

(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	北近畿豊岡自動車道（春日JCT・IC～豊岡北JCT・IC） （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	（一体評価 北近畿豊岡自動車道） 全事業：費用便益比（B/C）=1.2（経済的純現在価値（B-C）=1984億円、経済的內部収益率（EIRR）=5.1%） 残事業：費用便益比（B/C）=2.3（経済的純現在価値（B-C）=413億円、経済的內部収益率（EIRR）=13.7%） （豊岡道路） 全事業：費用便益比（B/C）=1.8（経済的純現在価値（B-C）=198億円、経済的內部収益率（EIRR）=7.6%） 残事業：費用便益比（B/C）=6.3（経済的純現在価値（B-C）=387億円、経済的內部収益率（EIRR）=42%）

●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）：207255万人・時間/年 渋滞損失削減時間：53万人・時間/年（207255万人・時間/年⇒207202万人・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：53万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：9割削減
		□ 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	全但バス、全但バス（特急バス（高速乗合バス））
		□ 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へのアクセス向上が見込まれる	豊岡市～神戸港（所要時間：約118分～約117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	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
	国土・地域ネットワークの構築	■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	兵庫県豊岡市～丹波市間（北近畿豊岡自動車道の一部を構成）
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	豊岡市～養父市（所要時間：約30分→約29分）
		■ 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41分→約40分）
	個性ある地域の形成	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
<input type="checkbox"/> IC等からアクセス向上する主要な観光地が存在する			
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

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/億台キロ以上である区間が存する場合において、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	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	兵庫県地域防災計画（資料編）令和2年修正 緊急輸送道路（高規格幹線道路等）に指定
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	国道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	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量:16429.81t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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、(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：10.41t/年、排出削減率：9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：3.81t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 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、(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：0.6t/年、排出削減率：9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
		<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	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「兵庫県新広域道路交通計画（兵庫県）」（平成30年3月）、「但馬地域都市計画区域マスタープラン（兵庫県）」（令和3年3月） 「令和3年度但馬地域経営プログラム（兵庫県）」（令和3年4月）、「但馬地域ビジョンバージョン2（兵庫県）」（平成23年9月） 「豊岡市総合計画後期基本計画」（平成24年3月）、「豊岡市都市計画マスタープラン」（平成31年3月）、「兵庫県地域防災計画（資料編）」（令和2年1月）「ひょうご基幹道路のあり方（兵庫県）」（平成30年3月）
	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	

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
北近畿豊岡 自動車道	春日JCT・IC ～豊岡北IC	L=73.0km	高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,100	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	3,847億円	1,682億円	761億円	6,290億円
うち残事業分	298億円	133億円	17億円	448億円
基準年における 現在価値 (C)	7,622億円	1,023億円	182億円	8,827億円
うち残事業分	259億円	47億円	2.2億円	308億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和5年度			
供用年	昭和53年度、平成18年度、平成19年度、平成25年度、 平成29年度、令和3年度、令和7年度、令和12年度			
単年便益 (初年便益)	3.3億円	0.27億円	0.04億円	3.6億円
基準年における 現在価値 (B)	9,688億円	937億円	186億円	10,811億円
うち残事業分	645億円	66億円	11億円	721億円

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）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	1,984億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.1%
費用便益比（残事業）	2.3
経済的純現在価値（残事業）	413億円
経済的内部収益率（残事業）	13.7%

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	11,100台/日	±10%	1.1~1.4
事業費	3,847億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	45年	±20%	1.2~1.2

【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	11,100台/日	±10%	2.1~2.6
事業費	298億円	±10%	2.2~2.6
事業期間	6年	±20%	2.3~2.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：春日JCT・IC～豊岡北IC（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (73.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	11,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	85	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	203.29	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 312号 (23.6km)	交通量	[台/日]	10,400	7,200
		走行時間	[分]	54	46
		走行時間費用	[億円/年]	98.83	57.53
	一般国道 9号 (16.4km)	交通量	[台/日]	11,600	9,200
		走行時間	[分]	28	25
		走行時間費用	[億円/年]	62.49	41.86
	一般国道 427号 (16.6km)	交通量	[台/日]	4,400	1,300
		走行時間	[分]	27	23
		走行時間費用	[億円/年]	22.85	5.77
	一般国道 175号 (7.1km)	交通量	[台/日]	15,300	11,200
		走行時間	[分]	23	17
		走行時間費用	[億円/年]	73.70	36.41
③その他道路合計 (26,737.4km)	走行時間費用	[億円/年]	111,170.20	110,848.59	
			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：26,874.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	111,428.06	111,193.45	234.60

