



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2回

国道483号

よ う か ひ た か  
八 鹿 日 高 道 路

平成22年9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. 事業の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

- 地域の活性化
- 第3次救急医療機関へのアクセス向上
- 災害時の交通確保
- 交通混雑の緩和、交通安全の確保

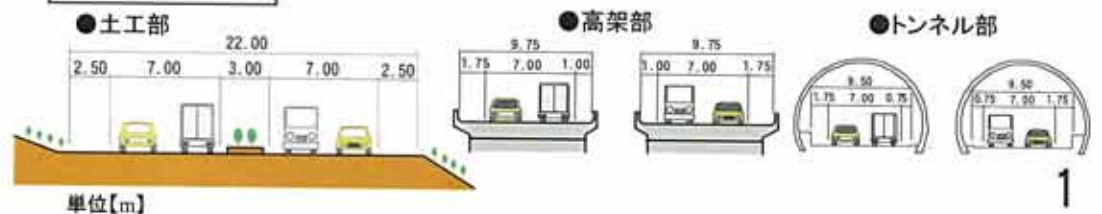
## 事業の概要、進捗状況

区間	(起)兵庫県豊岡市日高町久斗 (終)兵庫県養父市八鹿町高柳
道路延長	L=9.7km
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
計画交通量	22,200台/日
全体事業費	690億円
事業化	平成18年度
都市計画決定	平成18年1月
用地着手	平成22年度
事業進捗率	約4%(平成22年3月末現在)
用地取得率	0%(面積ベース、同上)

位置図



標準断面図



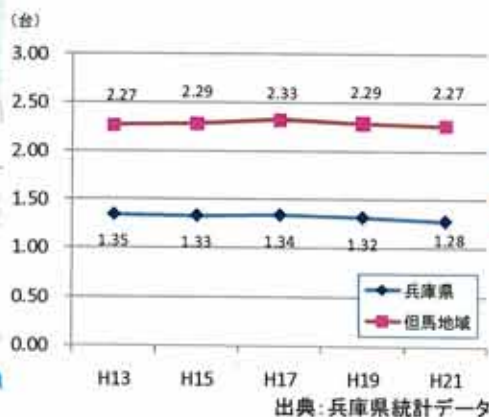
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

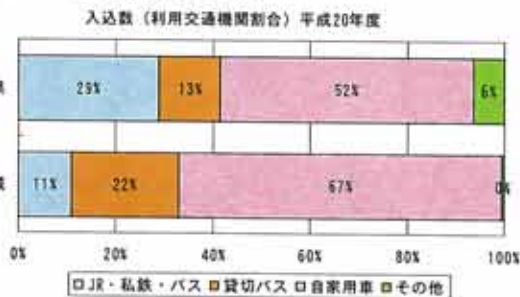
- 但馬地域の高規格道路の整備率は約34%と低い。
- 但馬地域の移動交通手段は自動車交通に依存。
- 並行路線の国道312号の交通量は約16千台/日で推移しており、交通容量を超過。



■ 世帯当たりの自動車保有台数の推移



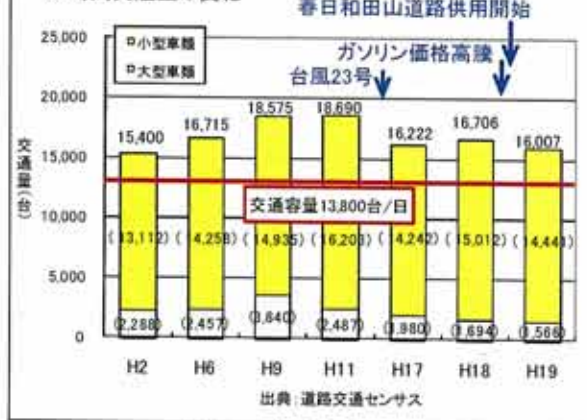
■ 利用交通機関別入込数



出典: 平成20年度兵庫県観光客動態調査



24時間交通量の変化



※H18,H19年度は豊岡河川国道事務所調べ

【但馬地域の高規格道路整備率】

約38km/111km(34%)

- ・世帯あたりの自動車保有台数は2台以上
- ・入込客の約9割の人が自動車を利用

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(地域の活性化)

■舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と連携した広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮し、地域経済の基盤形成及び活性化を支援。

### 【広域ネットワークの形成】



### 【但馬地域には年間約1千万人の観光入込み客数がある】



### ■ズワイガニの漁獲量と全国シェア

順位	都道府県名	漁獲量(100t)	シェア(%)
1	兵庫県	14	30%
2	鳥取県	11	23%
3	石川県	6	13%
4	福井県	4	9%
5	北海道	3	6%
	全国	47	

出典：平成21年漁業・養殖業生産統計年報



出典：豊岡河川国道事務所調べ

### ■観光客の出発地 ~但馬地域への観光~



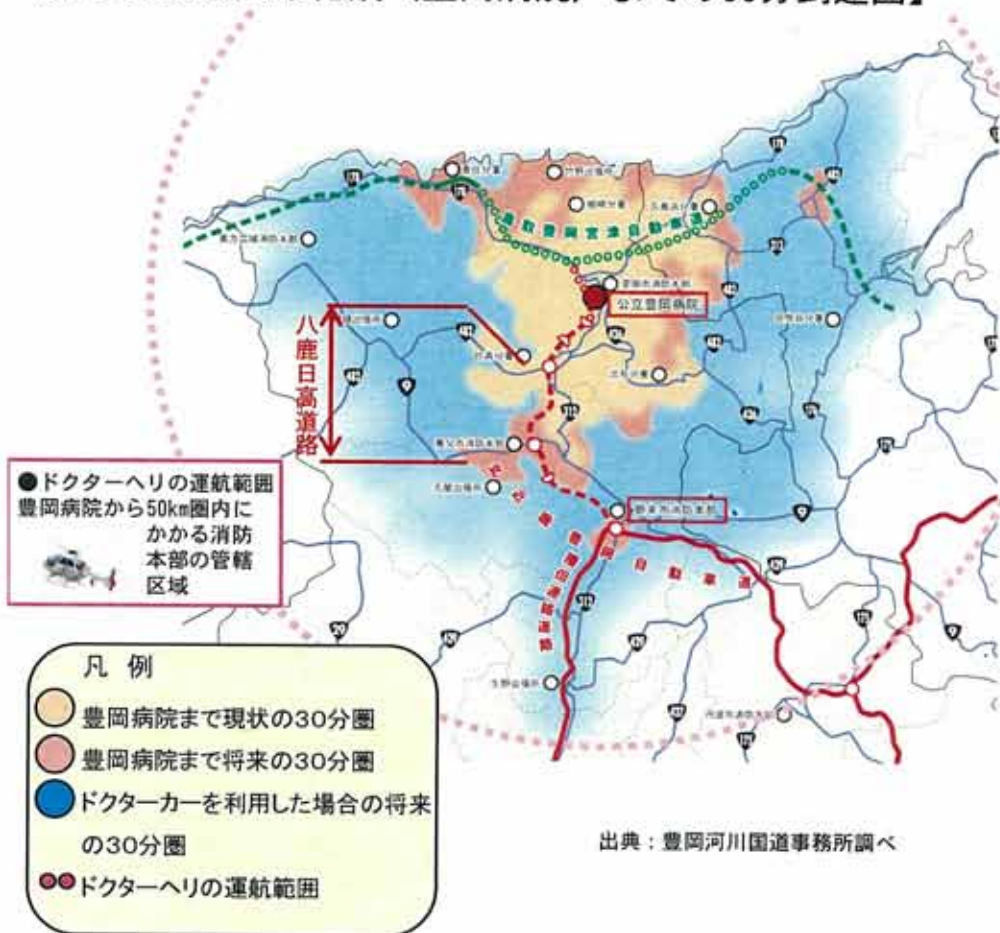
出典：H21年度 観光交通に関するアンケート調査 (豊岡河川国道事務所調べ)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

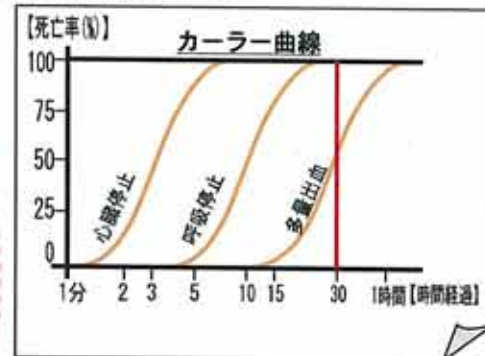
## 2) 事業の整備効果(第3次救急医療機関へのアクセス向上)

