



No. 5
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483号

よう か ひ だ か
八 鹿 日 高 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

北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路です。

八鹿日高道路は交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としています。



2.事業の目的と計画の概要

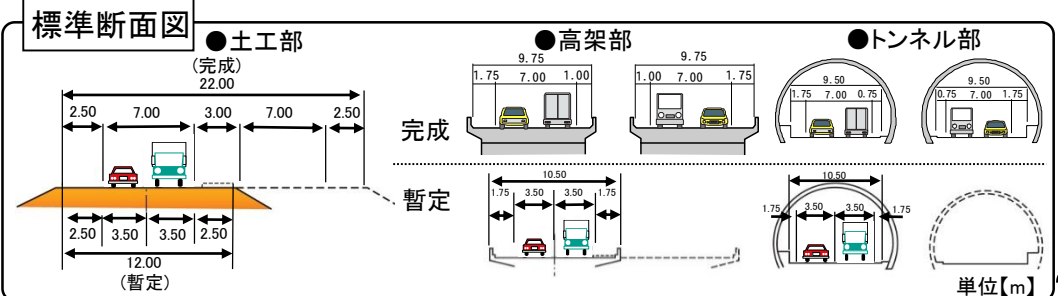
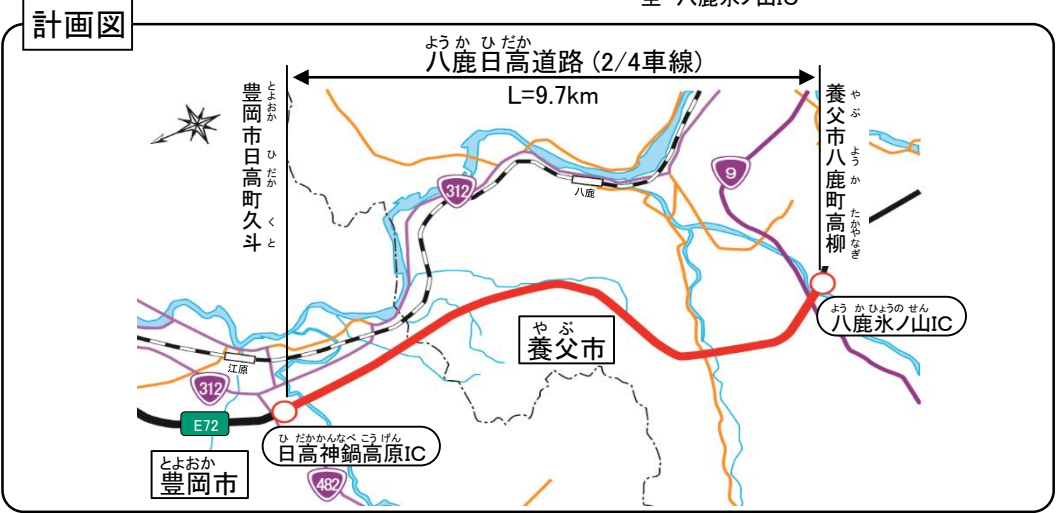
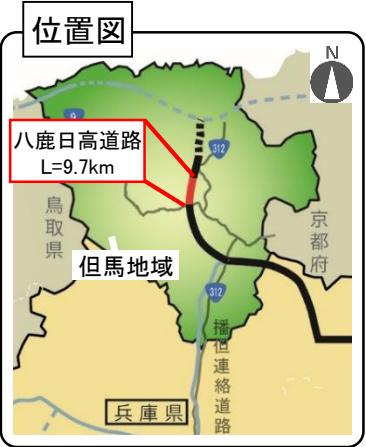
一般国道483号 八鹿日高道路

事業の目的

- 交通混雑の緩和、交通安全の確保
- 物流の効率化、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

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	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
全体事業費	523億円
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
工事着手	平成24年度
開通	平成29年3月25日 (暫定2車線供用)



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 (H22再評価時) ^{※1}	前回再評価 (H25再評価時)	整備後 (現在)	備考
道路構造等	4車線	4車線	暫定2車線 ^{※5}	—
総事業費	約690億円 (R12 計画交通量)	約690億円	約523億円(精算)	—
交通量	16,500台/日 ^{※2} (R12 将来交通量推計)	16,900台/日 ^{※3} (R12 将来交通量推計)	9,870台/日 ^{※4} (R2 実績交通量)	—

※1 確認できる最も古い再評価時(H22)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 八鹿氷ノ山IC～日高神鍋IC間(R2.11.17交通量調査)

※5 効果の早期発現のため暫定2車線で供用、なお4車線化は交通状況を勘案しつつ整備時期等を検討

◆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312号)	13,222台/日	8,734台/日	約4,488台/日減少	交通量転換
交通量 ^{※2} 【参考】 (八鹿日高道路)	—	9,870台/日	—	—
旅行速度 ^{※3} (国道312号)	36.4km/h	39.7km/h	約3.3km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 ^{※4} (国道312号)	37.5件/億台キロ	27.3件/億台キロ	10.2件/億台キロ減少	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量:観測地点(祢布交差点(兵庫県豊岡市日高町祢布)) 採用値(整備前:H28.11.1交通量調査、整備後: R2.11.17交通量調査)

※2 八鹿氷ノ山IC～日高神鍋IC間(R2.11.17交通量調査)

※3 旅行速度:観測地点(つるぎが丘交差点～祢布交差点) 採用値(整備前:ETC2.0 H28.5月、整備後: ETC2.0 R3.5月)

※4 死傷事故率:観測地点(つるぎが丘交差点～祢布交差点) 採用値(整備前:H28交通事故総合分析センター、整備後: R1交通事故総合分析センター)