※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：春日JCT・IC～豊岡北IC（残事業）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 【未供用区間】 (7.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	10,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	15.37	
①新設・改築道路 【供用区間】 (65.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	11,000	11,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	76	78	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	180.89	187.91	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 312号 (23.6km)	交通量	[台/日]	7,600	7,200
		走行時間	[分]	47	46
		走行時間費用	[億円/年]	63.63	57.53
	一般国道 9号 (16.4km)	交通量	[台/日]	8,900	9,200
		走行時間	[分]	24	25
		走行時間費用	[億円/年]	38.38	41.86
	一般国道 427号 (16.6km)	交通量	[台/日]	1,300	1,300
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	5.78	5.77
	一般国道 175号 (7.1km)	交通量	[台/日]	11,200	11,200
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	36.40	36.41
③その他道路合計 (26,737.4km)	走行時間費用	[億円/年]	110,902.31	110,848.59	

			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：26,874.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	111,227.38	111,193.45	33.93

※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：春日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 (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和5年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27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 checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他()
	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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	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	() 日	
	採用した冬期日数の考え方を記載			
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(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: 北近畿豊岡自動車道 春日JCT・IC～豊岡北IC

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.40	7.1	2.85

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)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-6年目	R 6	0.9615	101.8	55.83	53.68				
部分供用開始	R 7	0.9246	101.8	48.31	44.67	0.62	0.57		
部分1年目	R 8	0.8890	101.8	43.81	38.95	0.62	0.55		
部分2年目	R 9	0.8548	101.8	50.70	43.33	0.62	0.53		
部分3年目	R 10	0.8219	101.8	50.03	41.12	0.62	0.51		
部分4年目	R 11	0.7903	101.8	49.43	39.06	0.62	0.49		
供用開始年次	R 12	0.7599	101.8			2.59	1.97		
1年目	R 13	0.7307	101.8			2.59	1.89		
2年目	R 14	0.7026	101.8			2.59	1.82		
3年目	R 15	0.6756	101.8			2.59	1.75		
4年目	R 16	0.6496	101.8			2.59	1.68		
5年目	R 17	0.6246	101.8			2.59	1.62		
6年目	R 18	0.6006	101.8			2.59	1.56		
7年目	R 19	0.5775	101.8			2.59	1.50		
8年目	R 20	0.5553	101.8			2.59	1.44		
9年目	R 21	0.5339	101.8			2.59	1.38		
10年目	R 22	0.5134	101.8			2.59	1.33		
11年目	R 23	0.4936	101.8			2.59	1.28		
12年目	R 24	0.4746	101.8			2.59	1.23		
13年目	R 25	0.4564	101.8			2.59	1.18		
14年目	R 26	0.4388	101.8			2.59	1.14		
15年目	R 27	0.4220	101.8			2.59	1.09		
16年目	R 28	0.4057	101.8			2.59	1.05		
17年目	R 29	0.3901	101.8			2.59	1.01		
18年目	R 30	0.3751	101.8			2.59	0.97		
19年目	R 31	0.3607	101.8			2.59	0.93		
20年目	R 32	0.3468	101.8			2.59	0.90		
21年目	R 33	0.3335	101.8			2.59	0.86		
22年目	R 34	0.3207	101.8			2.59	0.83		
23年目	R 35	0.3083	101.8			2.59	0.80		
24年目	R 36	0.2965	101.8			2.59	0.77		
25年目	R 37	0.2851	101.8			2.59	0.74		
26年目	R 38	0.2741	101.8			2.59	0.71		
27年目	R 39	0.2636	101.8			2.59	0.68		
28年目	R 40	0.2534	101.8			2.59	0.66		
29年目	R 41	0.2437	101.8			2.59	0.63		
30年目	R 42	0.2343	101.8			2.59	0.61		
31年目	R 43	0.2253	101.8			2.59	0.58		
32年目	R 44	0.2166	101.8			2.59	0.56		
33年目	R 45	0.2083	101.8			2.59	0.54		
34年目	R 46	0.2003	101.8			2.59	0.52		
35年目	R 47	0.1926	101.8			2.59	0.50		
36年目	R 48	0.1852	101.8			2.59	0.48		
37年目	R 49	0.1780	101.8			2.59	0.46		
38年目	R 50	0.1712	101.8			2.59	0.44		
39年目	R 51	0.1646	101.8			2.59	0.43		
40年目	R 52	0.1583	101.8			2.59	0.41		
41年目	R 53	0.1522	101.8			2.59	0.39		
42年目	R 54	0.1463	101.8			2.59	0.38		
43年目	R 55	0.1407	101.8			2.59	0.36		
44年目	R 56	0.1353	101.8			2.59	0.35		
45年目	R 57	0.1301	101.8			2.59	0.34	17.10	2.22
46年目	R 58	0.1251	101.8			2.59	0.32		
47年目	R 59	0.1203	101.8			2.59	0.31		
48年目	R 60	0.1157	101.8			2.59	0.30		
49年目	R 61	0.1112	101.8			2.59	0.29		
合計				282.04	259.02	132.64	46.62	17.10	2.22
単純事業費計				298.10		132.64		17.10	

