



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第6回

一般国道480号

なべたにとうげ
鍋谷峠道路

【事後評価】

令和4年1月
近畿地方整備局

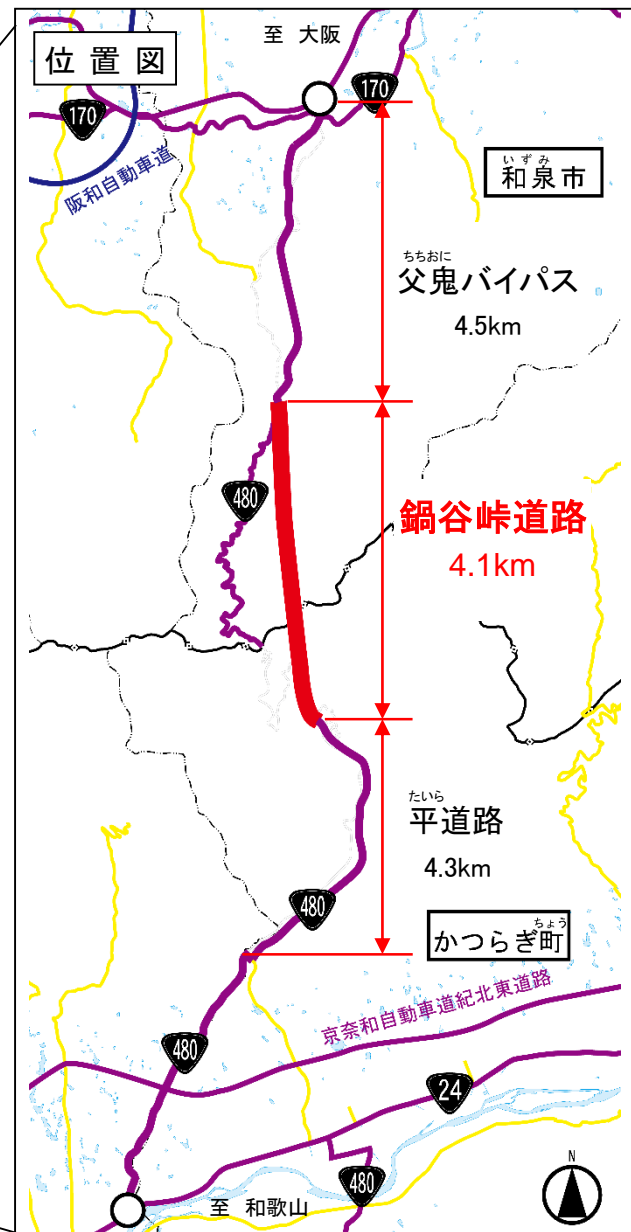
目次

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480号は、大阪府和泉市から和歌山県有田市に至る延長約129kmの路線であり、大阪府と和歌山県の連携を強化する道路として重要な役割を担っている。

一般国道480号鍋谷峠道路は、大阪府と和歌山県境における土砂崩落等による通行止めの回避、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、一般国道480号峠部の線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。