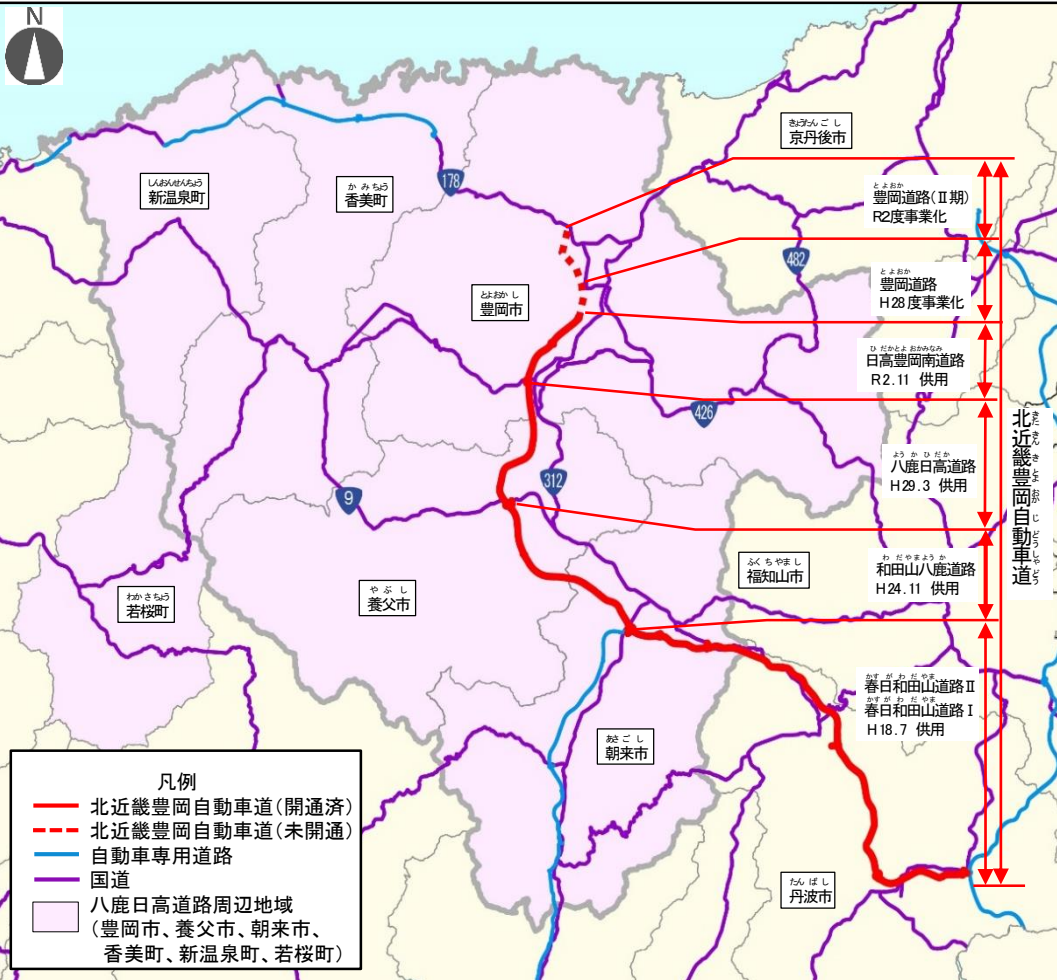
4.社会経済情勢の変化

一般国道483号 八鹿日高道路

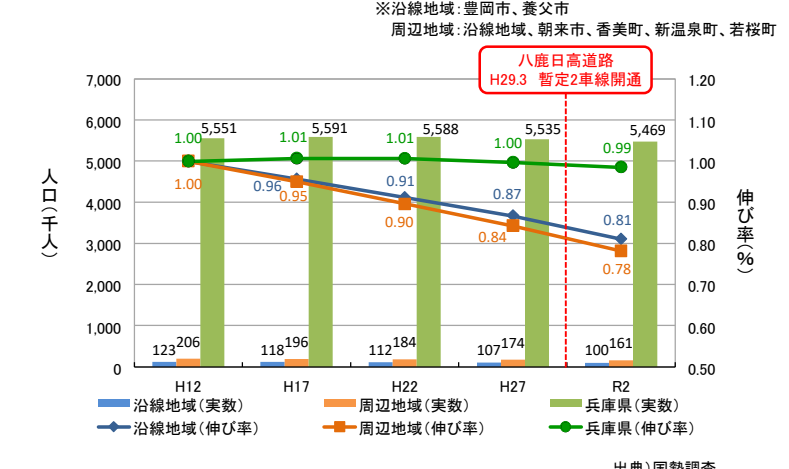
◆沿線地域の状況(周辺道路の開通状況、人口、経済指標)

- 事業区間周辺では、和田山八鹿道路(H24)・日高豊岡南道路(R2)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。
- 人口推移は、沿線地域及び周辺地域は減少傾向であるが、兵庫県ではほぼ横ばい。
- 経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域、周辺地域ではほぼ横ばい。

