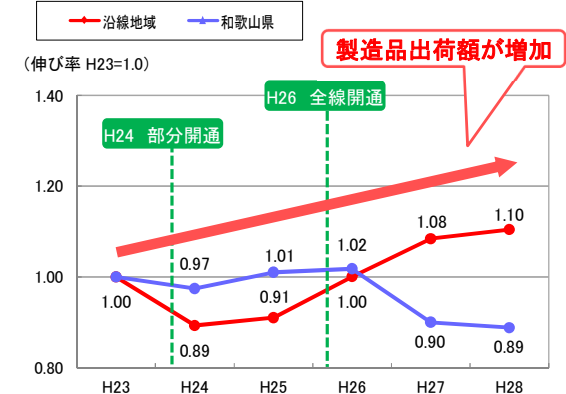


●断面①における大型車交通量の変化



※ 国道24号: 粉河交差点～烏子川橋東詰交差点
紀北東道路: 紀の川東IC～紀の川IC
出典: H22,H27全国道路・街路交通情勢調査

●沿線地域の製造品出荷額の伸び率



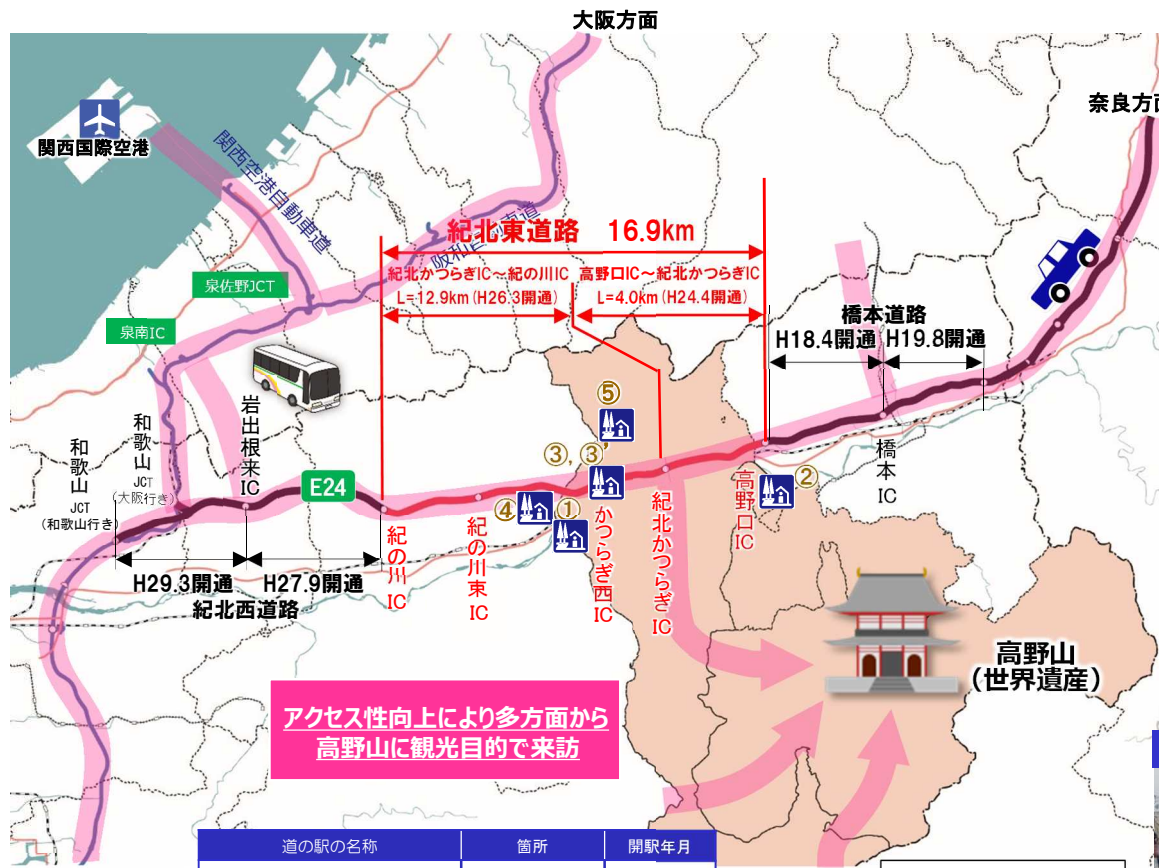
5. 事業の効果の発現状況

一般国道24号 紀北東道路

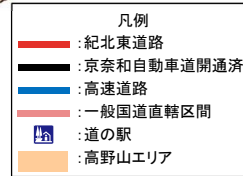
◆観光産業の支援

■ 紀北東道路の開通により、高野山エリアの観光入込客数が増加し、観光の活性に寄与。
 ■ アクセス性が向上し、周辺地域に道の駅の立地が進展。

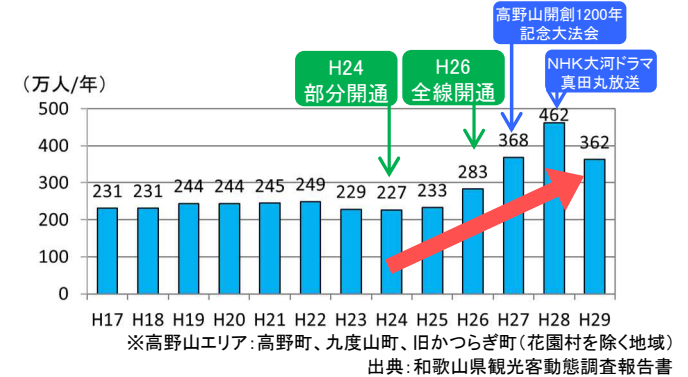
●高野山エリアへのアクセス



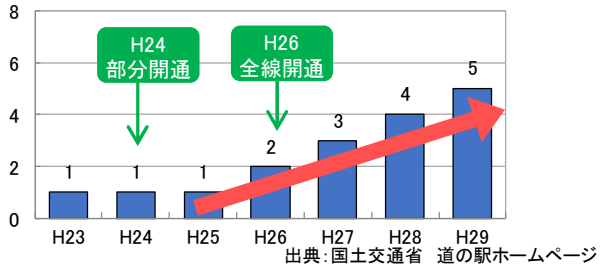
道の駅	道の駅名称	箇所	開駅年月
①	道の駅 紀の川万葉の里	かつらぎ町	H7. 11
②	道の駅 柿の郷くどやま	九度山町	H26. 4
③	道の駅 かつらぎ西(上り)	かつらぎ町	H27. 5
③'	道の駅 かつらぎ西(下り)	かつらぎ町	H28. 3
④	道の駅 青洲の里	紀の川市	H28. 3
⑤	道の駅 くしがきの里	かつらぎ町	H29. 4



●高野山エリアにおける観光入込客数の変化



●紀北東道路周辺の道の駅立地件数の推移(累積)



道の駅かつらぎ西(上り)



道の駅かつらぎ西(下り)



1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

紀北東道路の開通により、国道24号の交通混雑の緩和、事故の減少が確認される等、暫定供用による効果の発現に特に問題はなく、現時点では今後、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと思われます。

引き続き、社会経済情勢等の変化や施設の管理状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努めてまいります。

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

紀北東道路は、平成5年度の事業化後に路線比較検討、インターチェンジ配置計画、環境影響評価を実施し、都市計画決定まで時間を要したことから、事業化から平成25年度の暫定開通まで長期間を要しております。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えております。

また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めるとともに、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いたします。



No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第4回

一般国道24号
き ほく ひがし
紀北東道路

【事後評価】

(計算結果等参考資料)

平成31年1月
近畿地方整備局

(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24号 紀北東道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

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) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 161万人・時間/年 (145502万人・時間/年⇒145341万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道24号 (主)和歌山橋本線 広域農道橋本岩出線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 495万人・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	和歌山バス 開通後は混雑が緩和し定時性が向上
	□ 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	橋本市～関西国際空港 (所要時間 : 91分⇒77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	橋本市～和歌山下津港 (和歌山本港区) (所要時間 : 88分⇒80分)
	■ 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	かつらぎ町 (かき)、紀の川市 (はっさく) JA紀北かわかみ (橋本市)～和歌山市中央卸売市場 (和歌山市)間 (所要時間 : 83分⇒79分)
	■ 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が解消	ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制 (国道24号)
都市の再生	□ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	■ 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	関西大環状道路
	□ 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	
	□ 中心市街地内で行われたことによる効果	
都市の再生	□ 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	
	□ 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	
	□ 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	

