



No. 7-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成28年度第4回

一般国道483号

ひ だか とよ おか みなみ
日 高 豊 岡 南 道 路

【再評価】

平成28年12月
近畿地方整備局

目次

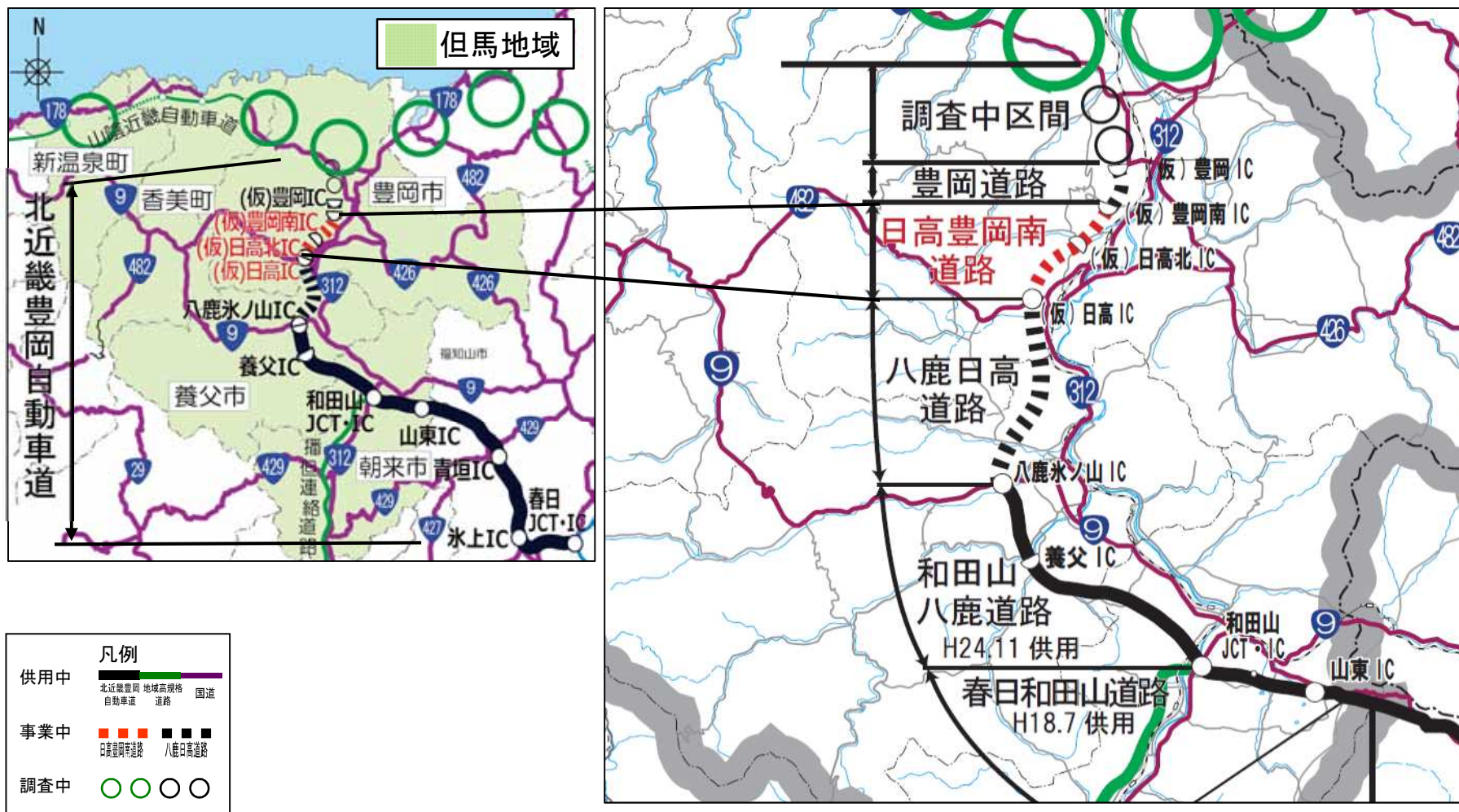
1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

事業全体図

一般国道483号
日高豊岡南道路

北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、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。

日高豊岡南道路は、交通混雑の緩和、災害時等の交通の確保、第3次医療機関へのアクセス向上、観光振興への支援、企業立地への支援を目的としています。



1. 事業の概要

一般国道483号
日高豊岡南道路

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 災害時等の交通確保
- 第3次救急医療機関へのアクセス向上
- 観光振興への支援
- 企業立地への支援

事業の概要、進捗状況

区 間	とよおか かみさの (起)兵庫県豊岡市上佐野 とよおか ひだかちよう と (終)兵庫県豊岡市日高町久斗
道路延長	L=6.1km
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	19,700台/日
全体事業費	412億円
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26%(平成28年3月末)
用地取得率	約99%(面積ベース、同上)