- 朝来市消防本部から但馬地域唯一の第3次救急医療機関(豊岡病院)までの搬送距離は約35kmもあり、現状では搬送時間に約1時間を要する。
- 災害等で国道312号が通行規制された場合、豊岡病院までの代替路が確保されていない状況である。
- 北近畿豊岡自動車道の整備により第3次救急医療機関へのアクセスが向上し、安全で安心できる生活が確保されると期待。

【第3次救急医療施設(豊岡病院)までの30分到達圏】



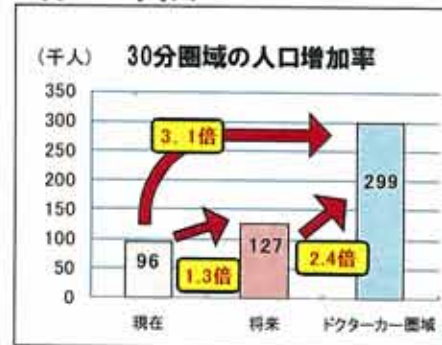
### ■ 緊急時の生存率



多量出血の場合、緊急時の輸送時間が60分になると、生存率は10%と極めて低く、30分以内(50%の生存率)の搬送が必要とされています。

出典：カーラー「緊急事態における経過時間と死亡率の関係」(1981)

### ■ 豊岡病院からの30分時間圏域カバー人口



※北近畿豊岡自動車道及び鳥取豊岡宮津道路供用時

出典：豊岡河川国道事務所

●ドクターカーについて  
ドクターカーは、医療過疎が問題となっている但馬地域で救命医療に成果を実証していますが、**有視界飛行のために夜間や悪天候では出動できず**、その補完としてドクターカーの運営が計画されています。  
道路整備を実施することによりドクターカーシステムによる地域の救命率が向上することが期待されます。



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(災害時等の交通確保)

- ～ 但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫を経験し、市民生活に多大な影響を与えた ～
- 平成16年10月の台風23号の水害では、国道312号が通行止。
  - 幹線道路の通行止めにより被災地に食料も届かず、但馬唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院までの交通も遮断。
  - 北近畿豊岡自動車道の整備により災害時等の交通確保を図る。

**北近畿豊岡自動車道**  
**国道**  
**浸水域**  
**通行規制箇所**

旧豊岡病院  
 豊岡病院  
 豊岡南  
 日高北IC  
 但馬空港(防災拠点)  
 日高IC  
 八鹿IC

水没した国道312号

八鹿日高道路

但馬空港線は土砂崩れにより通行止め

神戸新聞H16. 11. 19

台風23号  
 県防災拠点が孤立  
 道路寸断、備蓄配れず

救いたく懸念の活動  
 一般外来を休止  
 救急は待機、職員個人活動

神戸新聞H16. 10. 22

経済基盤の打撃深刻  
 道路寸断、途切れる商品  
 豊岡の卸業者8割に被害  
 収穫減高騰さらに

神戸新聞H16. 10. 22

国道312号は冠水により通行止め  
 (但馬北部の孤立)

道路が分断されたため、食料品が届かない  
 スーパーの食料品売場(豊岡市内)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和、交通安全の確保)

- 国道312号では朝夕の通勤時、特に観光シーズン等には著しい混雑が発生。
- 八鹿日高道路の整備により交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待。
- 交通の分散により、冬期の積雪による渋滞緩和や歩行者の交通安全確保が期待。





## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 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)
	890億円	-167億円	42億円	764億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	530億円		39億円	568億円	

#### ■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 : 690億円  
 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)
	890億円	-167億円	42億円	764億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	504億円		39億円	543億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、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. 事業の必要性等に関する視点

### 4) 関係自治体の意見等

#### ■兵庫県知事

平成22年9月2日 土第1261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)

国道483号八鹿日高道路は、北近畿豊岡自動車道の重要な部分を占めており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道等と一体となり、環日本海地域と京阪神都市圏の連携・交流を強化する道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や、災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても重要な役割を担う道路である。

この北近畿豊岡自動車道(約70km)については、平成23年度には、和田山八鹿道路(13.7km)が開通する運びであり、全線の約7割が供用することとなるが、京阪神地域から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、混雑の著しい国道312号を経由せざるを得ず、和田山から豊岡まで、現状では約1時間半を要している実情にある。

このような中、本年6月末からは、「舞鶴若狭自動車道の無料化社会実験」がはじまり、高速道路の整備の遅れによる但馬地域への観光客をはじめとする人の交流や物の流通の減少などを懸念する声が高まっており、これまで以上に北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待が強まっている。

従って、本道路と一体的に進めている日高豊岡南道路とともに、事業を継続し、平成28年度迄に供用できるよう、整備推進に取り組んでいただきたい。

#### 地域計画等への位置付け

■21世紀兵庫長期ビジョン(平成13年2月)

■豊岡市都市計画マスタープラン(平成20年3月)

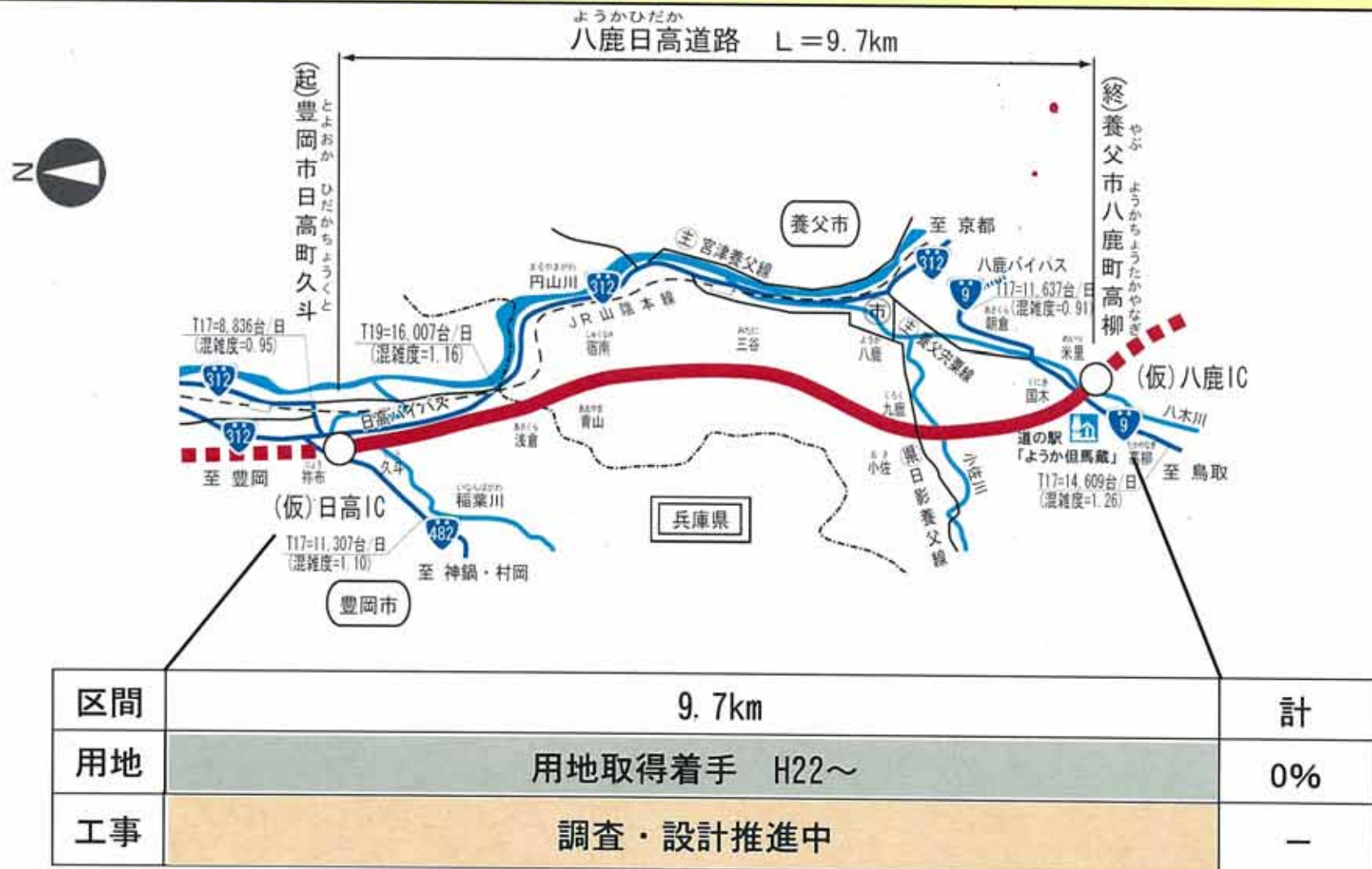
□北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会 (S62.10設立、豊岡市、養父市、朝来市、新温泉町、香美町、篠山市、丹波市の各首長および議長)

