

再 評 価 に 係 る 資 料

【道路事業】

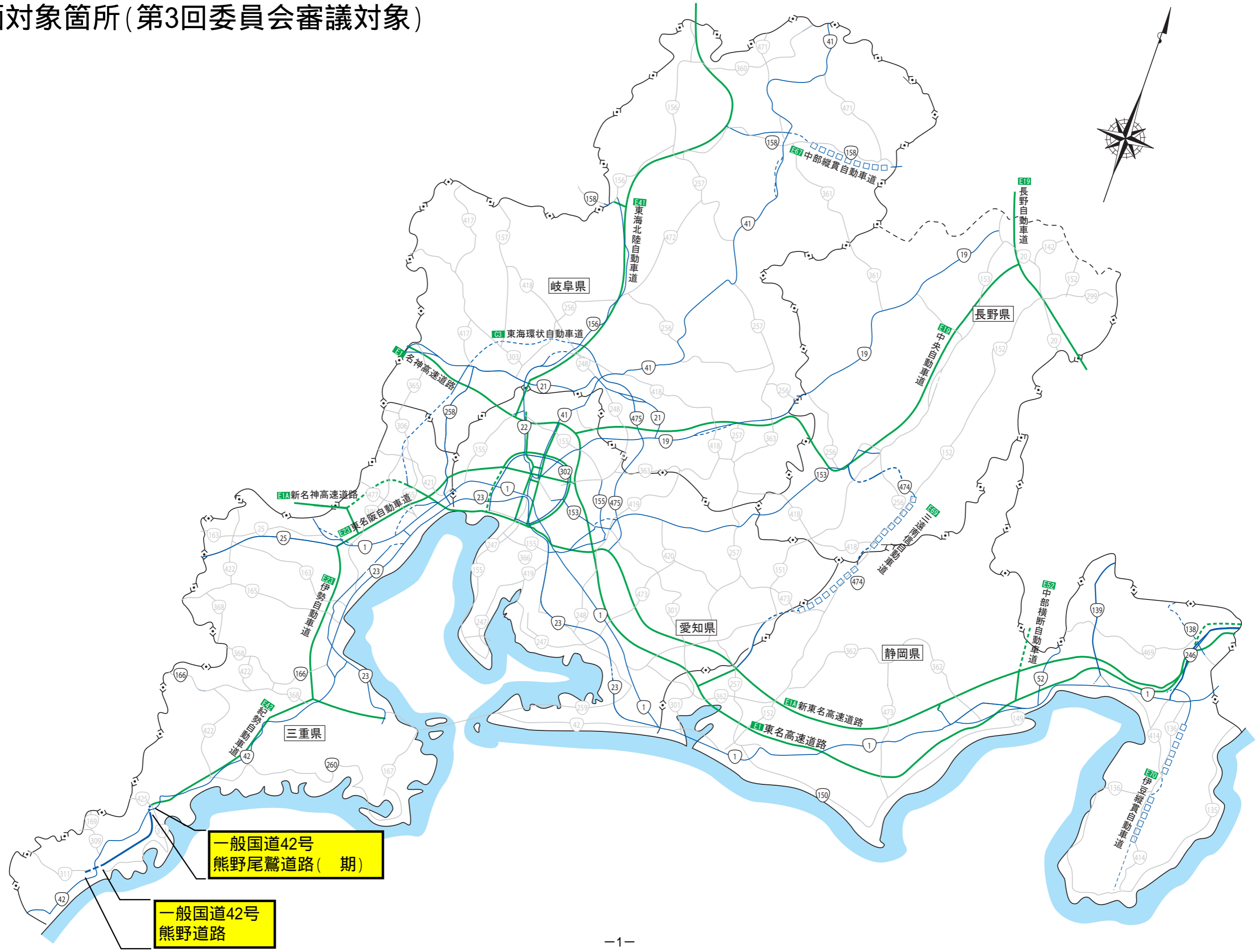
平成 3 0 年 1 0 月 1 2 日

国土交通省中部地方整備局

目 次

1. 事業再評価対象事業位置図	1
2. 事業再評価を実施する事業の一覧表（道路事業）	2
3. 事業再評価対象事業再評価結果原案、B／Cバックデータ	
○一般国道42号 一般国道42号 熊野尾鷲道路Ⅱ期	3
○一般国道42号 一般国道42号 熊野道路	23

再評価対象箇所(第3回委員会審議対象)



事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	高	⑤	三重	42	一般国道42号 熊野尾鷲道路Ⅱ期	・一般国道42号熊野尾鷲道路Ⅱ期は、三重県尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る延長5.4kmの自動車専用道路。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・物流効率化の支援 ・国土、地域ネットワークの構築 ・個性ある地域の形成	5.4	H24	H11	H26	H26	—	340	69	・並行する一般国道42号での南海トラフ巨大地震等の大規模地震時における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセスが課題。	・平成24年度より事業着手しており、早期開通に向けて工事を推進。	事業全体 (1.1) 残事業 (3.2)	事業継続	
2	高	②	三重	42	一般国道42号 熊野道路	・一般国道42号熊野道路は、三重県熊野市大泊町から熊野市久生屋町に至る延長6.7kmの自動車専用道路。 下記の4点を主な目的として事業を推進。 ・円滑なモビリティの確保 ・物流効率化の支援 ・国土、地域ネットワークの構築 ・個性ある地域の形成	6.7	H26	—	H28	—	—	270	2	・並行する一般国道42号での南海トラフ巨大地震等の大規模地震時における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセスが課題。	・平成26年度より事業着手しており、早期開通に向けて用地買収を推進。	事業全体 (1.1) 残事業 (1.2)	事業継続	

※1. (事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2. (再評価該当項目)
 ①事業採択後3年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で3年間を経過している事業
 ④再評価実施後5年間を経過している事業
 ⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業
 ※印は国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の改定による期間

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県尾鷲市南浦			延長	5.4 km	
事業概要 一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路道路であり、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る約5.4 kmの区間である。 並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。						
H24年度事業化		H11年度都市計画決定		H26年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費		340億円		事業進捗率	53%	
計画交通量		6,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 119/343億円 事業費：102/326億円 維持管理費：17/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 380/380億円 走行時間短縮便益：326/326億円 走行経費減少便益：46/46億円 交通事故減少便益：7.7/7.7億円	基準年 平成30年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.1~3.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.02~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=2.9~3.5(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.03~1.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ④個性ある地域の形成 ・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）、防災公園（球場等）のスポーツ交流を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保。 ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・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。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等：						

- ・熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会、近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会等より全線早期完成の要望を受けている。

知事の見解：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、広域的な交流・連携の促進を図るとともに、発生が危惧される南海トラフ地震による津波浸水区域を回避し、現道（国道42号）とのダブルネットワークを形成する「命の道」として重要な道路です。
よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。
なお、事業実施にあたっては、全体事業費が大幅に増となっていることから、さらなるコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当事業区間に隣接する熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。
- ・当事業区間に隣接する紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は69%。用地取得率は100%に至っています。（平成29年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成24年度より事業着手しており、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