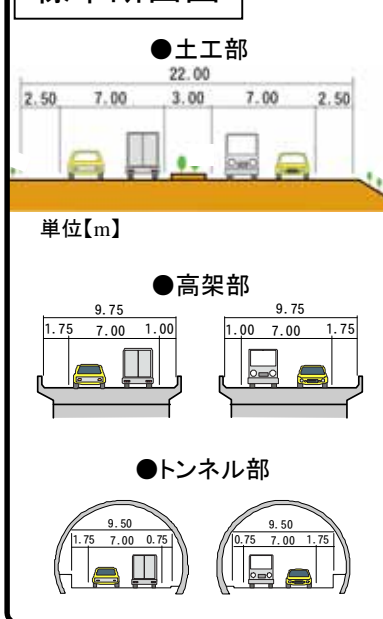
位置図



平面図



標準断面図

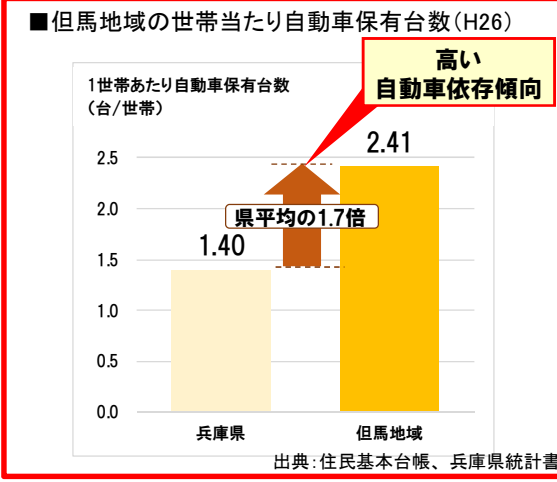
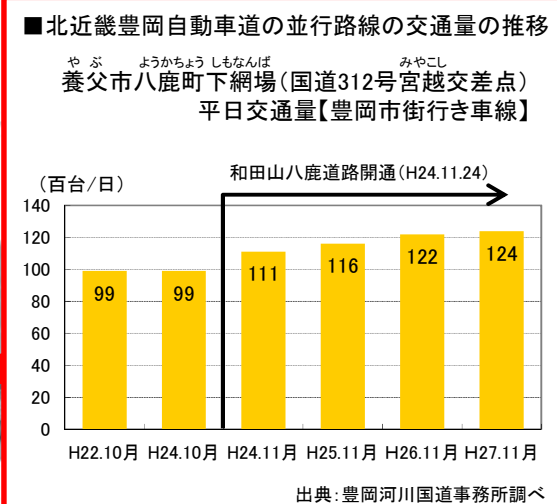
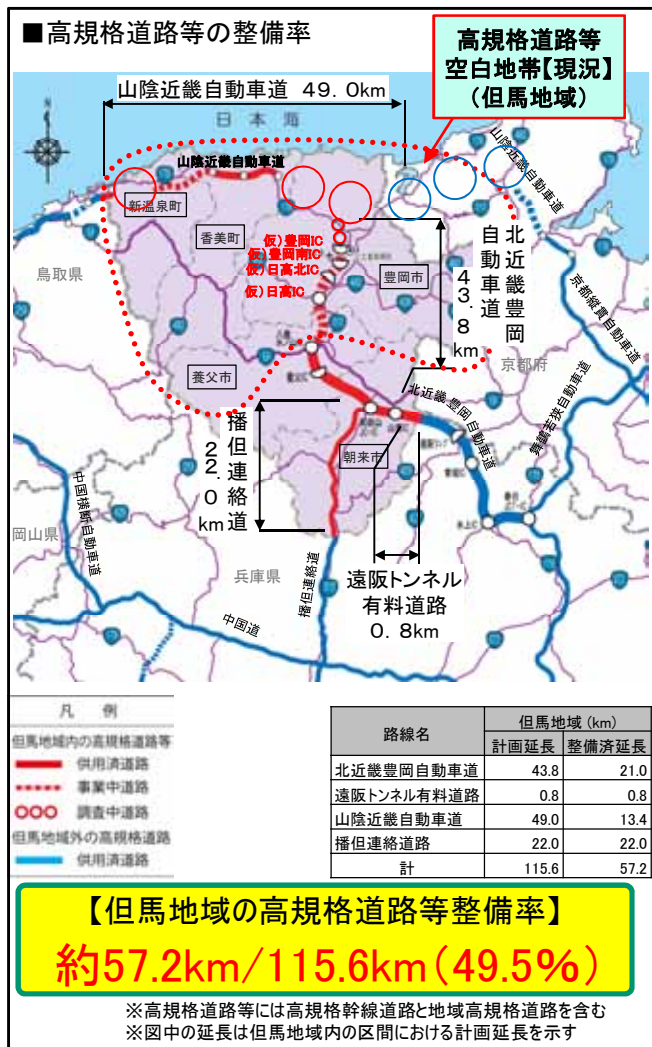


2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 但馬地域の高規格道路等の整備率は約5割で、まだ道半ばの状況。
- 北近畿豊岡自動車道が八鹿氷ノ山ICまで開通後、但馬地域への流入が増加。
- 但馬地域における世帯あたりの自動車保有台数は兵庫県平均の1.7倍。



2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

2) 事業の整備効果 (交通混雑の緩和)

■国道312号は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、日高豊岡南道路の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。

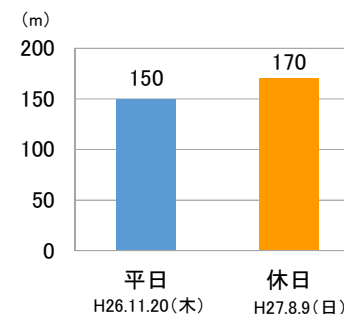
■渋滞解消への期待



土居交差点(豊岡市街行き車線) 撮影日:H27.8.9(日)



■土居交差点(豊岡市街行き車線) 最大渋滞長



出典:豊岡河川国道事務所調べ

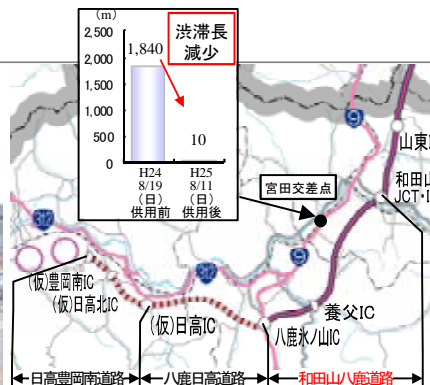
参考:和田山八鹿道路供用による効果

■並行する国道9号宮田交差点の渋滞長が減少

供用前: 最大渋滞長1,840m
(H24年8月19日(日)撮影)

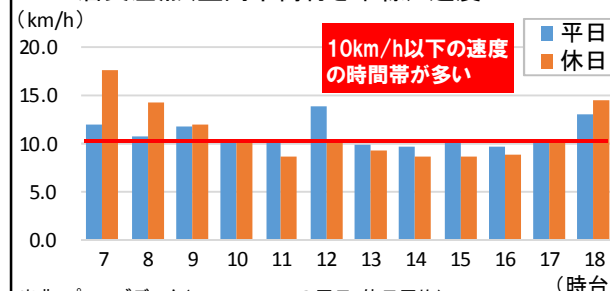


供用後: 最大渋滞長10m
(H25年8月11日(日)撮影)



※参考はH25当時発表資料より

■土居交差点(豊岡市街行き車線) 速度



出典:プローブデータ(H27.4~H28.3の平日・休日平均)

2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

2) 事業の整備効果（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幾度となく氾濫が起き、市民生活に多大な影響を与えている。日高豊岡南道路は、比較的高い位置を通過するため、水害への影響は受けず、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。

■平成16年台風23号での通行止めの状況



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)

2. 事業の必要性等に関する視点

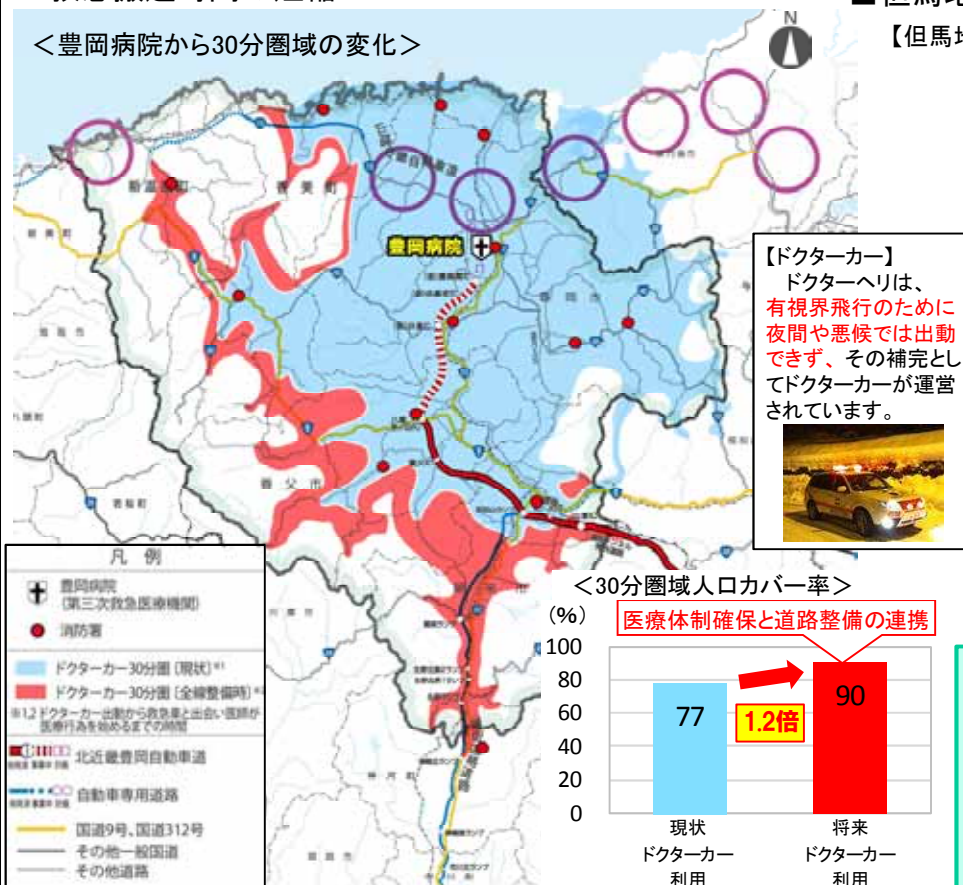
一般国道483号
日高豊岡南道路

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）

- 但馬南部地域の山間部は各消防から救急車で1時間かかる場所もあり、豊岡病院からドクターヘリを運行しているが、夜間や悪天候時など、ヘリで対応出来ない場合にドクターカーでカバーする独自の救急医療体制を構築している。
- 地域による医療体制の確保および既存の道路網と豊岡病院を直結する北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域人口カバー率が77%→90%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。

