



No. 4-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第1回

一般国道483号

ひ ^{だか} ^{とよ} ^{おか} ^{みなみ}
日 高 豊 岡 南 道 路
^{とよ} ^{おか}
豊 岡 道 路

【再評価】

平成30年7月
近畿地方整備局

目次

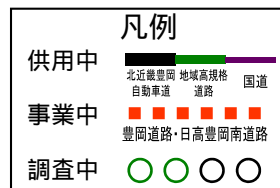
1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
4. 事業の進捗の見込みの視点
5. 事業費の見直し
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

1. 事業全体図

一般国道483号 日高豊岡南道路
 一般国道483号 豊岡道路

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、豊岡道路は、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. 事業の概要

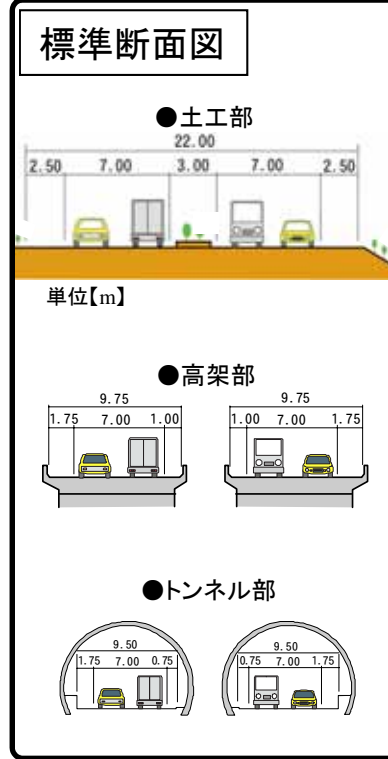
一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

事業の目的

交通混雑の緩和
交通安全の確保
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

事業の概要、進捗状況

区間	【豊岡道路】 とおか とべら (起)兵庫県豊岡市戸牧	【日高豊岡南道路】 とおか かみさの (起)兵庫県豊岡市上佐野
道路延長	L=2.0km	L=6.1km
構造規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	暫定2車線	4車線
標準幅員	W=22.0m	W=22.0m
計画交通量	13,100台/日	17,800台/日
全体事業費	130億円	498億円
事業化	平成28年度	平成18年度
都市計画決定	平成27年6月	平成18年1月
用地着手	平成29年度	平成22年度
事業進捗率	約8%(平成30年3月末)	約53%(平成30年3月末)
用地進捗率	約62%(面積ベース、同上)	100%(面積ベース、同上)



3. 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
一般国道483号 豊岡道路

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

国道312号の交通特性は内外交通47%、内々交通50%と割合が高く、地域の交通を支える道路。
但馬地域の高規格道路等の整備率は約7割で、まだ道半ばの状況。
但馬地域の人口は減少傾向。一方で高齢者は増加しており、高齢化が進んでいる状況。
世帯あたりの自動車保有台数は兵庫県全体の約1.7倍。
社会経済情勢等に変化はない

■但馬地域の高規格道路等の整備率

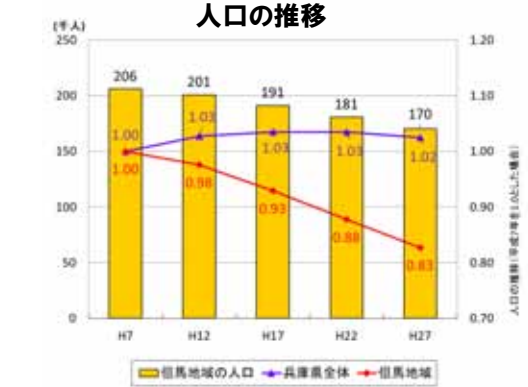


路線名	但馬地域 (km)	
	計画延長	整備済延長
北近畿豊岡自動車道	43.8	30.7
遠阪トンネル有料道路	0.8	0.8
山陰近畿自動車道	51.0	23.2
播但連絡道路	22.0	22.0
計	117.6	76.7

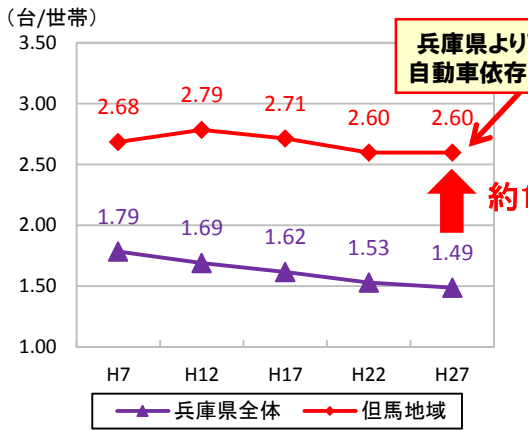
【但馬地域の高規格道路等整備率】
約76.7km/117.6km(65.2%)

※高規格道路等には高規格幹線道路と地域高規格道路を含む
※図中の延長は但馬地域内の区間における計画延長を示す

■但馬地域の人口・自動車保有台数の状況

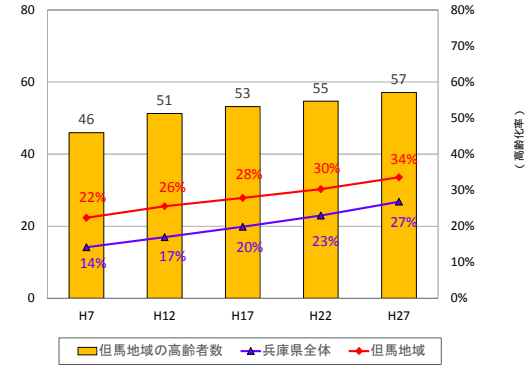


但馬地域の世帯当たり自動車保有台数の推移



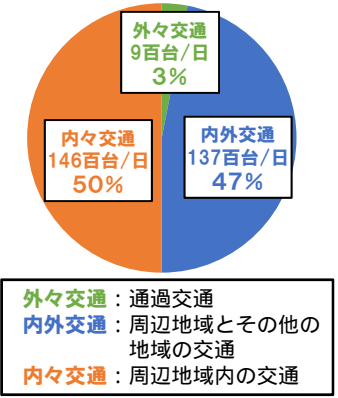
出典: 兵庫県統計書

高齢化の推移



出典: 国勢調査

豊岡市の国道312号(現道)のOD内訳



※周辺地域とは、当該事業が通過する豊岡市
※H22全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出

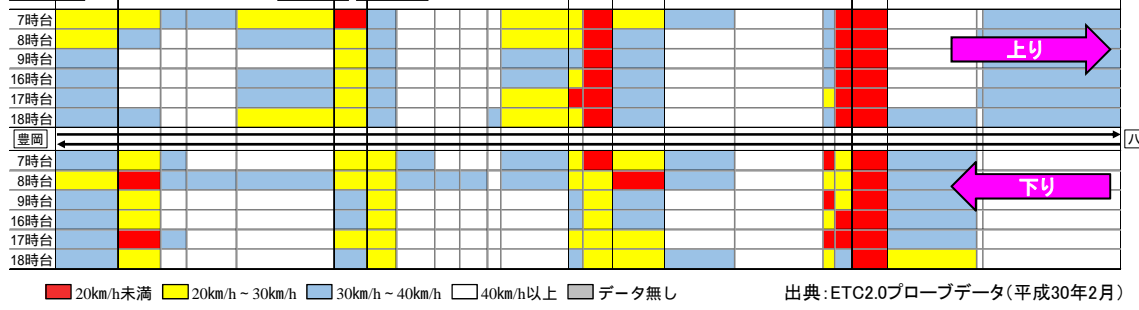
3. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

2) 事業の整備効果 (交通混雑の緩和)

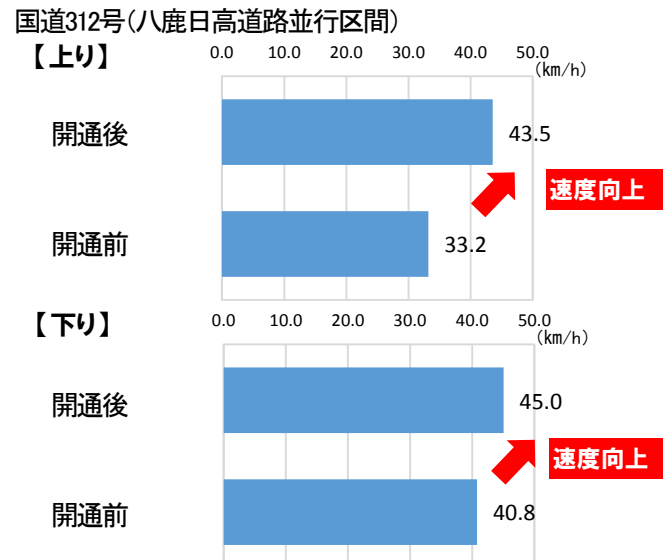
事業区間と並行する国道312号は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、日高豊岡南道路、豊岡道路の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。

■ 渋滞解消への期待



出典:ETC2.0プローブデータ(平成30年2月)

<参考:八鹿日高道路開通前後の国道312号の平均速度>



出典:ETC2.0プローブデータ 八鹿日高道路開通後:平成30年2月
八鹿日高道路開通前:平成29年2月

■ 現地写真:土居西交差点(豊岡市街行き車線)



3. 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
一般国道483号 豊岡道路

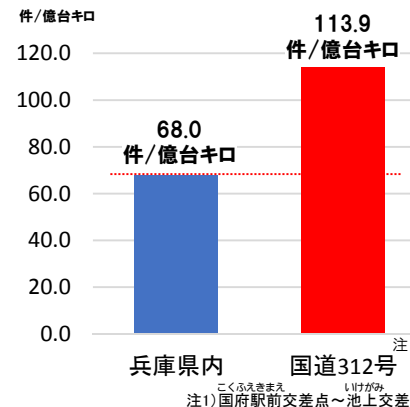
2) 事業の整備効果 (交通安全の確保)

事業区間と並行する国道312号の死傷事故は、追突が約6割を占めており、特に国府駅前交差点～池上交差点で事故が多く、死傷事故率は県内平均を上回っている。
日高豊岡南道路、豊岡道路の整備により、交通転換が図られることで国道312号における事故の減少が期待される。

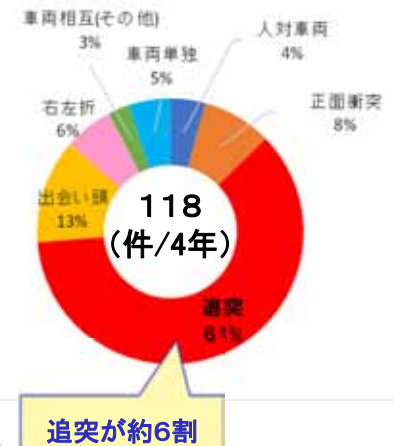
交通安全の確保



<国道312号の死傷事故率>
(H24-27平均)