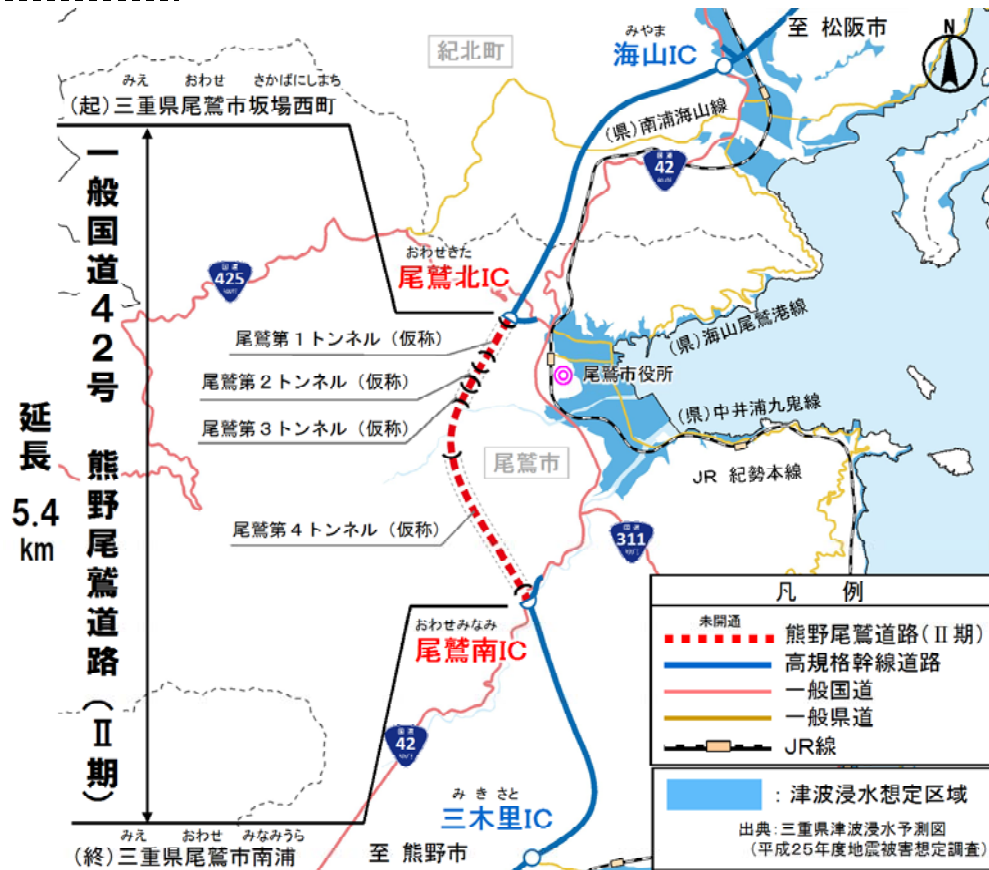
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

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

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=1.1(経済的純現在価値(B-C)=36億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.5%) 残事業:費用便益比(B/C)=3.2(経済的純現在価値(B-C)=260億円、経済的内部収益率(EIRR)=15.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠	
1.活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象エリア)について 渋滞損失時間(現況):118.3万人・時間/年 渋滞損失削減時間:46.9万人・時間/年(118.3万人・時間/年⇒71.4万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(国道42号) 並行区間の渋滞損失時間(現況):17.3万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:11.4万人・時間/年(17.3万人・時間/年⇒5.9万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:7割削減
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	三重交通: 島勝線・尾鷲長島線・南紀特急線 三重交通: 名古屋南紀高速線 三重交通・西武バス: 高速南紀大宮線(南紀勝浦線)
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	近畿自動車道紀勢線との一体整備により農林水産物の大都市への輸送時間短縮
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1.活カ

都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
	<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	並行する高速道路路線:近畿自動車道紀勢線
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	第76回国民体育大会(平成33年三重県開催 熊野市:ソフトボール(成年女子)、ラグビー、尾鷲市:水泳、紀北町:ソフトボール(少年女子)) スポーツ交流施設を兼ねた防災公園(平成32年度までに整備)
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	世界遺産熊野古道(H29 年間観光客入り込み数 約34万人/年)
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<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である	
暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	伊勢赤十字病院(第3次救急医療施設)へのアクセスが向上

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input 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	第一次緊急輸送道路
		<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する	国道42号が通行止め時の代替路
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	並行する高速道路路線:近畿自動車道紀勢線
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
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: 3.5千t-CO2/年 (24.3千t-CO2/年 ⇒ 20.8千t-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	国道42号(坂場~尾鷲南IC入口交差点間)排出削減量:約9.7t-NOx/年(14.7t-NOx/年 ⇒ 5.0t-NOx/年)、排出削減率: 7割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	国道42号(坂場~尾鷲南IC入口交差点間)排出削減量:約0.5t-SPM/年(0.8t-SPM/年 ⇒ 0.3t-SPM/年)、排出削減率: 6割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	近畿自動車道紀勢線
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道42号	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	L=5.4Km	高規格A'	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,500	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	315億円	45億円	360億円
うち残事業分	109億円	45億円	154億円
基準年における 現在価値(C)	326億円	17億円	343億円
うち残事業分	102億円	17億円	119億円

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30年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	18億円	2.5億円	0.44億円	21億円
基準年における 現在価値(B)	326億円	46億円	7.7億円	380億円
うち残事業分	326億円	46億円	7.7億円	380億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.1
経済的純現在価値(事業全体)	36億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.5%
費用便益比(残事業)	3.2
経済的純現在価値(残事業)	260億円
経済的内部収益率(残事業)	15.1%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析(事業全体を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	6,500	±10%	1.1 ~ 1.2
事業費	315億円	±10%	1.02 ~ 1.2
事業期間	10年	±20%	1.03 ~ 1.2

④ 感度分析(残事業を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	6,500	±10%	3.1 ~ 3.3
事業費	109億円	±10%	2.9 ~ 3.5
事業期間	3年	±20%	3.1 ~ 3.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)(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	熊野尾鷲道路(Ⅱ期) : 5.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	6,500	
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	6	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	6.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 : 5.2km	交通量	[台/日]	12,300	6,000	
		走行時間	[分]	9	8	
		走行時間費用	[億円/年]	20.14	9.01	
	国道425号 : 18.2km	交通量	[台/日]	100	0	
		走行時間	[分]	55	55	
		走行時間費用	[億円/年]	1.54	0.24	
③その他道路合計	: 126.4km	走行時間費用	[億円/年]	61.55	48.99	
				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 : 155.2km		走行時間短縮便益	[億円/年]	83.23	65.10	18.13