■ 救急搬送時間の短縮

<豊岡病院から30分圏域の変化>



■ 但馬地域における病院前救急診療の医療体制

【但馬地域における病院前救急診療の医療体制】



- ・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。
- ・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。
- ・有視界飛行のドクターヘリは夜間や強風、雪など天気が悪いと飛べないため、ドクターカーが補完している。
- ・豊岡から八鹿水ノ山ICまで開通すれば、現在1時間以上かかる山間地域への時間短縮できる。
- ・道路整備が時間短縮の「肝」です。



但馬救命救急センター
小林センター長

※推計：北近畿豊岡自動車道全線開通時

出典：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

一般国道483号
日高豊岡南道路

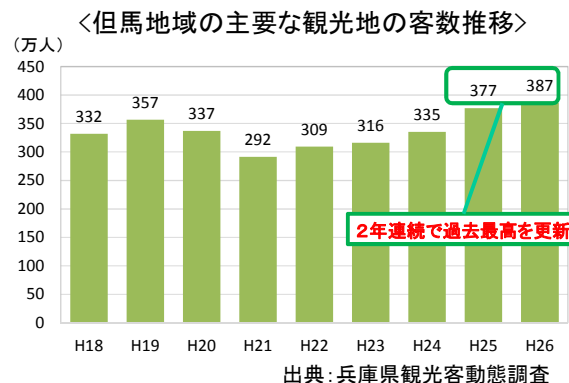
2) 事業の整備効果（観光振興への支援）

■但馬地域には「城崎温泉」や「竹田城跡」といった目玉観光資源が存在しており、日高豊岡南道路の整備による利便性の向上により、但馬地域内の観光の活性化が期待される。

■但馬地域の主な観光入込み客数



■観光客数増加への期待

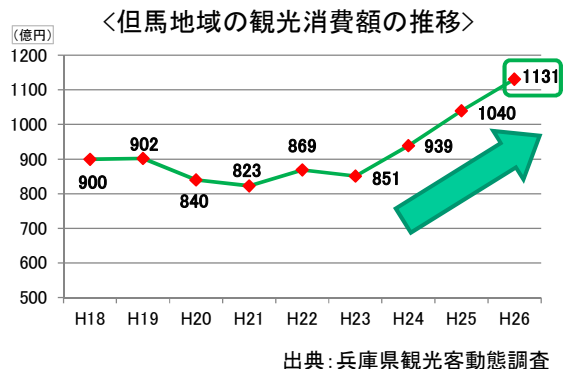


＜地場産業の声＞

カニ目当ての客が姫路、岡山、四国、中部からも来訪しています。カニ以外のシーズンにも来訪が増え、売上が1割程度アップしました。



海鮮マーケット海の蔵(香住)



香美町全体で来訪者が増加しています。北近畿豊岡自動車道が整備されることで、ツアーの立ち寄り施設へ入れてもらうための交渉がしやすくなります。



香美町立シオパークと海の文化館(香住)

北近畿道が伸びて来て城崎温泉には多くのお客さんに来ていただいています。早く日高、豊岡に伸びて城崎が近くなることを願っております。

兵庫県女将の会副会長
城崎温泉 東山荘女将(豊岡)



2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

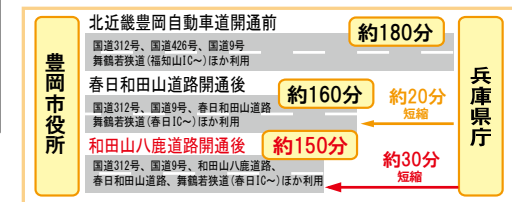
2) 事業の整備効果(企業立地への支援)

- 北近畿豊岡自動車道の整備が進み、周辺地域に企業が進出している。
- 日高豊岡南道路の整備により、さらに時間短縮が図られるなど利便性が高まることから、引き続き、企業進出が期待される。

■ 新規事業所立地



<北近畿自動車道開通による 兵庫県庁-豊岡市役所間 の所要時間短縮状況>



進出した事業所の声

■ 食品の仕入れ・配送にあたり、北近畿豊岡自動車道による利便性・時間短縮を考慮して立地しました。



(さんれいフーズ 所長)

■ ハイブリッドカー部品を製造しているが、北近畿豊岡自動車道が整備され本社や出荷先への利便性が良くなったため、操業しました。



(SHTホールディングス 常務)

2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

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)
	492億円	85億円	46億円	624億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	372億円		34億円	406億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成28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
 交通量の推計手法 : 平成17年度
 道路交通センサス統合推計モデル【第二段階】

■ 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)
	492億円	85億円	46億円	624億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	252億円		34億円	286億円	

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 : 412億円
 維持管理費 : 34百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

※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

一般国道483号
日高豊岡南道路

4) 地域における計画等

地域計画等への位置付け

- 「広域都市計画基本方針（兵庫県）」（平成20年5月）
- 「都市計画区域マスタープラン但馬地域（兵庫県）」（平成28年3月）
- 「平成27年度但馬地域経営プログラム（兵庫県）」（平成28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22年3月改訂）
- 「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25年4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」（平成27年修正）

整備促進に関する団体等

- 北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会
（S6.10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）
- 但馬・地域高規格道路推進協議会
（H4.11設立 豊岡市長、養父市長、朝来市長、香美町長、新温泉町長）
- 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）

要望経緯

- 但馬自治会が「但馬地域の振興整備に関する要望」で北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
（最近の動向）
 - ・平成28年8月3日 八鹿日高道路は平成28年度供用開始予定、日高豊岡南道路の早期完成を要望
- 北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会、但馬・地域高規格道路推進協議会が「北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会」及び「道路関係団体合同要望」で北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
（最近の動向）
 - ・平成28年9月10日 北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会 北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望

3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

1) 事業の進捗状況

平成28年度事業内容

・現在、調査・設計、トンネル工事、改良工事を実施しています。

進捗状況

・平成27年度末までの進捗は、用地取得率約99%(面積ベース)、事業進捗率約26%(事業費ベース)です。

事業進捗上の課題

・大きな課題はありません。

2) 今後の事業スケジュール等

・引き続き、事業を推進し、早期の開通を目指します。



区間	未開通区間
用地	用地進捗率約99%
工事	調査・設計、トンネル工事・改良工事推進

※用地取得率はH28年3月末時点の面積ベース。

3. 事業進捗の見込みの視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

■事業費の増加要因

- 地質調査の結果、当初の想定よりも地質条件が悪く、地盤改良、橋梁基礎形式の変更及び法面対策工の追加等が生じたことによる増加
- 新たな遺跡の発見に伴う追加の埋蔵文化財調査が生じたことによる増加
- 上記のように、想定困難な事象が生じたことにより、事業費330億円に対し、約82億円の事業費増（約25%増）