<国道312号死傷事故の事故類型>



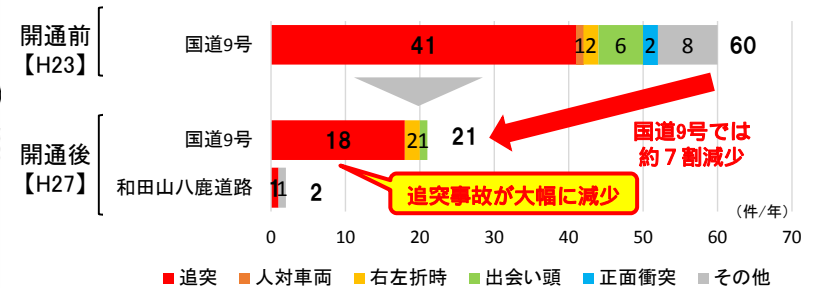
出典：交通事故総合分析センター(H28イタルダ)

<参考：和田山八鹿道路開通による効果>



事故類型別事故件数の変化

〔国道9号：八鹿水ノ山IC出入口～一本柳交差点
和田山八鹿道路：八鹿水ノ山IC～和田山JCT・IC〕



出典：交通事故総合分析センター(H28イタルダ)

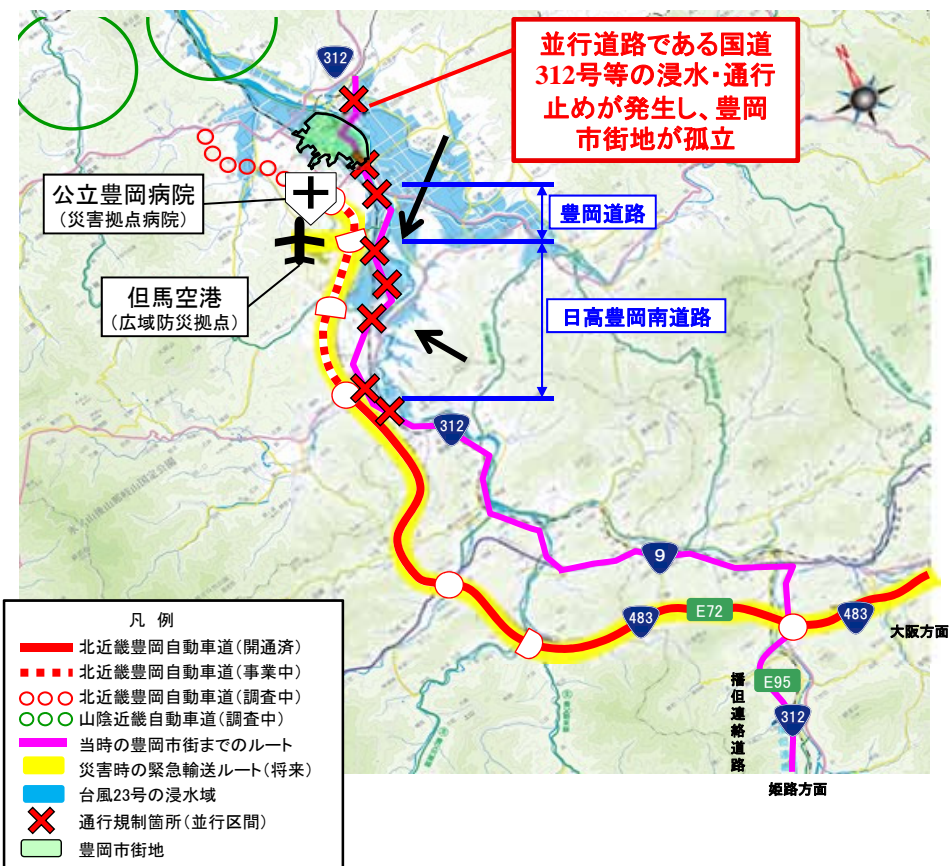
3. 事業の必要性等に関する視点

一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

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、豊岡道路は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬空港等へのアクセスが確保でき、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)

3. 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
一般国道483号 豊岡道路

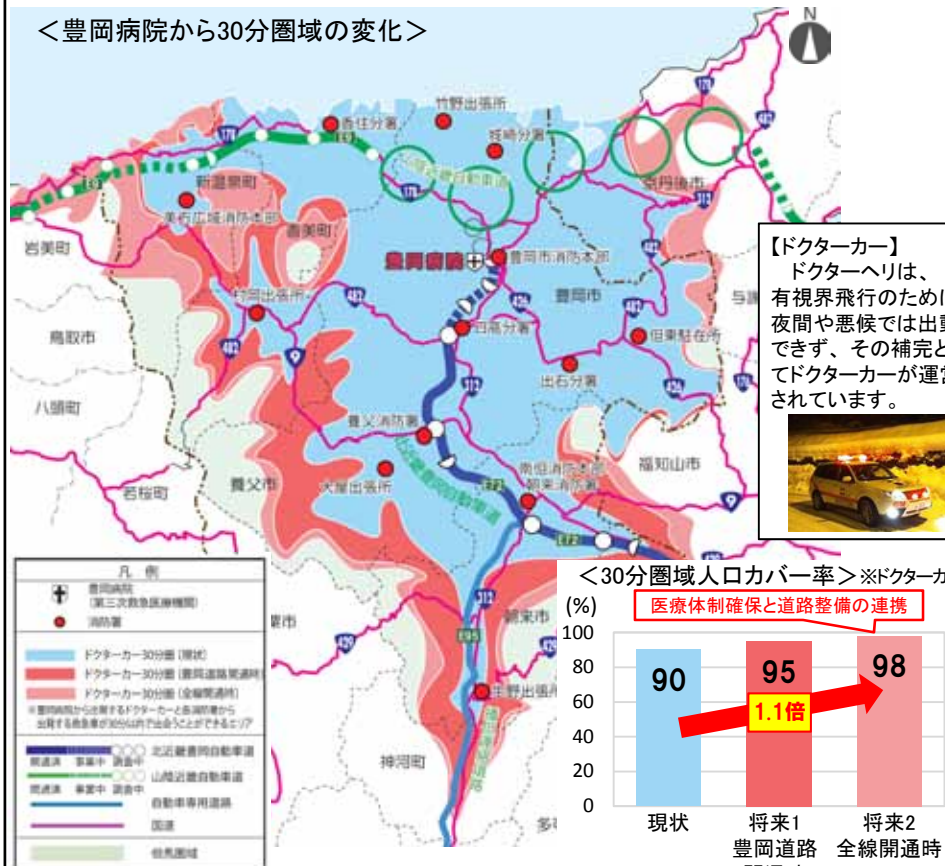
2) 事業の整備効果 (第3次救急医療機関へのアクセス向上)

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、但馬地域唯一の第3次救急医療機関である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90% 98%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

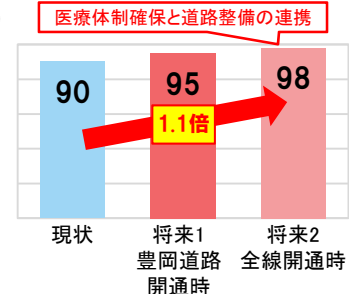
<豊岡病院から30分圏域の変化>



【ドクターカー】
ドクターヘリは、有視界飛行のために夜間や悪候では出動できず、その補完としてドクターカーが運営されています。



<30分圏域人口カバー率> ※ドクターカー利用



医療体制確保と道路整備の連携

出典：豊岡河川国道事務所調べ

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、受け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ばないため、ドクターカーが補完している。
- ・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

3. 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
一般国道483号 豊岡道路

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)
	576億円	103億円	32億円	711億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	582億円	28億円		610億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成30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22年度 全国道路・街路交通情勢調査

適用した費用便益分析

マニュアル : 平成30年2月版
 事業費 : 628億円
 維持管理費 : 20百万円/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)
	576億円	103億円	32億円	711億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	240億円	28億円		268億円	

※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開通により発生する便益で算出している
 ※4 参考: 事業区間を日高豊岡南道路として算出した費用便益比 (B / C) 【事業全体】1.1 【残事業】3.0
 事業区間を豊岡道路として算出した費用便益比 (B / C) 【事業全体】2.2 【残事業】3.0

3. 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
一般国道483号 豊岡道路

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）
- 「ひょうご基幹道路のあり方（兵庫県）」（平成30年3月）

これまでの経緯

■但馬自治会

（昭和47年4月設立、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町の各首長）

（最近の動向）

- ・平成29年7月 国土交通省などにおいて要望活動を実施

■北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会

（昭和62年10月設立、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町、篠山市、丹波市の各首長）

（最近の動向）

- ・平成29年10月 国土交通省などにおいて要望活動を実施

4. 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
一般国道483号 豊岡道路

1) 事業の進捗状況

平成30年度事業内容

- ・現在、豊岡道路で用地取得、調査設計を実施し、改良工事・橋梁工事に着手予定、日高豊岡南道路で、調査設計、埋蔵文化財調査、改良工事、橋梁工事及びトンネル工事を実施しています。

進捗状況

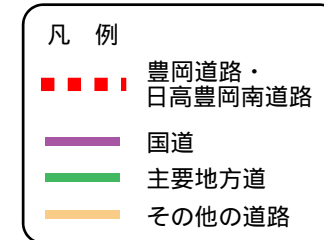
- ・平成29年度末までの進捗は、豊岡道路が用地進捗率約62%（面積ベース）、事業進捗率約8%（事業費ベース）、日高豊岡南道路が用地進捗率100%（面積ベース）、事業進捗率約53%（事業費ベース）です。

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。



※用地進捗率はH30年3月末時点の面積ベース。

区間	事業中区間	事業中区間
用地	用地進捗率約62%	用地進捗率100%
	用地推進	-
工事	調査設計、改良・橋梁工事着手予定	調査設計、埋蔵文化財、改良、橋梁、トンネル工事推進

5. 事業費の見直し

一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

■全体事業費の見直し（日高豊岡南道路）

- トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加等が生じたことにより、約86億円の事業費の増額が生じたため、事業費全体で約86億円の増額。
- 全体事業費
日高豊岡南道路 412億円 ⇒ 498億円

■事業費の増加要因

- トンネル掘削時に集中湧水等が発生したため補助工法等を追加したことによる増額。
- また地域特性を踏まえ隣接区間の八鹿日高道路の実績等を考慮することを、有識者より助言され、トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加等が必要になったことによる増額。