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。

(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	豊岡道路	L=2.0km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,300	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	231億円	31億円		261億円
うち残事業分	61億円	31億円		92億円
基準年における 現在価値 (C)	249億円	13億円		262億円
うち残事業分	60億円	13億円		73億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和5年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	21億円	2.4億円	0.37億円	24億円
基準年における 現在価値 (B)	408億円	45億円	7.0億円	460億円
うち残事業分	408億円	45億円	7.0億円	460億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	198億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	6.3
経済的純現在価値（残事業）	387億円
経済的内部収益率（残事業）	42.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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	12,300台/日	±10%	1.6~1.9
事業費	231億円	±10%	1.7~1.8
事業期間	9年	±20%	1.7~1.8

【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	12,300台/日	±10%	5.7~6.9
事業費	61億円	±10%	5.8~6.9
事業期間	1年	±20%	6.1~6.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：豊岡道路（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	12,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.29	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 312号 (2.7km)	交通量	[台/日]	7,400	4,700
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	7.08	3.58
	(主)但馬 空港線 (3.8km)	交通量	[台/日]	3,400	300
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	5.52	0.29
	(県)豊岡 日高線 (4.3km)	交通量	[台/日]	400	400
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	0.46	0.41
	(県)辻福 田線 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,100	3,100
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.02	1.03
	豊岡市道 (2.5km)	交通量	[台/日]	10,300	2,500
		走行時間	[分]	9	5
		走行時間費用	[億円/年]	15.69	1.82
③その他道路合計 (26,857.5km)	走行時間費用	[億円/年]	111,184.01	111,181.04	

			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：26,874.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	111,213.79	111,193.45	20.33