1. 活力	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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		■ 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	京都市～和歌山市間を結ぶ京奈和自動車道の一部を構成する
		■ 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	橋本市～和歌山市
		<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	
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	橋本市～和歌山市（所要時間：84分→75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		
	■ 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	紀の川企業集積ベルト地帯構想	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上による効果	高野山（観光客入込数：362万人/年 H29年）	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
	<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		
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		
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	■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	橋本市～日本赤十字社和歌山医療センター（所要時間：90分→81分）	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" 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	国道24号の現道自動車交通量は21,326台/日 (H22) ⇒13,635台/日 (H27) / 紀北東道路の自動車交通量は16,042台/日 (H27) 国道24号 (大野交差点～烏子川橋東詰交差点) における死傷事故率 (108.2件/億台キロ⇒65.9件/億台キロ)
		<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	緊急輸送道路ネットワーク計画 (第1次緊急輸送道路)
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	国道24号 (紀の川市～橋本市)
		<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 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	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
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: 6914.24t-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24号 (主) 和歌山橋本線 広域農道橋本岩出線 排出削減量: 108.18t/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: 117.52t/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24号 (主) 和歌山橋本線 広域農道橋本岩出線 排出削減量: 6.31t/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: 6.69t/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 checked="" type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	和歌山県道路整備中期計画 (平成19年8月)
		<input checked="" 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	第二阪和国道、(仮称) 京奈和開空連絡道路
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	和歌山県長期総合計画 (平成29年4月) 交通ネットワークの充実
	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	

(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24号	紀北東道路	L = 16.9km	高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,800	2車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	1,257億円	246億円	1,503億円
基準年における 現在価値 (C)	1,812億円	129億円	1,941億円

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30年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	96億円	14億円	5.6億円	115億円
基準年における 現在価値 (B)	2,345億円	344億円	135億円	2,824億円