単位：億円

NO.	主な増加理由		金額	備考
①	地質に係るもの	法面対策工に伴う費用の増加	35	詳細な地質調査を実施した結果、岩の状況、風化度合いを確認し、法面対策工の追加が必要となった。
②		地盤改良に伴う費用の増加	18	詳細な地質調査を実施した結果、想定よりも地質が悪く、地盤改良の追加が必要となった。
③		橋梁基礎工の変化に伴う費用の増加	11	詳細な地質調査を実施した結果、支持層が想定より深いことが判明し、基礎形式の変更を行った。
④	埋蔵文化財調査に伴う費用の増加		18	文化財調査を実施した結果、新たな遺跡が発見されたため、追加の文化財調査の必要性が生じた。
	合計		82	

3. 事業進捗の見込みの視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

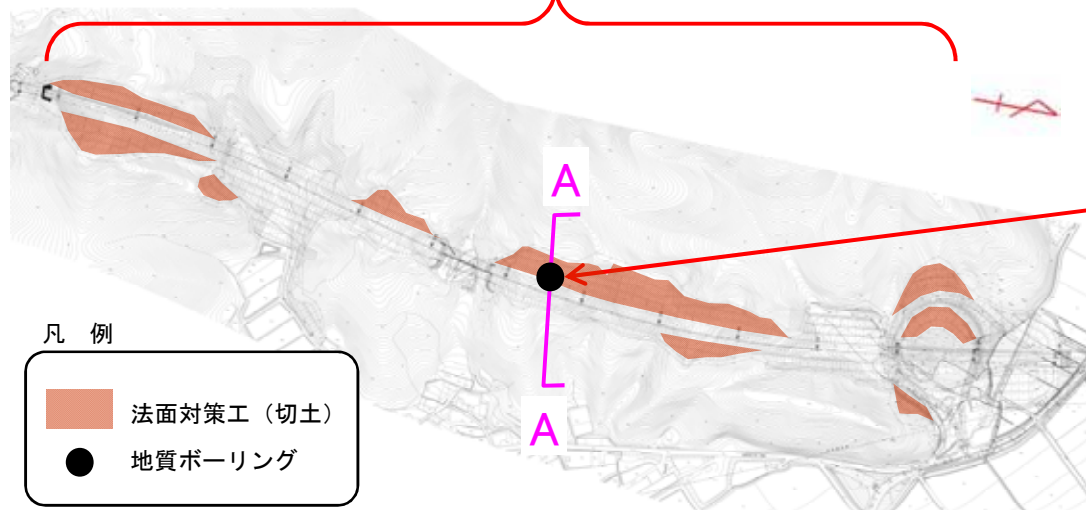
①法面对策工の追加に伴う増加 (+35億円)

- 当初は、現地踏査結果や周辺の地質調査資料により良質な地山と想定をしていた。
- 詳細設計時の地質調査の結果、岩の状況、風化度合いが判明し、法面对策工の追加が必要となった。

■位置図

【山本地区】

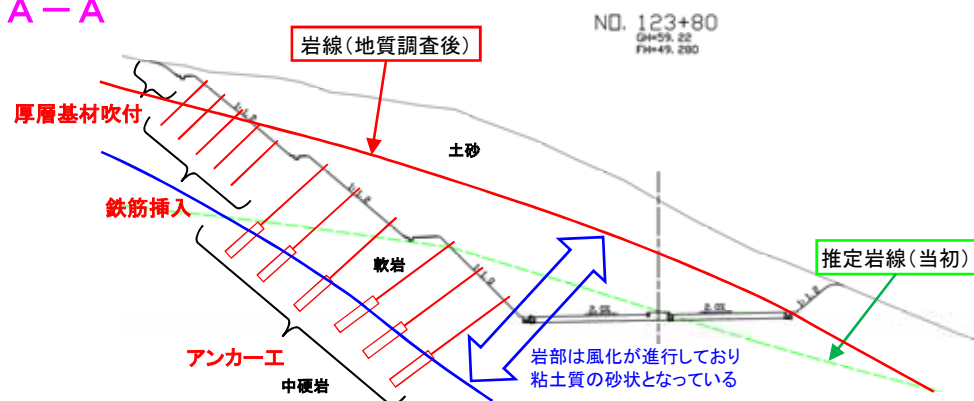
法面对策工追加範囲



凡例

- 法面对策工 (切土)
- 地質ボーリング

A-A



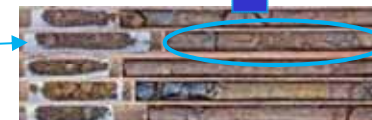
【当該区間の地質の状況】

- ・割れ目が多い
- ・見かけ上は岩であるが、指圧で容易に砕け、砂礫状(砂の塊)となる
- ・採取したコアは表面だけでは無く、中心部まで風化が進み、ぼろぼろの状態

亀裂はコアの中心部まで続く



ぼろぼろの状態



【参考】対策を必要としない岩状況

- ・亀裂が無い
- ・ハンマーで叩くと金属音
- ・コアは棒状で概ね50cm以上で採取される



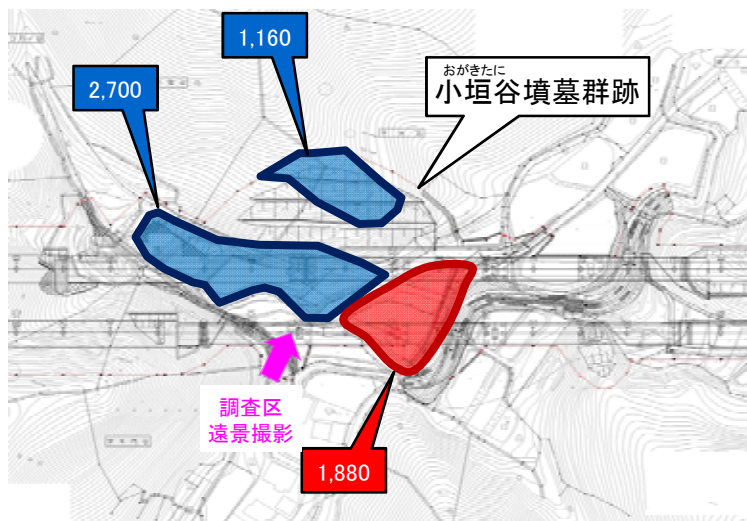
3. 事業進捗の見込みの視点



一般国道483号
日高豊岡南道路

④埋蔵文化財発掘調査に伴う費用の増加 (+18億円)

- 当初は「兵庫県遺跡地図」資料による埋蔵文化財包蔵地に基づき、発掘調査箇所を想定していた。
- 兵庫県が発掘調査箇所を確認するために試掘調査を実施したところ、想定範囲外に遺跡の痕跡が確認されたため、当初予定していた発掘範囲が広がり追加費用が必要となった。

【^{によう}祢布地区】



凡 例	
	当初発掘調査箇所
	追加発掘調査箇所
(単位:m ²)	

■小垣谷古墳群発掘調査(平成27年8月25日～28年2月29日)



調査区遠景



遺跡検出状況(火葬址)