単位:億円

No.	主な増額理由	金額
①	トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加等による増	86.0
	合計	86.0

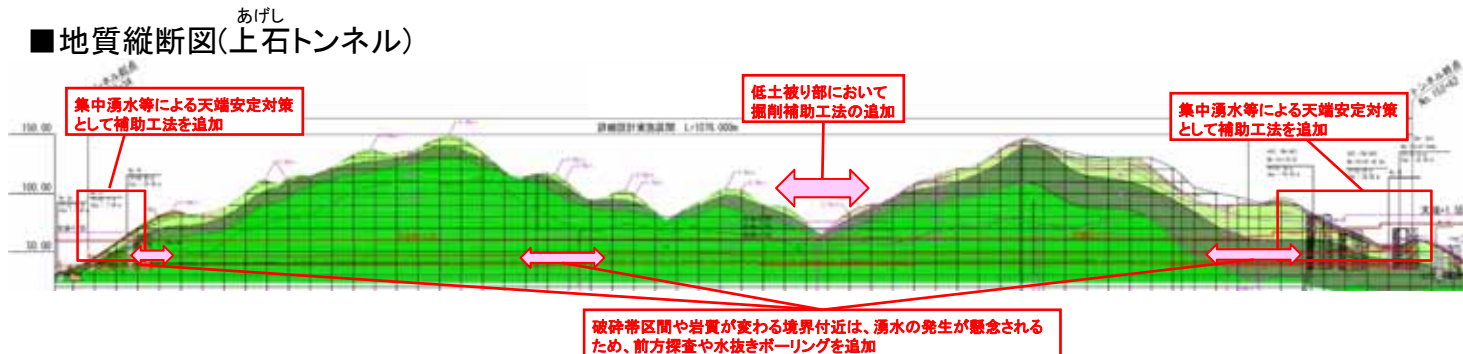
5. 事業費の見直し

一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

■トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加等が生じたことによる増 (+86.0億円)

トンネル掘削時に集中湧水等が発生したため補助工法等を追加したことによる増額
また地域特性を踏まえ隣接区間の八鹿日高道路の実績等を考慮することを、有識者より助言され、トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加等が必要になったことによる増額

■地質縦断面図(上石トンネル)

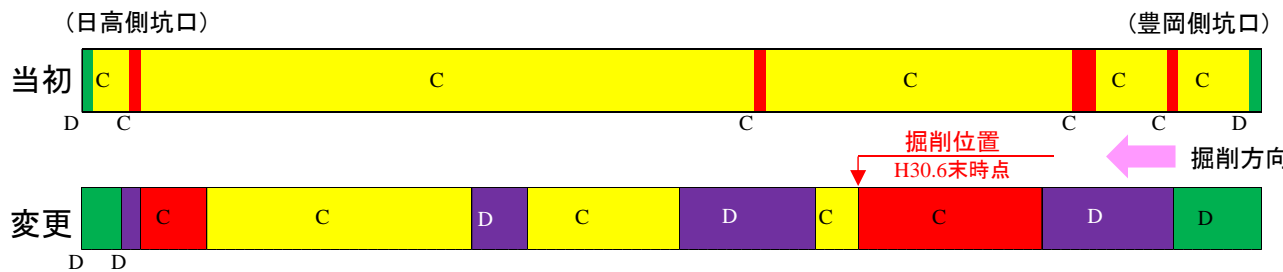


■現地写真: 上石トンネル

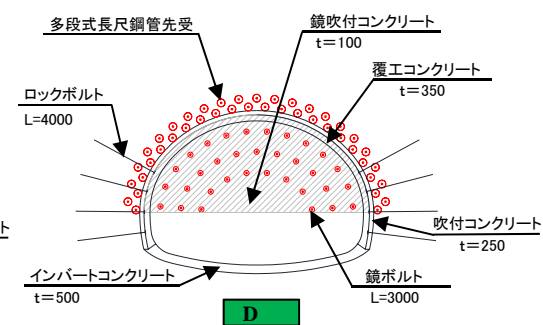
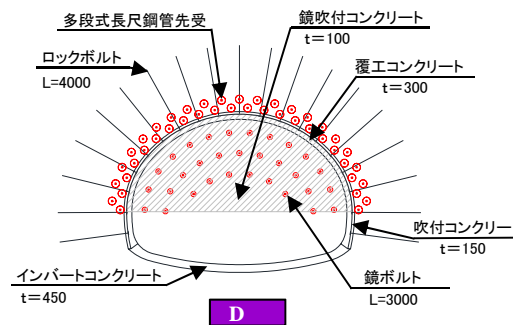
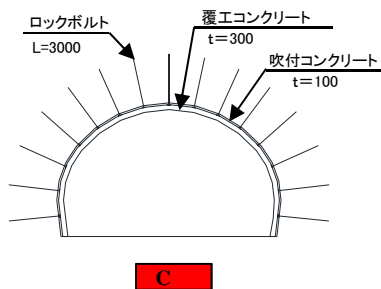
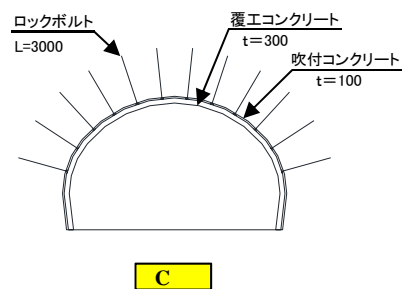


天端崩落が発生し、鏡ボルト、鏡吹付を実施

■上石トンネル支保パターン図



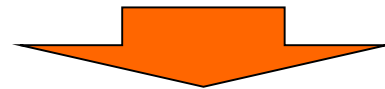
■支保パターン



6. 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
一般国道483号 豊岡道路

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及び豊岡道路の計画は、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。

7. 関係自治体の意見

一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

■兵庫県知事

平成30年7月18日 土第1308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、豊岡道路の早期供用、さらには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。

7. 関係自治体の意見

一般国道483号

日高豊岡南道路・豊岡道路

◆沿線市町村の期待

（期待する効果）

平成29年3月に北近畿豊岡自動車道が日高神鍋高原ICまで開通し、近隣の道の駅「神鍋高原」関連施設では、夏の観光シーズン中の利用者が前年比約2割増と、観光面で大きな効果が表れております。引き続き、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、より一層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。

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。

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。

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）

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。

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。

大交流の道

- ・官民連携により設立された豊岡版DMOと協力し、様々な媒体を活用した効果的な広告宣伝や情報発信、各種メディア・旅行エージェント等へのアプローチなどを積極的に実施。
- ・沿線における企業誘致用地の整備を進めるとともに、「道の駅」の整備についても検討。

8. 対応方針(原案)

一般国道483号 日高豊岡南道路
一般国道483号 豊岡道路

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・事業目的である交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害等の交通確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上が必要な状況は変化していない。
- ・並行する国道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。整備により交通混雑の緩和が期待される。
- ・並行する国道312号の死傷事故は、追突が約6割を占めている。整備により事故の減少が期待される。
- ・但馬地域を流れる円山川は幾度となく氾濫が起きている。整備により災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。
- ・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90% 98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。
- ・費用便益費(B/C)は、事業全体で1.2、残事業費で2.7。

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、豊岡道路は平成28年度に事業化し、現在工事を推進。
- ・日高豊岡南道路は平成22年度より用地取得に着手し、平成30年3月時点で100%取得済み。
- ・豊岡道路は平成29年度より用地取得に着手し、平成30年3月時点で約62%取得済み。
- ・日高豊岡南道路、豊岡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。

日高豊岡南道路及び豊岡道路は、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. 4-2

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第1回

一般国道483号

ひ だ か と よ お か み な み
日 高 豊 岡 南 道 路

と よ お か
豊 岡 道 路

【再評価】

平成30年7月
近畿地方整備局

(再評価)

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 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) = 1.1 (経済的純現在価値(B-C) = 44億円、経済的内部収益率(EIRR) = 4.4%) 残事業：費用便益比(B/C) = 3.0 (経済的純現在価値(B-C) = 355億円、経済的内部収益率(EIRR) = 12.1%)

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：50万人・時間/年 (162770万人・時間/年 - 162720万人・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：38万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：9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	並行する国道312号土居西～土居間は混雑時旅行速度が上り14.8km/h、下り16.3km/hとなっており、旅行速度の改善が期待される(H27道路交通調査)。
		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	
		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	全但一般路線バス・特急バス(城崎温泉 神戸、大阪、東京)
		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	養父市役所～豊岡駅：約39分 約31分
		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	豊岡市～神戸港：約126分 約118分
		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	但馬地域(ズワイガニ、ハタハタ) 主な出荷先：京阪神地域
	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	ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制(国道312号 土居交差点以北)	

1. 活力	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	
		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	
		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	
		中心市街地内で行う事業である	
		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	
		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	
		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	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	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		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	豊岡市～養父市(所要時間:約38分 約30分)
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		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49分 約41分)
	個性ある地域の形成	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	
		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	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	但馬地域(城崎温泉・湯村温泉・竹野浜海水浴場・コウノトリの郷公園他)(年間観光客入込数:約1,012万人/年 H28年)
		特別立法に基づく事業である	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		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	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
交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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		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37分 約29分)

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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	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	兵庫県地域防災計画（資料編）平成27年修正 緊急輸送道路（高規格幹線道路等）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する	国道312号（養父市～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する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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：2883.73t-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	（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：19.03t/年、排出削減率：7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：17.57t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道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：1.08t/年、排出削減率：7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.87t/年
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のア/イとの関係	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	
		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30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」「兵庫県地域防災計画」「ひょうご基幹道路のあり方（兵庫県）」に位置づけられている。
		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	特に該当なし。

(再評価)

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 豊岡道路
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)=2.2(経済的純現在価値(B-C)=143億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.3%) 残事業：費用便益比(B/C)=3.0(経済的純現在価値(B-C)=174億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.8%)

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	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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	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:17万人・時間/年(162737万人・時間/年-162720万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:一般国道312号(主)但馬空港線(県)豊岡日高線(県)辻福田線 豊岡市道 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:31万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:8割削減
		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/日以上の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	全但一般路線バス・特急バス(城崎温泉 神戸、大阪、東京)
		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	養父市役所~豊岡駅:約39分 約27分
		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	
		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	豊岡市~神戸港:約126分 約117分
	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が向上	但馬地域(ズワイガニ、ハタハタ) 主な出荷先:京阪神地域
		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	ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制(国道312号 土居交差点以北)