□北近畿豊岡自動車道(但馬地域)の整備を進める会(H3.5設立、豊岡市、養父市、朝来市、新温泉町、香美町の各首長および議長)

□北近畿豊岡自動車道早期実現推進議員連絡会(H6.1設立、豊岡市議会議員、香美町議会議員)

# 3. 事業進捗の見込みの視点

- 八鹿日高道路は、これまで調査設計を推進し、平成22年度から用地取得に着手しています。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



※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

高規格幹線道路である北近畿豊岡自動車道の一部を形成する八鹿日高道路の計画は、近隣域との地域連携や緊急搬送への支援、災害時の代替道路、国道312号の交通混雑の緩和や交通安全の確保等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。

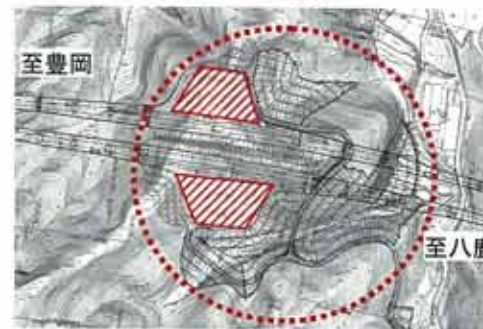


当初計画の段階では有料道路であったことからパーキングエリアの設置を計画していましたが、近隣の道の駅を有効活用することでパーキング計画を見直しました。また、新技術・新工法を活用し、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

位置図

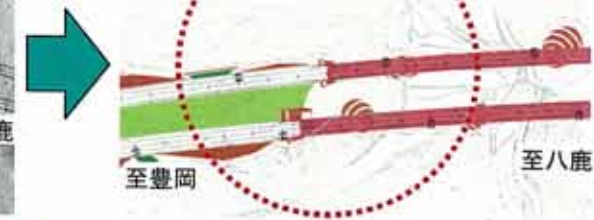


見直し前



《縮減メニュー》  
・パーキングエリアの設置を見直し

見直し後



《効果》  
・土工数量の大幅な削減により、建設費の縮減  
・用地取得費の縮減

# 5. 対応方針(原案)

国道483号 八鹿日高道路

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・但馬地域は高規格道路の空白地帯となっている。整備により、隣接地域及び京阪神地域までの所要時間が短縮でき、観光資源等の有効活用により地域の活性化が期待できる。
- ・整備により但馬地域唯一の第3次救急医機関へのアクセス向上が期待できる。
- ・円山川沿いを走る国道312号は過去幾度か、路面冠水により被災地への連絡経路が絶たれたが、整備により災害へのリダンダンシーが確保できる。
- ・但馬地域の移動交通手段は自動車交通に依存しており、国道312号の交通量は交通容量を超過し、朝夕の通勤時、観光シーズンの休日には交差点などにおいて渋滞が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。
- ・整備により積雪による渋滞の緩和や歩行者の交通安全確保が期待できる。
- ・費用便益比(B/C)は1.3。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・八鹿日高道路は、平成18年度に事業化し、これまで調査設計を推進。
- ・平成22年度より用地取得に着手。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

八鹿日高道路は、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2回

国道483号

よう か ひ だ か

八鹿日高道路

【再評価】

平成22年9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倒条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国運433号 八重田直道線
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前倒条件を確認するための指標

前倒条件	指 標	指標チェックの指標
事業の効率性	■ 便益が見用を占めている	文書量：費用対効果 (B/C) = 1.3 (経済的効果現在価値 (B-C) = 100億円、経済的費用現在価値 (E1+E2) = 5.89%) 員数量：費用対効果 (B/C) = 1.4 (経済的効果現在価値 (B-C) = 217億円、経済的費用現在価値 (E1+E2) = 5.29%)

●事業の効果や必要性を確認するための指標

効果指標	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)	指標チェックの指標
1. ほか 円滑なそごり サービスの提供	<input checked="" type="checkbox"/> 五行政関等の主要な幹線道路の幅員 (人・時間) 及び削減率  <input type="checkbox"/> 五行政関等における道路時速が20km/h未満である区間の通行速度の改善が期待される  <input checked="" type="checkbox"/> 五行政関等上、道路経路の距離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  <input type="checkbox"/> 駅前地区へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 第一種道路、第二種道路、第三種道路もしくは未開通計画へのアクセス向上が見込まれる  <input checked="" type="checkbox"/> 特定重要道路もしくは道路コンテナ道路の発着地点へのアクセス向上が見込まれる  <input checked="" type="checkbox"/> 農村水産物を主体とする地域から大都市圏への農林水産物の流通の利便性向上が見込まれる	区間：(長岡京市分府宮区間) について 区間延長：約 1.6km 区間人口：約 16万人・時間/年 区間車流量：約 272万人・時間/年 (136,840万人・時間/年 → 136,569万人・時間/年) 区間バス利用者数：約 12万人・時間/年 (約 12万人・時間/年) 区間バス乗降人員：約 12万人・時間/年 (約 12万人・時間/年) 区間バス乗降人員：約 12万人・時間/年 (約 12万人・時間/年)
物流効率の向上	<input type="checkbox"/> 駅前地区へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 第一種道路、第二種道路、第三種道路もしくは未開通計画へのアクセス向上が見込まれる  <input checked="" type="checkbox"/> 特定重要道路もしくは道路コンテナ道路の発着地点へのアクセス向上が見込まれる	区間：神戸港 (所要時間：100分～145分)  近畿地域、主な沿線：近畿地域
都市の再生	<input type="checkbox"/> 駅前地区へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 第一種道路、第二種道路、第三種道路もしくは未開通計画へのアクセス向上が見込まれる  <input type="checkbox"/> 特定重要道路もしくは道路コンテナ道路の発着地点へのアクセス向上が見込まれる	近畿地域、主な沿線：近畿地域
国土・都市づくり サービスの提供	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が都市計画道路を兼ねることで、沿線地域の活性化に寄与するものと見込まれる	区間：神戸港 (所要時間：100分～145分)

	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が開設したおける駅前中心部を駅周辺で連続する路線を構成する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 日産自動車中心部へのアクセス向上が見込まれる</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 駅前開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 駅からのアクセス向上による主要な観光地が存在する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 新規開発の公共施設整備へ貢献する路線である</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 三次駅駅前へのアクセス向上が見込まれる</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該区間に駅間距離が500m程度あり、道路幅員が狭い場合において、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><input checked="" type="checkbox"/> 別府区間が、新交通システム計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は新交通システム計画に位置づけられる、又は当該区間に緊急輸送ネットワーク計画（以下「緊急輸送道路」といふ）として位置づけられる</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が運行上になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 運行する鉄道ネットワークの代替路線として機能する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該区間の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は本都交通圏区間の代替路線を形成する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 片倉駅間の整備により削減される自動車からのCO2排出量</li> </ul>	<p>豊後市～豊後市</p> <p>豊後市～豊後市</p> <p>徳島県（年間観光客入込数：75万人、2020年）、コウノトリの郷公園（年間観光客入込数：417千人、2020年）</p> <p>新井市～公共施設整備（所要時間：35分～50分）</p> <p>国道312号（豊後市～豊後市間）</p> <p>CO2排出削減量：-32.52kt-2020/年</p> <p>（※詳細事項） 片倉区間（運行区間等）：一般区間31.2号、一般区間9号、宮津区間、特別区間 排出削減量：75.6t/年、排出削減率：25%削減</p> <p>（※詳細事項） 片倉区間（運行区間等）：一般区間31.2号、一般区間9号、宮津区間、特別区間 排出削減量：7.1t/年、排出削減率：20%削減</p>
<p>図に示す地域の 形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの環境</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 安全な生活環境の確保</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 広域への誘引</li> </ul>	
<p>2. 暮らし の環境</p>		
<p>3. 安全 の環境</p>		
<p>4. 環境 の環境</p>		
<p>5. その他 の環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> その他、路線や駅周辺の効果が期待される</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該区間が、新交通システム計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は新交通システム計画に位置づけられる、又は当該区間に緊急輸送ネットワーク計画（以下「緊急輸送道路」といふ）として位置づけられる</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> その他、路線や駅周辺の効果が期待される</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 当該区間の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は本都交通圏区間の代替路線を形成する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 片倉駅間の整備により削減される自動車からのCO2排出量</li> </ul>	<p>（※詳細事項） 片倉区間（運行区間等）：一般区間31.2号、一般区間9号、宮津区間、特別区間 排出削減量：7.1t/年、排出削減率：20%削減</p> <p>（※詳細事項） 片倉区間（運行区間等）：一般区間31.2号、一般区間9号、宮津区間、特別区間 排出削減量：75.6t/年、排出削減率：25%削減</p> <p>徳島県（年間観光客入込数：75万人、2020年）、コウノトリの郷公園（年間観光客入込数：417千人、2020年）</p>