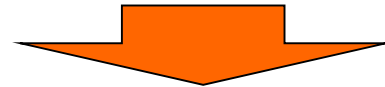


遺跡発掘完了(箱式石棺)

4.コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

一般国道483号
日高豊岡南道路

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日高豊岡南道路の計画は、近隣地域との地域連携や緊急搬送への支援、災害時の代替道路、一般国道312号の交通事故、混雑の緩和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っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

5. 関係自治体の意見

一般国道483号
日高豊岡南道路

■兵庫県知事

平成28年11月28日 土第1578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）

一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70km）は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

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大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

こうしたことから、日高豊岡南道路の早期供用、さらには豊岡道路の事業促進及び既に都市計画決定している豊岡IC～豊岡北IC間の早期事業化、豊岡北ICから山陰近畿自動車道との接続を含めた直轄による調査着手をお願いしたい。

5. 関係自治体の意見

一般国道483号
日高豊岡南道路

◆沿線市町村の期待

■豊岡市長

(期待する効果)

北近畿豊岡自動車道が整備されることによって、災害時の代替路確保や迅速な救急医療介入により、安全で安心な生活の実現が期待されます。あわせて、京阪神をはじめ各地域からのアクセス利便性が向上し、広域的な観光振興や交流促進などによる地方創生が期待されます。

①危機管理の道

- ・台風や地震などの大規模災害発生時における市街地の孤立化が解消されるとともに、人命救助、復旧・復興を促す輸送路として期待。

②いのちの道

- ・広大な但馬地域唯一の第3次医療機関への搬送時間が短縮され、安心の範囲の拡大が期待。

③大交流の道

- ・城崎温泉、コウノトリ、山陰海岸ジオパークなど豊富な観光資源への集客や交流人口が増加することにより、観光産業の活性化が期待。
- ・物流の利便性向上、効率化により、豊岡鞆、但馬牛、カニなど豊岡市の魅力ある産業の活性化が期待。

(市の取り組み)

①危機管理の道

- ・豊岡市道路整備計画に基づき、防災拠点や医療施設との連絡道路や災害時に迂回路となる道路の整備。

②いのちの道

- ・平成22年度に公立豊岡病院に導入したドクターカーの運用により、医療介入までの時間が大幅に短縮。

③大交流の道

- ・平成28年6月に官民連携により設立された豊岡版DMOと協力し、新たな体験メニューの開発や多彩な周遊ルートの形成、地域の関係団体等と連携したプロモーション活動の実施を計画。
- ・沿線における企業誘致用地の整備を計画しているとともに、「道の駅」の整備についても検討。

6. 対応方針(原案)

一般国道483号
日高豊岡南道路

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。日高豊岡南道路の整備により丹波地域や京阪神地域との所要時間が短縮され、企業立地の促進や観光入込客数の増加により地域の活性化が期待できる。
- ・円山川沿いの国道312号は、過去に何度も水害等に見舞われ通行止となっている。日高豊岡南道路の整備により災害時にも幹線道路としての機能が発揮できる。
- ・日高豊岡南道路の整備により、但馬地域唯一の第3次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。また、並行する国道312号の交通混雑の緩和、交通安全の確保が期待できる。
- ・事業費が82億円増額するものの、日高豊岡南道路の費用便益比(B/C)は事業全体で1.5、残事業で2.2。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・日高豊岡南道路は、平成18年度に事業化し、現在工事を推進。
- ・平成22年度より用地取得に着手し、平成28年3月時点で約99%取得済み。
- ・日高豊岡南道路は引き続き事業を推進し、早期の暫定2車線供用を目指します。

日高豊岡南道路は、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、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 7-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成28年度第4回

一般国道483号
ひ だか とよ おか みなみ
日高豊岡南道路
【再評価】

平成28年12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 日高豊岡南道路
事業主体	近畿地方整備局

●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	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 218億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 338億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 9.8%)

●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	● 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 : 67万人・時間/年 (147370万人・時間/年⇒147303万人・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)日高竹野線 (県)藤井上石線 (県)府市場伏線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 67万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 7割削減
		□ 並行区間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	
		■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	全但一般路線バス・特急バス (城崎温泉←→神戸又は大阪) 全但、神姫高速バス (城崎温泉←→姫路)
		□ 新幹線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	■ 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が見込まれる	豊岡市～神戸港 : 約146分→約127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が見込まれる	但馬地域 (ズワイガニ、ハタハタ) 主な出荷先 : 京阪神地域
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 三大都市圏の環状道路を形成する	
		□ 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	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	但馬地方拠点都市地域（豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町）と北近畿地方拠点都市地域（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	豊岡市～養父市（所要時間：約34分→約28分）
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	豊岡市～朝来市（所要時間：約46分→約40分）
	個性ある地域の形成	<input 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	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する 	但馬地域〔城崎温泉、竹田城跡、湯村温泉、出石町内鑑賞他〕（年間観光客入込数：約1,076万人/年 H26年）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	養父市～公立豊岡病院間（所要時間：約32分→約26分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	国道312号
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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312号（養父市～豊岡市間）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
<input type="checkbox"/> 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する			
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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：3321.96t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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／平行区間等）：一般国道312号 一般国道482号（県）日高竹野線（県）藤井上石線（県）府市場伏線 排出削減量：26.12t/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：20.96t/年
		<ul style="list-style-type: none"> ● 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／平行区間等）：一般国道312号 一般国道482号（県）日高竹野線（県）藤井上石線（県）府市場伏線 排出削減量：1.49t/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：1.04t/年
		<input type="checkbox"/> 並行区間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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている 	「広域都市計画基本方針（兵庫県）」「都市計画区域マスタープラン但馬地域（兵庫県）」「平成28年度但馬地域経営プログラム（兵庫県）」「但馬地域ビジョンバージョン2（兵庫県）」「豊岡市総合計画後期基本計画」「豊岡市都市計画マスタープラン」「豊岡市地域基本計画（企業立地促進法に基づく基本計画）」「養父市都市計画マスタープラン」に位置づけられている。
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

(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	現拡・BP・その他の別
一般国道483号	日高豊岡南道路	L=6.1km	高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,700	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28年度		
単純合計	384億円	96億円	480億円
うち残事業分	279億円	96億円	375億円
基準年における 現在価値 (C)	372億円	34億円	406億円
うち残事業分	252億円	34億円	286億円

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28年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	31億円	5.4億円	2.9億円	39億円
基準年における 現在価値 (B)	492億円	85億円	46億円	624億円
うち残事業分	492億円	85億円	46億円	624億円

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）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	218億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	2.2
経済的純現在価値（残事業）	338億円
経済的内部収益率（残事業）	9.8%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	19,700台/日	±10%	1.3~1.8
事業費	279億円	±10%	1.4~1.6
事業期間	5年	±20%	1.5~1.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	19,700台/日	±10%	1.9~2.5
事業費	279億円	±10%	2.0~2.4
事業期間	5年	±20%	2.1~2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：日高豊岡南道路（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 (6.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	19,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	17.24	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 312号 (9.4km)	交通量	[台/日]	13,600	7,000
		走行時間	[分]	19	15
		走行時間費用	[億円/年]	46.40	20.18
	一般国道 482号 (2.7km)	交通量	[台/日]	4,300	2,800
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	3.81	2.47
	(県)日高竹 野線 (2.2km)	交通量	[台/日]	6,900	2,100
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	5.77	1.33
	(県)藤井上 石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	3,200	300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	1.72	0.17
	(県)府市場 伏線 (3.2km)	交通量	[台/日]	1,500	0
		走行時間	[分]	5	0
		走行時間費用	[億円/年]	1.35	0.00
③その他道路合計 (25,487.0km)	走行時間費用	[億円/年]	87,841.05	87,827.86	
			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：25,512.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	87,900.11	87,869.24	30.87