2. 事業の目的と計画の概要

一般国道480号 鍋谷峠道路

事業の目的

- 災害による通行止めの回避
- 線形不良区間、通行規制区間の解消
- 安定的な交通機能の確保

位置図

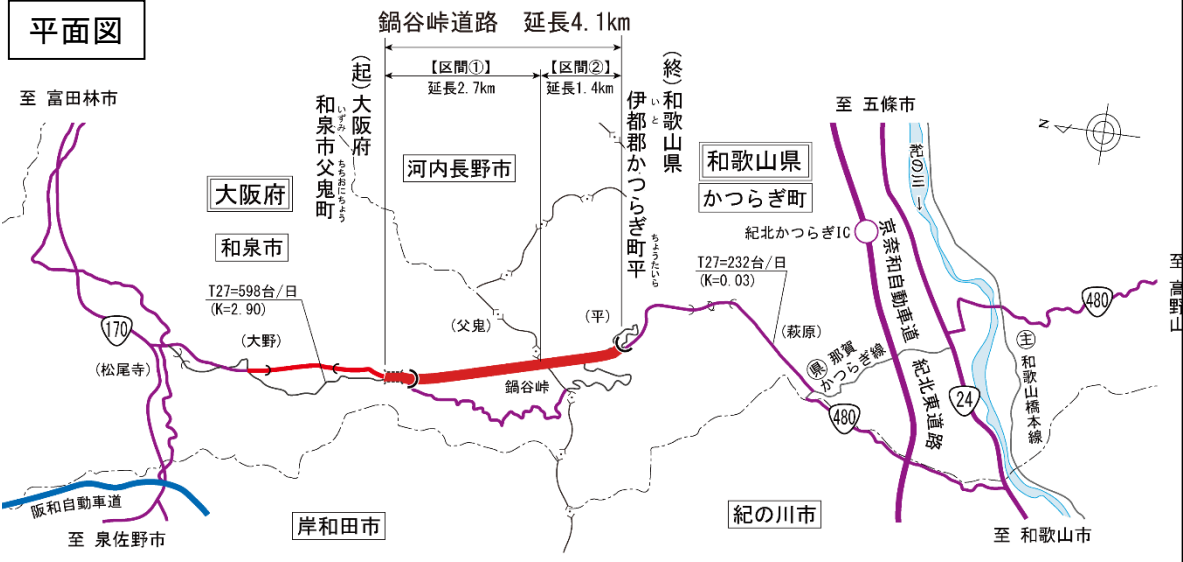


かつらぎ町平地区坑口付近

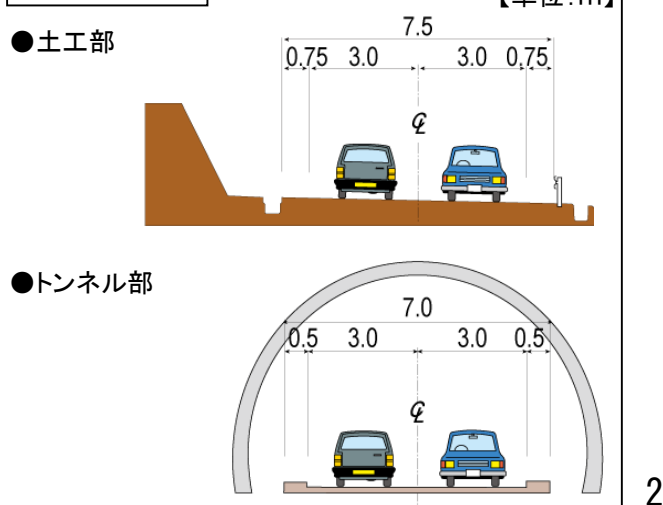
事業の概要

区間	(起) 大阪府和泉市父鬼町 (いずみ ちちおにちよう) (終) 和歌山県伊都郡かつらぎ町平 (いと ちようたいら)
道路延長	4.1km
構造規格	第3種第3級
設計速度	50km/h
車線数	2車線
標準幅員	7.5m
全体事業費	192億円
事業化	平成20年4月
用地着手	平成23年度
工事着手	平成23年度
開通	平成29年4月1日

平面図



標準横断面図



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 (H20再評価時) ^{※1}	前回評価 (H26再評価時)	整備後 (現在)	備考
道路構造等	2車線	2車線	2車線	-
総事業費	約137億円	約192億円	約192億円(精算)	-
交通量	5,800台/日 ^{※2} (R12 将来交通量推計)	4,600台/日 ^{※3} (R12 将来交通量推計)	7,823台/日 ^{※4} (R1 実績交通量)	-

※1 確認できる最も古い再評価時(H20)の値を記載。

※2 H42将来OD(H17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 R1.11.13(水)調査結果

◆現道の状況

	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} (国道480号)	598台/日	65台/日	553台/日減少	交通量転換
交通量 ^{※2} 【参考】 (国道480号(鍋谷峠道路))	-	7,823台/日 ^{※5}	-	
旅行速度 ^{※3} (国道480号)	23.6km/h	65.0km/h	41.4km/h増加	交通量転換による速度向上
死傷事故率 ^{※4} (国道480号)	44件/億台キロ	0件/億台キロ	44件/億台キロ減少	交通量転換による死傷事故率の減少

※1 交通量 : 観測地点(和泉市父鬼)

採用値(整備前: H27全国道路・街路交通情勢調査、整備後: R1.11.13(水)交通量調査結果)

※2 交通量 : 観測地点(和泉市父鬼)

採用値(整備後: R1.11.13(水)交通量調査結果)

※3 旅行速度 : 観測地点(和泉市父鬼)

採用値(整備前: H27全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度、整備後: プローブデータ(R1.9-11平日混雑時旅行速度))

※4 死傷事故率: 採用値(整備前: H25-H28交通事故総合分析センター、整備後: H30-H31交通事故総合分析センター)

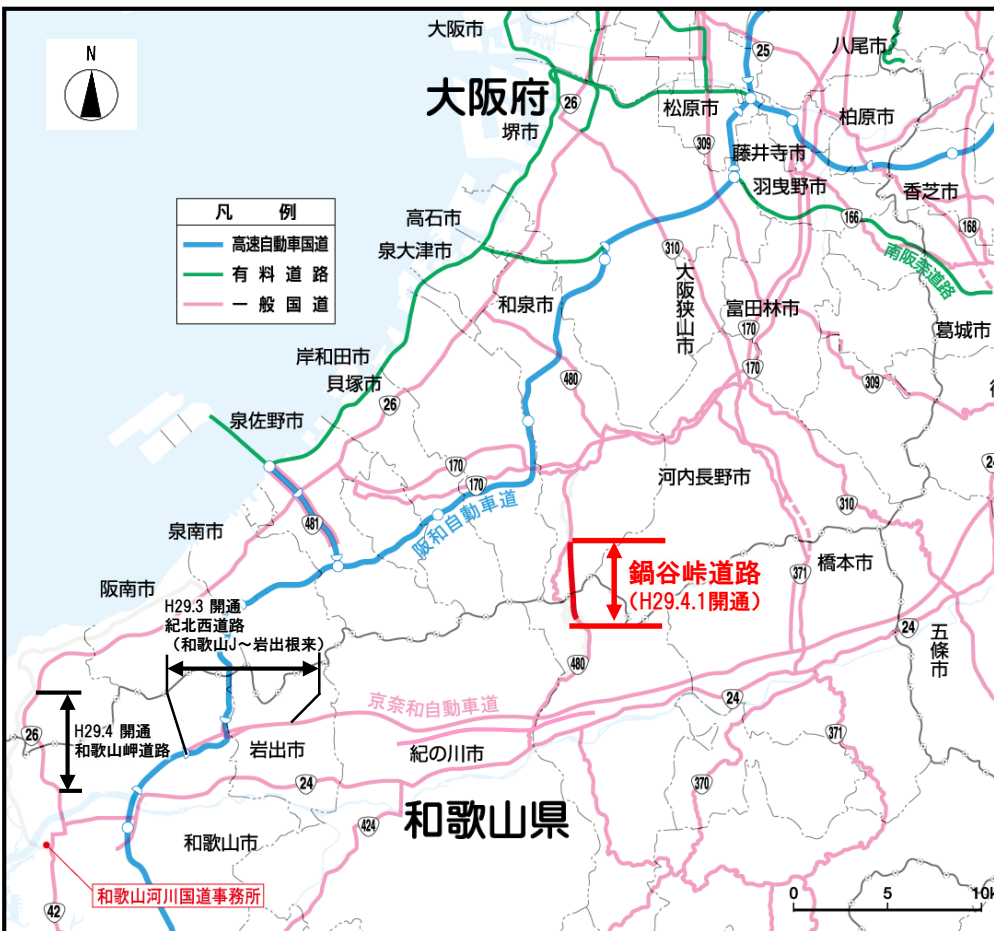
※5 R1.11.13(水)調査結果

4. 社会経済情勢の変化

◆沿道地域の状況(周辺道路の開通状況、人口、経済指標)