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

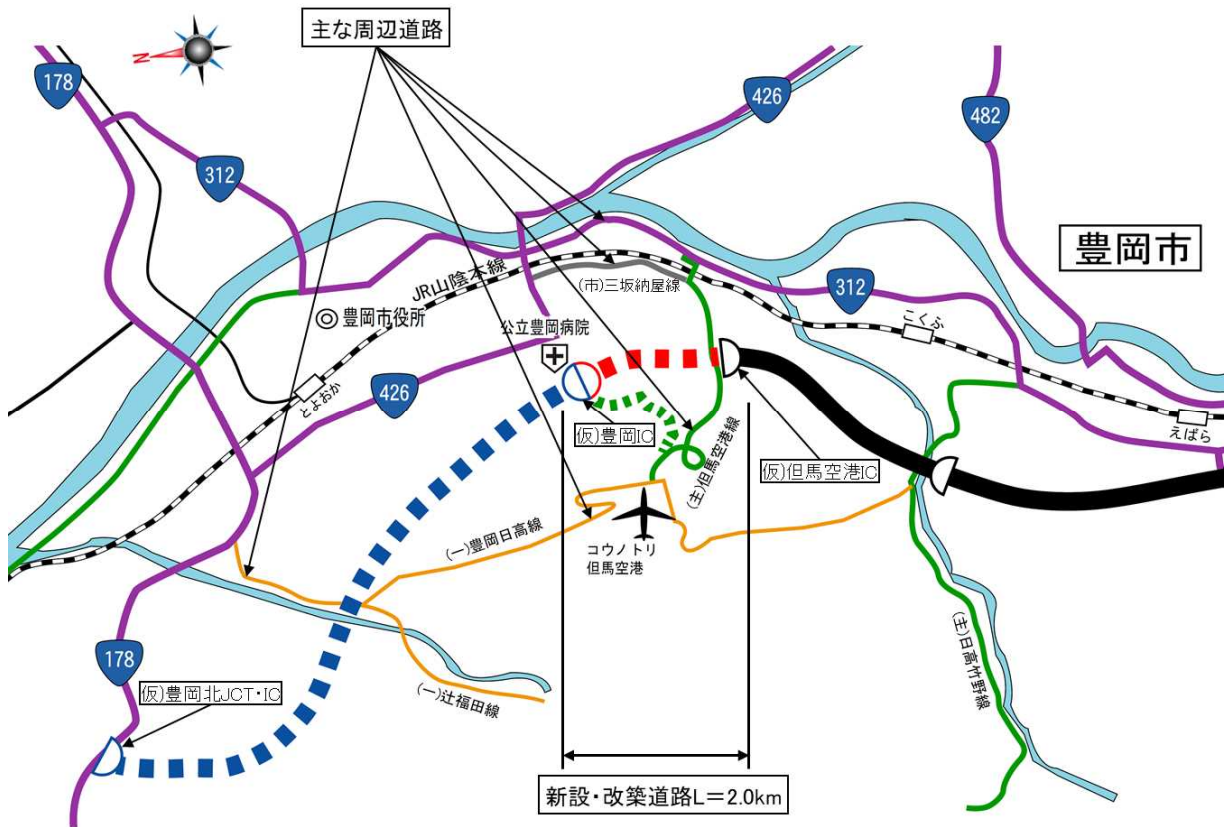
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：豊岡道路（残事業）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (2.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	12,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	2	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	5.29	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 312号 (2.7km)	交通量	[台/日]	7,400	4,700
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	7.08	3.58
	(主)但馬 空港線 (3.8km)	交通量	[台/日]	3,400	300
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	5.52	0.29
	(県)豊岡 日高線 (4.3km)	交通量	[台/日]	400	400
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	0.46	0.41
	(県)辻福 田線 (1.3km)	交通量	[台/日]	3,100	3,100
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.02	1.03
	豊岡市道 (2.5km)	交通量	[台/日]	10,300	2,500
		走行時間	[分]	9	5
		走行時間費用	[億円/年]	15.69	1.82
③その他道路合計 (26,857.5km)	走行時間費用	[億円/年]	111,184.01	111,181.04	

			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：26,874.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	111,213.79	111,193.45	20.33

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

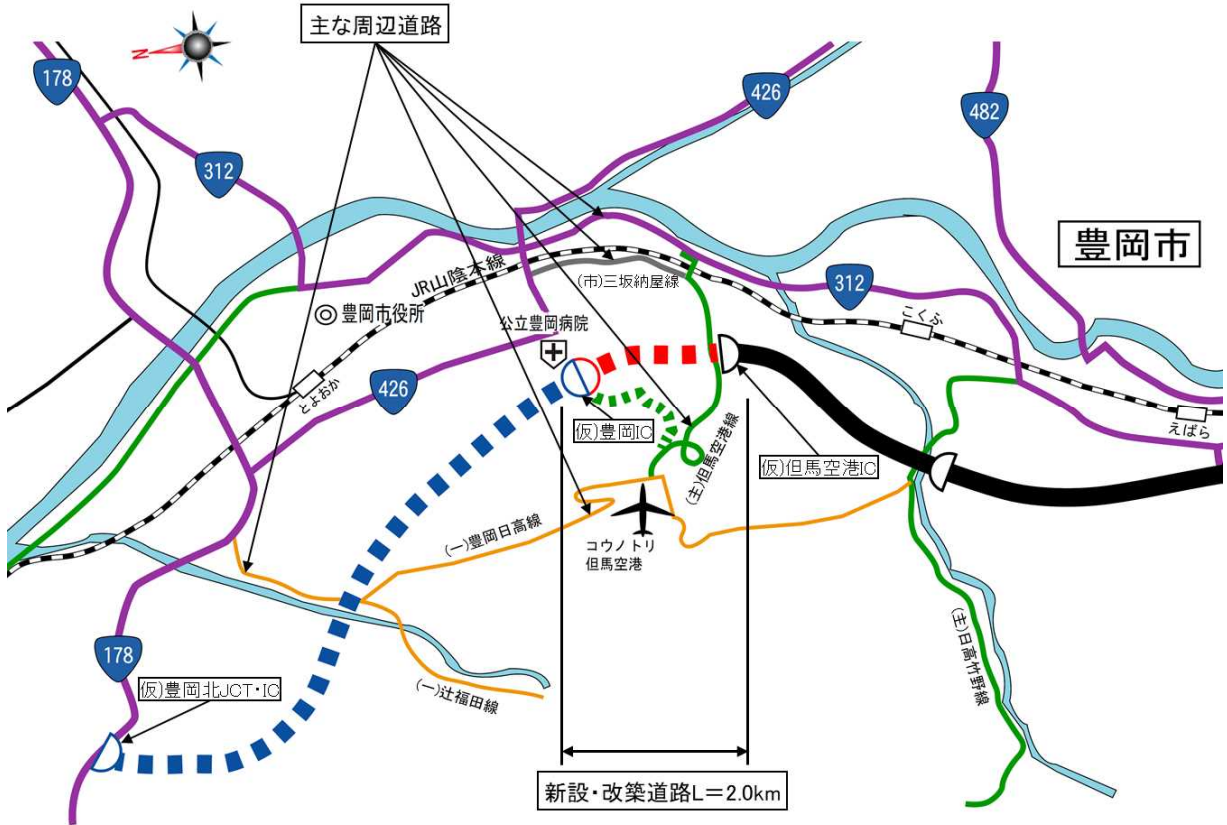
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：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 (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)	
	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"/> (H27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 checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
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	
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 算出婚子を添付すること	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出婚子を添付すること	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