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

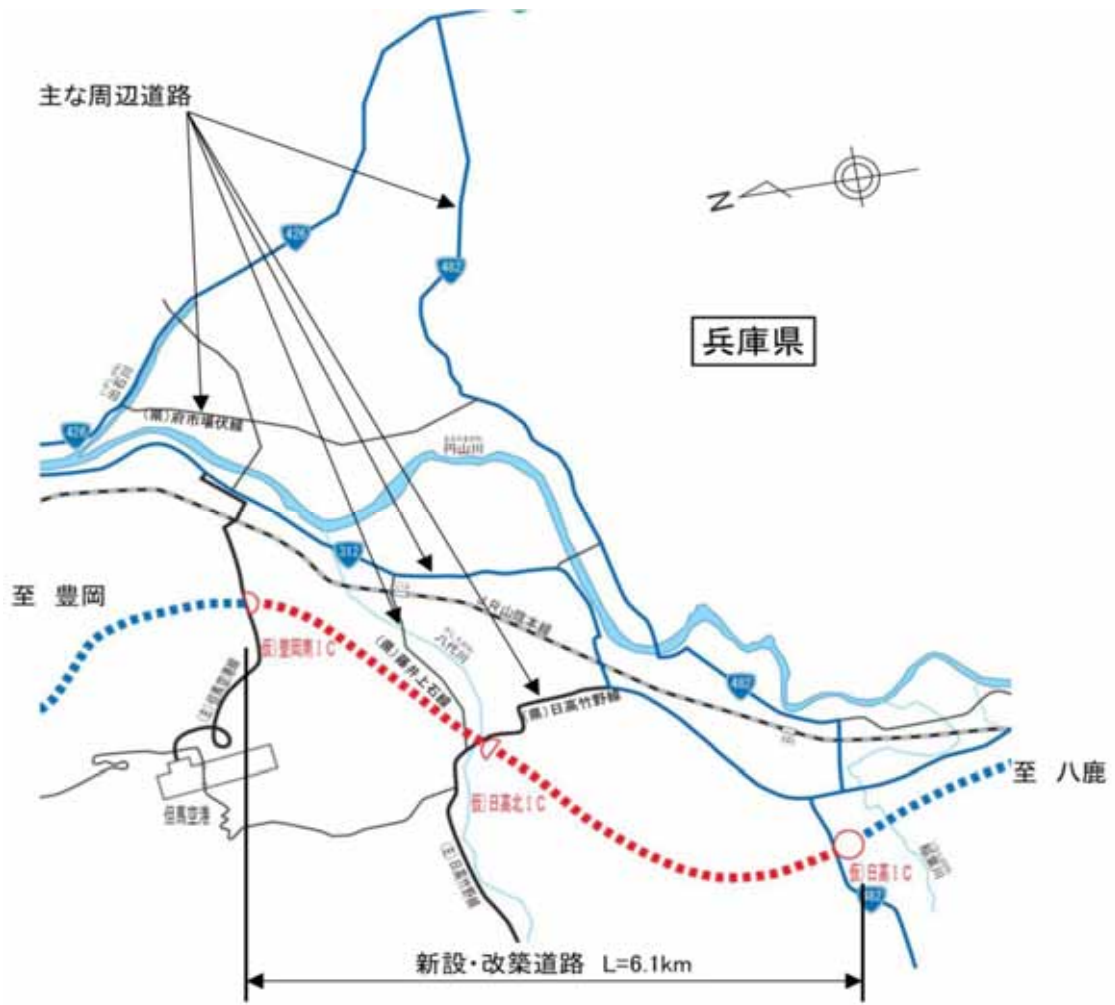
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：日高豊岡南道路（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 (6.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	19,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	17.24	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 312号 (9.4km)	交通量	[台/日]	13,600	7,000
		走行時間	[分]	19	15
		走行時間費用	[億円/年]	46.40	20.18
	一般国道 482号 (2.7km)	交通量	[台/日]	4,300	2,800
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	3.81	2.47
	(県)日高竹 野線 (2.2km)	交通量	[台/日]	6,900	2,100
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	5.77	1.33
	(県)藤井上 石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	3,200	300
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	1.72	0.17
	(県)府市場 伏線 (3.2km)	交通量	[台/日]	1,500	0
		走行時間	[分]	5	0
		走行時間費用	[億円/年]	1.35	0.00
③その他道路合計 (25,487.0km)	走行時間費用	[億円/年]	87,841.05	87,827.86	
			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：25,512.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	87,900.11	87,869.24	30.87

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

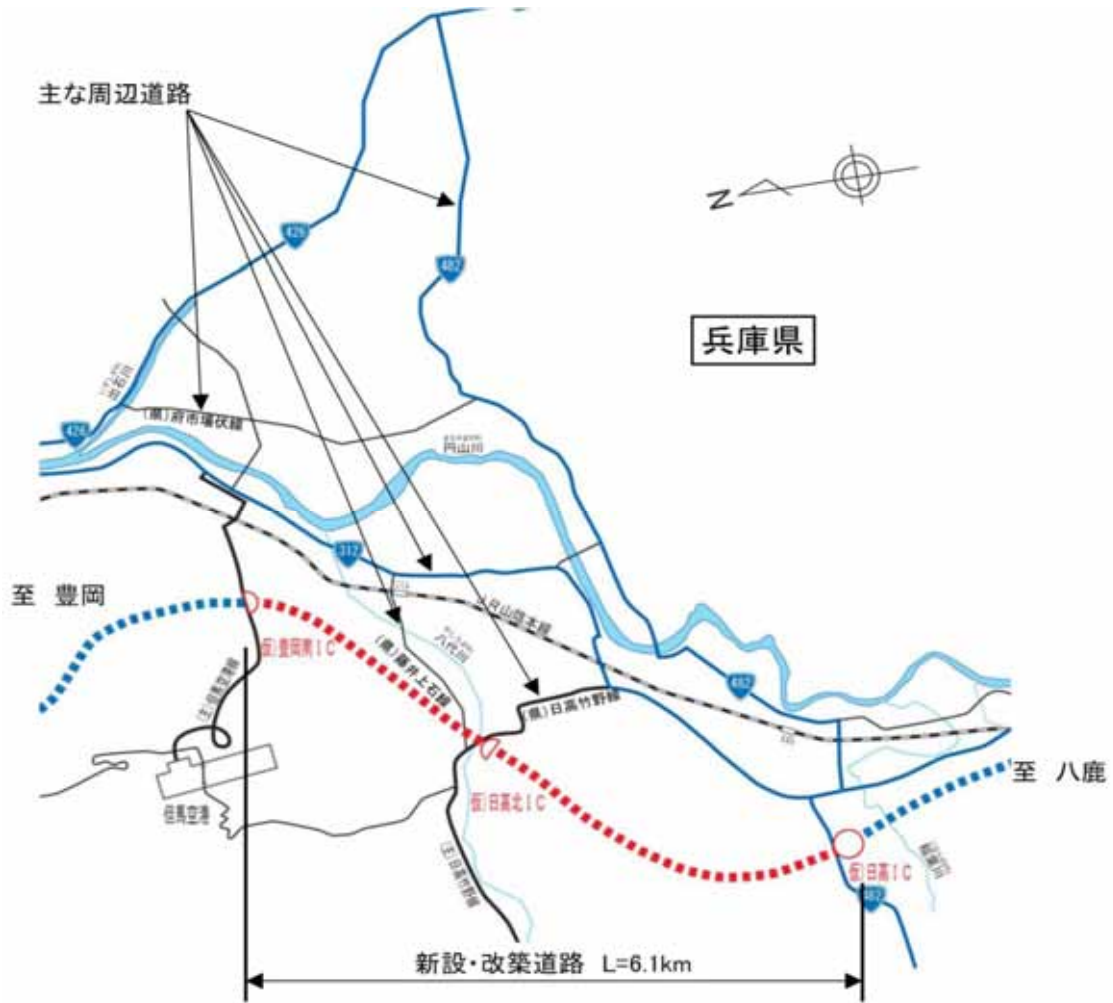
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：日高豊岡南道路