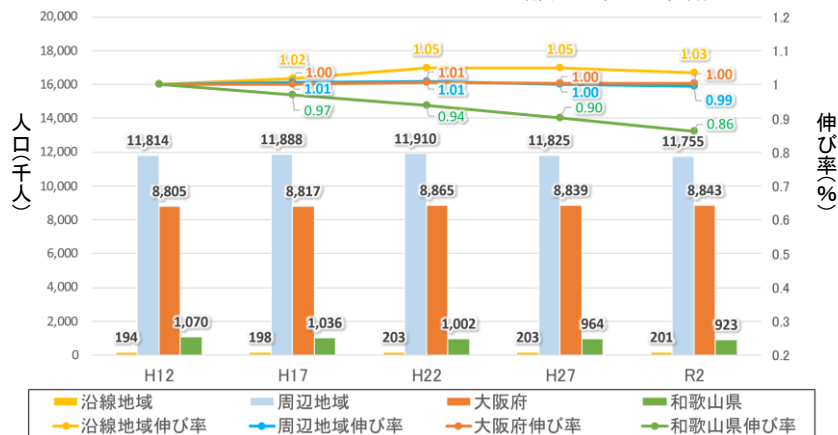
- 事業区間周辺では第二阪和国道・和歌山岬道路開通、京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。
- 人口推移は、和歌山県では微減しているが、大阪府、鍋谷峠道路周辺地域及び沿線地域ではほぼ横ばい。
- 経済指標(法人税収)の推移は、和歌山県では微減しているが、大阪府、鍋谷峠道路周辺地域及び沿線地域では増加傾向。

●位置図



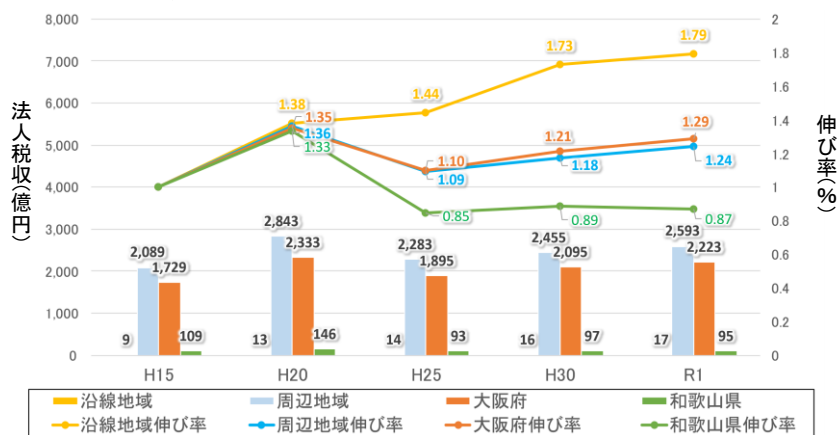
●沿線地域※の人口の推移

※沿線地域: かつらぎ町、和泉市
 ※周辺地域: 当該道路を中心として半径がトリップ長中央値となる範囲内に含まれる市町村



●沿線地域※の法人税収の推移

出典: 国勢調査



5. 事業の効果の発現状況

◆災害による通行止めの回避

- 大阪府・和歌山県を結ぶ幹線道路では、自然災害等により過去4年間で11回(延べ規制時間約3,269時間)の通行止めが発生しているが、鍋谷峠道路では開通以降通行止めが発生していない。
- 鍋谷峠道路の開通により、自然災害や異常気象時等に強く、安全で安定した交通確保を実現。