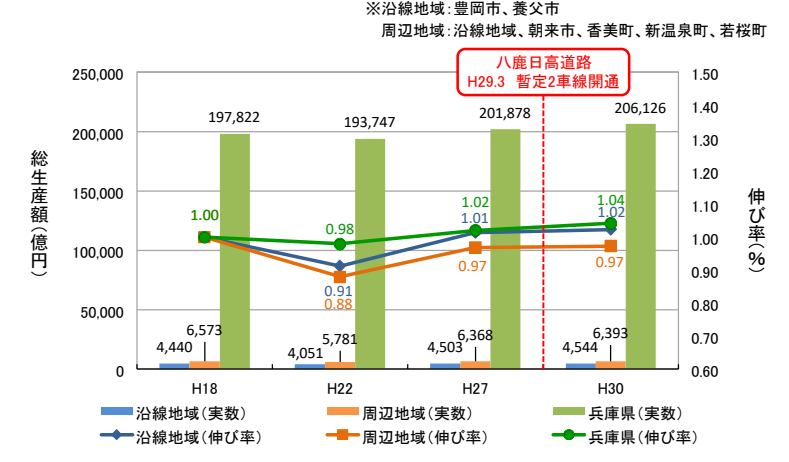
●位置図



●沿線地域*の人口の推移



●沿線地域*の経済指標の推移



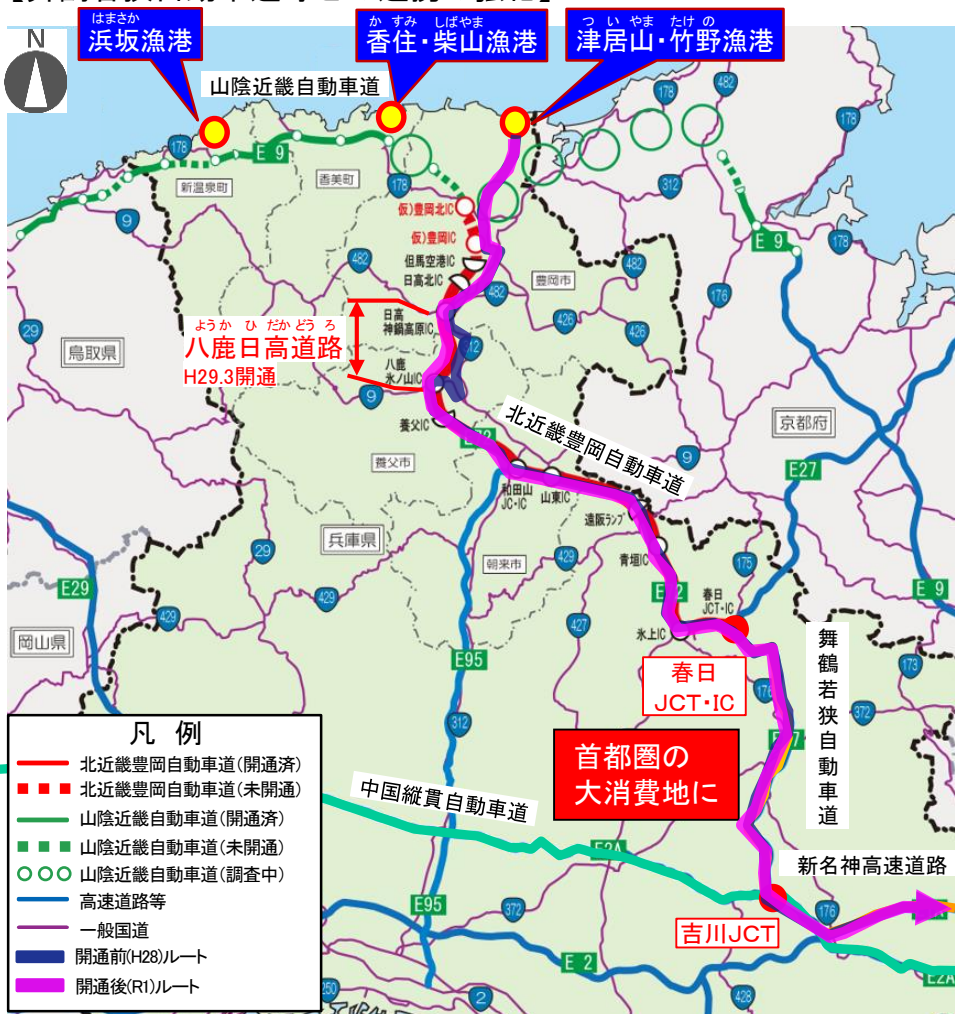
5.事業効果の発現状況

一般国道483号 八鹿日高道路

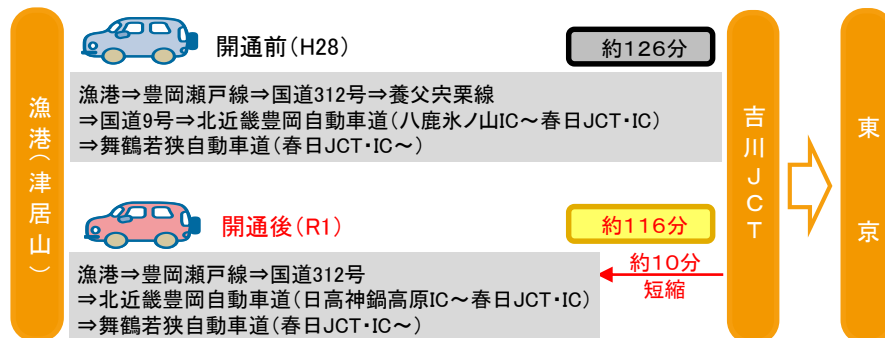
◆物流の効率化

- 八鹿日高道路開通を含む北近畿豊岡自動車道の整備により、舞鶴若狭自動車道等との連携の強化により、首都圏へのアクセスが向上。
- 但馬地域から首都圏への輸送時間短縮により、特産品であるズワイガニの首都圏でのシェア率拡大に寄与。

【舞鶴若狭自動車道等との連携の強化】

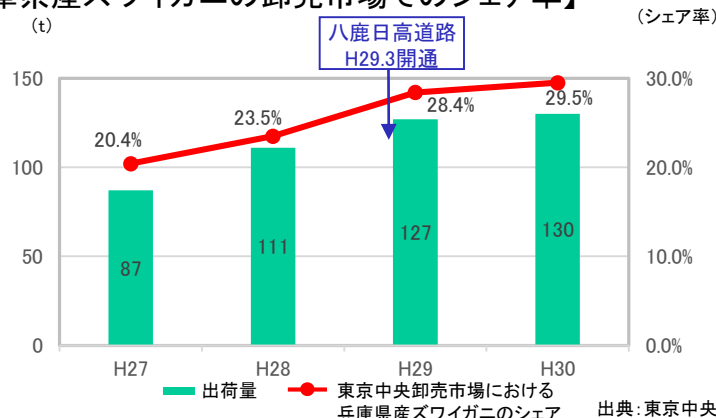


【但馬地域の漁港から首都圏へのアクセス】



出典:ETC2.0プローブデータ(開通前:H28.8 開通後:R1.8)

【兵庫県産ズワイガニの卸売市場でのシェア率】



【水産関係者の声】

- ・但馬から京阪神への出荷が約7割を占めており、八鹿日高道路の開通により輸送時間が短縮された。
- ・北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道のさらなる延長により、出荷増が期待される。



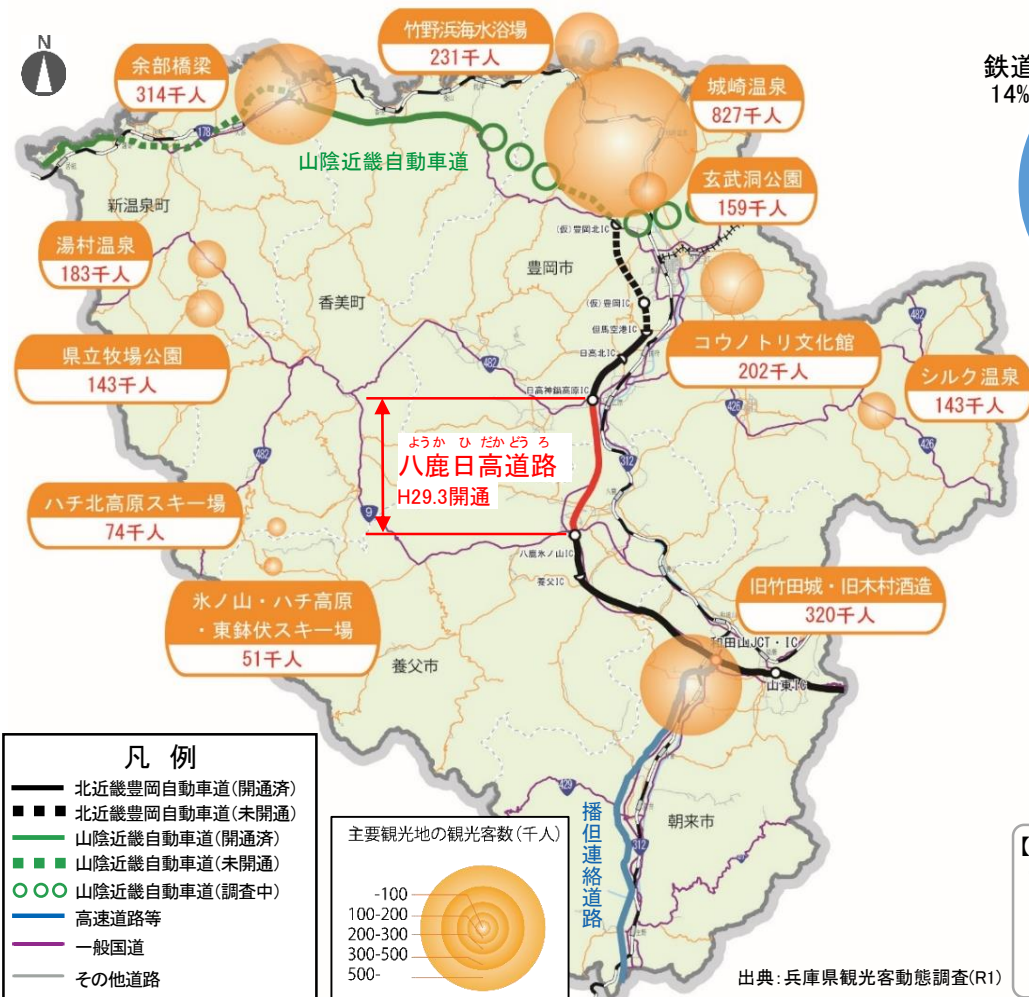
但馬漁業協同組合

5.事業効果の発現状況

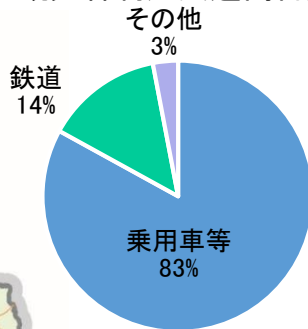
◆地域の活性化

- 「城崎温泉」などをはじめとした観光資源を訪れる観光客の約8割が乗用車等を利用している。
- 八鹿日高道路の整備による利便性の向上により、但馬地域の観光消費額や日高神鍋高原IC周辺観光施設への観光客の増加等の地域活性化に寄与。