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

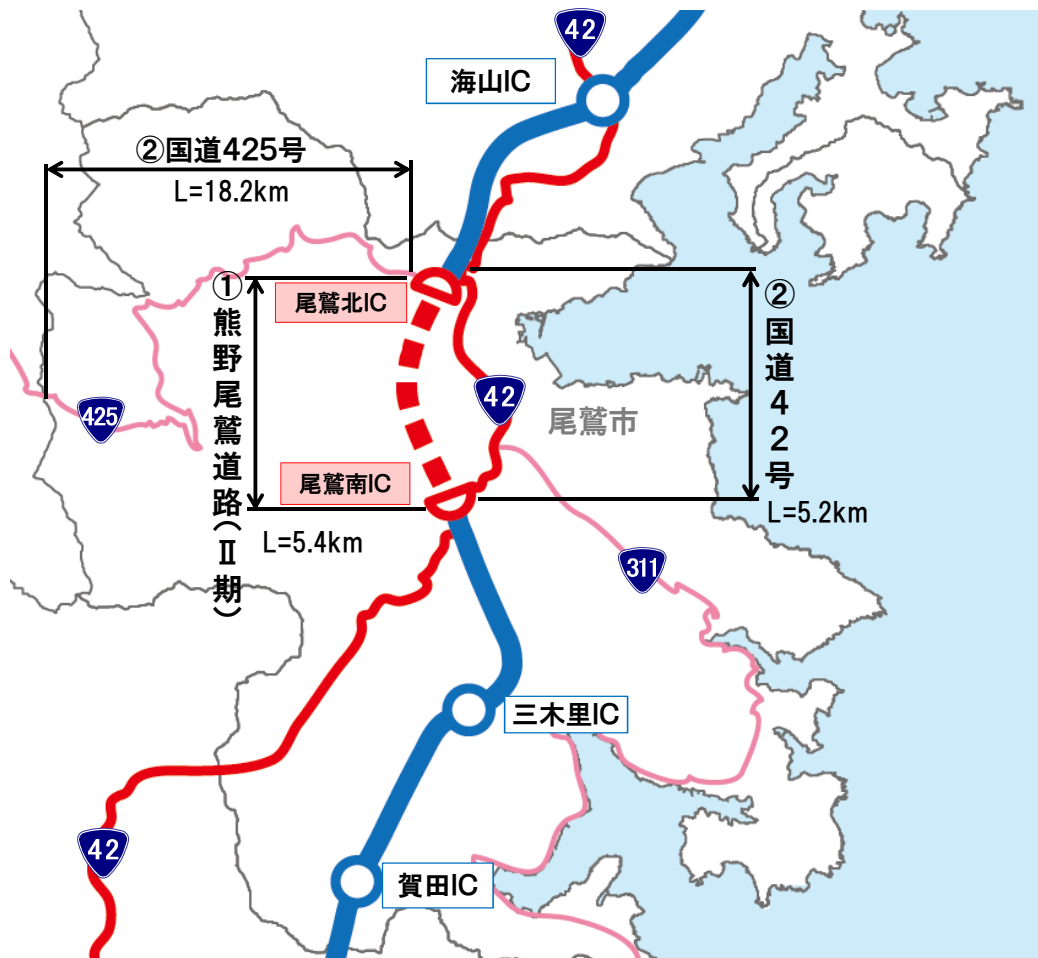
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)(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	熊野尾鷲道路(Ⅱ期) :5.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	6,500	
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	6	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	6.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 :5.2km	交通量	[台/日]	12,300	6,000	
		走行時間	[分]	9	8	
		走行時間費用	[億円/年]	20.14	9.01	
	国道425号 :18.2km	交通量	[台/日]	100	0	
		走行時間	[分]	55	55	
		走行時間費用	[億円/年]	1.54	0.24	
③その他道路合計	:126.4km	走行時間費用	[億円/年]	61.55	48.99	
				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 :155.2km		走行時間短縮便益	[億円/年]	83.23	65.10	18.13

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

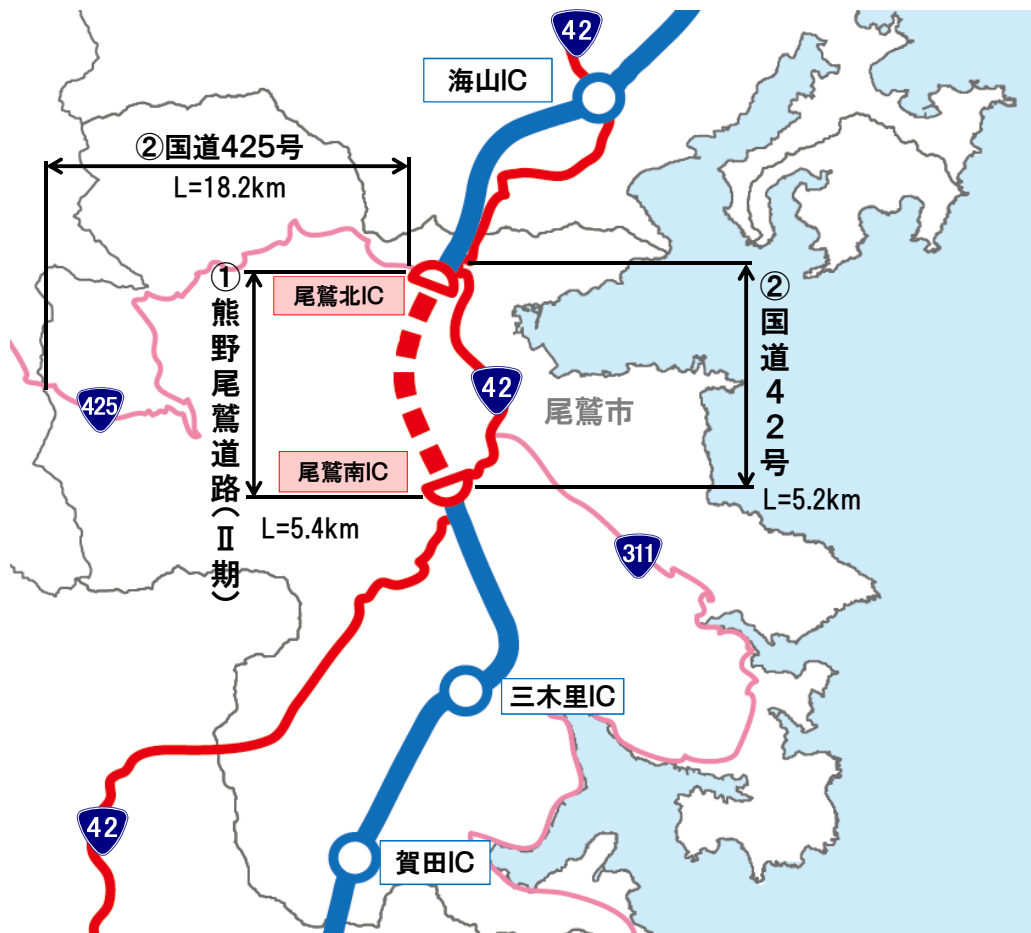
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：熊野尾鷲道路(Ⅱ期)