トピック

平成29年の超大型の台風21号接近時には、府県間道路が通行止めとなる中、**鍋谷峠道路のみ通行が可能**でした。

台風21号による和歌山県の紀ノ川の氾濫状況

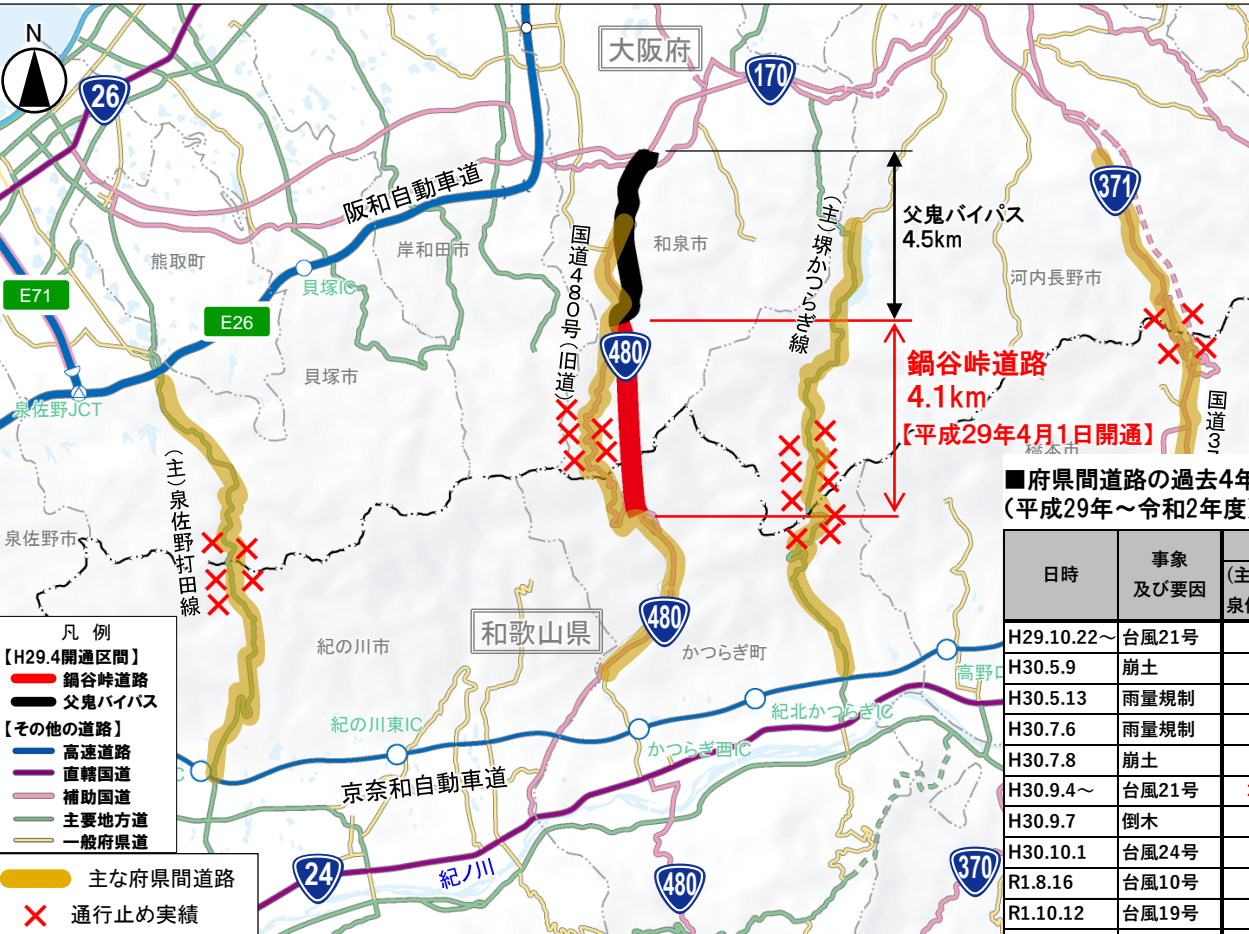


※) 撮影日: H29.10

他の路線が通行止めの場合でも**鍋谷峠道路は、常時通行可能**

出典: 各道路管理者提供資料

■府県間道路の過去4年間の通行止め状況(平成29年～令和2年)



■府県間道路の過去4年間の通行止め実績 (平成29年～令和2年度)

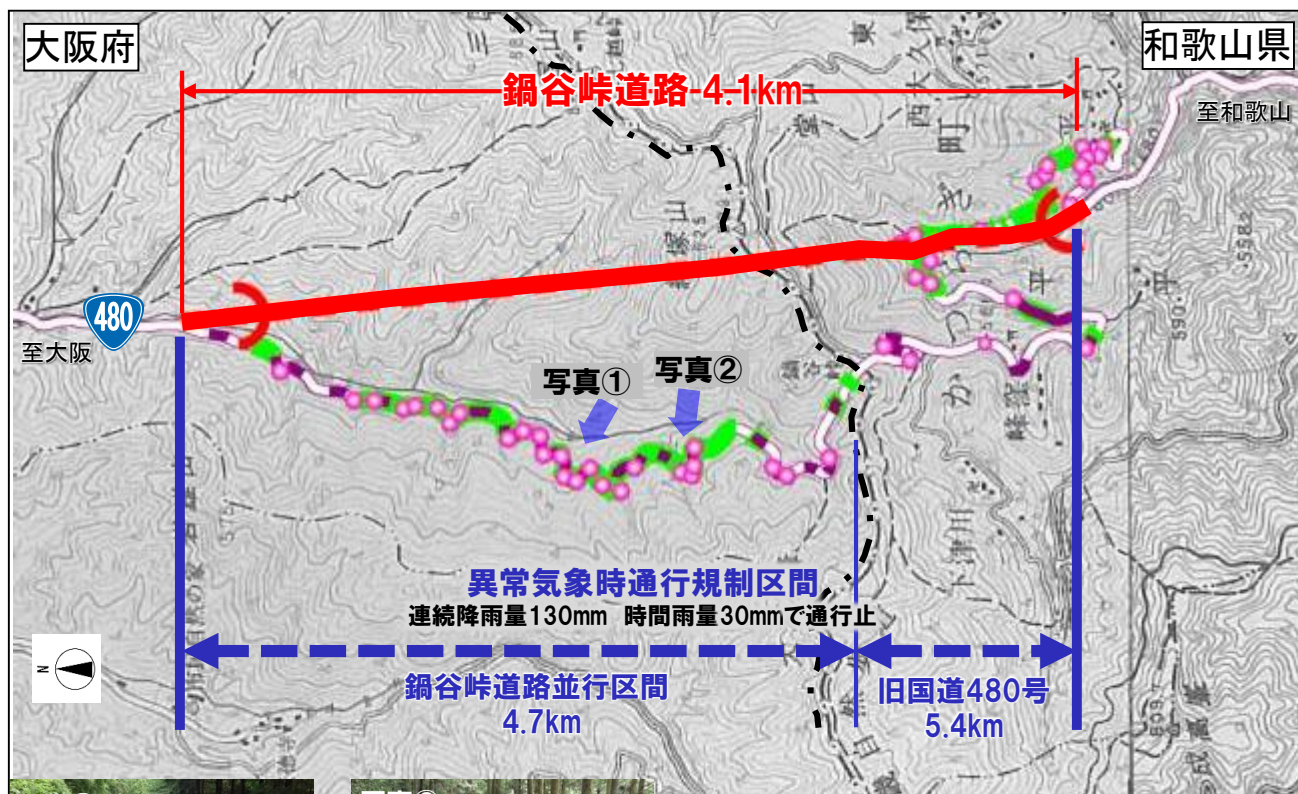
日時	事象 及び要因	路線別 通行止め総時間				
		(主) 泉佐野打田線	(旧道) 国道480号	国道480号 鍋谷峠道路	(主) 堺かつらぎ線	国道371号 ※旧道を含む
H29.10.22～	台風21号	× (27h)	× (454h)	○	× (356h)	× (61h)
H30.5.9	崩土	○	○	○	× (8h)	○
H30.5.13	雨量規制	○	○	○	× (7h)	○
H30.7.6	雨量規制	× (16h)	× (11h)	○	× (9h)	○
H30.7.8	崩土	× (5h)	○	○	○	○
H30.9.4～	台風21号	× (377h)	× (1075h)	○	× (668h)	○
H30.9.7	倒木	○	○	○	× (110h)	○
H30.10.1	台風24号	○	○	○	× (25h)	× (—)
R1.8.16	台風10号	× (6h)	× (4h)	○	○	○
R1.10.12	台風19号	○	× (5h)	○	× (25h)	× (6h)
R2.8.16	倒木	○	○	○	× (11h)	× (3h)