(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	現拮・BP・その他の別
国道483号	八鹿日高道路	L=9.7km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,200	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	657億円	138億円	795億円
うち残事業分	633億円	138億円	771億円
基準年における 現在価値(C)	530億円	39億円	568億円
うち残事業分	504億円	39億円	543億円

### 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34年度			
単年便益 (初年便益)	70億円	-12億円	3.3億円	61億円
基準年における 現在価値(B)	890億円	-167億円	42億円	764億円
うち残事業分	890億円	-167億円	42億円	764億円

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）	196億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.6%
費用便益比（残事業）	1.4
経済的純現在価値（残事業）	221億円
経済的内部収益率（残事業）	5.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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	22,200台/日	±10%	1.3~1.5
事業費	633億円	±10%	1.3~1.6
事業期間	11年	±20%	1.3~1.5

## 交通状況の変化

様式-3①

### 事業名：八鹿日高道路（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 (9.7km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	22,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	7.5	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	32.13	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 312号 (12.4km)	交通量	[台/日]	12,600	5,400
		走行時間	[分]	31	24
		走行時間費用	[億円/年]	68.76	23.26
	一般国道 9号 (20.4km)	交通量	[台/日]	7,500	7,700
		走行時間	[分]	40	39
		走行時間費用	[億円/年]	58.62	57.87
	宮津養父 線 (4.1km)	交通量	[台/日]	7,800	4,300
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	11.28	6.03
	物部養父 線 (9.4km)	交通量	[台/日]	10,700	8,400
		走行時間	[分]	19	17
		走行時間費用	[億円/年]	36.36	27.05
		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 (26,395.3km)	走行時間費用	[億円/年]	190,718.79	190,678.58	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：26,451.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,893.82	190,824.91	68.91

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

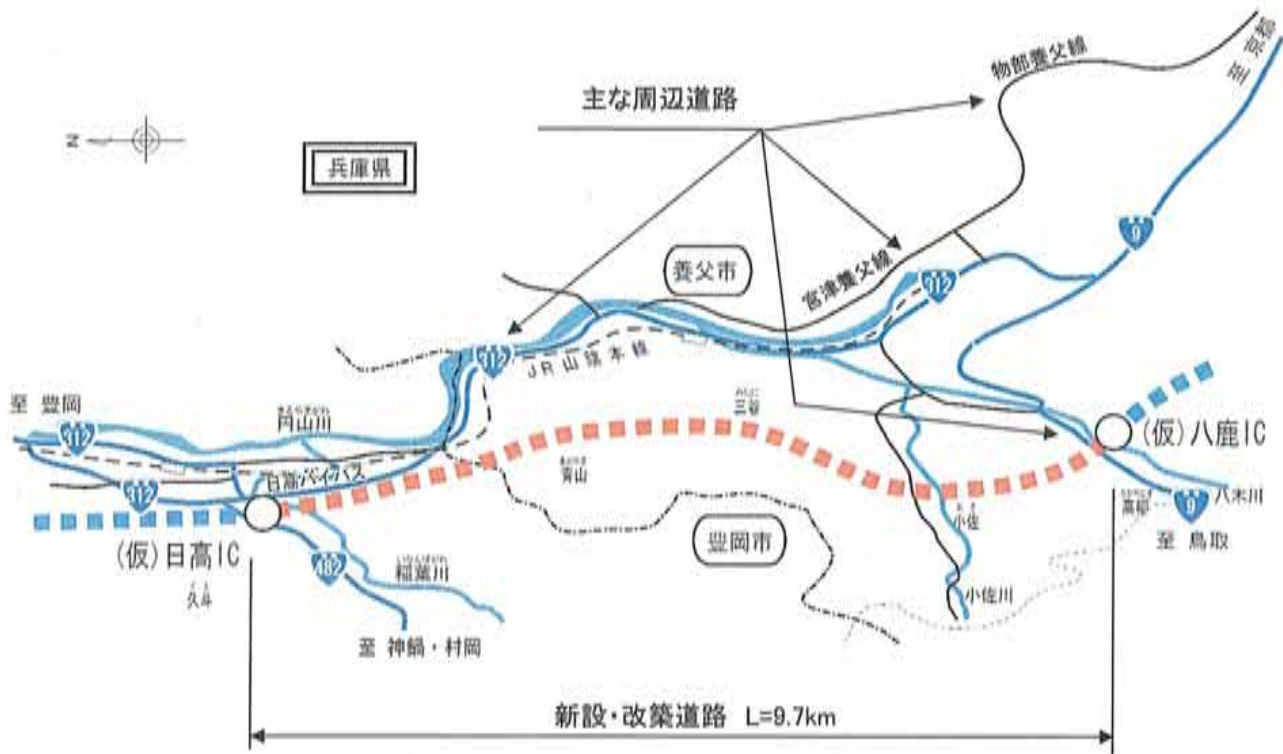
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：八鹿日高道路（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 (9.7km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	22,100	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	7.5	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	32.13	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 312号 (12.4km)	交通量	[台/日]	12,600	5,400
		走行時間	[分]	31	24
		走行時間費用	[億円/年]	68.76	23.26
	一般国道 9号 (20.4km)	交通量	[台/日]	7,500	7,700
		走行時間	[分]	40	39
		走行時間費用	[億円/年]	58.62	57.87
	宮津養父 線 (4.1km)	交通量	[台/日]	7,800	4,300
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	11.28	6.03
	物部養父 線 (9.4km)	交通量	[台/日]	10,700	8,400
		走行時間	[分]	19	17
		走行時間費用	[億円/年]	36.36	27.05
		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 (26,395.3km)	走行時間費用	[億円/年]	190,718.79	190,678.58	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：26,451.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	190,893.82	190,824.91	68.91

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

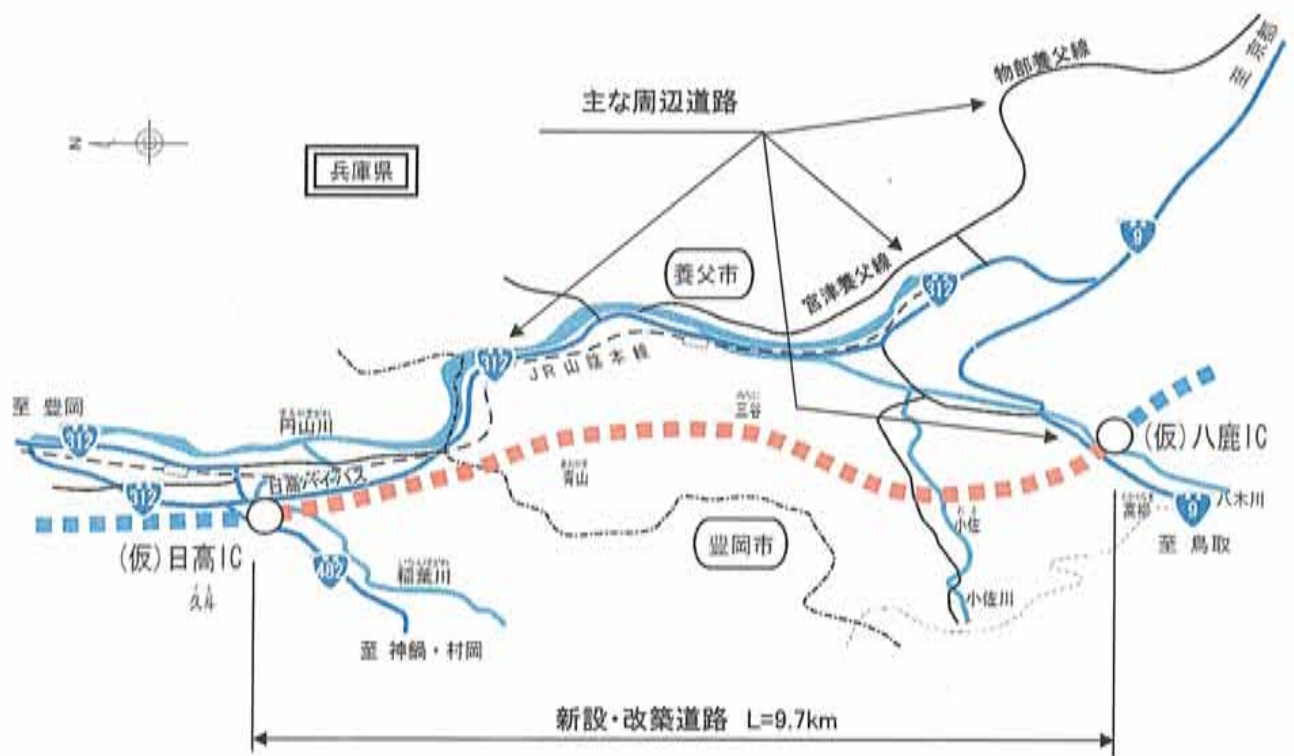
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：八鹿日高道路