(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28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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

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

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：一般国道483号 日高豊岡南道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.34	6.1	2.07

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-21年目	H 13	1.8009	105.7	1.43	2.27		
-20年目	H 14	1.7317	103.8	0.86	1.33		
-19年目	H 15	1.6651	102.3	0.76	1.16		
-18年目	H 16	1.6010	101.0	0.61	0.90		
-17年目	H 17	1.5395	99.6	0.95	1.37		
-16年目	H 18	1.4802	98.7	0.95	1.33		
-15年目	H 19	1.4233	97.6	5.48	7.45		
-14年目	H 20	1.3686	96.8	2.50	3.29		
-13年目	H 21	1.3159	95.6	4.10	5.27		
-12年目	H 22	1.2653	93.7	0.56	0.71		
-11年目	H 23	1.2167	92.1	10.21	12.58		
-10年目	H 24	1.1699	91.3	18.38	21.97		
-9年目	H 25	1.1249	91.1	18.43	21.23		
-8年目	H 26	1.0816	93.3	9.56	10.34		
-7年目	H 27	1.0400	93.3	7.14	7.42		
-6年目	H 28	1.0000	93.3	22.99	22.99		
-5年目	H 29	0.9615	93.3	72.63	69.83		
-4年目	H 30	0.9246	93.3	70.70	65.37		
-3年目	H 31	0.8890	93.3	53.81	47.84		
-2年目	H 32	0.8548	93.3	44.65	38.17		
-1年目	H 33	0.8219	93.3	37.08	30.48		
供用開始年次	H 34	0.7903	93.3			1.92	1.51
1年目	H 35	0.7599	93.3			1.92	1.46
2年目	H 36	0.7307	93.3			1.92	1.40
3年目	H 37	0.7026	93.3			1.92	1.35
4年目	H 38	0.6756	93.3			1.92	1.29
5年目	H 39	0.6496	93.3			1.92	1.25
6年目	H 40	0.6246	93.3			1.92	1.20
7年目	H 41	0.6006	93.3			1.92	1.15
8年目	H 42	0.5775	93.3			1.92	1.11
9年目	H 43	0.5553	93.3			1.92	1.06
10年目	H 44	0.5339	93.3			1.92	1.02
11年目	H 45	0.5134	93.3			1.92	0.98
12年目	H 46	0.4936	93.3			1.92	0.95
13年目	H 47	0.4746	93.3			1.92	0.91
14年目	H 48	0.4564	93.3			1.92	0.87
15年目	H 49	0.4388	93.3			1.92	0.84
16年目	H 50	0.4220	93.3			1.92	0.81
17年目	H 51	0.4057	93.3			1.92	0.78
18年目	H 52	0.3901	93.3			1.92	0.75
19年目	H 53	0.3751	93.3			1.92	0.72
20年目	H 54	0.3607	93.3			1.92	0.69
21年目	H 55	0.3468	93.3			1.92	0.66
22年目	H 56	0.3335	93.3			1.92	0.64
23年目	H 57	0.3207	93.3			1.92	0.61
24年目	H 58	0.3083	93.3			1.92	0.59
25年目	H 59	0.2965	93.3			1.92	0.57
26年目	H 60	0.2851	93.3			1.92	0.55
27年目	H 61	0.2741	93.3			1.92	0.53
28年目	H 62	0.2636	93.3			1.92	0.51
29年目	H 63	0.2534	93.3			1.92	0.49
30年目	H 64	0.2437	93.3			1.92	0.47
31年目	H 65	0.2343	93.3			1.92	0.45
32年目	H 66	0.2253	93.3			1.92	0.43
33年目	H 67	0.2166	93.3			1.92	0.42
34年目	H 68	0.2083	93.3			1.92	0.40
35年目	H 69	0.2003	93.3			1.92	0.38
36年目	H 70	0.1926	93.3			1.92	0.37
37年目	H 71	0.1852	93.3			1.92	0.35

38年目	H	72	0.1780	93.3			1.92	0.34
39年目	H	73	0.1712	93.3			1.92	0.33
40年目	H	74	0.1646	93.3			1.92	0.32
41年目	H	75	0.1583	93.3			1.92	0.30
42年目	H	76	0.1522	93.3			1.92	0.29
43年目	H	77	0.1463	93.3			1.92	0.28
44年目	H	78	0.1407	93.3			1.92	0.27
45年目	H	79	0.1353	93.3			1.92	0.26
46年目	H	80	0.1301	93.3			1.92	0.25
47年目	H	81	0.1251	93.3			1.92	0.24
48年目	H	82	0.1203	93.3			1.92	0.23
49年目	H	83	0.1157	93.3	-9.30	-1.08	1.92	0.22
合計					374.49	372.22	95.83	33.85
単純事業費計						383.79		95.83

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)

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 日高豊岡南道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.34	6.1	2.07