5. 事業の効果の発現状況

◆線形不良区間・通行規制区間の解消

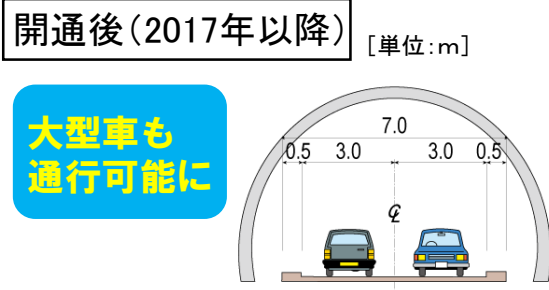
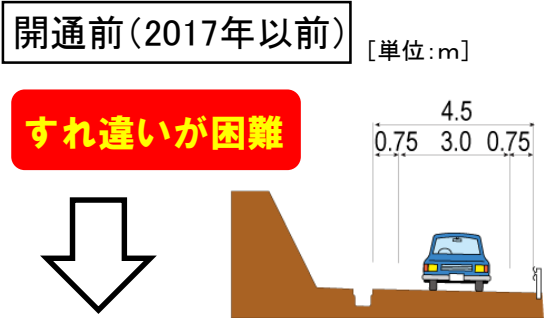
- 国道480号鍋谷峠付近には、すれ違い困難な幅員狭小区間や線形不良箇所が多数存在。
- 国道480号は、雨量による異常気象時通行規制区間(連続雨量130mm・時間雨量30mm)が存在。
- 鍋谷峠道路の開通により線形不良箇所・隘路区間・通行規制区間が解消。

■異常気象時通行規制区間



- : 曲線半径 $R < 15\text{m}$ (47箇所)
- : 縦断勾配 $i > 9\%$ (総延長約0.9km)
- : 道路幅員 $w < 5.5\text{m}$ (総延長約4.1km)

■国道480号鍋谷峠付近の幅員

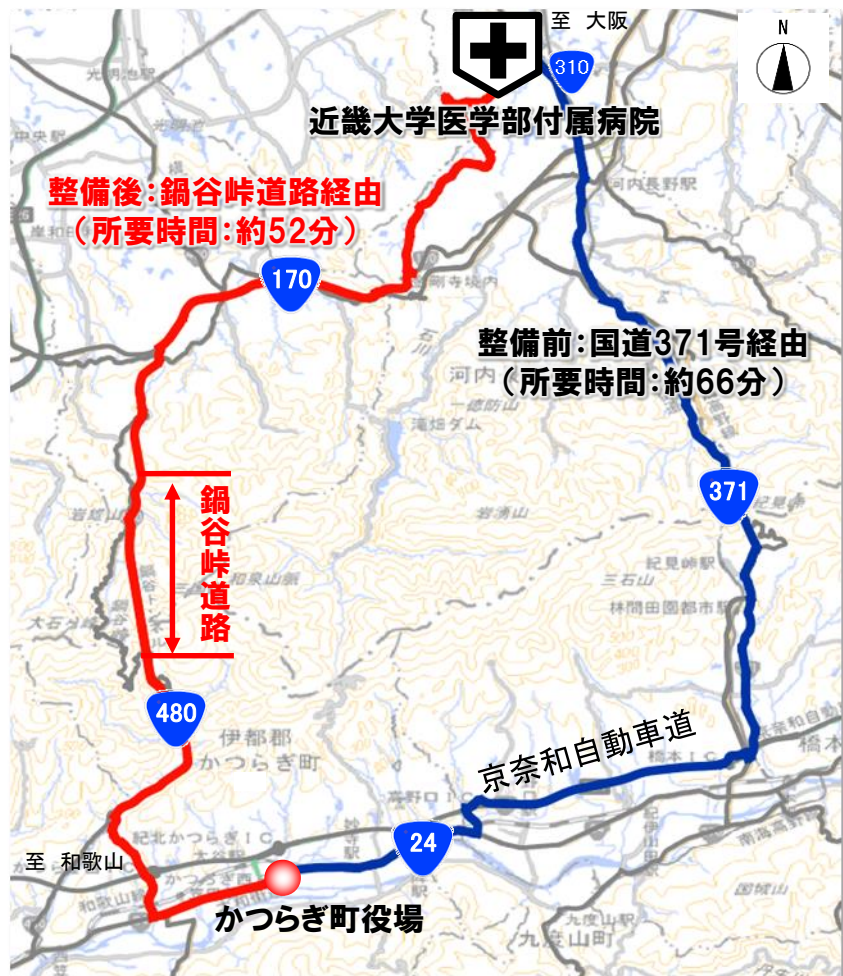


5. 事業の効果の発現状況

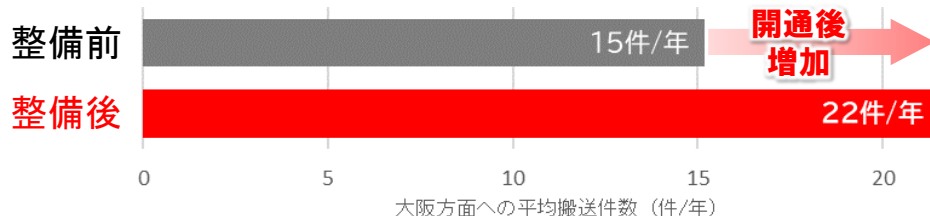
◆安定的な交通機能の確保

■ 鍋谷峠道路の開通により、線形不良区間が解消され、かつらぎ町から近畿大学医学部付属病院（第三次救急医療施設）への所要時間が約14分短縮。救急搬送時の主要路として救命率向上。