(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センサスベース)	
	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483号 八鹿日高道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.299		9.7	2.90
-22年目	H 12	1.4802	99.7	0.95	1.29		
-21年目	H 13	1.4233	98.4	1.90	2.52		
-20年目	H 14	1.3686	96.6	0.86	1.11		
-19年目	H 15	1.3159	95.4	0.76	0.96		
-18年目	H 16	1.2653	94.4	0.95	1.17		
-17年目	H 17	1.2167	93.2	1.90	2.27		
-16年目	H 18	1.1699	92.5	1.90	2.20		
-15年目	H 19	1.1249	91.7	6.43	7.20		
-14年目	H 20	1.0816	91.3	3.00	3.24		
-13年目	H 21	1.0400	91.3	4.50	4.68		
-12年目	H 22	1.0000	91.3	0.71	0.71		
-11年目	H 23	0.9615	91.3	57.57	55.35		
-10年目	H 24	0.9246	91.3	57.57	53.23		
-9年目	H 25	0.8890	91.3	57.57	51.18		
-8年目	H 26	0.8548	91.3	57.57	49.21		
-7年目	H 27	0.8219	91.3	57.57	47.32		
-6年目	H 28	0.7903	91.3	57.57	45.50		
-5年目	H 29	0.7599	91.3	57.57	43.75		
-4年目	H 30	0.7307	91.3	57.57	42.07		
-3年目	H 31	0.7026	91.3	57.57	40.45		
-2年目	H 32	0.6756	91.3	57.57	38.90		
-1年目	H 33	0.6496	91.3	57.54	37.38		
供用開始年次	H 34	0.6246	91.3			2.76	1.73
1年目	H 35	0.6006	91.3			2.76	1.66
2年目	H 36	0.5775	91.3			2.76	1.60
3年目	H 37	0.5553	91.3			2.76	1.53
4年目	H 38	0.5339	91.3			2.76	1.47
5年目	H 39	0.5134	91.3			2.76	1.42
6年目	H 40	0.4936	91.3			2.76	1.36
7年目	H 41	0.4746	91.3			2.76	1.31
8年目	H 42	0.4564	91.3			2.76	1.26
9年目	H 43	0.4388	91.3			2.76	1.21
10年目	H 44	0.4220	91.3			2.76	1.17
11年目	H 45	0.4057	91.3			2.76	1.12
12年目	H 46	0.3901	91.3			2.76	1.08
13年目	H 47	0.3751	91.3			2.76	1.04
14年目	H 48	0.3607	91.3			2.76	1.00
15年目	H 49	0.3468	91.3			2.76	0.96
16年目	H 50	0.3335	91.3			2.76	0.92
17年目	H 51	0.3207	91.3			2.76	0.89
18年目	H 52	0.3083	91.3			2.76	0.85
19年目	H 53	0.2965	91.3			2.76	0.82
20年目	H 54	0.2851	91.3			2.76	0.79
21年目	H 55	0.2741	91.3			2.76	0.76
22年目	H 56	0.2636	91.3			2.76	0.73
23年目	H 57	0.2534	91.3			2.76	0.70
24年目	H 58	0.2437	91.3			2.76	0.67
25年目	H 59	0.2343	91.3			2.76	0.65
26年目	H 60	0.2253	91.3			2.76	0.62
27年目	H 61	0.2166	91.3			2.76	0.60
28年目	H 62	0.2083	91.3			2.76	0.58
29年目	H 63	0.2003	91.3			2.76	0.55
30年目	H 64	0.1926	91.3			2.76	0.53
31年目	H 65	0.1852	91.3			2.76	0.51
32年目	H 66	0.1780	91.3			2.76	0.49
33年目	H 67	0.1712	91.3			2.76	0.47
34年目	H 68	0.1646	91.3			2.76	0.45
35年目	H 69	0.1583	91.3			2.76	0.44

36年目	H	70	0.1522	91.3			2.76	0.42
37年目	H	71	0.1463	91.3			2.76	0.40
38年目	H	72	0.1407	91.3			2.76	0.39
39年目	H	73	0.1353	91.3			2.76	0.37
40年目	H	74	0.1301	91.3			2.76	0.36
41年目	H	75	0.1251	91.3			2.76	0.35
42年目	H	76	0.1203	91.3			2.76	0.33
43年目	H	77	0.1157	91.3			2.76	0.32
44年目	H	78	0.1112	91.3			2.76	0.31
45年目	H	79	0.1069	91.3			2.76	0.30
46年目	H	80	0.1028	91.3			2.76	0.28
47年目	H	81	0.0989	91.3			2.76	0.27
48年目	H	82	0.0951	91.3			2.76	0.26
49年目	H	83	0.0914	91.3	-23.46	-2.14	2.76	0.25
合計					633.68	529.55	138.11	38.55
単純事業費計					657.14		138.11	

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)

箇所名: 国道483号 八鹿日高道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
				0.299	9.7	2.90	
-11年目	H 23	0.9615	91.3	57.57	55.35		
-10年目	H 24	0.9246	91.3	57.57	53.23		
-9年目	H 25	0.8890	91.3	57.57	51.18		
-8年目	H 26	0.8548	91.3	57.57	49.21		
-7年目	H 27	0.8219	91.3	57.57	47.32		
-6年目	H 28	0.7903	91.3	57.57	45.50		
-5年目	H 29	0.7599	91.3	57.57	43.75		
-4年目	H 30	0.7307	91.3	57.57	42.07		
-3年目	H 31	0.7026	91.3	57.57	40.45		
-2年目	H 32	0.6756	91.3	57.57	38.90		
-1年目	H 33	0.6496	91.3	57.54	37.38		
供用開始年次	H 34	0.6246	91.3			2.76	1.73
1年目	H 35	0.6006	91.3			2.76	1.66
2年目	H 36	0.5775	91.3			2.76	1.60
3年目	H 37	0.5553	91.3			2.76	1.53
4年目	H 38	0.5339	91.3			2.76	1.47
5年目	H 39	0.5134	91.3			2.76	1.42
6年目	H 40	0.4936	91.3			2.76	1.36
7年目	H 41	0.4746	91.3			2.76	1.31
8年目	H 42	0.4564	91.3			2.76	1.26
9年目	H 43	0.4388	91.3			2.76	1.21
10年目	H 44	0.4220	91.3			2.76	1.17
11年目	H 45	0.4057	91.3			2.76	1.12
12年目	H 46	0.3901	91.3			2.76	1.08
13年目	H 47	0.3751	91.3			2.76	1.04
14年目	H 48	0.3607	91.3			2.76	1.00
15年目	H 49	0.3468	91.3			2.76	0.96
16年目	H 50	0.3335	91.3			2.76	0.92
17年目	H 51	0.3207	91.3			2.76	0.89
18年目	H 52	0.3083	91.3			2.76	0.85
19年目	H 53	0.2965	91.3			2.76	0.82
20年目	H 54	0.2851	91.3			2.76	0.79
21年目	H 55	0.2741	91.3			2.76	0.76
22年目	H 56	0.2636	91.3			2.76	0.73
23年目	H 57	0.2534	91.3			2.76	0.70
24年目	H 58	0.2437	91.3			2.76	0.67
25年目	H 59	0.2343	91.3			2.76	0.65
26年目	H 60	0.2253	91.3			2.76	0.62
27年目	H 61	0.2166	91.3			2.76	0.60
28年目	H 62	0.2083	91.3			2.76	0.58
29年目	H 63	0.2003	91.3			2.76	0.55
30年目	H 64	0.1926	91.3			2.76	0.53
31年目	H 65	0.1852	91.3			2.76	0.51
32年目	H 66	0.1780	91.3			2.76	0.49
33年目	H 67	0.1712	91.3			2.76	0.47
34年目	H 68	0.1646	91.3			2.76	0.45
35年目	H 69	0.1583	91.3			2.76	0.44
36年目	H 70	0.1522	91.3			2.76	0.42
37年目	H 71	0.1463	91.3			2.76	0.40
38年目	H 72	0.1407	91.3			2.76	0.39
39年目	H 73	0.1353	91.3			2.76	0.37
40年目	H 74	0.1301	91.3			2.76	0.36
41年目	H 75	0.1251	91.3			2.76	0.35
42年目	H 76	0.1203	91.3			2.76	0.33
43年目	H 77	0.1157	91.3			2.76	0.32
44年目	H 78	0.1112	91.3			2.76	0.31
45年目	H 79	0.1069	91.3			2.76	0.30
46年目	H 80	0.1028	91.3			2.76	0.28
47年目	H 81	0.0989	91.3			2.76	0.27
48年目	H 82	0.0951	91.3			2.76	0.26
49年目	H 83	0.0914	91.3	0.00	0.00	2.76	0.25
合計				633.26	504.34	138.11	38.55
単純事業費計				633.26		138.11	