1. 活力	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	
		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	
		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	
		中心市街地内で行う事業である	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		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	
		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	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		
	地域高規格道路の位置づけあり		
	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	豊岡市～養父市(所要時間:約38分 約29分)	
	現道等における交通不能区間を解消する		
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	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49分 約40分)	
個性ある地域の形成	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		
	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		
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	但馬地域〔城崎温泉・湯村温泉・竹野浜海水浴場・コウノトリの郷公園他〕(年間観光客入込数:約1,012万人/年 H28年)	
	特別立法に基づく事業である		
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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	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/日以上全ての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	
		交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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	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37分 約22分)	

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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	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	兵庫県地域防災計画（資料編）平成27年修正 緊急輸送道路（高規格幹線道路等）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する	国道312号（養父市～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する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
		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:2408.5t-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	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道312号（主）但馬空港線（県）豊岡日高線（県）辻福田線 豊岡市道 排出削減量：11.5t/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：3.89t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道312号（主）但馬空港線（県）豊岡日高線（県）辻福田線 豊岡市道 排出削減量：0.66t/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：0.21t/年
		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	
		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	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	
		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30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」 「兵庫県地域防災計画」 「ひょうご基幹道路のあり方（兵庫県）」に位置づけられている。
		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	特に該当なし。

(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・B P・その他の別
一般国道483号	和田山JCT・IC ～豊岡北IC	L = 36.6km	高規格	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
16,700	日高豊岡南道路：4車線 豊岡道路：暫定2車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	584億円	77億円	661億円
うち残事業分	273億円	77億円	350億円
基準年における 現在価値 (C)	582億円	28億円	610億円
うち残事業分	240億円	28億円	268億円

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36年度、平成38年度			
単年便益 (初年便益)	17億円	3.3億円	1.2億円	21億円
基準年における 現在価値 (B)	576億円	103億円	32億円	711億円
うち残事業分	576億円	103億円	32億円	711億円

注)「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	101億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.8%
費用便益比（残事業）	2.7
経済的純現在価値（残事業）	443億円
経済的内部収益率（残事業）	13.6%

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。

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	16,700台/日	± 10%	1.1 ~ 1.4
事業費	273億円	± 10%	1.1 ~ 1.3
事業期間	7年	± 20%	1.1 ~ 1.2

【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	16,700台/日	± 10%	2.6 ~ 3.3
事業費	273億円	± 10%	2.4 ~ 2.9
事業期間	7年	± 20%	2.6 ~ 2.8

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：和田山JCT・IC～豊岡北IC（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (8.1km)	交通量 ¹	[台/日]	0	16,700	
	走行時間 ²	[分]	0	7	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	21.15	
主な周辺道路 ⁴	一般国道312号 (9.3km)	交通量	[台/日]	11,100	5,800
		走行時間	[分]	17	14
		走行時間費用	[億円/年]	32.86	14.74
	一般国道482号 (5.8km)	交通量	[台/日]	5,400	2,100
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	9.44	3.61
	(県)日高竹野線 (3.0km)	交通量	[台/日]	6,000	1,300
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.25	1.07
	(県)藤井上石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	4,900	500
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	2.83	0.27
	(県)府市場伏線 (3.2km)	交通量	[台/日]	2,700	600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.11	0.46
その他道路合計 (26,722.0km)	走行時間費用	[億円/年]	183,204.68	183,183.31	
			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：26,753.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	183,258.17	183,224.62	33.55

- 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： 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() に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：和田山JCT・IC～豊岡北IC（残事業）

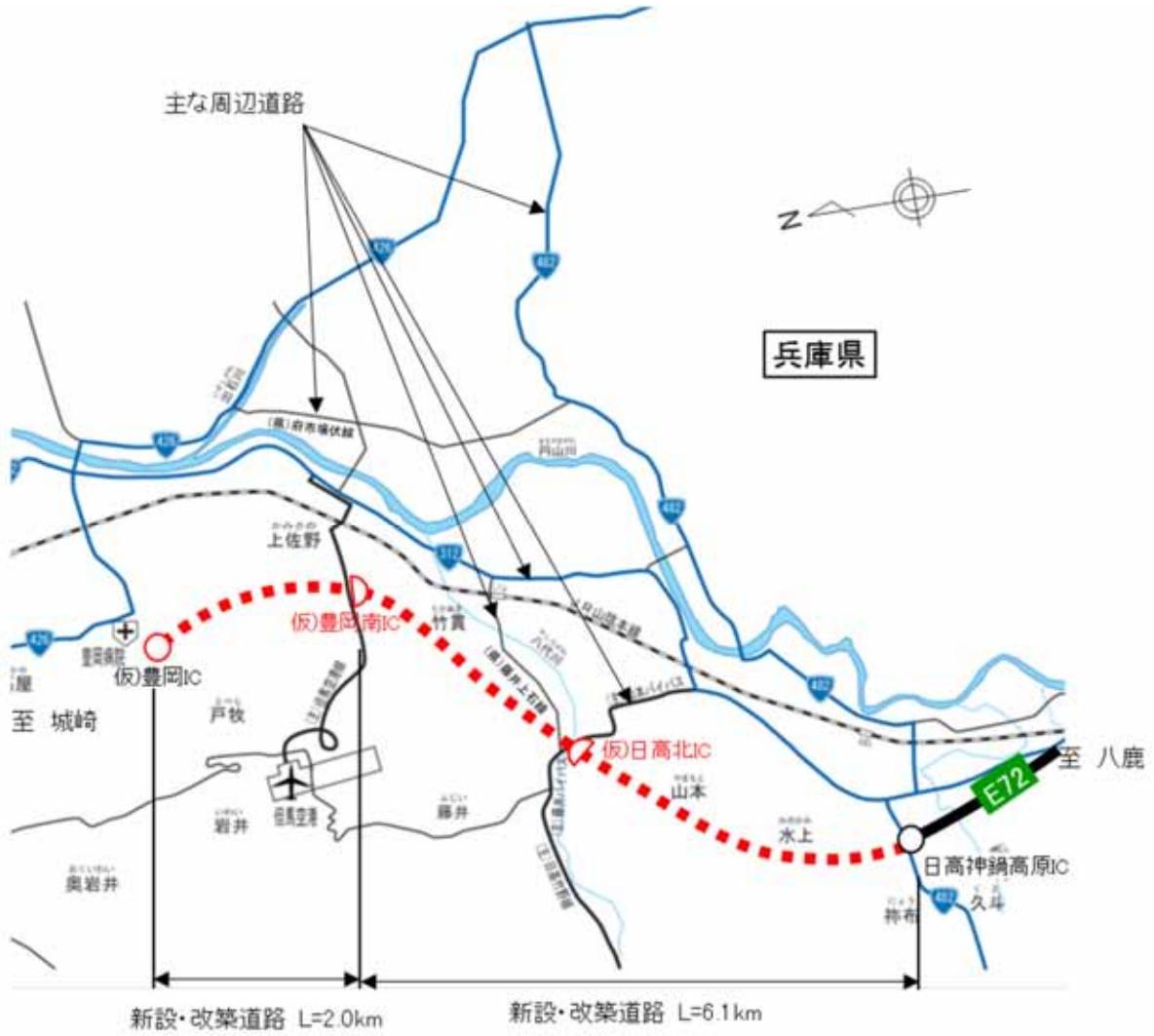
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (8.1km)	交通量 ¹	[台/日]	0	16,700	
	走行時間 ²	[分]	0	7	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	21.15	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道3 12号 (9.3km)	交通量	[台/日]	11,100	5,800
		走行時間	[分]	17	14
		走行時間費用	[億円/年]	32.86	14.74
	一般国道 482号 (5.8km)	交通量	[台/日]	5,400	2,100
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	9.44	3.61
	(県)日高竹 野線 (3.0km)	交通量	[台/日]	6,000	1,300
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	6.25	1.07
	(県)藤井上 石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	4,900	500
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	2.83	0.27
	(県)府市場 伏線 (3.2km)	交通量	[台/日]	2,700	600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.11	0.46
その他道路合計 (26,722.0km)	走行時間費用	[億円/年]	183,204.68	183,183.31	

			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：26,753.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	183,258.17	183,224.62	33.55

- 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： 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()、 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：和田山JCT・IC～豊岡北IC

(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全国道路・街路交通情勢調査)
	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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
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			