注)「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

結果

費用便益比(事業全体)	1.5
経済的純現在価値(事業全体)	882億円
経済的内部収益率(事業全体)	6.1%

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。

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：紀北東道路（事業全体）

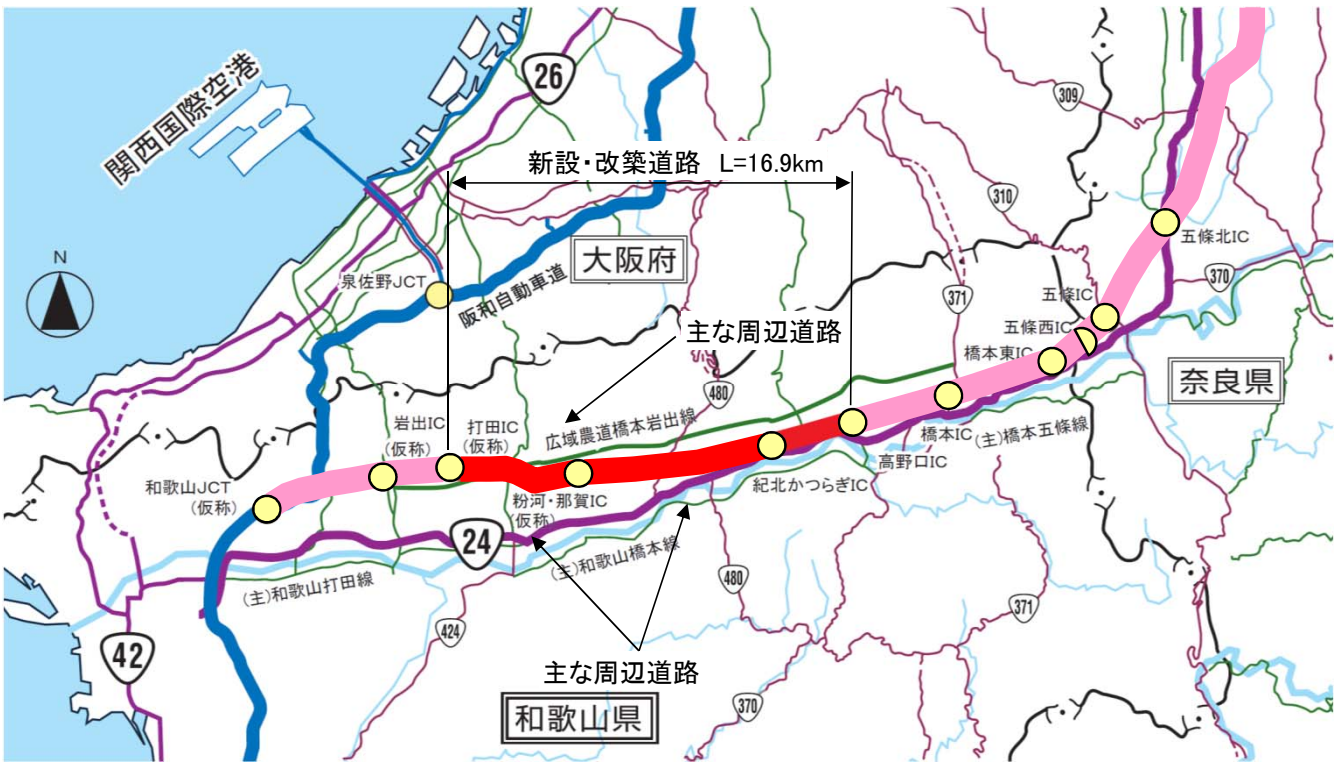
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (16.9km)	交通量 ¹	[台/日]	0	26,800	
	走行時間 ²	[分]	0	32	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	157.34	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道24号 (17.1km)	交通量	[台/日]	22,200	11,900
		走行時間	[分]	51	37
		走行時間費用	[億円/年]	206.72	79.54
	(主)和歌山 橋本線 (18.4km)	交通量	[台/日]	2,800	500
		走行時間	[分]	55	39
		走行時間費用	[億円/年]	29.15	3.62
	広域農道橋 本岩出線 (19.6km)	交通量	[台/日]	5,500	800
		走行時間	[分]	44	35
		走行時間費用	[億円/年]	47.78	4.76
		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
その他道路合計 (26,549.9km)	走行時間費用	[億円/年]	90,549.79	90,496.16	

			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：26,621.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	90,833.43	90,741.41	92.02

- 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： 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()、 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：紀北東道路