【但馬地域の主な観光地と観光客数】

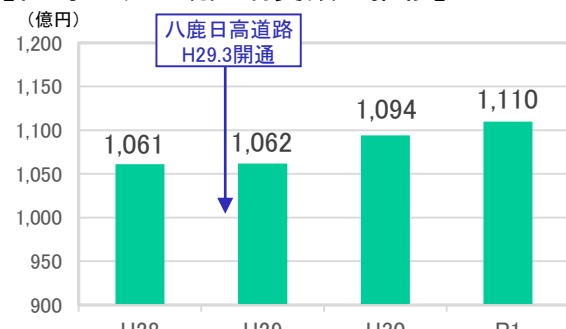


【但馬地域の観光客利用交通割合】

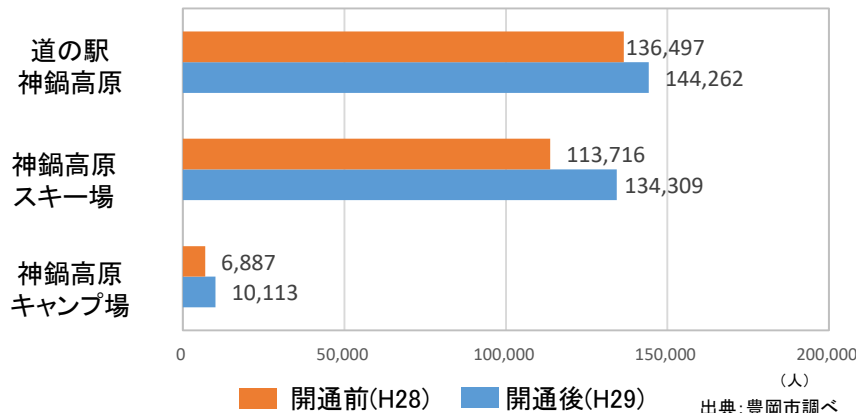


出典: 第6回全国幹線旅客純流動調査(H27)

【但馬地域の観光消費額の推移】



【日高神鍋高原IC周辺観光施設の入込状況】



【自治体・観光部局の声】

・八鹿日高道路供用後、観光に訪れるお客様の移動時間の短縮により遠方からの誘客効果があった。特に日高神鍋高原ICに程近い神鍋高原にある道の駅、キャンプ場、スキー場の利用者増加につながった。

・北近畿豊岡自動車道が全線開通すれば、市北部にある城崎温泉や竹野海岸等の来訪者増加が期待され、観光の活性化につながる。



豊岡市 大交流課

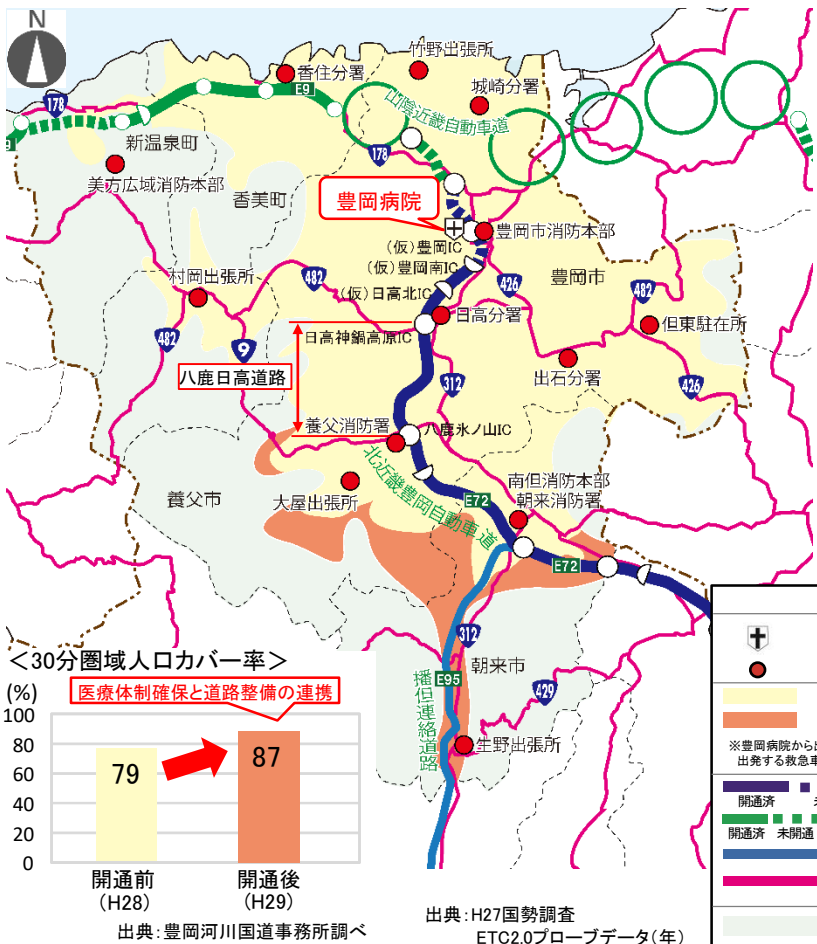
5.事業効果の発現状況

◆第3次救急医療機関へのアクセス向上

- 八鹿日高道路の開通で救急搬送時間が短縮し、傷病者や救急隊員の負担が軽減。
- 第3次救急医療機関※1である豊岡病院からのドクターカー※2 30分圏域の人口カバー率は、八鹿日高道路の整備により79%→87%に拡大し、但馬地域の救急医療に大きく貢献。

※1初期・第二次救急医療機関では対応できない重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関である。
 ※2救急専門医と看護師を乗せ、救急車とのドッキングポイントや救急現場へ向かう専用の車。

■但馬地域のドクターカー30分圏域の拡大



■但馬地域における病院前救急診療の医療体制



【地域の声】

- ・八鹿日高道路の開通で救急車内の揺れが減少し、点滴の注射等の医療行為がしやすくなりました。患者さんにとっても、体への負担が軽減しています。
- ・一般道路についても、渋滞が緩和・解消され、走りやすくなりました。

【地域の声】

- ・救命率向上には、一刻も早く医療行為を始めることが必要です。
- ・時代は「攻めの医療(ドクターヘリ・カーシステム)」へ。但馬地域独自の医療体制により、受入れ困難事例はない。