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。)

所在地: 国連453号 八尾日高道路

事業の現在価値算定表(事業全体)

年次 (事業年)	年度 H 22	総走行台数(定額標準プロック)		割引率 (A)	GDP デフレータ	走行経費原価 (億円)				走行経費原価 (億円)				事故減少原価 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車種	貨物車種			全重	乗用車種	普通貨物	小型貨物	現在価値 (1) x (A)	現在価値 (2) x (A)	③	④ x (A)	現在価値 (1)~(3)	割引率 (4)		
1年目	H 34	0.99864	0.99842	0.99857	0.6246	91.3	47.69	14.24	7.78	89.71	43.54	-12.18	3.26	2.03	60.79	37.91	
2年目	H 35	0.99863	0.99841	0.99856	0.6006	91.3	47.62	14.22	7.77	89.61	41.81	-12.16	3.25	1.95	60.70	36.4E	
3年目	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	0.5775	91.3	47.56	14.20	7.76	89.51	40.14	-12.14	3.24	1.88	60.62	35.01	
4年目	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	0.5553	91.3	47.49	14.17	7.75	89.41	38.54	-12.12	3.24	1.80	60.53	33.61	
5年目	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	0.5339	91.3	47.43	14.15	7.73	89.31	37.01	-12.10	3.24	1.73	60.45	32.27	
6年目	H 39	0.99863	0.99840	0.99855	0.5134	91.3	47.36	14.13	7.72	89.21	35.53	-12.08	3.23	1.66	60.36	30.98	
7年目	H 40	0.99863	0.99840	0.99855	0.4936	91.3	47.30	14.11	7.71	89.11	34.11	-12.06	3.23	1.59	60.28	29.75	
8年目	H 41	0.99862	0.99840	0.99855	0.4746	91.3	47.23	14.08	7.70	89.01	32.75	-12.05	3.22	1.53	60.19	28.57	
9年目	H 42	0.99859	0.99839	0.99854	0.4564	91.3	47.17	14.06	7.68	88.91	31.45	-12.03	3.22	1.47	60.11	27.43	
10年目	H 43	0.99856	0.99839	0.99852	0.4388	91.3	46.68	14.04	7.68	88.40	30.01	-12.02	3.19	1.40	59.57	26.14	
11年目	H 44	0.99837	0.99830	0.99843	0.4220	91.3	46.19	14.03	7.67	87.88	28.65	-12.01	3.17	1.34	59.04	24.92	
12年目	H 45	0.99826	0.99830	0.99237	0.4057	91.3	45.69	14.01	7.66	87.37	27.33	-12.01	3.15	1.28	58.51	23.74	
13年目	H 46	0.99814	0.99830	0.99232	0.3901	91.3	45.20	14.00	7.65	86.85	26.08	-12.00	3.12	1.22	57.98	22.62	
14年目	H 47	0.99802	0.99830	0.99226	0.3751	91.3	44.71	13.98	7.64	86.34	24.88	-11.99	3.10	1.16	57.44	21.55	
15年目	H 48	0.99800	0.99830	0.99220	0.3607	91.3	44.22	13.97	7.63	85.82	23.74	-11.99	3.07	1.11	56.91	20.53	
16年目	H 49	0.99800	0.99830	0.99213	0.3468	91.3	43.73	13.95	7.63	85.31	22.65	-11.99	3.05	1.06	56.38	19.55	
17年目	H 50	0.99800	0.99830	0.99207	0.3335	91.3	43.24	13.94	7.62	84.79	21.61	-11.97	3.03	1.01	55.85	18.63	
18年目	H 51	0.99800	0.99830	0.99201	0.3207	91.3	42.75	13.92	7.61	84.28	20.61	-11.97	3.00	0.96	55.32	17.74	
19年目	H 52	0.99800	0.99830	0.99194	0.3083	91.3	42.26	13.91	7.60	83.76	19.66	-11.96	2.96	0.92	54.78	16.89	
20年目	H 53	0.99800	0.99830	0.99188	0.2965	91.3	41.77	13.89	7.59	83.25	18.75	-11.95	2.95	0.88	54.25	16.06	
21年目	H 54	0.99800	0.99830	0.99181	0.2851	91.3	41.29	13.87	7.58	82.73	17.89	-11.95	2.93	0.84	53.72	15.32	
22年目	H 55	0.99800	0.99830	0.99174	0.2741	91.3	40.78	13.86	7.57	82.22	17.05	-11.94	2.91	0.80	53.19	14.58	
23年目	H 56	0.99800	0.99830	0.99168	0.2636	91.3	40.29	13.84	7.57	81.70	16.27	-11.93	2.88	0.76	52.65	13.88	
24年目	H 57	0.99800	0.99830	0.99161	0.2534	91.3	39.80	13.83	7.56	81.19	15.51	-11.91	2.85	0.72	52.12	13.21	
25年目	H 58	0.99800	0.99830	0.99154	0.2437	91.3	39.31	13.81	7.55	80.67	14.79	-11.92	2.83	0.69	51.59	12.57	
26年目	H 59	0.99800	0.99830	0.99146	0.2343	91.3	38.82	13.80	7.54	80.16	14.10	-11.91	2.81	0.66	51.06	11.96	
27年目	H 60	0.99800	0.99830	0.99139	0.2253	91.3	38.33	13.78	7.53	79.64	13.44	-11.89	2.79	0.63	50.53	11.38	
28年目	H 61	0.99800	0.99830	0.99131	0.2166	91.3	37.84	13.77	7.52	79.13	12.81	-11.88	2.76	0.60	49.99	10.83	
29年目	H 62	0.99800	0.99830	0.99124	0.2083	91.3	37.35	13.75	7.52	78.61	12.21	-11.87	2.74	0.57	49.46	10.30	
30年目	H 63	0.99800	0.99830	0.99116	0.2003	91.3	36.86	13.74	7.51	78.10	11.64	-11.87	2.71	0.54	48.93	9.80	
31年目	H 64	0.99800	0.99830	0.99108	0.1926	91.3	36.37	13.72	7.50	77.58	11.09	-11.86	2.68	0.52	48.40	9.32	
32年目	H 65	0.99800	0.99830	0.99100	0.1852	91.3	35.87	13.71	7.49	77.07	10.57	-11.86	2.66	0.49	47.86	8.86	
33年目	H 66	0.99800	0.99830	0.99092	0.1780	91.3	35.38	13.69	7.48	76.55	10.07	-11.87	2.64	0.47	47.33	8.43	
34年目	H 67	0.99800	0.99830	0.99084	0.1712	91.3	34.89	13.67	7.47	76.04	9.59	-11.86	2.62	0.45	46.80	8.01	
35年目	H 68	0.99800	0.99830	0.99075	0.1646	91.3	34.40	13.66	7.46	75.52	9.14	-11.85	2.59	0.43	46.27	7.62	
36年目	H 69	0.99800	0.99830	0.99067	0.1583	91.3	33.91	13.64	7.46	75.01	8.71	-11.85	2.57	0.41	45.74	7.24	
37年目	H 70	0.99800	0.99830	0.99058	0.1522	91.3	33.42	13.63	7.45	74.50	8.29	-11.84	2.55	0.39	45.20	6.88	
38年目	H 71	0.99800	0.99830	0.99049	0.1463	91.3	32.93	13.61	7.44	74.00	7.90	-11.83	2.52	0.37	44.67	6.54	
39年目	H 72	0.99800	0.99830	0.99040	0.1407	91.3	32.44	13.60	7.43	73.47	7.52	-11.82	2.50	0.35	44.14	6.21	
40年目	H 73	0.99800	0.99830	0.99030	0.1353	91.3	31.95	13.58	7.42	72.95	7.16	-11.82	2.47	0.33	43.61	5.90	
41年目	H 74	0.99800	0.99830	0.99021	0.1301	91.3	31.45	13.57	7.41	72.44	6.82	-11.81	2.45	0.32	43.07	5.60	
42年目	H 75	0.99800	0.99830	0.99011	0.1251	91.3	30.96	13.55	7.41	71.92	6.50	-11.80	2.43	0.30	42.54	5.30	
43年目	H 76	0.99800	0.99830	0.99001	0.1203	91.3	30.47	13.54	7.40	71.41	6.18	-11.80	2.40	0.29	42.01	5.05	
44年目	H 77	0.99800	0.99830	0.98991	0.1157	91.3	29.98	13.52	7.39	70.89	5.89	-11.79	2.38	0.28	41.48	4.80	
45年目	H 78	0.99800	0.99830	0.98981	0.1112	91.3	29.49	13.50	7.38	70.38	5.60	-11.78	2.36	0.26	40.95	4.55	
46年目	H 79	0.99800	0.99830	0.98970	0.1069	91.3	29.00	13.49	7.37	69.86	5.33	-11.78	2.33	0.25	40.41	4.30	
47年目	H 80	0.99800	0.99830	0.98960	0.1028	91.3	28.51	13.47	7.36	69.35	5.07	-11.77	2.31	0.24	39.88	4.10	
48年目	H 81	0.99800	0.99830	0.98948	0.0989	91.3	28.02	13.46	7.36	68.83	4.83	-11.76	2.28	0.23	39.35	3.89	
49年目	H 82	0.99800	0.99830	0.98938	0.0951	91.3	27.53	13.44	7.35	68.32	4.59	-11.76	2.26	0.22	38.82	3.69	
合計	H 83	0.99800	0.99830	0.98926	0.0914	91.3	27.04	13.43	7.34	67.80	4.37	-11.75	2.24	0.20	38.28	3.50	
合計							1,937.97	690.52	317.39	3,005.88	889.79	-167.26	140.45	41.57	2,550.10	764.10	