(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	平成30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"/> (H22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 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：一般国道24号 紀北東道路				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.31	16.9	5.32	
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
-21年目	H 5	2.6658	117.9	1.20	2.79		
-20年目	H 6	2.5633	117.8	0.78	1.75		
-19年目	H 7	2.4647	117.1	2.14	4.63		
-18年目	H 8	2.3699	116.6	3.89	8.14		
-17年目	H 9	2.2788	117.5	3.81	7.60		
-16年目	H 10	2.1911	116.9	3.81	7.35		
-15年目	H 11	2.1068	115.2	3.81	7.17		
-14年目	H 12	2.0258	113.8	2.86	5.24		
-13年目	H 13	1.9479	112.4	3.76	6.71		
-12年目	H 14	1.8730	110.5	17.08	29.79		
-11年目	H 15	1.8009	109.0	48.88	83.11		
-10年目	H 16	1.7317	107.9	31.19	51.51		
-9年目	H 17	1.6651	106.7	27.58	44.29		
-8年目	H 18	1.6010	105.9	144.74	225.16		
-7年目	H 19	1.5395	105.0	132.10	199.30		
-6年目	H 20	1.4802	104.4	135.00	196.95		
-5年目	H 21	1.4233	103.0	138.41	196.81		
-4年目	H 22	1.3686	101.3	127.96	177.89		
-3年目	H 23	1.3159	99.8	111.30	151.00		
-2年目	H 24	1.2653	99.0	263.86	347.01		
-1年目	H 25	1.2167	99.0	47.62	60.22		
供用開始年次	H 26	1.1699	101.5	5.09	6.04	4.93	5.84
1年目	H 27	1.1249	103.0	3.70	4.16	4.93	5.54
2年目	H 28	1.0816	102.8	8.80	9.52	4.93	5.33
3年目	H 29	1.0400	102.8	16.67	17.35	4.93	5.13
4年目	H 30	1.0000	102.8	0.93	0.93	4.93	4.93
5年目	H 31	0.9615	102.8			4.93	4.74
6年目	H 32	0.9246	102.8			4.93	4.56
7年目	H 33	0.8890	102.8			4.93	4.38
8年目	H 34	0.8548	102.8			4.93	4.21
9年目	H 35	0.8219	102.8			4.93	4.05
10年目	H 36	0.7903	102.8			4.93	3.90
11年目	H 37	0.7599	102.8			4.93	3.75
12年目	H 38	0.7307	102.8			4.93	3.60
13年目	H 39	0.7026	102.8			4.93	3.46
14年目	H 40	0.6756	102.8			4.93	3.33
15年目	H 41	0.6496	102.8			4.93	3.20
16年目	H 42	0.6246	102.8			4.93	3.08
17年目	H 43	0.6006	102.8			4.93	2.96
18年目	H 44	0.5775	102.8			4.93	2.85
19年目	H 45	0.5553	102.8			4.93	2.74
20年目	H 46	0.5339	102.8			4.93	2.63
21年目	H 47	0.5134	102.8			4.93	2.53
22年目	H 48	0.4936	102.8			4.93	2.43
23年目	H 49	0.4746	102.8			4.93	2.34
24年目	H 50	0.4564	102.8			4.93	2.25
25年目	H 51	0.4388	102.8			4.93	2.16
26年目	H 52	0.4220	102.8			4.93	2.08
27年目	H 53	0.4057	102.8			4.93	2.00
28年目	H 54	0.3901	102.8			4.93	1.92
29年目	H 55	0.3751	102.8			4.93	1.85
30年目	H 56	0.3607	102.8			4.93	1.78
31年目	H 57	0.3468	102.8			4.93	1.71
32年目	H 58	0.3335	102.8			4.93	1.64
33年目	H 59	0.3207	102.8			4.93	1.58
34年目	H 60	0.3083	102.8			4.93	1.52
35年目	H 61	0.2965	102.8			4.93	1.46
36年目	H 62	0.2851	102.8			4.93	1.41
37年目	H 63	0.2741	102.8			4.93	1.35
38年目	H 64	0.2636	102.8			4.93	1.30
39年目	H 65	0.2534	102.8			4.93	1.25
40年目	H 66	0.2437	102.8			4.93	1.20
41年目	H 67	0.2343	102.8			4.93	1.16
42年目	H 68	0.2253	102.8			4.93	1.11
43年目	H 69	0.2166	102.8			4.93	1.07
44年目	H 70	0.2083	102.8			4.93	1.03
45年目	H 71	0.2003	102.8			4.93	0.99
46年目	H 72	0.1926	102.8			4.93	0.95
47年目	H 73	0.1852	102.8			4.93	0.91
48年目	H 74	0.1780	102.8			4.93	0.88
49年目	H 75	0.1712	102.8	-233.58	-40.03	4.93	0.84
合計				1053.38	1812.39	246.30	128.91
単純事業費計				1256.87		246.30	