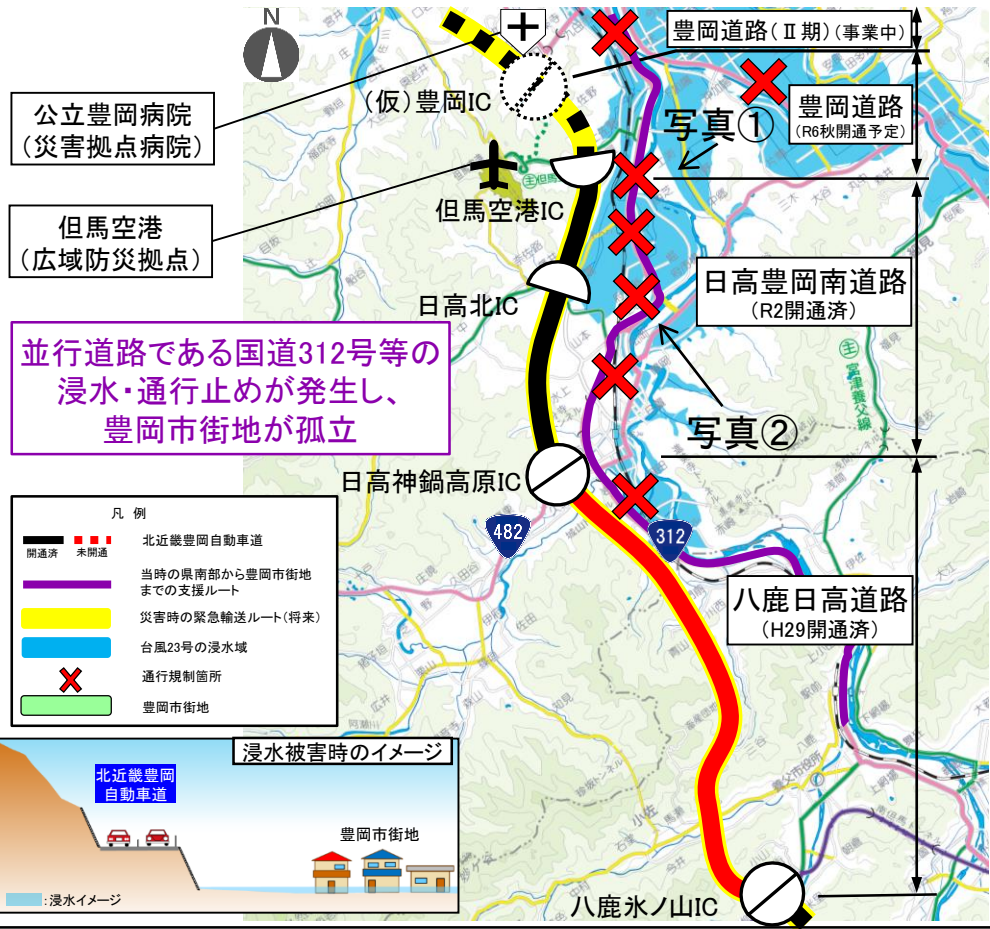
5.事業効果の発現状況

◆災害時等の交通確保

- 平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で7回起き、市民生活に多大な影響を与えている。
- 八鹿日高道路を含む北近畿豊岡自動車道※は、比較的標高の高い位置を通過するため、災害拠点である公立豊岡病院や但馬空港等へ災害時の交通確保が期待される。

※豊岡道路(Ⅱ期)(事業中)、豊岡道路(R6秋開通予定)、日高豊岡南道路(R2開通済)、八鹿日高道路

■平成16年台風23号での通行止めの状況



洪水発生年月日	生起要因
S34.9.26	伊勢湾台風
S36.9.16	第2室戸台風
S47.7.12	梅雨前線及び台風6号
S51.9.10	台風17号
S54.10.19	台風20号
H2.9.20	台風19号
H16.10.20	台風23号

※豊岡河川国道事務所調べ



写真①: 水没した国道312号 (豊岡市日高町東芝地内)



写真②: 円山川周辺の浸水状況 (豊岡市日高町堀地内付近)

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

■協議調整

【自治体による地籍調査の実施】

- ・道路の調査・設計と並行して、自治体が「地籍調査※」を実施したことにより、用地調査に係る時間が短縮され、円滑に事業を進めることができた。

※地籍調査:「国土調査法」に基づき自治体が主体とし実施する土地の位置、境界、面積、権利関係に係る調査

⇒ 地籍調査の活用が用地調査期間の短縮に有効であり、用地調査の際に自治体と事前調整を行うこと。

【土地開発公社による用地の先行取得】

- ・兵庫県土地開発公社※による用地の先行取得により、用地買収に係る時間が短縮され、円滑に事業を進めることができた。

※土地開発公社:「公有地の拡大の推進に関する法律」に基づき、国や地方公共団体に代わって土地の先行取得を行うこと等を目的とし設立された公社。

⇒ 土地開発公社の活用が早期買収に有効であり、用地買収の際に自治体と事前調整を行うこと。

■整備効果

- ・八鹿日高道路の開通後、並行道路の交通混雑の緩和や交通事故の減少だけでなく、但馬地域の物流の効率化、防災面の向上や観光の活性化など、多様な効果が確認できた。

⇒ 当該事業区間だけでなく、周辺自治体等の協力を得て、先行開通区間を含めた広域的なデータ収集を進めることで、より多様な事業効果の把握が可能となる。

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

八鹿日高道路の開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、供用による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思われるため、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。

引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。

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

北近畿豊岡自動車道は、救急搬送時間の短縮等により但馬地域の救急医療に大きく貢献し、地域へのアクセス向上による観光活性化に寄与するなど、地域の期待も大きいことから、こうした効果が便益として評価されることが望ましい。

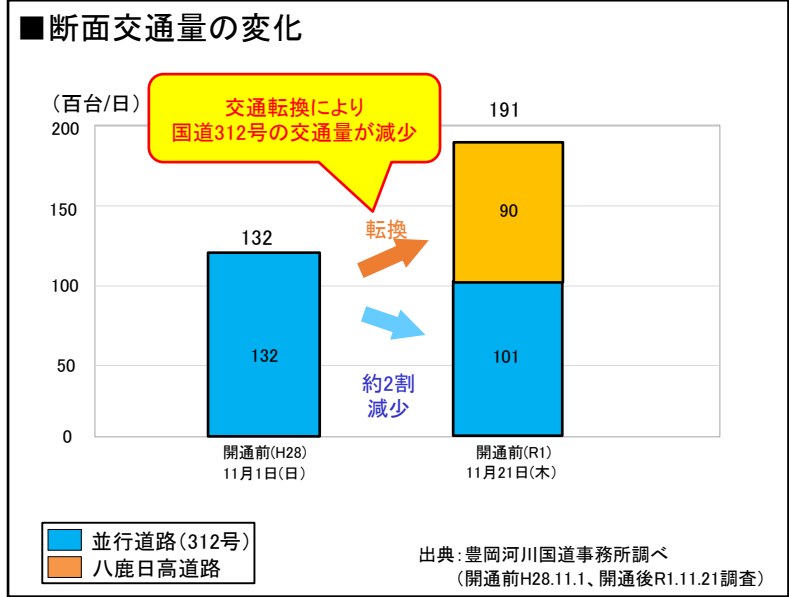
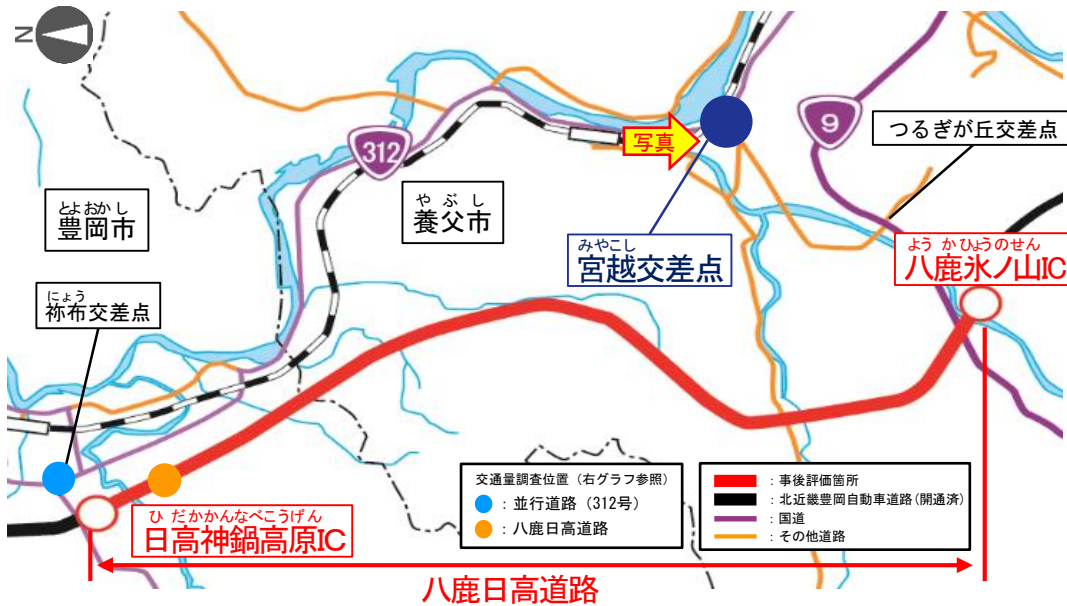
今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。