便益の算定

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 和田山JCT・IC～豊岡北IC				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.05	36.6	1.66	
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
-25年目	H 13	1.9479	112.4	1.43	2.55		
-24年目	H 14	1.8730	110.5	0.86	1.49		
-23年目	H 15	1.8009	109.0	0.76	1.29		
-22年目	H 16	1.7317	107.9	0.61	1.01		
-21年目	H 17	1.6651	106.7	0.95	1.53		
-20年目	H 18	1.6010	105.9	0.95	1.48		
-19年目	H 19	1.5395	105.0	5.48	8.25		
-18年目	H 20	1.4802	104.4	2.50	3.64		
-17年目	H 21	1.4233	103.0	4.10	5.83		
-16年目	H 22	1.3686	101.3	0.56	0.78		
-15年目	H 23	1.3159	99.8	10.21	13.84		
-14年目	H 24	1.2653	99.0	18.38	24.15		
-13年目	H 25	1.2167	99.0	18.43	23.28		
-12年目	H 26	1.1699	101.5	9.56	11.33		
-11年目	H 27	1.1249	103.0	7.14	8.01		
-10年目	H 28	1.0816	102.8	23.92	25.87		
-9年目	H 29	1.0400	102.8	106.54	110.81		
-8年目	H 30	1.0000	102.8	98.22	98.22		
-7年目	H 31	0.9615	102.8	67.82	65.21		
-6年目	H 32	0.9246	102.8	36.63	33.87		
部分供用開始	H 33	0.8890	102.8	34.42	30.60	0.59	0.53
部分1年目	H 34	0.8548	102.8	44.62	38.14	0.59	0.51
部分2年目	H 35	0.8219	102.8	57.12	46.95	0.59	0.49
部分供用開始	H 36	0.7903	102.8	25.56	20.20	0.94	0.75
部分4年目	H 37	0.7599	102.8	6.90	5.24	0.94	0.72
供用開始年次	H 38	0.7307	102.8			1.54	1.12
1年目	H 39	0.7026	102.8			1.54	1.08
2年目	H 40	0.6756	102.8			1.54	1.04
3年目	H 41	0.6496	102.8			1.54	1.00
4年目	H 42	0.6246	102.8			1.54	0.96
5年目	H 43	0.6006	102.8			1.54	0.92
6年目	H 44	0.5775	102.8			1.54	0.89
7年目	H 45	0.5553	102.8			1.54	0.85
8年目	H 46	0.5339	102.8			1.54	0.82
9年目	H 47	0.5134	102.8			1.54	0.79
10年目	H 48	0.4936	102.8			1.54	0.76
11年目	H 49	0.4746	102.8			1.54	0.73
12年目	H 50	0.4564	102.8			1.54	0.70
13年目	H 51	0.4388	102.8			1.54	0.67
14年目	H 52	0.4220	102.8			1.54	0.65
15年目	H 53	0.4057	102.8			1.54	0.62
16年目	H 54	0.3901	102.8			1.54	0.60
17年目	H 55	0.3751	102.8			1.54	0.58
18年目	H 56	0.3607	102.8			1.54	0.55
19年目	H 57	0.3468	102.8			1.54	0.53
20年目	H 58	0.3335	102.8			1.54	0.51
21年目	H 59	0.3207	102.8			1.54	0.49
22年目	H 60	0.3083	102.8			1.54	0.47
23年目	H 61	0.2965	102.8			1.54	0.46
24年目	H 62	0.2851	102.8			1.54	0.44
25年目	H 63	0.2741	102.8			1.54	0.42
26年目	H 64	0.2636	102.8			1.54	0.41
27年目	H 65	0.2534	102.8			1.54	0.39
28年目	H 66	0.2437	102.8			1.54	0.37
29年目	H 67	0.2343	102.8			1.54	0.36
30年目	H 68	0.2253	102.8			1.54	0.35
31年目	H 69	0.2166	102.8			1.54	0.33
32年目	H 70	0.2083	102.8			1.54	0.32
33年目	H 71	0.2003	102.8			1.54	0.31
34年目	H 72	0.1926	102.8			1.54	0.30
35年目	H 73	0.1852	102.8			1.54	0.28
36年目	H 74	0.1780	102.8			1.54	0.27
37年目	H 75	0.1712	102.8			1.54	0.26
38年目	H 76	0.1646	102.8			1.54	0.25
39年目	H 77	0.1583	102.8			1.54	0.24
40年目	H 78	0.1522	102.8			1.54	0.23
41年目	H 79	0.1463	102.8			1.54	0.22
42年目	H 80	0.1407	102.8			1.54	0.22
43年目	H 81	0.1353	102.8			1.54	0.21
44年目	H 82	0.1301	102.8			1.54	0.20
45年目	H 83	0.1251	102.8			0.94	0.12
46年目	H 84	0.1203	102.8			0.94	0.11
47年目	H 85	0.1157	102.8	-2.01	-0.23	0.94	0.11
48年目	H 86	0.1112	102.8			0.59	0.07
49年目	H 87	0.1069	102.8	-9.30	-0.99	0.59	0.06
合計				572.35	582.35	76.85	27.64
単純事業費計				583.66		76.85	

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 和田山JCT・IC～豊岡北IC

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.05	36.6	1.66

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
-7年目	H 31	0.9615	102.8	67.82	65.21		
-6年目	H 32	0.9246	102.8	36.63	33.87		
部分供用開始	H 33	0.8890	102.8	34.42	30.60	0.59	0.53
部分1年目	H 34	0.8548	102.8	44.62	38.14	0.59	0.51
部分2年目	H 35	0.8219	102.8	57.12	46.95	0.59	0.49
部分供用開始	H 36	0.7903	102.8	25.56	20.20	0.94	0.75
部分4年目	H 37	0.7599	102.8	6.90	5.24	0.94	0.72
供用開始年次	H 38	0.7307	102.8			1.54	1.12
1年目	H 39	0.7026	102.8			1.54	1.08
2年目	H 40	0.6756	102.8			1.54	1.04
3年目	H 41	0.6496	102.8			1.54	1.00
4年目	H 42	0.6246	102.8			1.54	0.96
5年目	H 43	0.6006	102.8			1.54	0.92
6年目	H 44	0.5775	102.8			1.54	0.89
7年目	H 45	0.5553	102.8			1.54	0.85
8年目	H 46	0.5339	102.8			1.54	0.82
9年目	H 47	0.5134	102.8			1.54	0.79
10年目	H 48	0.4936	102.8			1.54	0.76
11年目	H 49	0.4746	102.8			1.54	0.73
12年目	H 50	0.4564	102.8			1.54	0.70
13年目	H 51	0.4388	102.8			1.54	0.67
14年目	H 52	0.4220	102.8			1.54	0.65
15年目	H 53	0.4057	102.8			1.54	0.62
16年目	H 54	0.3901	102.8			1.54	0.60
17年目	H 55	0.3751	102.8			1.54	0.58
18年目	H 56	0.3607	102.8			1.54	0.55
19年目	H 57	0.3468	102.8			1.54	0.53
20年目	H 58	0.3335	102.8			1.54	0.51
21年目	H 59	0.3207	102.8			1.54	0.49
22年目	H 60	0.3083	102.8			1.54	0.47
23年目	H 61	0.2965	102.8			1.54	0.46
24年目	H 62	0.2851	102.8			1.54	0.44
25年目	H 63	0.2741	102.8			1.54	0.42
26年目	H 64	0.2636	102.8			1.54	0.41
27年目	H 65	0.2534	102.8			1.54	0.39
28年目	H 66	0.2437	102.8			1.54	0.37
29年目	H 67	0.2343	102.8			1.54	0.36
30年目	H 68	0.2253	102.8			1.54	0.35
31年目	H 69	0.2166	102.8			1.54	0.33
32年目	H 70	0.2083	102.8			1.54	0.32
33年目	H 71	0.2003	102.8			1.54	0.31
34年目	H 72	0.1926	102.8			1.54	0.30
35年目	H 73	0.1852	102.8			1.54	0.28
36年目	H 74	0.1780	102.8			1.54	0.27
37年目	H 75	0.1712	102.8			1.54	0.26
38年目	H 76	0.1646	102.8			1.54	0.25
39年目	H 77	0.1583	102.8			1.54	0.24
40年目	H 78	0.1522	102.8			1.54	0.23
41年目	H 79	0.1463	102.8			1.54	0.22
42年目	H 80	0.1407	102.8			1.54	0.22
43年目	H 81	0.1353	102.8			1.54	0.21
44年目	H 82	0.1301	102.8			1.54	0.20
45年目	H 83	0.1251	102.8			0.94	0.12
46年目	H 84	0.1203	102.8			0.94	0.11
47年目	H 85	0.1157	102.8	-0.16	-0.02	0.94	0.11
48年目	H 86	0.1112	102.8			0.59	0.07
49年目	H 87	0.1069	102.8	0.00	0.00	0.59	0.06
合計				272.90	240.19	76.85	27.64
単純事業費計				273.06		76.85	

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					44,983	
改良費					11,273	
	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	4,402	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:29.0m、39.5m、43.0m)
トンネル費					20,371	NATM
	1000m以上		m	2,332	8,414	2本(下り線:1,101m、上り線:1,231m)
	1000m～500m		m	2,778	10,693	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	462	
	トンネル舗装		m ²	57,173	824	
	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					49,800	

(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(H31以降)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					19,489	
改良費					5,534	
	土工		m ³	163,283	133	切土(32,108m ³) 盛土(131,175m ³)
	法面工		m ²	35,708	72	種子吹付(21,533m ²)、種子散布(13,114m ²)、補強土工(1,060m ²)
	切土部補強土工		式	1	1,592	厚層基材吹付(5,554m ²)、法枠工(7,297m ²)
	擁壁工		式	1	114	重力式、ブロック積、逆T式、補強土壁
	函渠工		式	1	20	
	排水工		式	1	68	
	軟弱地盤改良工		式	1	806	深層改良工
	雑工		式	1	2,729	準備工、埋蔵文化財調査等
橋梁費					4,963	
	100m以上		m	1,000	4,207	5橋(下り線:208m、253m、280m、151m) (上り線:108/266m)
	100m~50m		m	161	665	2橋(下り線:65m、96m)
	50m未満		m	22	91	1橋(上り線:22/43m)
トンネル費					7,296	
	1000m以上		m	1,101	2,990	1本(下り線:1,101m)
	1000m~500m		m	1,150	3,042	2本(下り線:521m、629m)
	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	0	0	ダイヤモンド型(南向きハーフIC)
舗装費					1,397	
	車道舗装		m ²	54,550	462	
	トンネル舗装		m ²	45,350	677	
	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
				0	0	
②用地及補償費					0	
用地費					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					0	
③間接経費					300	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					19,789	

全事業 / 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

■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	2,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,400	

【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。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	豊岡道路	2	2km

■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				10,356	
	改良費				1,597	
		土工	m ³	481,000	935	切土(421,000m ³)、盛土(60,000m ³)
		法面工	m ²	27,200	146	種子吹付(3,200m ²)、植生基材吹付(24,000m ²)
		擁壁工	式	1	221	重力式、ブロック積、大型ブロック積、補強土壁
		函渠工	式	1	18	
		排水工	式	1	138	
		雑工	式	1	139	準備工、調整池工、雪寒基地工等
	橋梁費		m	502	2,525	
		100m以上	m	239	780	1橋(239m)
		100m～50m	m	156	855	2橋(84m、72m)
		50m未満	m	107	890	4橋(下部工のみ、35m、25m、47m)
	トンネル費		m	769	3,300	NATM
		1000m～500m	m	603	2,400	1本(603m)
		500m未満	m	166	900	1本(166m)
	IC・JCT費				1,834	
		豊岡IC	箇所	1	1,834	ダイヤモンド型(フルIC)
	舗装費				489	
		車道舗装	m ²	15,100	139	
		トンネル舗装	m ²	8,100	350	
	付帯施設費				611	
		付帯施設費	式	1	611	交通管理施設工等
②	用地及補償費				225	
	用地費		m ²	104,374	201	
		田畑	m ²	1,253	10	
		山林・原野	m ²	103,121	171	
		その他	式	1	20	墓地等
	補償費		式	1	24	
③	間接経費		式	1	2,419	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				13,000	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	豊岡道路	2	2km

■事業費内訳(H31以降)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				8,492	
	改良費				938	
		土工	m ³	282,500	549	切土(247,300m ³)、盛土(35,200m ³)
		法面工	m ²	16,000	86	種子吹付(1,900m ²)、植生基材吹付(14,100m ²)
		擁壁工	式	1	130	重力式、ブロック積、大型ブロック積、補強土壁
		函渠工	式	1	11	
		排水工	式	1	81	
		雑工	式	1	81	準備工、調整池工、雪寒基地工等
	橋梁費		m	386	2,025	
		100m以上	m	175	570	1橋(175/239m)
		100m～50m	m	112	615	2橋(60/84m、52/72m)
		50m未満	m	99	840	4橋(下部工のみ、27/35m、25m、47m)
	トンネル費		m	769	3,300	
		1000m～500m	m	603	2,400	1本(603m)
		500m未満	m	166	900	1本(166m)
	IC・JCT費				1,129	
		豊岡IC	箇所	1	1,129	ダイヤモンド型(フルIC)
	舗装費				489	
		車道舗装	m ²	15,100	139	
		トンネル舗装	m ²	8,100	350	
	付帯施設費				611	
		付帯施設費	式	1	611	交通管理施設工等
②	用地及補償費				40	
	用地費		m ²	2,937	16	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	2,937	4	
		その他	式	1	12	墓地等
	補償費		式	1	24	
③	間接経費		式	1	1,168	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				9,700	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	豊岡道路	2	2.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.0	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,900	