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。

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 一般国道24号 紀北東道路

年次	年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)				事故減少便益 (億円)		合 計 (億円)		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	
																				現在価値 ①×(A)	現在価値 ②×(A)
供用開始年次	H 26	1.00272	0.99760	1.01808	1.00405	1.1699	101.5	55.64	20.53	19.54	95.72	113.52	10.22	1.08	2.57	13.87	16.46	5.57	6.60	115.16	136.58
1年目	H 27	0.99134	0.98623	1.00635	0.99266	1.1249	103.0	55.79	20.48	19.90	96.17	108.08	10.25	1.08	2.62	13.95	15.67	5.59	6.28	115.71	130.03
2年目	H 28	0.99287	0.98771	1.00773	0.99419	1.0816	102.8	55.31	20.20	20.02	95.53	103.43	10.16	1.06	2.63	13.86	15.01	5.55	6.01	114.94	124.44
3年目	H 29	0.99443	0.98921	1.00914	0.99575	1.0400	102.8	54.91	19.95	20.18	95.05	98.94	10.09	1.05	2.65	13.79	14.36	5.52	5.74	114.36	119.05
4年目	H 30	0.99520	0.98994	1.00977	0.99653	1.0000	102.8	54.61	19.74	20.36	94.71	94.80	10.03	1.04	2.68	13.75	13.76	5.49	5.70	113.95	114.06
5年目	H 31	0.99745	0.99213	1.01189	0.99879	0.9615	102.8	54.35	19.54	20.56	94.45	90.90	9.99	1.03	2.70	13.72	13.20	5.47	5.27	113.64	109.37
6年目	H 32	0.99869	0.98553	1.00543	0.99730	0.9246	102.8	54.21	19.39	20.81	94.40	87.37	9.96	1.02	2.74	13.72	12.70	5.47	5.06	113.58	105.12
7年目	H 33	0.99869	0.98532	1.00540	0.99729	0.8890	102.8	54.14	19.11	20.92	94.16	83.79	9.95	1.01	2.75	13.70	12.19	5.45	4.85	113.32	100.84
8年目	H 34	0.99869	0.98510	1.00538	0.99728	0.8548	102.8	54.06	18.83	21.03	93.92	80.36	9.94	0.99	2.76	13.69	11.71	5.44	4.65	113.05	96.73
9年目	H 35	0.99869	0.98488	1.00535	0.99728	0.8219	102.8	53.99	18.55	21.15	93.69	77.07	9.92	0.98	2.78	13.68	11.25	5.42	4.46	112.79	92.79
10年目	H 36	0.99868	0.98464	1.00532	0.99727	0.7903	102.8	53.92	18.26	21.26	93.45	73.92	9.91	0.96	2.79	13.67	10.81	5.41	4.28	112.52	89.01
11年目	H 37	0.99868	0.98440	1.00529	0.99726	0.7599	102.8	53.85	17.98	21.37	93.21	70.90	9.90	0.95	2.81	13.65	10.38	5.39	4.10	112.25	85.38
12年目	H 38	0.99868	0.98416	1.00526	0.99725	0.7307	102.8	53.78	17.70	21.49	92.97	68.00	9.88	0.93	2.82	13.64	9.98	5.38	3.93	111.99	81.91
13年目	H 39	0.99868	0.98390	1.00523	0.99725	0.7026	102.8	53.71	17.42	21.60	92.73	65.22	9.87	0.92	2.84	13.63	9.58	5.36	3.77	111.72	78.57
14年目	H 40	0.99868	0.98364	1.00521	0.99724	0.6756	102.8	53.64	17.14	21.71	92.49	62.55	9.86	0.90	2.85	13.61	9.21	5.35	3.62	111.45	75.37
15年目	H 41	0.99868	0.98337	1.00518	0.99723	0.6496	102.8	53.57	16.86	21.82	92.25	59.99	9.84	0.89	2.87	13.60	8.84	5.33	3.47	111.19	72.30
16年目	H 42	0.99198	0.99042	0.99839	0.99287	0.6246	102.8	53.50	16.58	21.94	92.02	57.53	9.83	0.87	2.88	13.59	8.50	5.32	3.33	110.92	69.35
17年目	H 43	0.99191	0.99033	0.99838	0.99281	0.6006	102.8	53.07	16.42	21.90	91.39	54.94	9.75	0.86	2.88	13.50	8.11	5.28	3.17	110.17	66.23
18年目	H 44	0.99185	0.99024	0.99838	0.99276	0.5775	102.8	52.64	16.26	21.87	90.77	52.47	9.67	0.86	2.87	13.40	7.75	5.24	3.03	109.42	63.25