【参考】5.事業効果の発現状況

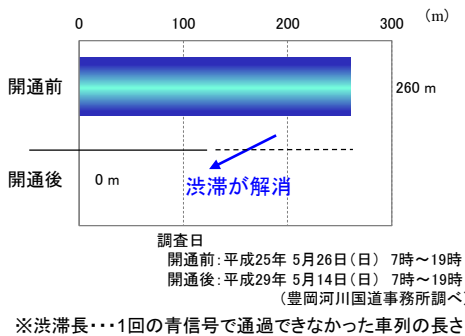
一般国道483号 八鹿日高道路

◆交通混雑の緩和

- 八鹿日高道路の整備により、並行する国道312号の交通の一部が転換され交通量が減少。
- 休日に最大260mの渋滞が発生していた宮越交差点^{みやこし}の渋滞が解消するなど交通混雑が緩和。



『宮越交差点』(八鹿氷ノ山ICへのアクセス交差点)
国道312号 最大渋滞長 (15時台)



【開通前】宮越交差点の交通状況(養父市方面を望む)



(H25年5月26日撮影)

【開通後】宮越交差点の交通状況(養父市方面を望む)



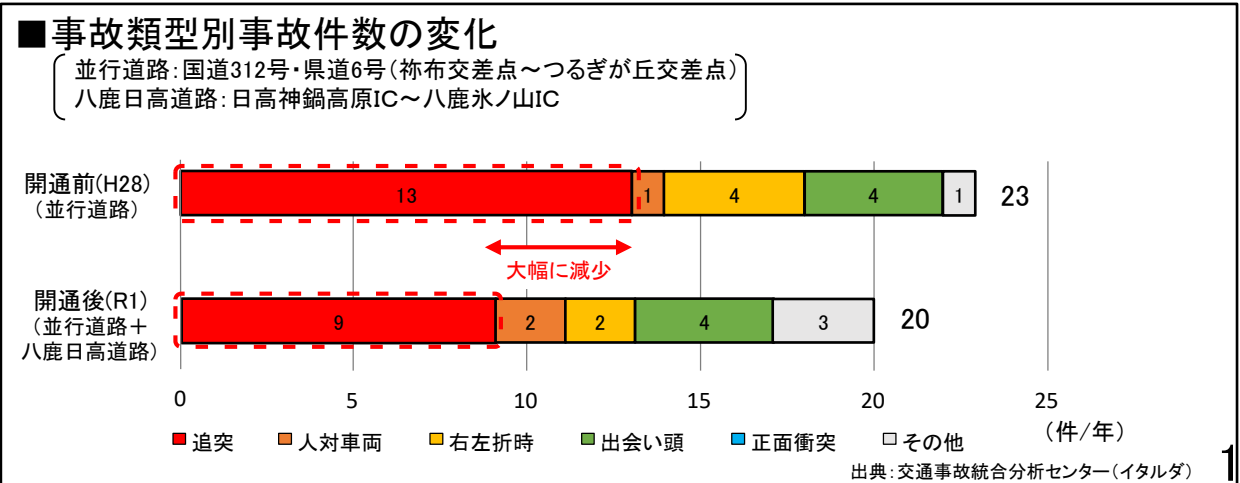
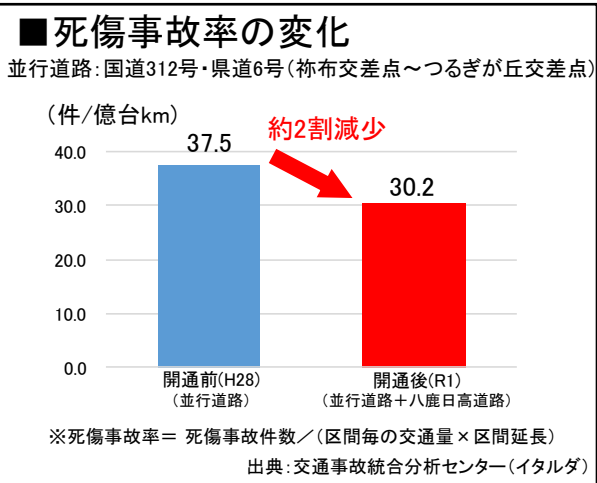
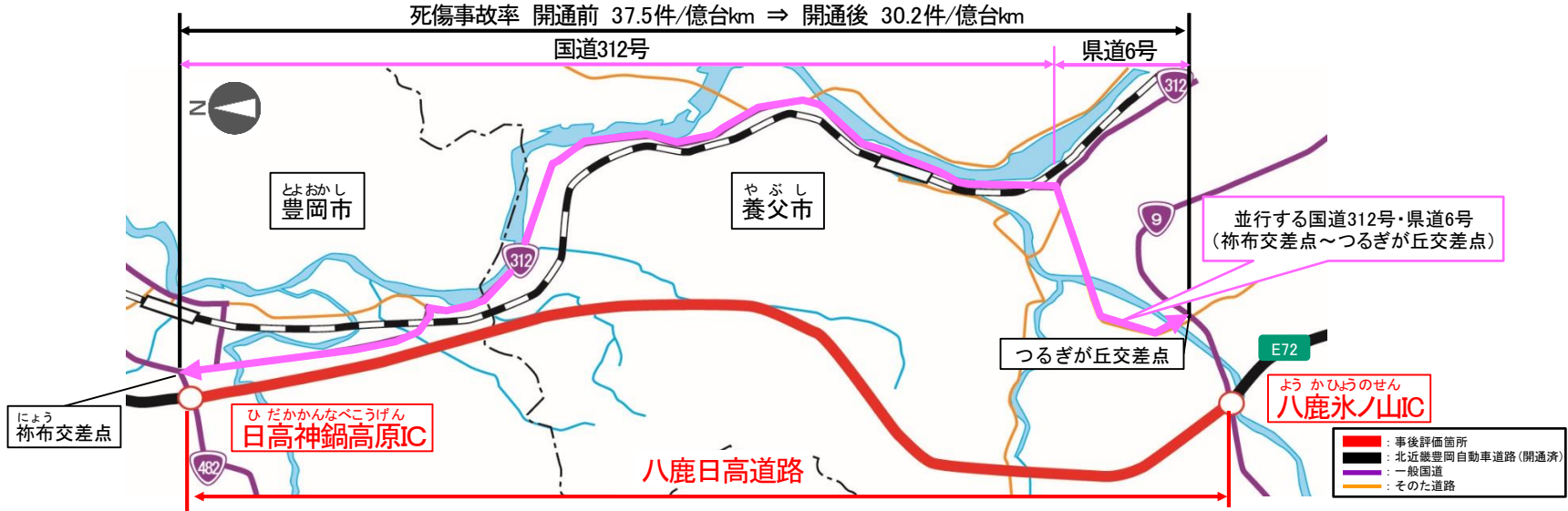
(H29年5月14日撮影)