【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。



No. 4-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第1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30年7月
近畿地方整備局

(再評価)

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 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) = 1.1 (経済的純現在価値(B-C) = 44億円、経済的内部収益率(EIRR) = 4.4%) 残事業：費用便益比(B/C) = 3.0 (経済的純現在価値(B-C) = 355億円、経済的内部収益率(EIRR) = 12.1%)

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 : 50万人・時間/年 (162770万人・時間/年 - 162720万人・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 : 38万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率 : 9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	並行する国道312号土居西～土居間は混雑時旅行速度が上り14.8km/h、下り16.3km/hとなっており、旅行速度の改善が期待される(H27道路交通調査)。
		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	
		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	全但一般路線バス・特急バス(城崎温泉 神戸、大阪、東京)
		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	養父市役所～豊岡駅 : 約39分 約31分
		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	豊岡市～神戸港 : 約126分 約118分
		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	但馬地域(ズワイガニ、ハタハタ) 主な出荷先 : 京阪神地域
	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	ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制(国道312号 土居交差点以北)	

1. 活力	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	
		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	
		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	
		中心市街地内で行う事業である	
		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	
		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	
		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	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	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		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	豊岡市～養父市(所要時間:約38分 約30分)
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		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49分 約41分)
	個性ある地域の形成	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	
		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	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	但馬地域(城崎温泉・湯村温泉・竹野浜海水浴場・コウノトリの郷公園他)(年間観光客入込数:約1,012万人/年 H28年)
		特別立法に基づく事業である	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		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	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
交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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		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37分 約29分)

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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	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	兵庫県地域防災計画（資料編）平成27年修正 緊急輸送道路（高規格幹線道路等）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する	国道312号（養父市～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する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
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：2883.73t-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	（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：19.03t/年、排出削減率：7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：17.57t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道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：1.08t/年、排出削減率：7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.87t/年
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のア/イとの関係	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	
		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30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」「兵庫県地域防災計画」「ひょうご基幹道路のあり方（兵庫県）」に位置づけられている。
		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	特に該当なし。

(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	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,800	4車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	463億円	59億円	522億円
うち残事業分	183億円	59億円	242億円
基準年における 現在価値 (C)	471億円	19億円	490億円
うち残事業分	159億円	19億円	179億円

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38年度			
単年便益 (初年便益)	29億円	5.3億円	1.7億円	36億円
基準年における 現在価値 (B)	431億円	79億円	24億円	534億円
うち残事業分	431億円	79億円	24億円	534億円

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）	44億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	355億円
経済的内部収益率（残事業）	12.1%

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。

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	17,800台/日	± 1 0 %	0.95 ~ 1.2
事業費	183億円	± 1 0 %	1.06 ~ 1.1
事業期間	7年	± 2 0 %	1.05 ~ 1.1

【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	17,800台/日	± 1 0 %	2.6 ~ 3.4
事業費	183億円	± 1 0 %	2.7 ~ 3.3
事業期間	7年	± 2 0 %	2.9 ~ 3.1

交通状況の変化

様式 - 3

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)	
新設・改築道路 (6.1km)	交通量 ¹	[台/日]	0	17,800	
	走行時間 ²	[分]	0	5	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	16.51	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道 312号 (7.1km)	交通量	[台/日]	11,300	5,300
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	23.93	9.49
	一般国道 482号 (5.5km)	交通量	[台/日]	5,500	2,000
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	9.18	3.28
	(県)日高竹 野線 (2.2km)	交通量	[台/日]	7,000	1,300
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	5.26	0.77
	(県)藤井上 石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	3,600	500
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	2.04	0.27
	(県)府市場 伏線 (3.2km)	交通量	[台/日]	2,600	600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.08	0.46
その他道路合計 (26.727.3km)	走行時間費用	[億円/年]	93,249.94	93,232.63	

			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：26,753.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	93,292.43	93,263.40	29.02

- 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： 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()、 に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式 - 3

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)	
新設・改築道路 (6.1km)	交通量 ¹	[台/日]	0	17,800	
	走行時間 ²	[分]	0	5	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	16.51	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道 312号 (7.1km)	交通量	[台/日]	11,300	5,300
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	23.93	9.49
	一般国道 482号 (5.5km)	交通量	[台/日]	5,500	2,000
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	9.18	3.28
	(県)日高竹 野線 (2.2km)	交通量	[台/日]	7,000	1,300
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	5.26	0.77
	(県)藤井上 石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	3,600	500
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	2.04	0.27
	(県)府市場 伏線 (3.2km)	交通量	[台/日]	2,600	600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	2.08	0.46
その他道路合計 (26.727.3km)	走行時間費用	[億円/年]	93,249.94	93,232.63	

			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：26,753.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	93,292.43	93,263.40	29.02

- 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： 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()、 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) 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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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

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
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.21	6.1	1.28	
-25年目	H 13	1.9479	112.4	1.43	2.55		
-24年目	H 14	1.8730	110.5	0.86	1.49		
-23年目	H 15	1.8009	109.0	0.76	1.29		
-22年目	H 16	1.7317	107.9	0.61	1.01		
-21年目	H 17	1.6651	106.7	0.95	1.53		
-20年目	H 18	1.6010	105.9	0.95	1.48		
-19年目	H 19	1.5395	105.0	5.48	8.25		
-18年目	H 20	1.4802	104.4	2.50	3.64		
-17年目	H 21	1.4233	103.0	4.10	5.83		
-16年目	H 22	1.3686	101.3	0.56	0.78		
-15年目	H 23	1.3159	99.8	10.21	13.84		
-14年目	H 24	1.2653	99.0	18.38	24.15		
-13年目	H 25	1.2167	99.0	18.43	23.28		
-12年目	H 26	1.1699	101.5	9.56	11.33		
-11年目	H 27	1.1249	103.0	7.14	8.01		
-10年目	H 28	1.0816	102.8	22.99	24.87		
-9年目	H 29	1.0400	102.8	98.15	102.07		
-8年目	H 30	1.0000	102.8	76.85	76.85		
-7年目	H 31	0.9615	102.8	46.05	44.27		
-6年目	H 32	0.9246	102.8	13.11	12.12		
-5年目	H 33	0.8890	102.8	19.07	16.96		
-4年目	H 34	0.8548	102.8	29.35	25.09		
-3年目	H 35	0.8219	102.8	43.19	35.50		
-2年目	H 36	0.7903	102.8	25.56	20.20		
-1年目	H 37	0.7599	102.8	6.90	5.24		
供用開始年次	H 38	0.7307	102.8			1.19	0.87
1年目	H 39	0.7026	102.8			1.19	0.83
2年目	H 40	0.6756	102.8			1.19	0.80
3年目	H 41	0.6496	102.8			1.19	0.77
4年目	H 42	0.6246	102.8			1.19	0.74
5年目	H 43	0.6006	102.8			1.19	0.71
6年目	H 44	0.5775	102.8			1.19	0.68
7年目	H 45	0.5553	102.8			1.19	0.66
8年目	H 46	0.5339	102.8			1.19	0.63
9年目	H 47	0.5134	102.8			1.19	0.61
10年目	H 48	0.4936	102.8			1.19	0.59
11年目	H 49	0.4746	102.8			1.19	0.56
12年目	H 50	0.4564	102.8			1.19	0.54
13年目	H 51	0.4388	102.8			1.19	0.52
14年目	H 52	0.4220	102.8			1.19	0.50
15年目	H 53	0.4057	102.8			1.19	0.48
16年目	H 54	0.3901	102.8			1.19	0.46
17年目	H 55	0.3751	102.8			1.19	0.44
18年目	H 56	0.3607	102.8			1.19	0.43
19年目	H 57	0.3468	102.8			1.19	0.41
20年目	H 58	0.3335	102.8			1.19	0.40
21年目	H 59	0.3207	102.8			1.19	0.38
22年目	H 60	0.3083	102.8			1.19	0.37
23年目	H 61	0.2965	102.8			1.19	0.35
24年目	H 62	0.2851	102.8			1.19	0.34
25年目	H 63	0.2741	102.8			1.19	0.32
26年目	H 64	0.2636	102.8			1.19	0.31
27年目	H 65	0.2534	102.8			1.19	0.30
28年目	H 66	0.2437	102.8			1.19	0.29
29年目	H 67	0.2343	102.8			1.19	0.28
30年目	H 68	0.2253	102.8			1.19	0.27
31年目	H 69	0.2166	102.8			1.19	0.26
32年目	H 70	0.2083	102.8			1.19	0.25
33年目	H 71	0.2003	102.8			1.19	0.24
34年目	H 72	0.1926	102.8			1.19	0.23
35年目	H 73	0.1852	102.8			1.19	0.22
36年目	H 74	0.1780	102.8			1.19	0.21
37年目	H 75	0.1712	102.8			1.19	0.20
38年目	H 76	0.1646	102.8			1.19	0.20
39年目	H 77	0.1583	102.8			1.19	0.19
40年目	H 78	0.1522	102.8			1.19	0.18
41年目	H 79	0.1463	102.8			1.19	0.17
42年目	H 80	0.1407	102.8			1.19	0.17
43年目	H 81	0.1353	102.8			1.19	0.16
44年目	H 82	0.1301	102.8			1.19	0.15
45年目	H 83	0.1251	102.8			1.19	0.15
46年目	H 84	0.1203	102.8			1.19	0.14
47年目	H 85	0.1157	102.8			1.19	0.14
48年目	H 86	0.1112	102.8			1.19	0.13
49年目	H 87	0.1069	102.8			1.19	0.13
合計				453.84	470.64	59.26	19.36
単純事業費計				463.14		59.26	