(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	
交通流推計	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センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()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 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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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
			とり止め交通の考慮する 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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由および考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. 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42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.18	5.4	0.97	
年次	年度	割戻率	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
-10年目	H 24	1.2653	99.0	0.95	1.25		
-9年目	H 25	1.2167	99.0	5.79	7.32		
-8年目	H 26	1.1699	101.5	33.69	39.91		
-7年目	H 27	1.1249	103.0	39.23	44.04		
-6年目	H 28	1.0816	102.8	43.94	47.52		
-5年目	H 29	1.0400	102.8	42.41	44.10		
-4年目	H 30	1.0000	102.8	40.00	40.00		
-3年目	H 31	0.9615	102.8	58.51	56.26		
-2年目	H 32	0.9246	102.8	26.53	24.53		
-1年目	H 33	0.8890	102.8	24.34	21.64		
供用開始年次	H 34	0.8548	102.8			0.90	0.77
1年目	H 35	0.8219	102.8			0.90	0.74
2年目	H 36	0.7903	102.8			0.90	0.71
3年目	H 37	0.7599	102.8			0.90	0.68
4年目	H 38	0.7307	102.8			0.90	0.66
5年目	H 39	0.7026	102.8			0.90	0.63
6年目	H 40	0.6756	102.8			0.90	0.61
7年目	H 41	0.6496	102.8			0.90	0.58
8年目	H 42	0.6246	102.8			0.90	0.56
9年目	H 43	0.6006	102.8			0.90	0.54
10年目	H 44	0.5775	102.8			0.90	0.52
11年目	H 45	0.5553	102.8			0.90	0.50
12年目	H 46	0.5339	102.8			0.90	0.48
13年目	H 47	0.5134	102.8			0.90	0.46
14年目	H 48	0.4936	102.8			0.90	0.44
15年目	H 49	0.4746	102.8			0.90	0.43
16年目	H 50	0.4564	102.8			0.90	0.41
17年目	H 51	0.4388	102.8			0.90	0.39
18年目	H 52	0.4220	102.8			0.90	0.38
19年目	H 53	0.4057	102.8			0.90	0.37
20年目	H 54	0.3901	102.8			0.90	0.35
21年目	H 55	0.3751	102.8			0.90	0.34
22年目	H 56	0.3607	102.8			0.90	0.32
23年目	H 57	0.3468	102.8			0.90	0.31
24年目	H 58	0.3335	102.8			0.90	0.30
25年目	H 59	0.3207	102.8			0.90	0.29
26年目	H 60	0.3083	102.8			0.90	0.28
27年目	H 61	0.2965	102.8			0.90	0.27
28年目	H 62	0.2851	102.8			0.90	0.26
29年目	H 63	0.2741	102.8			0.90	0.25
30年目	H 64	0.2636	102.8			0.90	0.24
31年目	H 65	0.2534	102.8			0.90	0.23
32年目	H 66	0.2437	102.8			0.90	0.22
33年目	H 67	0.2343	102.8			0.90	0.21
34年目	H 68	0.2253	102.8			0.90	0.20
35年目	H 69	0.2166	102.8			0.90	0.19
36年目	H 70	0.2083	102.8			0.90	0.19
37年目	H 71	0.2003	102.8			0.90	0.18
38年目	H 72	0.1926	102.8			0.90	0.17
39年目	H 73	0.1852	102.8			0.90	0.17
40年目	H 74	0.1780	102.8			0.90	0.16
41年目	H 75	0.1712	102.8			0.90	0.15
42年目	H 76	0.1646	102.8			0.90	0.15
43年目	H 77	0.1583	102.8			0.90	0.14
44年目	H 78	0.1522	102.8			0.90	0.14
45年目	H 79	0.1463	102.8			0.90	0.13
46年目	H 80	0.1407	102.8			0.90	0.13
47年目	H 81	0.1353	102.8			0.90	0.12
48年目	H 82	0.1301	102.8			0.90	0.12
49年目	H 83	0.1251	102.8	-3.72	-0.47	0.90	0.11
合計				311.66	326.10	45.00	17.19
単純事業費計				315.38		45.00	

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。

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

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.18		5.4	0.97
-3年目	H 31	0.9615	102.8	58.51	56.26		
-2年目	H 32	0.9246	102.8	26.53	24.53		
-1年目	H 33	0.8890	102.8	24.34	21.64		
供用開始年次	H 34	0.8548	102.8			0.90	0.77
1年目	H 35	0.8219	102.8			0.90	0.74
2年目	H 36	0.7903	102.8			0.90	0.71
3年目	H 37	0.7599	102.8			0.90	0.68
4年目	H 38	0.7307	102.8			0.90	0.66
5年目	H 39	0.7026	102.8			0.90	0.63
6年目	H 40	0.6756	102.8			0.90	0.61
7年目	H 41	0.6496	102.8			0.90	0.58
8年目	H 42	0.6246	102.8			0.90	0.56
9年目	H 43	0.6006	102.8			0.90	0.54
10年目	H 44	0.5775	102.8			0.90	0.52
11年目	H 45	0.5553	102.8			0.90	0.50
12年目	H 46	0.5339	102.8			0.90	0.48
13年目	H 47	0.5134	102.8			0.90	0.46
14年目	H 48	0.4936	102.8			0.90	0.44
15年目	H 49	0.4746	102.8			0.90	0.43
16年目	H 50	0.4564	102.8			0.90	0.41
17年目	H 51	0.4388	102.8			0.90	0.39
18年目	H 52	0.4220	102.8			0.90	0.38
19年目	H 53	0.4057	102.8			0.90	0.37
20年目	H 54	0.3901	102.8			0.90	0.35
21年目	H 55	0.3751	102.8			0.90	0.34
22年目	H 56	0.3607	102.8			0.90	0.32
23年目	H 57	0.3468	102.8			0.90	0.31
24年目	H 58	0.3335	102.8			0.90	0.30
25年目	H 59	0.3207	102.8			0.90	0.29
26年目	H 60	0.3083	102.8			0.90	0.28
27年目	H 61	0.2965	102.8			0.90	0.27
28年目	H 62	0.2851	102.8			0.90	0.26
29年目	H 63	0.2741	102.8			0.90	0.25
30年目	H 64	0.2636	102.8			0.90	0.24
31年目	H 65	0.2534	102.8			0.90	0.23
32年目	H 66	0.2437	102.8			0.90	0.22
33年目	H 67	0.2343	102.8			0.90	0.21
34年目	H 68	0.2253	102.8			0.90	0.20
35年目	H 69	0.2166	102.8			0.90	0.19
36年目	H 70	0.2083	102.8			0.90	0.19
37年目	H 71	0.2003	102.8			0.90	0.18
38年目	H 72	0.1926	102.8			0.90	0.17
39年目	H 73	0.1852	102.8			0.90	0.17
40年目	H 74	0.1780	102.8			0.90	0.16
41年目	H 75	0.1712	102.8			0.90	0.15
42年目	H 76	0.1646	102.8			0.90	0.15
43年目	H 77	0.1583	102.8			0.90	0.14
44年目	H 78	0.1522	102.8			0.90	0.14
45年目	H 79	0.1463	102.8			0.90	0.13
46年目	H 80	0.1407	102.8			0.90	0.13
47年目	H 81	0.1353	102.8			0.90	0.12
48年目	H 82	0.1301	102.8			0.90	0.12
49年目	H 83	0.1251	102.8	-3.72	-0.47	0.90	0.11
合計				105.66	101.96	45.00	17.19
単純事業費計				109.38		45.00	