【参考】5.事業効果の発現状況

一般国道483号 八鹿日高道路

◆交通安全の確保

- 八鹿日高道路の整備後、並行する道路(柵布交差点^{によう}～つるぎが丘交差点)の死傷事故率は約2割減少。
- 事故類型の半分以上を占めていた渋滞が要因と考えられる追突事故が大幅に減少するなど安全性が向上。





No. 5

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483号

よ う か ひ だ か
八 鹿 日 高 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483号 八鹿日高道路
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口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況): 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 53万人・時間/年 (144550万人・時間/年⇒144497万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について: 一般国道312号 一般国道482号(県)日影養父線(県)十戸養父線(県)羅山日高線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間: 77万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 8割削減
		○ 並行区間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	
		○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
		○ 新幹線駅へのアクセス向上の状況	
		○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	● 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況	豊岡市～神戸港(所要時間: 約185分→約112分)
		● 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	津居山港(豊岡市)～和田山JCT(所要時間: 約58分→約52分)
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○ 三大都市圏の環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	国土・地域ネットワークの構築	■ 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	兵庫県豊岡市～丹波市間(北近畿豊岡自動車道の一部を構成)
		□ 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	
		○ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
	個性ある地域の形成	○ 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	
		● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果	但馬地域(湯村温泉、城崎温泉、神鍋高原他)(年間観光客入込数: 約280万人/年 R1年)
○ 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	安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	朝来市消防本部～公立豊岡病院（所要時間：約47分～約42分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	○ 並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況	
	災害への備え	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	兵庫県地域防災計画（資料編）令和2年修正 緊急輸送道路に指定
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	国道312号（朝来市～豊岡市間）
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
	□ 並行区間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の代替路線を形成		
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：3372.99t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	● 並行区間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／並行区間等）：一般国道312号 一般国道482号（県）日影養父線（県）十戸養父線（県）耀山日高線 排出削減量：28.87t/年、排出削減率：6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：27.57t/年
		● 並行区間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／並行区間等）：一般国道312号 一般国道482号（県）日影養父線（県）十戸養父線（県）耀山日高線 排出削減量：1.66t/年、排出削減率：6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：1.52t/年
		○ 並行区間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	
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	● 他機関との連携プログラムに関する効果	「兵庫県新広域道路交通計画（兵庫県）」（令和3年3月）、「但馬地域都市計画区域マスタープラン（兵庫県・神戸市）」（令和3年3月）、 「令和3年度但馬地域経営プログラム（兵庫県）」（令和3年4月）、「但馬地域ビジョンバージョン2（兵庫県）」（平成23年9月）、 「豊岡市総合計画後期基本計画」（平成24年3月）、「豊岡市都市計画マスタープラン」（平成31年3月）、 「豊岡市地域基本計画（企業立地促進法に基づく基本計画）」（平成29年8月同意）、「養父市都市計画マスタープラン」（平成24年3月）、 「兵庫県地域防災計画（資料編）」（令和2年1月）
	その他	○ 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
14,900	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	489億円	145億円	634億円
基準年における 現在価値 (C)	644億円	76億円	720億円

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)	28億円	6.0億円	2.1億円	36億円
基準年における 現在価値 (B)	657億円	141億円	48億円	846億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.2
経済的純現在価値 (B-C)	126億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.0%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：八鹿日高道路（事業全体）

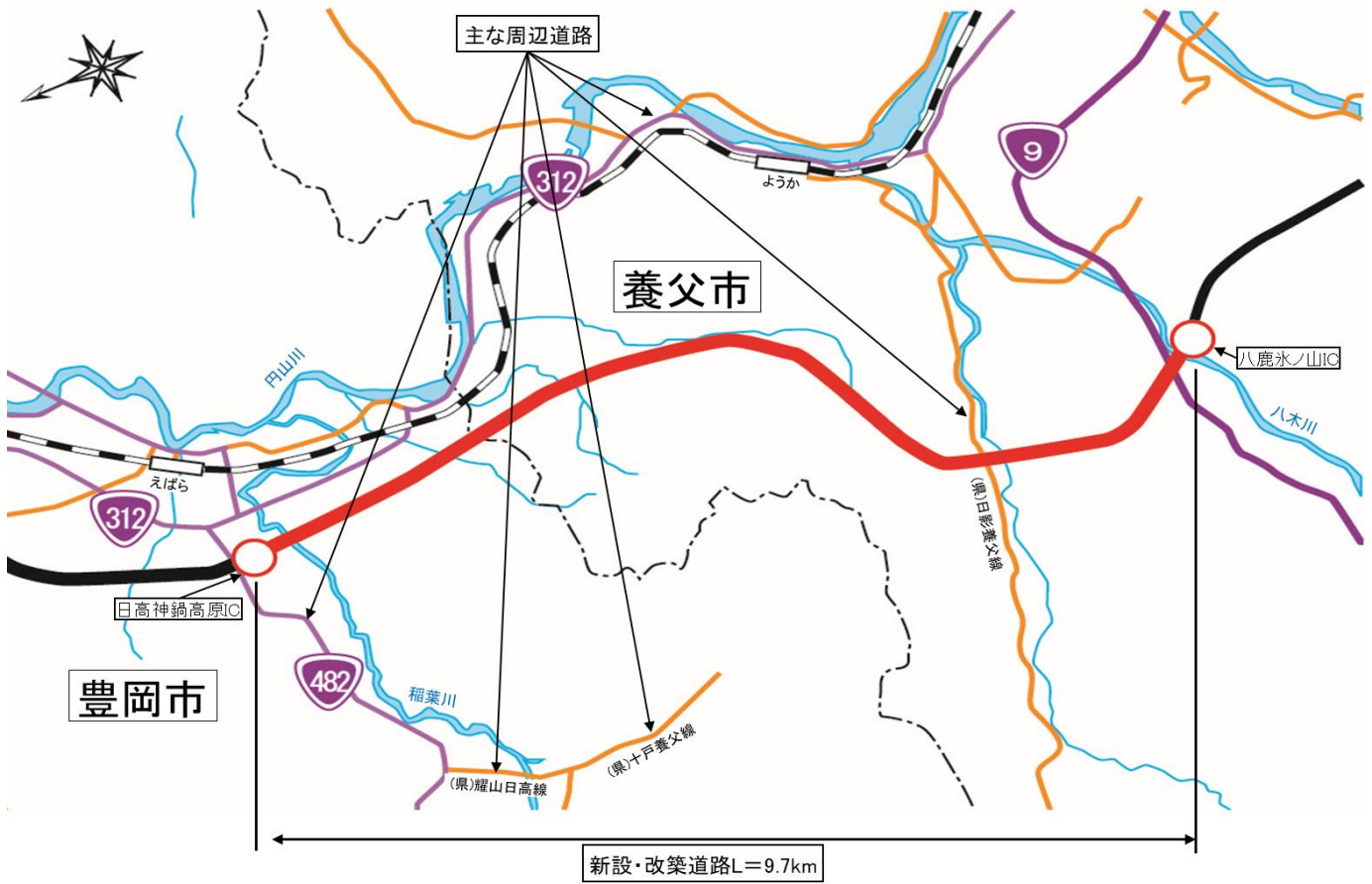
（推計時点 令和12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (9.7km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	14,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	29.51	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道312号 (8.4km)	交通量	[台/日]	12,700	5,200
		走行時間	[分]	17	13
		走行時間費用	[億円/年]	38.94	12.11
	一般国道482号 (3.4km)	交通量	[台/日]	11,400	9,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	13.42	10.22
	(県)日影養父線 (3.3km)	交通量	[台/日]	4,100	1,200
		走行時間	[分]	8	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.80	1.07
	(県)十戸養父線 (3.9km)	交通量	[台/日]	4,100	1,200
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	5.51	1.31
	(県)耀山日高線 (1.0km)	交通量	[台/日]	4,800	3,000
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.56	0.89
③その他道路合計 (26,739.6km)	走行時間費用	[億円/年]	90,466.70	90,449.63	