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
-5年目	H 29	0.9615	93.3	72.63	69.83		
-4年目	H 30	0.9246	93.3	70.70	65.37		
-3年目	H 31	0.8890	93.3	53.81	47.84		
-2年目	H 32	0.8548	93.3	44.65	38.17		
-1年目	H 33	0.8219	93.3	37.08	30.48		
供用開始年次	H 34	0.7903	93.3			1.92	1.51
1年目	H 35	0.7599	93.3			1.92	1.46
2年目	H 36	0.7307	93.3			1.92	1.40
3年目	H 37	0.7026	93.3			1.92	1.35
4年目	H 38	0.6756	93.3			1.92	1.29
5年目	H 39	0.6496	93.3			1.92	1.25
6年目	H 40	0.6246	93.3			1.92	1.20
7年目	H 41	0.6006	93.3			1.92	1.15
8年目	H 42	0.5775	93.3			1.92	1.11
9年目	H 43	0.5553	93.3			1.92	1.06
10年目	H 44	0.5339	93.3			1.92	1.02
11年目	H 45	0.5134	93.3			1.92	0.98
12年目	H 46	0.4936	93.3			1.92	0.95
13年目	H 47	0.4746	93.3			1.92	0.91
14年目	H 48	0.4564	93.3			1.92	0.87
15年目	H 49	0.4388	93.3			1.92	0.84
16年目	H 50	0.4220	93.3			1.92	0.81
17年目	H 51	0.4057	93.3			1.92	0.78
18年目	H 52	0.3901	93.3			1.92	0.75
19年目	H 53	0.3751	93.3			1.92	0.72
20年目	H 54	0.3607	93.3			1.92	0.69
21年目	H 55	0.3468	93.3			1.92	0.66
22年目	H 56	0.3335	93.3			1.92	0.64
23年目	H 57	0.3207	93.3			1.92	0.61
24年目	H 58	0.3083	93.3			1.92	0.59
25年目	H 59	0.2965	93.3			1.92	0.57
26年目	H 60	0.2851	93.3			1.92	0.55
27年目	H 61	0.2741	93.3			1.92	0.53
28年目	H 62	0.2636	93.3			1.92	0.51
29年目	H 63	0.2534	93.3			1.92	0.49
30年目	H 64	0.2437	93.3			1.92	0.47
31年目	H 65	0.2343	93.3			1.92	0.45
32年目	H 66	0.2253	93.3			1.92	0.43
33年目	H 67	0.2166	93.3			1.92	0.42
34年目	H 68	0.2083	93.3			1.92	0.40
35年目	H 69	0.2003	93.3			1.92	0.38
36年目	H 70	0.1926	93.3			1.92	0.37
37年目	H 71	0.1852	93.3			1.92	0.35
38年目	H 72	0.1780	93.3			1.92	0.34
39年目	H 73	0.1712	93.3			1.92	0.33
40年目	H 74	0.1646	93.3			1.92	0.32
41年目	H 75	0.1583	93.3			1.92	0.30
42年目	H 76	0.1522	93.3			1.92	0.29
43年目	H 77	0.1463	93.3			1.92	0.28
44年目	H 78	0.1407	93.3			1.92	0.27
45年目	H 79	0.1353	93.3			1.92	0.26
46年目	H 80	0.1301	93.3			1.92	0.25
47年目	H 81	0.1251	93.3			1.92	0.24
48年目	H 82	0.1203	93.3			1.92	0.23
49年目	H 83	0.1157	93.3	0.00	0.00	1.92	0.22
合計				278.88	251.69	95.83	33.85
単純事業費計				278.88		95.83	

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。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	日高豊岡南道路	4	6.1km

■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					36,383	
改良費					9,530	
	土工		m3	1,149,842	938	切土(553,591m3) 盛土(596,251m3)
	法面工		m ²	79,350	161	種子吹付(47,852m2)、種子散布(29,143m2)、補強土工(2,355m2)
	切土部補強土工		式	1	3,537	厚層基材吹付(12,342m2)、法枠工(16,215m2)
	擁壁工		式	1	253	重力式、ブロック積、逆T式、補強土壁
	函渠工		式	1	40	
	排水工		式	1	151	
	軟弱地盤改良工		式	1	1,791	深層改良工
	雑工		式	1	2,659	準備工、埋蔵文化財調査等
橋梁費					10,834	
	100m以上		m	1,826	8,387	9橋(下り線:208m、253m、280m、151m、125m) (上り線:159m、266m、267m、117m)
	100m～50m		m	363	1,904	5橋(下り線:65m、96m、67m、上り線:72m、63m)
	50m未満		m	112	543	3橋(上り線:29m、39.5m、43m)
トンネル費					13,514	NATM
	1000m以上		m	2,332	5,325	2本(下り線:1,101m、上り線:1,231m)
	1000m～500m		m	2,778	6,925	5本(下り線:521m、629m、上り線:502m、531m、595m)
	500m未満		m	493	1,264	1本(下り線:493m)
IC・JCT費					753	
	日高北IC		箇所	1	711	ループ型(北向きハーフIC)
	豊岡南IC		箇所	1	42	ダイヤモンド型(南向きハーフIC)
舗装費					1,544	
	車道舗装		m ²	54,550	356	
	トンネル舗装		m ²	57,173	930	
	その他		式	1	258	
付帯施設費					208	
	付帯工事費		式	1	208	交通管理施設工等
②用地及補償費					1,823	
用地費			m ²	223,691	930	
	宅地		m ²	142	5	
	田畑		m ²	43,196	634	
	山林・原野		m ²	180,353	269	
	その他		式	1	22	墓地等
補償費			式	1	893	
③間接経費					2,994	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					41,200	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	日高豊岡南道路	4	6.1km

■事業費内訳(H29以降)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					29,517	
	改良費				6,367	
		土工	m ³	314,322	257	切土(140,625m ³) 盛土(173,697m ³)
		法面工	m ²	61,515	124	種子吹付(37,097m ²)、種子散布(22,593m ²)、補強土工(1,826m ²)
		切土部補強土工	式	1	2,742	厚層基材吹付(9,568m ²)、法枠工(12,570m ²)
		擁壁工	式	1	196	重力式、ブロック積、逆T式、補強土壁
		函渠工	式	1	31	
		排水工	式	1	117	
		軟弱地盤改良工	式	1	1,388	深層改良工
		雑工	式	1	1,512	準備工、埋蔵文化財調査等
	橋梁費		m	2,049	9,337	
		100m以上	m	1,674	7,404	9橋(下り線:208m、253m、280m、151m、65/125m) (上り線:159m、266m、228/267m、64/117m)
		100m～50m	m	263	1,390	5橋(下り線:65m、96m、31/67m、上り線:44/72m、27/63m)
		50m未満	m	112	543	3橋(上り線:29m、39.5m、43m)
	トンネル費		m	5,126	11,970	NATM
		1000m以上	m	2,230	4,893	2本(下り線:1,101m、上り線:1,129/1,231m)
		1000m～500m	m	2,403	5,813	5本(下り線:521m、629m、上り線:483/502m、266/531m、504/595m)
		500m未満	m	493	1,264	1本(下り線:493m)
	IC・JCT費				91	
		日高北IC	箇所	1	91	ループ型(北向きハーフIC)
		豊岡南IC	箇所	1	0	ダイヤモンド型(南向きハーフIC)
	舗装費				1,544	
		車道舗装	m ²	54,550	356	
		トンネル舗装	m ²	57,173	930	
		その他	式	1	258	
	付帯施設費				208	
		付帯工事費	式	1	208	交通管理施設工等
②用地及補償費					3	
	用地費		m ²	0	0	
		宅地	m ²	0	0	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	0	0	
		その他	式	1	0	
	補償費		式	1	3	
③間接経費					599	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					30,119	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
北近畿豊岡自動車道	日高豊岡南道路	4	6.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.1	3,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,000	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			10,350	

【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。

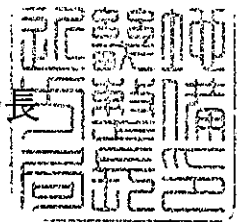


国近整企画152号

平成28年11月9日

兵庫県知事 殿

近畿地方整備局長



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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成28年12月6日(火)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成28年11月28日(月)までに、別紙について貴職の御意見を承りたく依頼いたします。

※御意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
円山川総合水系環境整備事業	事業継続	
加古川総合水系環境整備事業	事業継続	
揖保川総合水系環境整備事業	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道483号日高豊岡南道路	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

土 第 1578 号
平成 28 年 11 月 28 日

近畿地方整備局長 様

兵庫県知事



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 28 年 11 月 9 日付け国近整企画 152 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】

〈一般国道483号日高豊岡南道路〉

兵庫県知事の意見

一般国道483号北近畿豊岡自動車道（約70km）は、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び山陰近畿自動車道と高速道路ネットワークを形成することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

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大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

こうしたことから、日高豊岡南道路の早期供用、さらには、豊岡道路の事業促進及び既に都市計画決定している豊岡IC～豊岡北IC間の早期事業化、豊岡北ICから山陰近畿自動車道との接続を含めた直轄による調査着手をお願いしたい。