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。

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42号	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	2	5.4km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				28,610	
	改良費				4,864	
		土工	m ³	556,000	1,262	切土(160,000m ³)、盛土(396,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	42,000	100	切土法面、盛土法面、切土補強工
		擁壁工	式	1	600	補強土壁、もたれ式擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m	12	170	泉第1橋から函渠工に構造変更
		排水工	m	1,867	92	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	2,640	
	橋梁費				3,789	
		100m以上	m	546	3,492	
		100m未満	m	87	297	
	トンネル費				18,939	
		NATM	m	3,842	18,939	
		シールド	m			
	IC・JCT費				510	
		IC	箇所	1	510	
		JCT	箇所			
	舗装費				322	
		車道舗装	m ²	20,088	322	
		その他舗装	m ²			
	付帯施設費				186	
		交通管理施設工	式	1	186	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,607	
	用地費		m ²	106,491	372	
		宅地	m ²	7,367	135	
		田畑	m ²	1,580	23	
		山林・原野	m ²	62,648	36	
		その他	m ²	34,896	178	
	補償費		式	1	1,235	
③	間接経費		式	1	3,783	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				34,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	2	5.4km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.4	1,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			5,750	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	2	5.4km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				11,162	
	改良費				514	
		土工	m ³	111,200	252	切土(32,000m ³)、盛土(79,200m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	8,400	20	切土法面、盛土法面、切土補強工
		擁壁工	式	1	150	補強土壁、もたれ式擁壁等
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m	1,867	92	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式			
	橋梁費				2,119	
		100m以上	m	546	1,909	
		100m未満	m	37	210	
	トンネル費				8,021	
		NATM	m	3,124	8,021	
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				322	
		車道舗装	m ²	20,088	322	
		その他舗装	m ²			
	付帯施設費				186	
		交通管理施設工	式	1	186	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	640	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				11,802	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	2	5.4km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.4	1,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			5,750	

【単価等について】

○維持管理費は実績に基づき算出

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）（原案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道42号 <small>くまの</small> 熊野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																	
起終点	自：三重県熊野市大泊町 至：三重県熊野市久生屋町	延長	6.7 km																			
事業概要																						
<p>一般国道42号熊野道路は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、三重県熊野市大泊町から熊野市久生屋町に至る約6.7 kmの区間である。</p> <p>並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの課題があり、本事業は、こうした課題解決のために、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間を強化し、地域孤立の危機回避、広域防災拠点までの救援ルート確保、救急搬送ルートの確保等を目的に整備を進めている。</p>																						
H26年度事業化	H28年度用地着手																					
全体事業費	270億円	事業進捗率	2%	供用済延長	0.0 km																	
計画交通量	8,700台/日																					
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業全体) 1.1</td> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業) 1.2</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 1.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 209/222億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>196/208億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td>13/13億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 209/222億円	(事業費)	196/208億円	(維持管理費)	13/13億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体) 249/249億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>219/219億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行経費減少便益)</td> <td>24/24億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td>6/6億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 249/249億円	(走行時間短縮便益)	219/219億円	(走行経費減少便益)	24/24億円	(交通事故減少便益)	6/6億円	基準年	平成30年
B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 1.2																				
総費用	(残事業)/(事業全体) 209/222億円																					
(事業費)	196/208億円																					
(維持管理費)	13/13億円																					
総便益	(残事業)/(事業全体) 249/249億円																					
(走行時間短縮便益)	219/219億円																					
(走行経費減少便益)	24/24億円																					
(交通事故減少便益)	6/6億円																					
感度分析の結果																						
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.1 ~1.2 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C= 1.1 ~1.3 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.03~1.2 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C= 1.1 ~1.3 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.1 ~1.1 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C= 1.2 ~1.2 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=1.1 ~1.2 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 1.1 ~1.3 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.03~1.2 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C= 1.1 ~1.3 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.1 ~1.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 1.2 ~1.2 (事業期間±20%)											
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1 ~1.2 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C= 1.1 ~1.3 (交通量 ±10%)																					
事業費 : B/C=1.03~1.2 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C= 1.1 ~1.3 (事業費 ±10%)																					
事業期間 : B/C=1.1 ~1.1 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C= 1.2 ~1.2 (事業期間±20%)																					
事業の効果等																						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）、防災公園（球場等）のスポーツ交流を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・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。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。 																						
関係する地方公共団体等の意見																						

地域から頂いた主な意見等：

- ・近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会、熊野川河口に橋を架ける会等より全線早期完成の要望を受けている。

知事の意見：

- ・対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
一般国道42号熊野道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興や、第二次救急医療施設である尾鷲総合病院への搬送時間短縮による救急医療活動の支援において重要な道路です。また、三重県では、平成29年度から熊野道路の用地買収業務を担う新たな組織を設置し、円滑な用地取得に取り組んでいるところです。
よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高速道路ネットワークの整備により、愛知県や関東方面からの観光客が増加。
- ・平成28年度は、「熊野トレイルランニングレース」が世界選手権代表選考大会に指定されたことで東海・近畿地域からの参加者が増加傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は2%。用地取得率は17%に至っています。（平成29年度末）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成26年度より事業着手しており、早期開通に向けて工事を推進します。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

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

事業名	一般国道42号 熊野道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全 体:費用便益比(B/C)=1.1(経済的純現在価値(B-C)=28億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.6%) 残事業:費用便益比(B/C)=1.2(経済的純現在価値(B-C)=40億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.9%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況):266.5万人・時間/年 渋滞損失削減時間:52.6万人・時間/年(266.5万人・時間/年⇒213.9万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:(国道42号) 並行区間の渋滞損失時間(現況):41.1万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間:30.5万人・時間/年(41.1万人・時間/年⇒10.6万人・時間/年) 並行区間の渋滞損失削減率:7割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	三重交通:熊野新宮線 三重交通:名古屋南紀高速線 三重交通・西武バス:高速南紀大宮線(南紀勝浦線)
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	近畿自動車道紀勢線との一体整備により農林水産物の大都市への輸送時間短縮
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1.活カ	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	並行する高速道路路線:近畿自動車道紀勢線
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	第76回国民体育大会(平成33年三重県開催 熊野市:ソフトボール(成年女子)、ラグビー、尾鷲市:水泳、紀北町:ソフトボール(少年女子)) スポーツ交流施設を兼ねた防災公園(平成32年度までに整備)
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	世界遺産熊野古道(H29 年間観光客入り込み数 約34万人/年)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<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である	
	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	伊勢赤十字病院(第3次救急医療施設)へのアクセスが向上	