19年目	H 45	0.99178	0.99014	0.99838	0.99271	0.5553	102.8	52.21	16.11	21.83	90.15	50.11	9.59	0.85	2.87	13.31	7.40	5.20	2.89	108.66	60.40
20年目	H 46	0.99171	0.99004	0.99837	0.99266	0.5339	102.8	51.78	15.95	21.80	89.52	47.84	9.52	0.84	2.87	13.22	7.07	5.17	2.76	107.91	57.67
21年目	H 47	0.99164	0.98994	0.99837	0.99260	0.5134	102.8	51.35	15.79	21.76	88.90	45.69	9.44	0.83	2.86	13.13	6.75	5.13	2.64	107.16	55.07
22年目	H 48	0.99157	0.98984	0.99837	0.99255	0.4936	102.8	50.92	15.63	21.72	88.28	43.62	9.36	0.82	2.86	13.04	6.44	5.09	2.52	106.40	52.57
23年目	H 49	0.99150	0.98974	0.99837	0.99249	0.4746	102.8	50.49	15.47	21.69	87.65	41.64	9.28	0.81	2.85	12.94	6.15	5.05	2.40	105.65	50.19
24年目	H 50	0.99143	0.98963	0.99836	0.99243	0.4564	102.8	50.06	15.31	21.65	87.03	39.76	9.20	0.81	2.85	12.85	5.87	5.01	2.29	104.90	47.92
25年目	H 51	0.99135	0.98952	0.99836	0.99238	0.4388	102.8	49.63	15.15	21.62	86.41	37.95	9.12	0.80	2.84	12.76	5.60	4.98	2.19	104.14	45.74
26年目	H 52	0.99128	0.98941	0.99836	0.99232	0.4220	102.8	49.21	14.99	21.58	85.78	36.24	9.04	0.79	2.84	12.67	5.35	4.94	2.09	103.39	43.67
27年目	H 53	0.99120	0.98930	0.99836	0.99226	0.4057	102.8	48.78	14.84	21.55	85.16	34.58	8.96	0.78	2.83	12.58	5.11	4.90	1.99	102.64	41.68
28年目	H 54	0.99112	0.98918	0.99835	0.99220	0.3901	102.8	48.35	14.68	21.51	84.54	33.01	8.88	0.77	2.83	12.49	4.88	4.86	1.90	101.88	39.78
29年目	H 55	0.99104	0.98906	0.99835	0.99214	0.3751	102.8	47.92	14.52	21.48	83.91	31.51	8.81	0.76	2.82	12.39	4.65	4.83	1.81	101.13	37.97
30年目	H 56	0.99096	0.98894	0.99835	0.99207	0.3607	102.8	47.49	14.36	21.44	83.29	30.07	8.73	0.76	2.82	12.30	4.44	4.79	1.73	100.38	36.24
31年目	H 57	0.99088	0.98882	0.99835	0.99201	0.3468	102.8	47.06	14.20	21.41	82.67	28.70	8.65	0.75	2.81	12.21	4.24	4.75	1.65	99.62	34.58
32年目	H 58	0.99080	0.98869	0.99834	0.99195	0.3335	102.8	46.63	14.04	21.37	82.04	27.39	8.57	0.74	2.81	12.12	4.05	4.71	1.57	98.87	33.01
33年目	H 59	0.99071	0.98856	0.99834	0.99188	0.3207	102.8	46.20	13.88	21.34	81.42	26.14	8.49	0.73	2.80	12.03	3.86	4.67	1.50	98.12	31.50
34年目	H 60	0.99062	0.98843	0.99834	0.99182	0.3083	102.8	45.77	13.72	21.30	80.80	24.93	8.41	0.72	2.80	11.93	3.68	4.64	1.43	97.36	30.05
35年目	H 61	0.99053	0.98830	0.99833	0.99175	0.2965	102.8	45.34	13.57	21.26	80.17	23.79	8.33	0.71	2.80	11.84	3.51	4.60	1.36	96.61	28.67
36年目	H 62	0.99044	0.98816	0.99833	0.99168	0.2851	102.8	44.91	13.41	21.23	79.55	22.70	8.25	0.71	2.79	11.75	3.35	4.56	1.30	95.86	27.36
37年目	H 63	0.99035	0.98802	0.99833	0.99161	0.2741	102.8	44.48	13.25	21.19	78.93	21.65	8.17	0.70	2.79	11.66	3.20	4.52	1.24	95.11	26.09
38年目	H 64	0.99026	0.98787	0.99833	0.99154	0.2636	102.8	44.06	13.09	21.16	78.30	20.66	8.10	0.69	2.78	11.57	3.05	4.48	1.18	94.35	24.90
39年目	H 65	0.99016	0.98772	0.99832	0.99147	0.2534	102.8	43.63	12.93	21.12	77.68	19.70	8.02	0.68	2.78	11.47	2.91	4.45	1.13	93.60	23.74