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:一般国道483号 日高豊岡南道路

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.21		6.1	1.28
-7年目	H 31	0.9615	102.8	46.05	44.27		
-6年目	H 32	0.9246	102.8	13.11	12.12		
-5年目	H 33	0.8890	102.8	19.07	16.96		
-4年目	H 34	0.8548	102.8	29.35	25.09		
-3年目	H 35	0.8219	102.8	43.19	35.50		
-2年目	H 36	0.7903	102.8	25.56	20.20		
-1年目	H 37	0.7599	102.8	6.90	5.24		
供用開始年次	H 38	0.7307	102.8			1.19	0.87
1年目	H 39	0.7026	102.8			1.19	0.83
2年目	H 40	0.6756	102.8			1.19	0.80
3年目	H 41	0.6496	102.8			1.19	0.77
4年目	H 42	0.6246	102.8			1.19	0.74
5年目	H 43	0.6006	102.8			1.19	0.71
6年目	H 44	0.5775	102.8			1.19	0.68
7年目	H 45	0.5553	102.8			1.19	0.66
8年目	H 46	0.5339	102.8			1.19	0.63
9年目	H 47	0.5134	102.8			1.19	0.61
10年目	H 48	0.4936	102.8			1.19	0.59
11年目	H 49	0.4746	102.8			1.19	0.56
12年目	H 50	0.4564	102.8			1.19	0.54
13年目	H 51	0.4388	102.8			1.19	0.52
14年目	H 52	0.4220	102.8			1.19	0.50
15年目	H 53	0.4057	102.8			1.19	0.48
16年目	H 54	0.3901	102.8			1.19	0.46
17年目	H 55	0.3751	102.8			1.19	0.44
18年目	H 56	0.3607	102.8			1.19	0.43
19年目	H 57	0.3468	102.8			1.19	0.41
20年目	H 58	0.3335	102.8			1.19	0.40
21年目	H 59	0.3207	102.8			1.19	0.38
22年目	H 60	0.3083	102.8			1.19	0.37
23年目	H 61	0.2965	102.8			1.19	0.35
24年目	H 62	0.2851	102.8			1.19	0.34
25年目	H 63	0.2741	102.8			1.19	0.32
26年目	H 64	0.2636	102.8			1.19	0.31
27年目	H 65	0.2534	102.8			1.19	0.30
28年目	H 66	0.2437	102.8			1.19	0.29
29年目	H 67	0.2343	102.8			1.19	0.28
30年目	H 68	0.2253	102.8			1.19	0.27
31年目	H 69	0.2166	102.8			1.19	0.26
32年目	H 70	0.2083	102.8			1.19	0.25
33年目	H 71	0.2003	102.8			1.19	0.24
34年目	H 72	0.1926	102.8			1.19	0.23
35年目	H 73	0.1852	102.8			1.19	0.22
36年目	H 74	0.1780	102.8			1.19	0.21
37年目	H 75	0.1712	102.8			1.19	0.20
38年目	H 76	0.1646	102.8			1.19	0.20
39年目	H 77	0.1583	102.8			1.19	0.19
40年目	H 78	0.1522	102.8			1.19	0.18
41年目	H 79	0.1463	102.8			1.19	0.17
42年目	H 80	0.1407	102.8			1.19	0.17
43年目	H 81	0.1353	102.8			1.19	0.16
44年目	H 82	0.1301	102.8			1.19	0.15
45年目	H 83	0.1251	102.8			1.19	0.15
46年目	H 84	0.1203	102.8			1.19	0.14
47年目	H 85	0.1157	102.8			1.19	0.14
48年目	H 86	0.1112	102.8			1.19	0.13
49年目	H 87	0.1069	102.8	0.00	0.00	1.19	0.13
合計				183.23	159.38	59.26	19.36
単純事業費計				183.23		59.26	

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					44,983	
改良費					11,273	
	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	4,402	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:29.0m、39.5m、43.0m)
トンネル費					20,371	NATM
	1000m以上		m	2,332	8,414	2本(下り線:1,101m、上り線:1,231m)
	1000m～500m		m	2,778	10,693	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	462	
	トンネル舗装		m ²	57,173	824	
	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					49,800	

(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(H31以降)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					19,489	
改良費					5,534	
	土工		m ³	163,283	133	切土(32,108m ³) 盛土(131,175m ³)
	法面工		m ²	35,708	72	種子吹付(21,533m ²)、種子散布(13,114m ²)、補強土工(1,060m ²)
	切土部補強土工		式	1	1,592	厚層基材吹付(5,554m ²)、法枠工(7,297m ²)
	擁壁工		式	1	114	重力式、ブロック積、逆T式、補強土壁
	函渠工		式	1	20	
	排水工		式	1	68	
	軟弱地盤改良工		式	1	806	深層改良工
	雑工		式	1	2,729	準備工、埋蔵文化財調査等
橋梁費					4,963	
	100m以上		m	1,000	4,207	5橋(下り線:208m、253m、280m、151m) (上り線:108/266m)
	100m~50m		m	161	665	2橋(下り線:65m、96m)
	50m未満		m	22	91	1橋(上り線:22/43m)
トンネル費					7,296	
	1000m以上		m	1,101	2,990	1本(下り線:1,101m)
	1000m~500m		m	1,150	3,042	2本(下り線:521m、629m)
	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	0	0	ダイヤモンド型(南向きハーフIC)
舗装費					1,397	
	車道舗装		m ²	54,550	462	
	トンネル舗装		m ²	45,350	677	
	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
				0	0	
②用地及補償費					0	
用地費					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					0	
③間接経費					300	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					19,789	

全事業 / 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

■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	2,200	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,400	

【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。



No. 4-2

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成30年度第1回

一般国道483号

とよ おか
豊岡道路

【再評価】

平成30年7月
近畿地方整備局

(再評価)

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 豊岡道路
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)=2.2(経済的純現在価値(B-C)=143億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.3%) 残事業：費用便益比(B/C)=3.0(経済的純現在価値(B-C)=174億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.8%)

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	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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	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:17万人・時間/年(162737万人・時間/年 162720万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:一般国道312号(主)但馬空港線(県)豊岡日高線(県)辻福田線 豊岡市道 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:31万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:8割削減
		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	
		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	全但一般路線バス・特急バス(城崎温泉 神戸、大阪、東京)
		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	養父市役所～豊岡駅:約39分 約27分
		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	
		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	豊岡市～神戸港:約126分 約117分
	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が向上	但馬地域(ズワイガニ、ハタハタ) 主な出荷先:京阪神地域
		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	ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制(国道312号 土居交差点以北)

1. 活力	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	
		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	
		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	
		中心市街地内で行う事業である	
		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	
		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	
		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	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		
	地域高規格道路の位置づけあり		
	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	豊岡市～養父市(所要時間:約38分 約29分)	
	現道等における交通不能区間を解消する		
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	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49分 約40分)	
個性ある地域の形成	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		
	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		
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	但馬地域〔城崎温泉・湯村温泉・竹野浜海水浴場・コウノトリの郷公園他〕(年間観光客入込数:約1,012万人/年 H28年)	
	特別立法に基づく事業である		
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	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	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/日以上全ての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	
		交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		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	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37分 約22分)	

3. 安全	安全な生活環境の確保	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	
		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	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	兵庫県地域防災計画（資料編）平成27年修正 緊急輸送道路（高規格幹線道路等）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する	国道312号（養父市～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する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		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	
		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:2408.5t-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	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道312号（主）但馬空港線（県）豊岡日高線（県）辻福田線 豊岡市道 排出削減量：11.5t/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：3.89t/年
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/平行区間等）：一般国道312号（主）但馬空港線（県）豊岡日高線（県）辻福田線 豊岡市道 排出削減量：0.66t/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：0.21t/年
		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	
		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	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	
		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30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」 「兵庫県地域防災計画」 「ひょうご基幹道路のあり方（兵庫県）」に位置づけられている。
		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	特に該当なし。

(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・B P・ その他の別
一般国道483号	豊岡道路	L = 2km	高規格道路	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,100	暫定2車線	近畿地方整備局

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	121億円	18億円	138億円
うち残事業分	90億円	18億円	107億円
基準年における 現在価値 (C)	112億円	6.2億円	118億円
うち残事業分	81億円	6.2億円	87億円

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36年度			
単年便益 (初年便益)	13億円	2.6億円	0.62億円	16億円
基準年における 現在価値 (B)	210億円	41億円	10.0億円	261億円
うち残事業分	210億円	41億円	10.0億円	261億円

結 果

費用便益比（事業全体）	2.2
経済的純現在価値（事業全体）	143億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.3%
費用便益比（残事業）	3.0
経済的純現在価値（残事業）	174億円
経済的内部収益率（残事業）	12.8%

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。

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	13,100台/日	± 10%	1.9～2.5
事業費	90億円	± 10%	2.1～2.4
事業期間	5年	± 20%	2.1～2.3

【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	13,100台/日	± 10%	2.6～3.4
事業費	90億円	± 10%	2.7～3.3
事業期間	5年	± 20%	2.9～3.1

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：豊岡道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (2.0km)	交通量 ¹	[台/日]	0	13,100	
	走行時間 ²	[分]	0	2	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	4.65	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道3 12号 (2.8km)	交通量	[台/日]	10,100	6,600
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	10.00	5.91
	(主)但馬空 港線 (3.8km)	交通量	[台/日]	5,600	1,900
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	7.72	2.23
	(県)豊岡日 高線 (4.3km)	交通量	[台/日]	1,400	500
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	1.75	0.61
	(県)辻福田 線 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,600	2,500
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.30	0.82
	豊岡市道 (2.5km)	交通量	[台/日]	11,100	5,000
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.40	3.60
その他道路合計 (26,736.6km)	走行時間費用	[億円/年]	183,206.32	183,206.80	

			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：26,753.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	183,237.49	183,224.62	12.87

- 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： 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()、 に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式 - 3

事業名：豊岡道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 (2.0km)	交通量 ¹	[台/日]	0	13,100	
	走行時間 ²	[分]	0	2	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	0.00	4.65	
主な周 辺道路 ⁴	一般国道3 12号 (2.8km)	交通量	[台/日]	10,100	6,600
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	10.00	5.91
	(主)但馬空 港線 (3.8km)	交通量	[台/日]	5,600	1,900
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	7.72	2.23
	(県)豊岡日 高線 (4.3km)	交通量	[台/日]	1,400	500
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	1.75	0.61
	(県)辻福田 線 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,600	2,500
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.30	0.82
	豊岡市道 (2.5km)	交通量	[台/日]	11,100	5,000
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.40	3.60
その他道路合計 (26,736.6km)	走行時間費用	[億円/年]	183,206.32	183,206.80	

			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：26,753.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	183,237.49	183,224.62	12.87

- 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： 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()、 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：豊岡道路

(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全国道路・街路 交通情勢調査)	
	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)			
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 豊岡道路