3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		■ 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	第一次緊急輸送道路
		■ 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	国道42号(鬼ヶ城トンネル区間)が通行止め時の代替路
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)	並行する高速道路路線:近畿自動車道紀勢線
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<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する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	● 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: 2.0千t-CO2/年 (41.4千t-CO2/年 ⇒ 39.4千t-CO2/年)
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	国道42号(立石南~熊野大泊IC交差点間)排出削減量:約9.5t-NOx/年(15.6t-NOx/年 ⇒ 6.1t-NOx/年)、排出削減率: 6割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	国道42号(立石南~熊野大泊IC交差点間)排出削減量:約0.5t-SPM/年(0.8t-SPM/年 ⇒ 0.3t-SPM/年)、排出削減率: 6割削減
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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	
		■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	近畿自動車道紀勢線
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道42号	熊野道路	L=6.7Km	高規格A'	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,700	2	中部地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	253億円	44億円	297億円
うち残事業分	242億円	44億円	286億円
基準年における 現在価値(C)	208億円	13億円	221億円
うち残事業分	196億円	13億円	209億円

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30年度			
供用年	平成40年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	1.8億円	0.43億円	18億円
基準年における 現在価値(B)	219億円	24億円	5.8億円	249億円
うち残事業分	219億円	24億円	5.8億円	249億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.1
経済的純現在価値(事業全体)	28億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.6%
費用便益比(残事業)	1.2
経済的純現在価値(残事業)	40億円
経済的内部収益率(残事業)	4.9%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析(事業全体を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,700	±10%	1.1 ~ 1.2
事業費	253億円	±10%	1.03 ~ 1.2
事業期間	14年	±20%	1.1 ~ 1.1

④ 感度分析(残事業を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	8,700	±10%	1.1 ~ 1.3
事業費	242億円	±10%	1.1 ~ 1.3
事業期間	9年	±20%	1.2 ~ 1.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名:一般国道42号熊野道路(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	熊野道路 :5.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	8,700			
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	4			
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	6.81			
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 :5.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,700	9,200			
		走行時間 ^{※2}	[分]	9	7			
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	25.91	11.86			
	県道141号 (鵜殿熊野線) :2.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	6,300	2,100			
		走行時間 ^{※2}	[分]	5	4			
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	5.49	1.59			
③その他道路合計 :209.4km		走行時間費用	[億円/年]	129.23	124.29			
合計 :221.9km			走行時間費用 整備なし(A)	160.63	走行時間費用 整備あり(B)	144.55	走行時間短縮便益 (A-B)	16.08

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

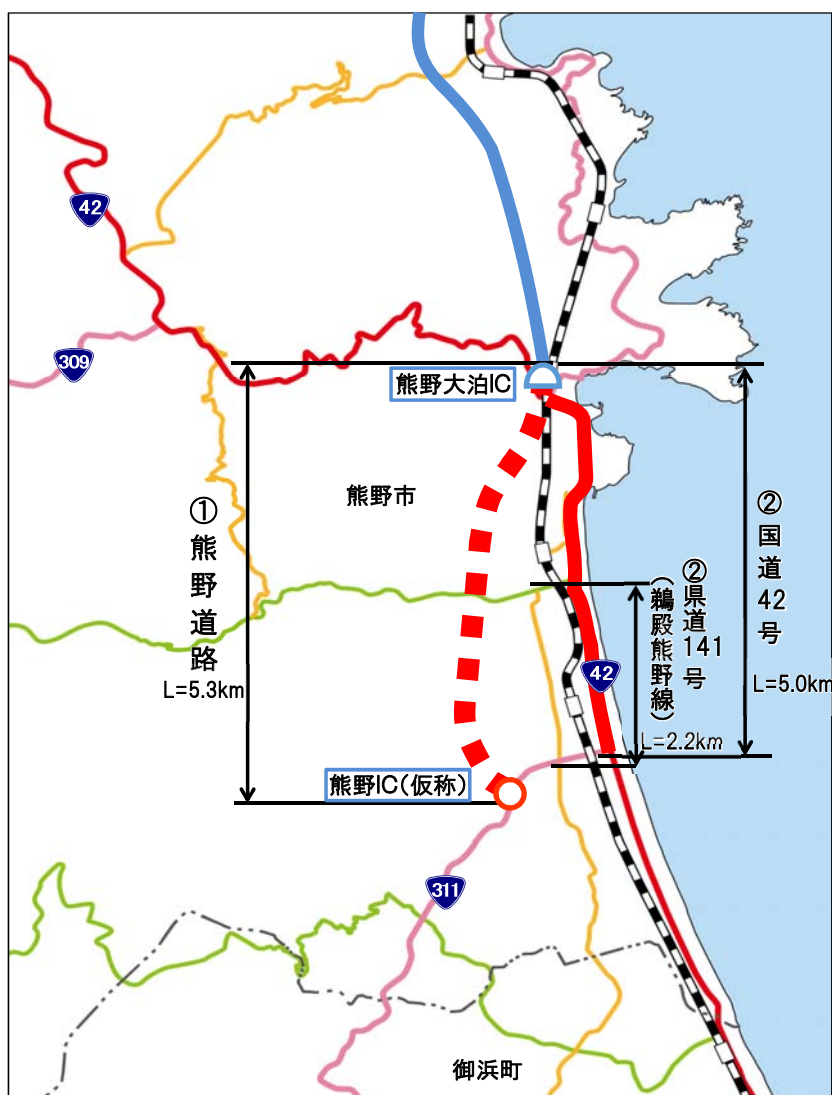
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:一般国道42号熊野道路(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	熊野道路 :5.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	8,700			
		走行時間 ^{※2}	[分]	-	4			
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	6.81			
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 :5.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,700	9,200			
		走行時間 ^{※2}	[分]	9	7			
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	25.91	11.86			
	県道141号 (鵜殿熊野線) :2.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	6,300	2,100			
		走行時間 ^{※2}	[分]	5	4			
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	5.49	1.59			
③その他道路合計 :209.4km		走行時間費用	[億円/年]	129.23	124.29			
合計 :221.9km			走行時間費用 整備なし(A)	160.63	走行時間費用 整備あり(B)	144.55	走行時間短縮便益 (A-B)	16.08