			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：26,769.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	90,531.94	90,504.74	27.20

- ※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 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"/>	

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道483号 八鹿日高道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.33	9.7	3.19

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
-17年目	H 12	2.2788	110.7	0.95	1.98		
-16年目	H 13	2.1911	109.4	1.90	3.86		
-15年目	H 14	2.1068	107.6	0.86	1.70		
-14年目	H 15	2.0258	106.1	0.76	1.47		
-13年目	H 16	1.9479	105.0	0.95	1.79		
-12年目	H 17	1.8730	103.7	1.90	3.48		
-11年目	H 18	1.8009	103.0	1.90	3.37		
-10年目	H 19	1.7317	102.1	6.43	11.03		
-9年目	H 20	1.6651	101.6	3.00	4.98		
-8年目	H 21	1.6010	100.3	6.93	11.20		
-7年目	H 22	1.5395	98.6	0.55	0.87		
-6年目	H 23	1.4802	97.2	17.77	27.39		
-5年目	H 24	1.4233	96.4	36.23	54.13		
-4年目	H 25	1.3686	96.4	47.99	68.95		
-3年目	H 26	1.3159	98.7	49.29	66.50		
-2年目	H 27	1.2653	100.2	91.61	117.07		
-1年目	H 28	1.2167	100.3	189.35	232.45		
供用開始年次	H 29	1.1699	100.5	29.63	34.91	2.95	3.48
1年目	H 30	1.1249	100.4	0.78	0.88	2.95	3.35
2年目	R 1	1.0816	101.2			2.95	3.19
3年目	R 2	1.0400	101.2			2.90	3.02
4年目	R 3	1.0000	101.2			2.90	2.90
5年目	R 4	0.9615	101.2			2.90	2.79
6年目	R 5	0.9246	101.2			2.90	2.68
7年目	R 6	0.8890	101.2			2.90	2.58
8年目	R 7	0.8548	101.2			2.90	2.48
9年目	R 8	0.8219	101.2			2.90	2.38
10年目	R 9	0.7903	101.2			2.90	2.29
11年目	R 10	0.7599	101.2			2.90	2.20
12年目	R 11	0.7307	101.2			2.90	2.12
13年目	R 12	0.7026	101.2			2.90	2.04
14年目	R 13	0.6756	101.2			2.90	1.96
15年目	R 14	0.6496	101.2			2.90	1.88
16年目	R 15	0.6246	101.2			2.90	1.81
17年目	R 16	0.6006	101.2			2.90	1.74
18年目	R 17	0.5775	101.2			2.90	1.67
19年目	R 18	0.5553	101.2			2.90	1.61
20年目	R 19	0.5339	101.2			2.90	1.55
21年目	R 20	0.5134	101.2			2.90	1.49
22年目	R 21	0.4936	101.2			2.90	1.43
23年目	R 22	0.4746	101.2			2.90	1.38
24年目	R 23	0.4564	101.2			2.90	1.32
25年目	R 24	0.4388	101.2			2.90	1.27
26年目	R 25	0.4220	101.2			2.90	1.22
27年目	R 26	0.4057	101.2			2.90	1.18
28年目	R 27	0.3901	101.2			2.90	1.13
29年目	R 28	0.3751	101.2			2.90	1.09
30年目	R 29	0.3607	101.2			2.90	1.05
31年目	R 30	0.3468	101.2			2.90	1.01
32年目	R 31	0.3335	101.2			2.90	0.97
33年目	R 32	0.3207	101.2			2.90	0.93
34年目	R 33	0.3083	101.2			2.90	0.89
35年目	R 34	0.2965	101.2			2.90	0.86
36年目	R 35	0.2851	101.2			2.90	0.83
37年目	R 36	0.2741	101.2			2.90	0.79
38年目	R 37	0.2636	101.2			2.90	0.76
39年目	R 38	0.2534	101.2			2.90	0.73
40年目	R 39	0.2437	101.2			2.90	0.71
41年目	R 40	0.2343	101.2			2.90	0.68
42年目	R 41	0.2253	101.2			2.90	0.65
43年目	R 42	0.2166	101.2			2.90	0.63
44年目	R 43	0.2083	101.2			2.90	0.60
45年目	R 44	0.2003	101.2			2.90	0.58
46年目	R 45	0.1926	101.2			2.90	0.56
47年目	R 46	0.1852	101.2			2.90	0.54
48年目	R 47	0.1780	101.2			2.90	0.52
49年目	R 48	0.1712	101.2	-23.46	-4.02	2.90	0.50
合計				465.34	643.99	145.16	76.02
単純事業費計				488.80		145.16	

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483号	八鹿日高道路	2	9.7km

■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					42,643	
	改良費				4,664	
		土工	m ³	692,565	1,574	切土(844,434m ³)、盛土(500,695m ³)
		法面工	m ²	43,181	137	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	289	重力式擁壁、ブロック積、逆T式擁壁、補強土壁等
		函渠工	式	1	110	
		排水工	式	1	156	
		雑工	式	1	682	
		諸経費等	式	1	1,716	諸経費、準備工等
	橋梁費				10,518	
		橋梁	m	1,613	10,518	
	トンネル費				25,266	
		NATM	m	6,442	25,266	2本(上下線)
	IC・JCT費				385	ランプ橋、舗装用地費は本線改良費に含む
		日高IC	箇所	1	385	Y型
	舗装費			105,312	1,497	
		車道舗装	m ²	37,030	386	
		トンネル舗装	m ²	68,282	1,111	
	付帯施設費				313	
		交通管理施設工	式	1	313	標識工、防護柵工、道路照明等
②用地及補償費					3,610	
	用地費		m ²	224,400	2,346	
		宅地	m ²	4,800	187	
		田畑	m ²	62,500	1,688	
		山林・原野	m ²	157,100	251	
		その他	式	1	220	
	補償費		式	1	1,264	
③間接経費			式	1	6,022	業務取り扱い費及び測量試験費など
全体事業費					52,275	

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	八鹿日高道路	2	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	4,150	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	11,800	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			15,950	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。