■ かつらぎ町から近畿大学医学部付属病院への主要ルート

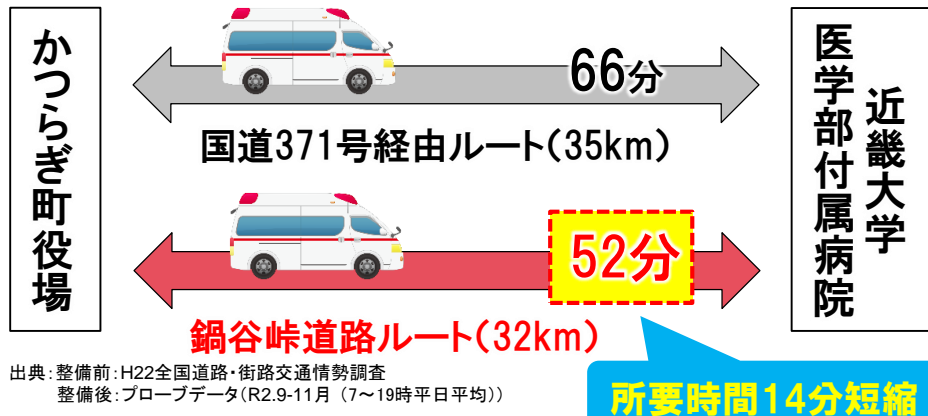


■ 伊都消防署管内から大阪府への救急車搬送件数



出典: 伊都消防本部ヒアリング 整備前: H23~H28平均 整備後: H29~H30平均

■ かつらぎ町役場から近畿大学医学部付属病院への所要時間



出典: 整備前: H22全国道路・街路交通情勢調査
整備後: プロブデータ(R2.9-11月 (7~19時平日平均))

◎ 地元消防本部からの声



- 鍋谷峠道路は近畿大学医学部付属病院への搬送時に利用しています。道も走りやすく、開通前と比べ搬送時間も短縮されました。
- また、搬送中の振動も少ないので患者さんへの負担も軽減されたと感じます。

出典: 伊都消防本部ヒアリング調査結果より

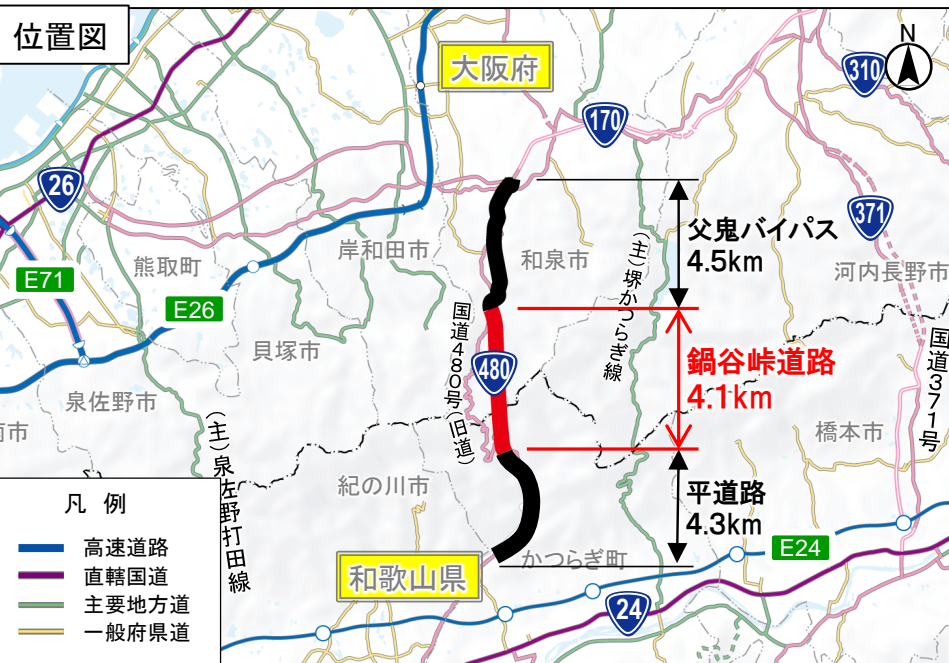
6. 事業の効果の発現状況

一般国道480号 鍋谷峠道路

◆自治体でも整備効果を実感

- 鍋谷峠道路の開通により、大阪府と和歌山県のアクセス利便性が向上し、地域間交流が活性化。
- 両府県の知事も、「災害時の通行止め解消」「救急医療体制の強化」「就業圏拡大や観光振興」「企業立地の進展」等の効果を実感。今後は「観光産業の発展」等、更なる効果に期待。

位置図



■ 国道480号鍋谷峠道路の開通による変化

整備前(～平成29年3月)



国道480号鍋谷峠での土砂崩れの様子



国道480号鍋谷峠でのトラックの立ち往生

山道のため見通しが悪く、車の立ち往生や土砂崩れが発生することも...