※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

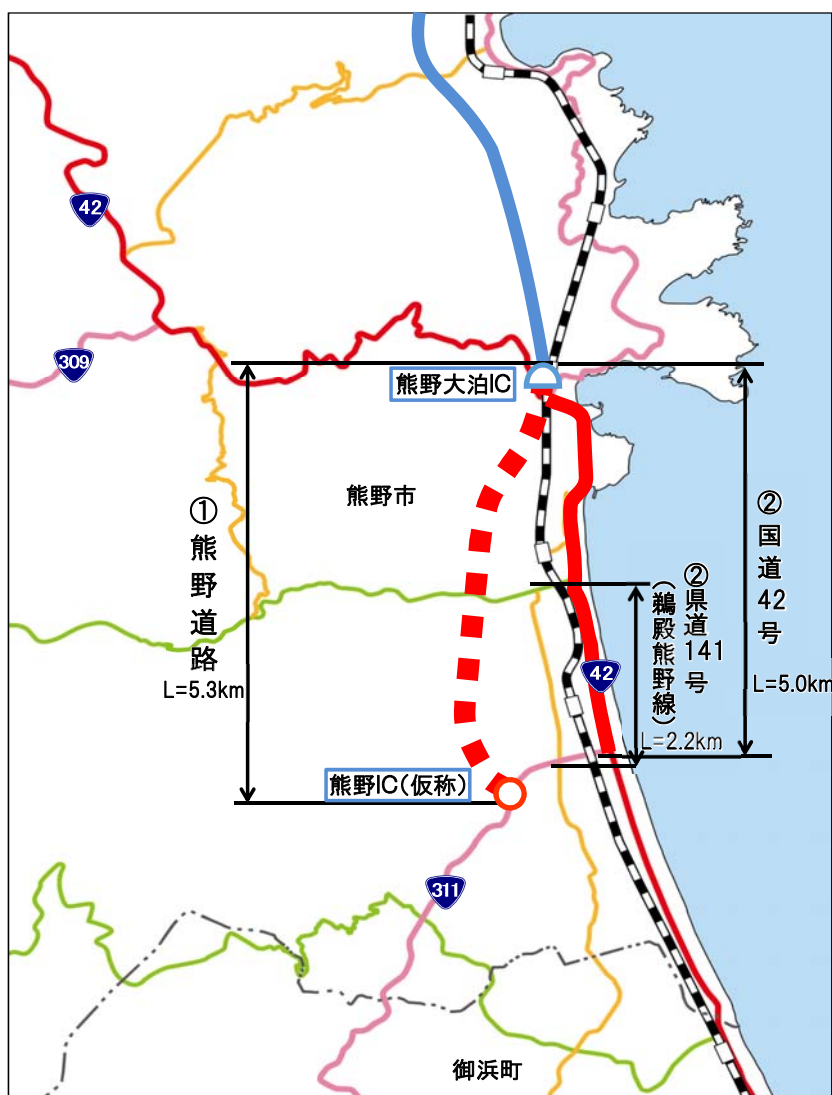
※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：熊野道路

(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	
交通流推計	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センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()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 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"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
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
			とり止め交通の考慮する 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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 事務所管内直轄路線の1km当たり平均単価(実績値)を使用		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由および考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. 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42号 熊野道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.18	5.3	0.95

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
-14年目	H 26	1.1699	101.5	0.93	1.10		
-13年目	H 27	1.1249	103.0	0.93	1.04		
-12年目	H 28	1.0816	102.8	0.93	1.00		
-11年目	H 29	1.0400	102.8	2.41	2.50		
-10年目	H 30	1.0000	102.8	6.54	6.54		
-9年目	H 31	0.9615	102.8	14.19	13.64		
-8年目	H 32	0.9246	102.8	23.20	21.45		
-7年目	H 33	0.8890	102.8	27.33	24.30		
-6年目	H 34	0.8548	102.8	31.00	26.50		
-5年目	H 35	0.8219	102.8	33.22	27.31		
-4年目	H 36	0.7903	102.8	31.15	24.62		
-3年目	H 37	0.7599	102.8	30.28	23.01		
-2年目	H 38	0.7307	102.8	25.56	18.68		
-1年目	H 39	0.7026	102.8	25.64	18.02		
供用開始年次	H 40	0.6756	102.8			0.88	0.60
1年目	H 41	0.6496	102.8			0.88	0.57
2年目	H 42	0.6246	102.8			0.88	0.55
3年目	H 43	0.6006	102.8			0.88	0.53
4年目	H 44	0.5775	102.8			0.88	0.51
5年目	H 45	0.5553	102.8			0.88	0.49
6年目	H 46	0.5339	102.8			0.88	0.47
7年目	H 47	0.5134	102.8			0.88	0.45
8年目	H 48	0.4936	102.8			0.88	0.44
9年目	H 49	0.4746	102.8			0.88	0.42
10年目	H 50	0.4564	102.8			0.88	0.40
11年目	H 51	0.4388	102.8			0.88	0.39
12年目	H 52	0.4220	102.8			0.88	0.37
13年目	H 53	0.4057	102.8			0.88	0.36
14年目	H 54	0.3901	102.8			0.88	0.34
15年目	H 55	0.3751	102.8			0.88	0.33
16年目	H 56	0.3607	102.8			0.88	0.32
17年目	H 57	0.3468	102.8			0.88	0.31
18年目	H 58	0.3335	102.8			0.88	0.29
19年目	H 59	0.3207	102.8			0.88	0.28
20年目	H 60	0.3083	102.8			0.88	0.27
21年目	H 61	0.2965	102.8			0.88	0.26
22年目	H 62	0.2851	102.8			0.88	0.25
23年目	H 63	0.2741	102.8			0.88	0.24
24年目	H 64	0.2636	102.8			0.88	0.23
25年目	H 65	0.2534	102.8			0.88	0.22
26年目	H 66	0.2437	102.8			0.88	0.22
27年目	H 67	0.2343	102.8			0.88	0.21
28年目	H 68	0.2253	102.8			0.88	0.20
29年目	H 69	0.2166	102.8			0.88	0.19
30年目	H 70	0.2083	102.8			0.88	0.18
31年目	H 71	0.2003	102.8			0.88	0.18
32年目	H 72	0.1926	102.8			0.88	0.17
33年目	H 73	0.1852	102.8			0.88	0.16
34年目	H 74	0.1780	102.8			0.88	0.16
35年目	H 75	0.1712	102.8			0.88	0.15
36年目	H 76	0.1646	102.8			0.88	0.15
37年目	H 77	0.1583	102.8			0.88	0.14
38年目	H 78	0.1522	102.8			0.88	0.13
39年目	H 79	0.1463	102.8			0.88	0.13
40年目	H 80	0.1407	102.8			0.88	0.12
41年目	H 81	0.1353	102.8			0.88	0.12
42年目	H 82	0.1301	102.8			0.88	0.11
43年目	H 83	0.1251	102.8			0.88	0.11
44年目	H 84	0.1203	102.8			0.88	0.11
45年目	H 85	0.1157	102.8			0.88	0.10
46年目	H 86	0.1112	102.8			0.88	0.10
47年目	H 87	0.1069	102.8			0.88	0.09
48年目	H 88	0.1028	102.8			0.88	0.09
49年目	H 89	0.0989	102.8	-16.76	-1.66	0.88	0.09
合計				236.54	208.04	44.17	13.33
単純事業費計				253.30		44.17	