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 豊岡道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.34	2	0.68

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-9年目	H 28	1.3159	100.2	0.93	1.24				
-8年目	H 29	1.2653	100.5	8.39	10.76				
-7年目	H 30	1.2167	100.4	21.33	26.31				
-6年目	R 1	1.1699	101.2	24.56	28.90				
-5年目	R 2	1.1249	101.9	30.02	33.73				
-4年目	R 3	1.0816	101.8	32.74	35.41				
-3年目	R 4	1.0400	101.8	22.53	23.43				
-2年目	R 5	1.0000	101.8	29.09	29.09				
-1年目	R 6	0.9615	101.8	38.26	36.79				
供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	22.71	21.00	0.62	0.57		
1年目	R 8	0.8890	101.8	2.53	2.25	0.62	0.55		
2年目	R 9	0.8548	101.8	0.36	0.31	0.62	0.53		
3年目	R 10	0.8219	101.8			0.62	0.51		
4年目	R 11	0.7903	101.8			0.62	0.49		
5年目	R 12	0.7599	101.8			0.62	0.47		
6年目	R 13	0.7307	101.8			0.62	0.45		
7年目	R 14	0.7026	101.8			0.62	0.43		
8年目	R 15	0.6756	101.8			0.62	0.42		
9年目	R 16	0.6496	101.8			0.62	0.40		
10年目	R 17	0.6246	101.8			0.62	0.39		
11年目	R 18	0.6006	101.8			0.62	0.37		
12年目	R 19	0.5775	101.8			0.62	0.36		
13年目	R 20	0.5553	101.8			0.62	0.34		
14年目	R 21	0.5339	101.8			0.62	0.33		
15年目	R 22	0.5134	101.8			0.62	0.32		
16年目	R 23	0.4936	101.8			0.62	0.31		
17年目	R 24	0.4746	101.8			0.62	0.29		
18年目	R 25	0.4564	101.8			0.62	0.28		
19年目	R 26	0.4388	101.8			0.62	0.27		
20年目	R 27	0.4220	101.8			0.62	0.26		
21年目	R 28	0.4057	101.8			0.62	0.25		
22年目	R 29	0.3901	101.8			0.62	0.24		
23年目	R 30	0.3751	101.8			0.62	0.23		
24年目	R 31	0.3607	101.8			0.62	0.22		
25年目	R 32	0.3468	101.8			0.62	0.21		
26年目	R 33	0.3335	101.8			0.62	0.21		
27年目	R 34	0.3207	101.8			0.62	0.20		
28年目	R 35	0.3083	101.8			0.62	0.19		
29年目	R 36	0.2965	101.8			0.62	0.18		
30年目	R 37	0.2851	101.8			0.62	0.18		
31年目	R 38	0.2741	101.8			0.62	0.17		
32年目	R 39	0.2636	101.8			0.62	0.16		
33年目	R 40	0.2534	101.8			0.62	0.16		
34年目	R 41	0.2437	101.8			0.62	0.15		
35年目	R 42	0.2343	101.8			0.62	0.14		
36年目	R 43	0.2253	101.8			0.62	0.14		
37年目	R 44	0.2166	101.8			0.62	0.13		
38年目	R 45	0.2083	101.8			0.62	0.13		
39年目	R 46	0.2003	101.8			0.62	0.12		
40年目	R 47	0.1926	101.8			0.62	0.12		
41年目	R 48	0.1852	101.8			0.62	0.11		
42年目	R 49	0.1780	101.8			0.62	0.11		
43年目	R 50	0.1712	101.8			0.62	0.11		
44年目	R 51	0.1646	101.8			0.62	0.10		
45年目	R 52	0.1583	101.8			0.62	0.10		
46年目	R 53	0.1522	101.8			0.62	0.09		
47年目	R 54	0.1463	101.8			0.62	0.09		
48年目	R 55	0.1407	101.8			0.62	0.09		
49年目	R 56	0.1353	101.8	-2.01	-0.27	0.62	0.08		
合計				231.44	248.95	30.91	12.75		
単純事業費計				230.55		30.91			