40年目	H 66	0.99006	0.98757	0.99832	0.99139	0.2437	102.8	43.20	12.77	21.09	77.06	18.80	7.94	0.67	2.77	11.38	2.78	4.41	1.08	92.85	22.65
41年目	H 67	0.98996	0.98741	0.99832	0.99132	0.2343	102.8	42.77	12.61	21.05	76.43	17.93	7.86	0.66	2.77	11.29	2.65	4.37	1.02	92.09	21.60
42年目	H 68	0.98986	0.98725	0.99831	0.99124	0.2253	102.8	42.34	12.45	21.02	75.81	17.10	7.78	0.66	2.76	11.20	2.53	4.33	0.98	91.34	20.60
43年目	H 69	0.98976	0.98709	0.99831	0.99116	0.2166	102.8	41.91	12.29	20.98	75.18	16.30	7.70	0.65	2.76	11.11	2.41	4.29	0.93	90.59	19.64
44年目	H 70	0.98965	0.98692	0.99831	0.99109	0.2083	102.8	41.48	12.14	20.95	74.56	15.55	7.62	0.64	2.75	11.01	2.30	4.26	0.89	89.83	18.73
45年目	H 71	0.98954	0.98674	0.99831	0.99101	0.2003	102.8	41.05	11.98	20.91	73.94	14.82	7.54	0.63	2.75	10.92	2.19	4.22	0.85	89.08	17.86
46年目	H 72	0.98943	0.98657	0.99830	0.99092	0.1926	102.8	40.62	11.82	20.87	73.31	14.13	7.46	0.62	2.74	10.83	2.09	4.18	0.81	88.33	17.03
47年目	H 73	0.98932	0.98638	0.99830	0.99084	0.1852	102.8	40.19	11.66	20.84	72.69	13.48	7.39	0.61	2.74	10.74	1.99	4.14	0.77	87.57	16.23
48年目	H 74	0.98921	0.98620	0.99830	0.99076	0.1780	102.8	39.76	11.50	20.80	72.07	12.84	7.31	0.61	2.73	10.65	1.90	4.10	0.73	86.82	15.47
49年目	H 75	0.98909	0.98600	0.99829	0.99067	0.1712	102.8	39.33	11.34	20.77	71.44	12.24	7.23	0.60	2.73	10.56	1.81	4.07	0.70	86.07	14.75
合 計								2,447.61	776.41	1,059.72	4,283.74	2,344.65	449.78	40.88	139.30	629.97	343.67	246.72	135.43	5,160.43	2,823.75

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
京奈和自動車道	紀北東道路	2	16.9km

■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				80,563	
	改良費				29,820	
		土工	m ³	6,471,175	21,366	
		軟弱地盤改良工	m ³	304,980	1,984	
		法面工	m ²	317,894	2,200	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,001	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	4,213	2,269	
	橋梁費		m	7,544	29,752	
		100m以上	m	4,650	20,058	
		100m未満	m	2,278	9,694	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費		箇所	4	6,656	
		IC	箇所	4	6,656	
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	357,299	2,473	
		車道舗装	m ²	357,299	2,473	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				11,862	
		交通管理施設工	式	1	3,600	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	5,461	643	
		その他	式	1	7,619	付替道路、付替河川、工事用道路等
②	用地及補償費				35,202	
	用地費		m ²	1,213,262	23,358	
		宅地	m ²	63,257	2,399	
		田畑	m ²	1,013,371	20,102	
		山林・原野	m ²	136,634	857	
	補償費		式		11,844	
③	間接経費		式		18,287	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				134,052	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	紀北東道路	2	16.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	16.9	3,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	23,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			26,600	

【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。