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。

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

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道42号 熊野道路

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.18	5.3	0.95	
-10年目	H 30	1.0000	102.8	0.00	0.00		
-9年目	H 31	0.9615	102.8	14.19	13.64		
-8年目	H 32	0.9246	102.8	23.20	21.45		
-7年目	H 33	0.8890	102.8	27.33	24.30		
-6年目	H 34	0.8548	102.8	31.00	26.50		
-5年目	H 35	0.8219	102.8	33.22	27.31		
-4年目	H 36	0.7903	102.8	31.15	24.62		
-3年目	H 37	0.7599	102.8	30.28	23.01		
-2年目	H 38	0.7307	102.8	25.56	18.68		
-1年目	H 39	0.7026	102.8	25.64	18.02		
供用開始年次	H 40	0.6756	102.8			0.88	0.60
1年目	H 41	0.6496	102.8			0.88	0.57
2年目	H 42	0.6246	102.8			0.88	0.55
3年目	H 43	0.6006	102.8			0.88	0.53
4年目	H 44	0.5775	102.8			0.88	0.51
5年目	H 45	0.5553	102.8			0.88	0.49
6年目	H 46	0.5339	102.8			0.88	0.47
7年目	H 47	0.5134	102.8			0.88	0.45
8年目	H 48	0.4936	102.8			0.88	0.44
9年目	H 49	0.4746	102.8			0.88	0.42
10年目	H 50	0.4564	102.8			0.88	0.40
11年目	H 51	0.4388	102.8			0.88	0.39
12年目	H 52	0.4220	102.8			0.88	0.37
13年目	H 53	0.4057	102.8			0.88	0.36
14年目	H 54	0.3901	102.8			0.88	0.34
15年目	H 55	0.3751	102.8			0.88	0.33
16年目	H 56	0.3607	102.8			0.88	0.32
17年目	H 57	0.3468	102.8			0.88	0.31
18年目	H 58	0.3335	102.8			0.88	0.29
19年目	H 59	0.3207	102.8			0.88	0.28
20年目	H 60	0.3083	102.8			0.88	0.27
21年目	H 61	0.2965	102.8			0.88	0.26
22年目	H 62	0.2851	102.8			0.88	0.25
23年目	H 63	0.2741	102.8			0.88	0.24
24年目	H 64	0.2636	102.8			0.88	0.23
25年目	H 65	0.2534	102.8			0.88	0.22
26年目	H 66	0.2437	102.8			0.88	0.22
27年目	H 67	0.2343	102.8			0.88	0.21
28年目	H 68	0.2253	102.8			0.88	0.20
29年目	H 69	0.2166	102.8			0.88	0.19
30年目	H 70	0.2083	102.8			0.88	0.18
31年目	H 71	0.2003	102.8			0.88	0.18
32年目	H 72	0.1926	102.8			0.88	0.17
33年目	H 73	0.1852	102.8			0.88	0.16
34年目	H 74	0.1780	102.8			0.88	0.16
35年目	H 75	0.1712	102.8			0.88	0.15
36年目	H 76	0.1646	102.8			0.88	0.15
37年目	H 77	0.1583	102.8			0.88	0.14
38年目	H 78	0.1522	102.8			0.88	0.13
39年目	H 79	0.1463	102.8			0.88	0.13
40年目	H 80	0.1407	102.8			0.88	0.12
41年目	H 81	0.1353	102.8			0.88	0.12
42年目	H 82	0.1301	102.8			0.88	0.11
43年目	H 83	0.1251	102.8			0.88	0.11
44年目	H 84	0.1203	102.8			0.88	0.11
45年目	H 85	0.1157	102.8			0.88	0.10
46年目	H 86	0.1112	102.8			0.88	0.10
47年目	H 87	0.1069	102.8			0.88	0.09
48年目	H 88	0.1028	102.8			0.88	0.09
49年目	H 89	0.0989	102.8	-16.76	-1.66	0.88	0.09
合計				224.81	195.86	44.17	13.33
単純事業費計				241.57		44.17	

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。

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42号	熊野道路	2	6.7km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				20,377	
	改良費				1,515	
		土工	m ³	686,000	1,007	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	50,000	110	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1		
		管渠工	m			
		函渠工	m	77	71	
		排水工	m	3,037	141	
		中央分離帯工	m	1,801	74	
		雑工	式	1	112	機能補償道路(W=5.0m),工事用道路,雑工事等
	橋梁費				4,848	
		100m以上	m	1,010	3,889	
		100m未満	m	293	959	跨道橋2橋67mを含む
	トンネル費				12,276	
		NATM	m	3,960	12,276	
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,174	
		IC	箇所	2	1,174	ダイヤモンドIC
		JCT	箇所			
	舗装費				283	
		車道舗装	m ²	33,500	283	
		その他舗装	m ²			
	付帯施設費				281	
		交通管理施設工	式	1	281	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,739	
	用地費		m ²	110,100	1,676	
		宅地	m ²	21,100	847	
		田畑	m ²	33,000	661	
		山林・原野	m ²	56,000	168	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,063	
③	間接経費		式	1	3,884	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				27,000	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野道路	2	6.7km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.3	1,300	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			6,000	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野道路	2	6.7km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				20,377	
	改良費				1,515	
		土工	m ³	686,000	1,007	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	50,000	110	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1		
		管渠工	m			
		函渠工	m	77	71	
		排水工	m	3,037	141	
		中央分離帯工	m	1,801	74	
		雑工	式	1	112	機能補償道路(W=5.0m),工事用道路,雑工事等
	橋梁費				4,848	
		100m以上	m	1,010	3,889	
		100m未満	m	293	959	跨道橋2橋67mを含む
	トンネル費				12,276	
		NATM	m	3,960	12,276	
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,174	
		IC	箇所	2	1,174	ダイヤモンドIC
		JCT	箇所			
	舗装費				283	
		車道舗装	m ²	33,500	283	
		その他舗装	m ²			
	付帯施設費				281	
		交通管理施設工	式	1	281	防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,635	
	用地費		m ²	98,000	1,592	
		宅地	m ²	18,000	805	
		田畑	m ²	30,000	629	
		山林・原野	m ²	50,000	158	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	1,042	
③	間接経費		式	1	2,729	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				25,740	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩係及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道42号	熊野道路	2	6.7km

■維持管理費内訳(事業全体)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	Km	5.3	1,300	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式	1		
維持管理費合計			6,000	

【単価等について】

- 維持管理費は実績に基づき算出
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上