整備前(平成29年4月)～



国道480号鍋谷峠トンネル(和泉市父鬼)



国道480号鍋谷峠トンネル(かつらぎ町平)

トンネル構造によって安心・安全な通行を確保！大型車も通行可能に

■ 大阪府知事の声

国道480号鍋谷峠道路の開通により、安全性やアクセス性が向上し、災害時の通行止めの解消や、救急搬送時の主要路として利用される等、充実した道路ネットワークができた実感しています。

また、地域間の交流が拡大し、それぞれの観光資源を多くの方に楽しんでもらうことで、これまで以上に関西がにぎわうことを期待しています。

■ 和歌山県知事の声

国道480号鍋谷峠道路の開通により、和歌山県と大阪府の交流・連携強化が図られ、就業圏の拡大や観光振興、企業立地の進展などの効果が発現しています。

こうした効果を持続し、今後、ポストコロナにおける観光産業の再生・発展や大阪・関西万博の開催などの効果を、県内にとどまらず近畿全体に波及させる上で、京奈和自動車道などと一体となって当該道路が大きな役割を担うものと大いに期待しています。

6. 事業を通して得られた知見・学び 一般国道480号 鍋谷峠道路

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■事業計画

【事業費の増額】

当初事業費137億円に対し192億円に増額

＜増額＞汚染土壌等の処分費による増額(57億円等) ＜縮減＞コスト縮減(△2億円)

⇒ヒ素を含有するトンネル掘削土を有料処分地へ運搬することとなり事業費が増加した。

事業着手時点では含有範囲は不明であり、トンネル坑口付近のボーリング結果から掘削土量全体のうち、基準値超過土量を把握することは困難であるなど、事前に増額を予見することが難しく、今後も同様の事案が発生する可能性があるため、増額が明らかとなった段階で、事業実施の妥当性を再評価する必要がある。

■事業の効率化

【権限代行事業における道路管理者との協議】

本事業は権限代行事業であるため、トンネル内設備について、将来の維持管理等を含めた検討を施工者である国、管理者である大阪府・和歌山県と、事業実施段階から連携し十分な協議を行うことで円滑に事業を進めた。

⇒将来管理者と管理上必要な道路設備や電気・機械設備等の仕様や、道路標識の表示内容等について、事前に協議を行うことが有効。

■整備効果

鍋谷峠道路では、当初の事業目的であった、災害による通行止めの回避、線形不良区間、通行規制区間の解消、安定的な交通機能の確保など、多様な効果が確認できた。

⇒大阪府知事・和歌山県知事もさらなる効果に期待。

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

鍋谷峠道路の整備により、災害による通行止めの回避、線形不良区間、通行規制区間の解消、安定的な交通機能の確保の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想定されるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。

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

鍋谷峠道路は、国道480号の大阪府と和歌山県の府県間に位置し、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要することから、平成20年度より直轄権限代行事業として整備を実施した。

今後、同種事業の計画・調査にあたっては、府県が実施したものも含め、事業化前の事前の計画・調査内容について、既往文献等も参考に再度確認を行うとともに、地元市、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。



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第6回

一般国道480号

なべたにとうげ

鍋谷峠道路

(計算結果等参考資料)

【事後評価】

令和4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480号 鍋谷峠道路
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□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（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）：42446万人・時間/年 渋滞損失削減時間：64万人・時間/年（68129万人・時間/年⇒68065万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について：一般国道480号（主）泉佐野打田線（主）堺かつらぎ線 一般国道371号（新） 一般国道371号 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：44万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：1割削減
	<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	かつらぎ町～関西国際空港（所要時間：72分→53分）
物流効率化 の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 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	かつらぎ町の果物出荷額が開通後に減少（果物出荷額：554千円→512千円）
	<input type="checkbox"/> 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
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	
国土・地域 ネットワーク の構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が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 checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	車線数：1車線→2車線。幅員：4.5m→7.5m
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	

1. 活力	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="radio"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	かつらぎ町の観光客総数が増加（観光客総数：116万人→146万人）
		<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="radio"/> 二次医療施設へのアクセス向上の状況	かつらぎ町～近畿大学医学部付属病院（所要時間：60分～52分）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="radio"/> 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="radio"/> 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 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	
		<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	バイパス機能により国道480号の異常気象時通行規制区間を回避
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	バイパス機能により国道480号の防災要対策箇所28箇所を回避
		<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	バイパス機能により国道480号の異常気象時通行規制区間を回避
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="radio"/> 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：3001.58t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="radio"/> 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480号（主）泉佐野打田線（主）堺かつらぎ線 一般国道371号（新） 一般国道371号 排出削減量：14.33t/年、排出削減率：2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：6.83t/年
		<input checked="" type="radio"/> 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480号（主）泉佐野打田線（主）堺かつらぎ線 一般国道371号（新） 一般国道371号 排出削減量：0.82t/年、排出削減率：2割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.39t/年
		<input type="radio"/> 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="radio"/> その他、環境や景観上の効果	
		その他	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="radio"/> 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="radio"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="radio"/> 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480号	鍋谷峠道路	L=4.1km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,700	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	180億円	4.1億円	184億円
基準年における 現在価値 (C)	242億円	2.2億円	244億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和3年度			
供用年	平成29年度			
単年便益 (初年便益)	15億円	1.7億円	0.12億円	17億円
基準年における 現在価値 (B)	355億円	39億円	2.8億円	397億円

交通状況の変化

様式-3①

事業名：鍋谷峠道路（事業全体）

（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (4.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	6,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	9.19	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道480号 (10.6km)	交通量	[台/日]	1,600	0
		走行時間	[分]	21	0
		走行時間費用	[億円/年]	5.96	0.00
	(主)泉佐野打田線 (12.0km)	交通量	[台/日]	4,700	3,400
		走行時間	[分]	22	21
		走行時間費用	[億円/年]	18.73	13.13
	(主)塚かつらぎ線 (13.8km)	交通量	[台/日]	800	500
		走行時間	[分]	27	26
		走行時間費用	[億円/年]	3.49	2.28
	一般国道371号(新) (16.9km)	交通量	[台/日]	21,000	20,600
		走行時間	[分]	38	37
		走行時間費用	[億円/年]	132.62	127.44
	一般国道371号 (15.1km)	交通量	[台/日]	5,700	4,900
		走行時間	[分]	34	33
		走行時間費用	[億円/年]	49.46	43.35
③その他道路合計 (9,510.3km)	走行時間費用	[億円/年]	40,668.76	40,668.92	