箇所名: 国道483号 八重日高道路

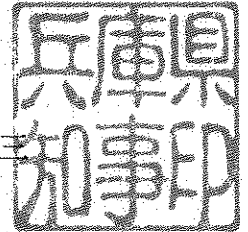
最長の現在価値算定表(残事業)

年次	年度 (西暦)	総走行台キロの年次割合(半車)		新引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間原価 (億円)				走行経費原価 (億円)				事故減少原価 (億円)		各計 (億円)		
		乗用車	貨物車			全車	乗用車	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (1) x (A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	計		現在価値 (2) x (A)	計
供用開始年次	H 34	0.99824	0.99842	0.99857		47.69	14.24	7.78	69.71	43.54	0.71	0.29	-13.18	-12.18	3.26	2.03	60.79	37.97
1年目	H 35	0.99863	0.99841	0.99856	0.6006	47.63	14.22	7.77	69.61	41.81	0.70	0.29	-13.16	-12.16	3.25	1.85	60.70	36.46
2年目	H 36	0.99863	0.99841	0.99856	0.5775	47.56	14.20	7.76	69.51	40.14	0.70	0.29	-13.14	-12.14	3.25	1.88	60.62	35.01
3年目	H 37	0.99863	0.99841	0.99856	0.5553	47.49	14.17	7.75	69.41	38.54	0.70	0.29	-13.11	-12.12	3.24	1.80	60.53	33.61
4年目	H 38	0.99863	0.99841	0.99856	0.5339	47.43	14.15	7.73	69.31	37.01	0.70	0.29	-13.09	-12.10	3.24	1.73	60.45	32.21
5年目	H 39	0.99863	0.99840	0.99856	0.5134	47.36	14.13	7.72	69.21	35.53	0.70	0.29	-13.07	-12.08	3.23	1.66	60.36	30.99
6年目	H 40	0.99863	0.99840	0.99855	0.4936	47.30	14.11	7.71	69.11	34.11	0.70	0.29	-13.05	-12.06	3.23	1.59	60.28	29.75
7年目	H 41	0.99862	0.99840	0.99855	0.4746	47.23	14.08	7.70	69.01	32.75	0.70	0.29	-13.03	-12.05	3.22	1.53	60.19	28.57
8年目	H 42	0.99859	0.99840	0.99854	0.4564	47.17	14.06	7.68	68.91	31.45	0.70	0.29	-13.01	-12.03	3.22	1.47	60.11	27.43
9年目	H 43	0.99849	0.99830	0.99249	0.4388	46.68	14.04	7.68	68.40	30.01	0.69	0.29	-13.00	-12.02	3.19	1.40	59.57	26.14
10年目	H 44	0.99837	0.99800	0.99243	0.4220	46.19	14.03	7.67	67.88	28.65	0.68	0.29	-12.98	-12.01	3.17	1.34	59.04	24.92
11年目	H 45	0.99826	0.99800	0.99237	0.4057	45.69	14.01	7.66	67.37	27.33	0.68	0.28	-12.97	-12.01	3.15	1.28	58.51	23.74
12年目	H 46	0.99814	0.99800	0.99232	0.3901	45.20	14.00	7.65	66.85	26.08	0.67	0.28	-12.95	-12.00	3.12	1.22	57.98	22.62
13年目	H 47	0.99802	0.99800	0.99226	0.3751	44.71	13.98	7.64	66.34	24.88	0.66	0.28	-12.94	-11.99	3.10	1.16	57.44	21.55
14年目	H 48	0.99800	0.99800	0.99220	0.3607	44.22	13.97	7.63	65.81	23.74	0.65	0.28	-12.92	-11.99	3.07	1.11	56.91	20.53
15年目	H 49	0.99800	0.99800	0.99213	0.3468	43.73	13.95	7.63	65.31	22.65	0.65	0.28	-12.91	-11.98	3.05	1.06	56.38	19.55
16年目	H 50	0.99805	0.99800	0.99207	0.3335	43.24	13.94	7.62	64.79	21.61	0.64	0.28	-12.90	-11.97	3.03	1.01	55.85	18.63
17年目	H 51	0.99851	0.99800	0.99201	0.3207	42.75	13.92	7.61	64.28	20.61	0.63	0.28	-12.88	-11.97	3.00	0.96	55.32	17.74
18年目	H 52	0.99838	0.99800	0.99194	0.3083	42.26	13.91	7.60	63.76	19.66	0.63	0.28	-12.87	-11.96	2.98	0.92	54.78	16.89
19年目	H 53	0.99824	0.99800	0.99188	0.2965	41.77	13.89	7.59	63.25	18.75	0.62	0.28	-12.85	-11.95	2.95	0.88	54.25	16.09
20年目	H 54	0.99810	0.99800	0.99181	0.2851	41.28	13.87	7.58	62.73	17.89	0.61	0.28	-12.84	-11.95	2.93	0.84	53.72	15.32
21年目	H 55	0.99796	0.99800	0.99174	0.2744	40.78	13.86	7.57	62.22	17.05	0.60	0.28	-12.82	-11.94	2.91	0.80	53.19	14.58
22年目	H 56	0.99782	0.99800	0.99168	0.2636	40.29	13.84	7.57	61.70	16.27	0.60	0.28	-12.81	-11.93	2.88	0.76	52.65	13.88
23年目	H 57	0.99766	0.99800	0.99161	0.2534	39.80	13.83	7.56	61.19	15.51	0.59	0.28	-12.80	-11.93	2.86	0.72	52.12	13.21
24年目	H 58	0.99751	0.99800	0.99154	0.2443	39.31	13.81	7.55	60.67	14.79	0.58	0.28	-12.78	-11.92	2.83	0.69	51.59	12.57
25年目	H 59	0.99735	0.99800	0.99146	0.2343	38.82	13.80	7.54	60.16	14.10	0.57	0.28	-12.77	-11.91	2.81	0.66	51.06	11.96
26年目	H 60	0.99719	0.99800	0.99139	0.2253	38.33	13.78	7.53	59.64	13.44	0.57	0.28	-12.75	-11.91	2.79	0.63	50.53	11.38
27年目	H 61	0.99702	0.99800	0.99131	0.2166	37.84	13.77	7.52	59.13	12.81	0.56	0.28	-12.74	-11.90	2.76	0.60	49.99	10.83
28年目	H 62	0.99685	0.99800	0.99124	0.2083	37.35	13.75	7.52	58.61	12.21	0.55	0.28	-12.72	-11.89	2.74	0.57	49.46	10.30
29年目	H 63	0.99668	0.99800	0.99116	0.2003	36.86	13.74	7.51	58.10	11.64	0.55	0.28	-12.71	-11.89	2.71	0.54	48.93	9.80
30年目	H 64	0.99650	0.99800	0.99108	0.1926	36.37	13.72	7.50	57.58	11.09	0.54	0.28	-12.70	-11.88	2.69	0.52	48.40	9.32
31年目	H 65	0.99631	0.99800	0.99100	0.1852	35.87	13.71	7.49	57.07	10.57	0.53	0.28	-12.68	-11.87	2.67	0.49	47.86	8.86
32年目	H 66	0.99612	0.99800	0.99092	0.1786	35.38	13.69	7.48	56.55	10.07	0.52	0.28	-12.67	-11.87	2.64	0.47	47.33	8.43
33年目	H 67	0.99593	0.99800	0.99084	0.1712	34.89	13.67	7.47	56.04	9.59	0.52	0.28	-12.65	-11.86	2.62	0.45	46.80	8.01
34年目	H 68	0.99573	0.99800	0.99075	0.1646	34.40	13.66	7.46	55.52	9.14	0.51	0.28	-12.64	-11.85	2.59	0.43	46.27	7.62
35年目	H 69	0.99552	0.99800	0.99067	0.1583	33.91	13.64	7.45	55.01	8.71	0.50	0.28	-12.62	-11.85	2.57	0.41	45.74	7.24
36年目	H 70	0.99531	0.99800	0.99058	0.1522	33.42	13.63	7.45	54.50	8.29	0.50	0.28	-12.61	-11.84	2.55	0.39	45.20	6.88
37年目	H 71	0.99509	0.99800	0.99049	0.1463	32.93	13.61	7.44	53.98	7.90	0.49	0.28	-12.60	-11.83	2.52	0.37	44.67	6.54
38年目	H 72	0.99486	0.99800	0.99040	0.1407	32.44	13.60	7.43	53.47	7.52	0.48	0.28	-12.58	-11.82	2.50	0.35	44.14	6.21
39年目	H 73	0.99463	0.99800	0.99030	0.1353	31.95	13.58	7.42	52.95	7.16	0.47	0.28	-12.57	-11.82	2.47	0.33	43.61	5.90
40年目	H 74	0.99439	0.99800	0.99020	0.1301	31.45	13.57	7.41	52.44	6.82	0.47	0.28	-12.55	-11.81	2.45	0.32	43.07	5.60
41年目	H 75	0.99414	0.99800	0.99011	0.1251	30.96	13.55	7.41	51.92	6.50	0.46	0.28	-12.54	-11.80	2.43	0.30	42.54	5.32
42年目	H 76	0.99389	0.99800	0.99001	0.1203	30.47	13.54	7.40	51.41	6.18	0.45	0.27	-12.52	-11.80	2.40	0.29	42.01	5.05
43年目	H 77	0.99362	0.99800	0.98991	0.1157	29.98	13.52	7.39	50.89	5.89	0.44	0.27	-12.51	-11.79	2.38	0.28	41.48	4.80
44年目	H 78	0.99335	0.99800	0.98981	0.1112	29.49	13.50	7.38	50.38	5.60	0.44	0.27	-12.50	-11.78	2.36	0.26	40.95	4.55
45年目	H 79	0.99307	0.99800	0.98970	0.1069	29.00	13.49	7.37	49.86	5.33	0.43	0.27	-12.48	-11.76	2.33	0.25	40.41	4.32
46年目	H 80	0.99277	0.99800	0.98959	0.1028	28.51	13.47	7.36	49.35	5.07	0.42	0.27	-12.47	-11.77	2.31	0.24	39.88	4.10
47年目	H 81	0.99247	0.99800	0.98949	0.0989	28.02	13.46	7.36	48.83	4.83	0.41	0.27	-12.45	-11.76	2.28	0.23	39.35	3.89
48年目	H 82	0.99216	0.99800	0.98938	0.0951	27.53	13.44	7.35	48.32	4.59	0.41	0.27	-12.44	-11.76	2.26	0.22	38.82	3.69
49年目	H 83	0.99184	0.99800	0.98926	0.0914	27.04	13.43	7.34	47.80	4.37	0.40	0.27	-12.42	-11.75	2.24	0.20	38.28	3.50
合計		1,937.97	690.53	377.39	3,005.88	889.79	28.70	14.03	-638.95	-596.23	140.45	41.57					2,550.10	764.10