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.19	2	0.38	
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
-8年目	H 28	1.0816	102.8	0.93	1.00		
-7年目	H 29	1.0400	102.8	8.40	8.73		
-6年目	H 30	1.0000	102.8	21.37	21.37		
-5年目	H 31	0.9615	102.8	21.77	20.93		
-4年目	H 32	0.9246	102.8	23.52	21.75		
-3年目	H 33	0.8890	102.8	15.34	13.64		
-2年目	H 34	0.8548	102.8	15.27	13.05		
-1年目	H 35	0.8219	102.8	13.93	11.45		
供用開始年次	H 36	0.7903	102.8			0.35	0.28
1年目	H 37	0.7599	102.8			0.35	0.27
2年目	H 38	0.7307	102.8			0.35	0.26
3年目	H 39	0.7026	102.8			0.35	0.25
4年目	H 40	0.6756	102.8			0.35	0.24
5年目	H 41	0.6496	102.8			0.35	0.23
6年目	H 42	0.6246	102.8			0.35	0.22
7年目	H 43	0.6006	102.8			0.35	0.21
8年目	H 44	0.5775	102.8			0.35	0.20
9年目	H 45	0.5553	102.8			0.35	0.20
10年目	H 46	0.5339	102.8			0.35	0.19
11年目	H 47	0.5134	102.8			0.35	0.18
12年目	H 48	0.4936	102.8			0.35	0.17
13年目	H 49	0.4746	102.8			0.35	0.17
14年目	H 50	0.4564	102.8			0.35	0.16
15年目	H 51	0.4388	102.8			0.35	0.15
16年目	H 52	0.4220	102.8			0.35	0.15
17年目	H 53	0.4057	102.8			0.35	0.14
18年目	H 54	0.3901	102.8			0.35	0.14
19年目	H 55	0.3751	102.8			0.35	0.13
20年目	H 56	0.3607	102.8			0.35	0.13
21年目	H 57	0.3468	102.8			0.35	0.12
22年目	H 58	0.3335	102.8			0.35	0.12
23年目	H 59	0.3207	102.8			0.35	0.11
24年目	H 60	0.3083	102.8			0.35	0.11
25年目	H 61	0.2965	102.8			0.35	0.10
26年目	H 62	0.2851	102.8			0.35	0.10
27年目	H 63	0.2741	102.8			0.35	0.10
28年目	H 64	0.2636	102.8			0.35	0.09
29年目	H 65	0.2534	102.8			0.35	0.09
30年目	H 66	0.2437	102.8			0.35	0.09
31年目	H 67	0.2343	102.8			0.35	0.08
32年目	H 68	0.2253	102.8			0.35	0.08
33年目	H 69	0.2166	102.8			0.35	0.08
34年目	H 70	0.2083	102.8			0.35	0.07
35年目	H 71	0.2003	102.8			0.35	0.07
36年目	H 72	0.1926	102.8			0.35	0.07
37年目	H 73	0.1852	102.8			0.35	0.07
38年目	H 74	0.1780	102.8			0.35	0.06
39年目	H 75	0.1712	102.8			0.35	0.06
40年目	H 76	0.1646	102.8			0.35	0.06
41年目	H 77	0.1583	102.8			0.35	0.06
42年目	H 78	0.1522	102.8			0.35	0.05
43年目	H 79	0.1463	102.8			0.35	0.05
44年目	H 80	0.1407	102.8			0.35	0.05
45年目	H 81	0.1353	102.8			0.35	0.05
46年目	H 82	0.1301	102.8			0.35	0.05
47年目	H 83	0.1251	102.8			0.35	0.04
48年目	H 84	0.1203	102.8			0.35	0.04
49年目	H 85	0.1157	102.8	-2.01	-0.23	0.35	0.04
合計				118.51	111.69	17.59	6.23
単純事業費計				120.52		17.59	

- 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: 一般国道483号 豊岡道路

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
				0.19	2	0.38	
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)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-5年目	H 31	0.9615	102.8	21.77	20.93		
-4年目	H 32	0.9246	102.8	23.52	21.75		
-3年目	H 33	0.8890	102.8	15.34	13.64		
-2年目	H 34	0.8548	102.8	15.27	13.05		
-1年目	H 35	0.8219	102.8	13.93	11.45		
供用開始年次	H 36	0.7903	102.8			0.35	0.28
1年目	H 37	0.7599	102.8			0.35	0.27
2年目	H 38	0.7307	102.8			0.35	0.26
3年目	H 39	0.7026	102.8			0.35	0.25
4年目	H 40	0.6756	102.8			0.35	0.24
5年目	H 41	0.6496	102.8			0.35	0.23
6年目	H 42	0.6246	102.8			0.35	0.22
7年目	H 43	0.6006	102.8			0.35	0.21
8年目	H 44	0.5775	102.8			0.35	0.20
9年目	H 45	0.5553	102.8			0.35	0.20
10年目	H 46	0.5339	102.8			0.35	0.19
11年目	H 47	0.5134	102.8			0.35	0.18
12年目	H 48	0.4936	102.8			0.35	0.17
13年目	H 49	0.4746	102.8			0.35	0.17
14年目	H 50	0.4564	102.8			0.35	0.16
15年目	H 51	0.4388	102.8			0.35	0.15
16年目	H 52	0.4220	102.8			0.35	0.15
17年目	H 53	0.4057	102.8			0.35	0.14
18年目	H 54	0.3901	102.8			0.35	0.14
19年目	H 55	0.3751	102.8			0.35	0.13
20年目	H 56	0.3607	102.8			0.35	0.13
21年目	H 57	0.3468	102.8			0.35	0.12
22年目	H 58	0.3335	102.8			0.35	0.12
23年目	H 59	0.3207	102.8			0.35	0.11
24年目	H 60	0.3083	102.8			0.35	0.11
25年目	H 61	0.2965	102.8			0.35	0.10
26年目	H 62	0.2851	102.8			0.35	0.10
27年目	H 63	0.2741	102.8			0.35	0.10
28年目	H 64	0.2636	102.8			0.35	0.09
29年目	H 65	0.2534	102.8			0.35	0.09
30年目	H 66	0.2437	102.8			0.35	0.09
31年目	H 67	0.2343	102.8			0.35	0.08
32年目	H 68	0.2253	102.8			0.35	0.08
33年目	H 69	0.2166	102.8			0.35	0.08
34年目	H 70	0.2083	102.8			0.35	0.07
35年目	H 71	0.2003	102.8			0.35	0.07
36年目	H 72	0.1926	102.8			0.35	0.07
37年目	H 73	0.1852	102.8			0.35	0.07
38年目	H 74	0.1780	102.8			0.35	0.06
39年目	H 75	0.1712	102.8			0.35	0.06
40年目	H 76	0.1646	102.8			0.35	0.06
41年目	H 77	0.1583	102.8			0.35	0.06
42年目	H 78	0.1522	102.8			0.35	0.05
43年目	H 79	0.1463	102.8			0.35	0.05
44年目	H 80	0.1407	102.8			0.35	0.05
45年目	H 81	0.1353	102.8			0.35	0.05
46年目	H 82	0.1301	102.8			0.35	0.05
47年目	H 83	0.1251	102.8			0.35	0.04
48年目	H 84	0.1203	102.8			0.35	0.04
49年目	H 85	0.1157	102.8	-0.16	-0.02	0.35	0.04
合計				89.67	80.80	17.59	6.23
単純事業費計				89.83		17.59	

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	豊岡道路	2	2km

■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				10,356	
	改良費				1,597	
		土工	m ³	481,000	935	切土(421,000m ³)、盛土(60,000m ³)
		法面工	m ²	27,200	146	種子吹付(3,200m ²)、植生基材吹付(24,000m ²)
		擁壁工	式	1	221	重力式、ブロック積、大型ブロック積、補強土壁
		函渠工	式	1	18	
		排水工	式	1	138	
		雑工	式	1	139	準備工、調整池工、雪寒基地工等
	橋梁費		m	502	2,525	
		100m以上	m	239	780	1橋(239m)
		100m～50m	m	156	855	2橋(84m、72m)
		50m未満	m	107	890	4橋(下部工のみ、35m、25m、47m)
	トンネル費		m	769	3,300	NATM
		1000m～500m	m	603	2,400	1本(603m)
		500m未満	m	166	900	1本(166m)
	IC・JCT費				1,834	
		豊岡IC	箇所	1	1,834	ダイヤモンド型(フルIC)
	舗装費				489	
		車道舗装	m ²	15,100	139	
		トンネル舗装	m ²	8,100	350	
	付帯施設費				611	
		付帯施設費	式	1	611	交通管理施設工等
②	用地及補償費				225	
	用地費		m ²	104,374	201	
		田畑	m ²	1,253	10	
		山林・原野	m ²	103,121	171	
		その他	式	1	20	墓地等
	補償費		式	1	24	
③	間接経費		式	1	2,419	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				13,000	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	豊岡道路	2	2km

■事業費内訳(H31以降)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				8,492	
	改良費				938	
		土工	m ³	282,500	549	切土(247,300m ³)、盛土(35,200m ³)
		法面工	m ²	16,000	86	種子吹付(1,900m ²)、植生基材吹付(14,100m ²)
		擁壁工	式	1	130	重力式、ブロック積、大型ブロック積、補強土壁
		函渠工	式	1	11	
		排水工	式	1	81	
		雑工	式	1	81	準備工、調整池工、雪寒基地工等
	橋梁費		m	386	2,025	
		100m以上	m	175	570	1橋(175/239m)
		100m～50m	m	112	615	2橋(60/84m、52/72m)
		50m未満	m	99	840	4橋(下部工のみ、27/35m、25m、47m)
	トンネル費		m	769	3,300	
		1000m～500m	m	603	2,400	1本(603m)
		500m未満	m	166	900	1本(166m)
	IC・JCT費				1,129	
		豊岡IC	箇所	1	1,129	ダイヤモンド型(フルIC)
	舗装費				489	
		車道舗装	m ²	15,100	139	
		トンネル舗装	m ²	8,100	350	
	付帯施設費				611	
		付帯施設費	式	1	611	交通管理施設工等
②	用地及補償費				40	
	用地費		m ²	2,937	16	
		田畑	m ²	0	0	
		山林・原野	m ²	2,937	4	
		その他	式	1	12	墓地等
	補償費		式	1	24	
③	間接経費		式	1	1,168	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				9,700	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	豊岡道路	2	2.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.0	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,200	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,900	

【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73号
平成30年7月2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30年7月26日(木)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30年7月18日(水)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

(別紙)

(再評価)

【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	
一般国道483号豊岡道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、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 1 3 0 8 号
平成 3 0 年 7 月 1 8 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 3 0 年 7 月 2 日 付け 国近整企画 7 3 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＞

＜一般国道483号豊岡道路＞

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、豊岡道路の早期供用、さらには、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。