			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：9,582.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	40,879.01	40,864.29	14.72

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：鍋谷峠道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	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"/> (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	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
	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
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()	
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	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般国道480号 鍋谷峠道路				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.02	4.1	0.09	
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
-9年目	H 20	1.6651	101.6	0.47	0.77		
-8年目	H 21	1.6010	100.3	0.53	0.86		
-7年目	H 22	1.5395	98.6	1.06	1.67		
-6年目	H 23	1.4802	97.2	9.71	14.96		
-5年目	H 24	1.4233	96.4	28.88	43.15		
-4年目	H 25	1.3686	96.4	22.86	32.85		
-3年目	H 26	1.3159	98.7	35.14	47.41		
-2年目	H 27	1.2653	100.2	25.67	32.80		
-1年目	H 28	1.2167	100.3	54.94	67.45		
供用開始年次	H 29	1.1699	100.5	0.30	0.35	0.08	0.10
1年目	H 30	1.1249	100.4			0.08	0.09
2年目	R 1	1.0816	101.2			0.08	0.09
3年目	R 2	1.0400	101.2			0.08	0.09
4年目	R 3	1.0000	101.2			0.08	0.08
5年目	R 4	0.9615	101.2			0.08	0.08
6年目	R 5	0.9246	101.2			0.08	0.08
7年目	R 6	0.8890	101.2			0.08	0.07
8年目	R 7	0.8548	101.2			0.08	0.07
9年目	R 8	0.8219	101.2			0.08	0.07
10年目	R 9	0.7903	101.2			0.08	0.06
11年目	R 10	0.7599	101.2			0.08	0.06
12年目	R 11	0.7307	101.2			0.08	0.06
13年目	R 12	0.7026	101.2			0.08	0.06
14年目	R 13	0.6756	101.2			0.08	0.06
15年目	R 14	0.6496	101.2			0.08	0.05
16年目	R 15	0.6246	101.2			0.08	0.05
17年目	R 16	0.6006	101.2			0.08	0.05
18年目	R 17	0.5775	101.2			0.08	0.05
19年目	R 18	0.5553	101.2			0.08	0.05
20年目	R 19	0.5339	101.2			0.08	0.04
21年目	R 20	0.5134	101.2			0.08	0.04
22年目	R 21	0.4936	101.2			0.08	0.04
23年目	R 22	0.4746	101.2			0.08	0.04
24年目	R 23	0.4564	101.2			0.08	0.04
25年目	R 24	0.4388	101.2			0.08	0.04
26年目	R 25	0.4220	101.2			0.08	0.03
27年目	R 26	0.4057	101.2			0.08	0.03
28年目	R 27	0.3901	101.2			0.08	0.03
29年目	R 28	0.3751	101.2			0.08	0.03
30年目	R 29	0.3607	101.2			0.08	0.03
31年目	R 30	0.3468	101.2			0.08	0.03
32年目	R 31	0.3335	101.2			0.08	0.03
33年目	R 32	0.3207	101.2			0.08	0.03
34年目	R 33	0.3083	101.2			0.08	0.03
35年目	R 34	0.2965	101.2			0.08	0.02
36年目	R 35	0.2851	101.2			0.08	0.02
37年目	R 36	0.2741	101.2			0.08	0.02
38年目	R 37	0.2636	101.2			0.08	0.02
39年目	R 38	0.2534	101.2			0.08	0.02
40年目	R 39	0.2437	101.2			0.08	0.02
41年目	R 40	0.2343	101.2			0.08	0.02
42年目	R 41	0.2253	101.2			0.08	0.02
43年目	R 42	0.2166	101.2			0.08	0.02
44年目	R 43	0.2083	101.2			0.08	0.02
45年目	R 44	0.2003	101.2			0.08	0.02
46年目	R 45	0.1926	101.2			0.08	0.02
47年目	R 46	0.1852	101.2			0.08	0.02
48年目	R 47	0.1780	101.2			0.08	0.01
49年目	R 48	0.1712	101.2	-0.29	-0.05	0.08	0.01
合計				179.27	242.22	4.10	2.16
単純事業費計				179.56		4.10	

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480号	鍋谷峠道路	2	4.1

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	17,970	
	改良費		式	1	1,412	
		土工	m ³	50,000	102	
		深礎工	式			
		法面工	式	1	344	
		擁壁工	式	1	410	
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式	1	24	
		情報管路工	km			
		雑工	式	1	532	
	橋梁費		m	89	515	
		100m以上	m			
		100m未満	m	89	515	
	トンネル費		m	3,697	14,884	
		NATM	m	3,697	9,188	
		残土処分	式	1	5,696	
	IC・JCT費		箇所			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m ²	34,447	650	
		車道舗装	m ²	34,447	650	
		歩道舗装	m ²			
付帯施設費		式		509		
	交通管理施設工	式	1	509		
	その他	式				
②用地及補償費		式			57	
	用地費		m ²	9,364	29	
		宅地	m ²	5	0.02	
		田畑	m ²	736	4	
		山林・原野	m ²	8,623	25	
		その他	m ²			
補償費	式	1	28			
③間接経費		式	1	1,173		
全体事業費				19,200		

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道480号	鍋谷峠道路	2	4.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.1	450	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	0	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			450	

【単価等について】

○維持管理費は、実績経費に基づき算出。