土第1261号  
平成22年9月2日

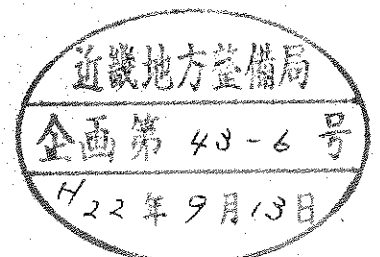
近畿地方整備局長  
上 総 周 平 様

兵庫県知事 井戸 敏 三



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8月9日付け国近整企画第20号で照会のありました標記の件につきまして、別紙のとおり回答します。



**【道路事業】****〈国道483号八鹿日高道路〉****兵庫県知事の意見**

国道483号八鹿日高道路は、北近畿豊岡自動車道の重要な部分を占めており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道等と一体となり、環日本海地域と京阪神都市圏の連携・交流を強化する道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や、災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても重要な役割を担う道路である。

この北近畿豊岡自動車道（約70km）については、平成23年度には、和田山八鹿道路（13.7km）が開通する運びであり、全線の約7割が供用することとなるが、京阪神地域から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、混雑の著しい国道312号を経由せざるを得ず、和田山から豊岡まで、現状では約1時間半を要している実情にある。

このような中、本年6月末からは、「舞鶴若狭自動車道の無料化社会実験」がはじまり、高速道路の整備の遅れによる但馬地域への観光客をはじめとする人の交流や物の流通の減少などを懸念する声が高まっており、これまで以上に北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待が強まっている。

従って、本道路と一体的に進めている日高豊岡南道路とともに、事業を継続し、平成28年度迄に供用できるよう、整備推進に取り組んでいただきたい。



## 〈国道483号日高豊岡南道路〉

## 兵庫県知事の意見

国道483号日高豊岡南道路は、北近畿豊岡自動車道の重要な部分を占めており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道等と一体となり、環日本海地域と京阪神都市圏の連携・交流を強化する道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や、災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても重要な役割を担う道路である。

この北近畿豊岡自動車道（約70km）については、平成23年度には、和田山八鹿道路（13.7km）が開通する運びであり、全線の約7割が供用することとなるが、京阪神地域から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、混雑の著しい国道312号を経由せざるを得ず、和田山から豊岡まで、現状では約1時間半を要している実情にある。

このような中、本年6月末からは、「舞鶴若狭自動車道の無料化社会実験」がはじまり、高速道路の整備の遅れによる但馬地域への観光客をはじめとする人の交流や物の流通の減少などを懸念する声が高まっており、これまで以上に北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待が強まっている。

従って、本道路と一体的に進めている八鹿日高道路とともに、事業を継続し、平成28年度迄に供用できるよう、整備推進に取り組んでいただきたい。

また、本道路に続く豊岡道路についても、早期に都市計画決定手続きに着手できるようお願いしたい。

## 【都市公園事業】

## 〈国営明石海峡公園〉

## 兵庫県知事の意見

国営明石海峡公園は、淡路地区、神戸地区とも、レクリエーションのための中核施設であり、周辺施設と一体となった利活用が期待されている。

淡路地区は、平成22年6月から兵庫県園芸・公園協会が管理受託し、近接する淡路夢舞台や県立淡路島公園との一体的な公園運営の実現を目指している。残事業については、今後の一体的な公園運営の推移を見極め、適切に事業着手の判断を願いたい。なお、本県から特区提案もしている淡路地区の管理運営について、事業効果のさらなる発現を図るため、管理受託者のインセンティブが働くような弾力的な管理委託制度の充実を要望する。

神戸地区も隣接するしあわせの村と一体となった公園運営を目指し、平成24年度の一部開園に向け、整備推進に取り組んでいただきたい。用地取得済みの残る地区については、ほとんどが里山林であることから、施設整備は必要最小限にとどめ、適切な時期に開園されたい。