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 豊岡道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.34	2	0.68

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)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-1年目	R 6	0.9615	101.8	38.26	36.79				
供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	22.71	21.00	0.62	0.57		
1年目	R 8	0.8890	101.8	2.53	2.25	0.62	0.55		
2年目	R 9	0.8548	101.8	0.36	0.31	0.62	0.53		
3年目	R 10	0.8219	101.8			0.62	0.51		
4年目	R 11	0.7903	101.8			0.62	0.49		
5年目	R 12	0.7599	101.8			0.62	0.47		
6年目	R 13	0.7307	101.8			0.62	0.45		
7年目	R 14	0.7026	101.8			0.62	0.43		
8年目	R 15	0.6756	101.8			0.62	0.42		
9年目	R 16	0.6496	101.8			0.62	0.40		
10年目	R 17	0.6246	101.8			0.62	0.39		
11年目	R 18	0.6006	101.8			0.62	0.37		
12年目	R 19	0.5775	101.8			0.62	0.36		
13年目	R 20	0.5553	101.8			0.62	0.34		
14年目	R 21	0.5339	101.8			0.62	0.33		
15年目	R 22	0.5134	101.8			0.62	0.32		
16年目	R 23	0.4936	101.8			0.62	0.31		
17年目	R 24	0.4746	101.8			0.62	0.29		
18年目	R 25	0.4564	101.8			0.62	0.28		
19年目	R 26	0.4388	101.8			0.62	0.27		
20年目	R 27	0.4220	101.8			0.62	0.26		
21年目	R 28	0.4057	101.8			0.62	0.25		
22年目	R 29	0.3901	101.8			0.62	0.24		
23年目	R 30	0.3751	101.8			0.62	0.23		
24年目	R 31	0.3607	101.8			0.62	0.22		
25年目	R 32	0.3468	101.8			0.62	0.21		
26年目	R 33	0.3335	101.8			0.62	0.21		
27年目	R 34	0.3207	101.8			0.62	0.20		
28年目	R 35	0.3083	101.8			0.62	0.19		
29年目	R 36	0.2965	101.8			0.62	0.18		
30年目	R 37	0.2851	101.8			0.62	0.18		
31年目	R 38	0.2741	101.8			0.62	0.17		
32年目	R 39	0.2636	101.8			0.62	0.16		
33年目	R 40	0.2534	101.8			0.62	0.16		
34年目	R 41	0.2437	101.8			0.62	0.15		
35年目	R 42	0.2343	101.8			0.62	0.14		
36年目	R 43	0.2253	101.8			0.62	0.14		
37年目	R 44	0.2166	101.8			0.62	0.13		
38年目	R 45	0.2083	101.8			0.62	0.13		
39年目	R 46	0.2003	101.8			0.62	0.12		
40年目	R 47	0.1926	101.8			0.62	0.12		
41年目	R 48	0.1852	101.8			0.62	0.11		
42年目	R 49	0.1780	101.8			0.62	0.11		
43年目	R 50	0.1712	101.8			0.62	0.11		
44年目	R 51	0.1646	101.8			0.62	0.10		
45年目	R 52	0.1583	101.8			0.62	0.10		
46年目	R 53	0.1522	101.8			0.62	0.09		
47年目	R 54	0.1463	101.8			0.62	0.09		
48年目	R 55	0.1407	101.8			0.62	0.09		
49年目	R 56	0.1353	101.8	0.00	0.00	0.62	0.08		
合計				63.86	60.35	30.91	12.75		
単純事業費計				60.97		30.91			

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。

