



No. 3

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和7年度第5回

一般国道483号

ひ だか とよおか みなみ

日高豊岡南道路

【事後評価】

令和8年1月  
近畿地方整備局

# 目 次

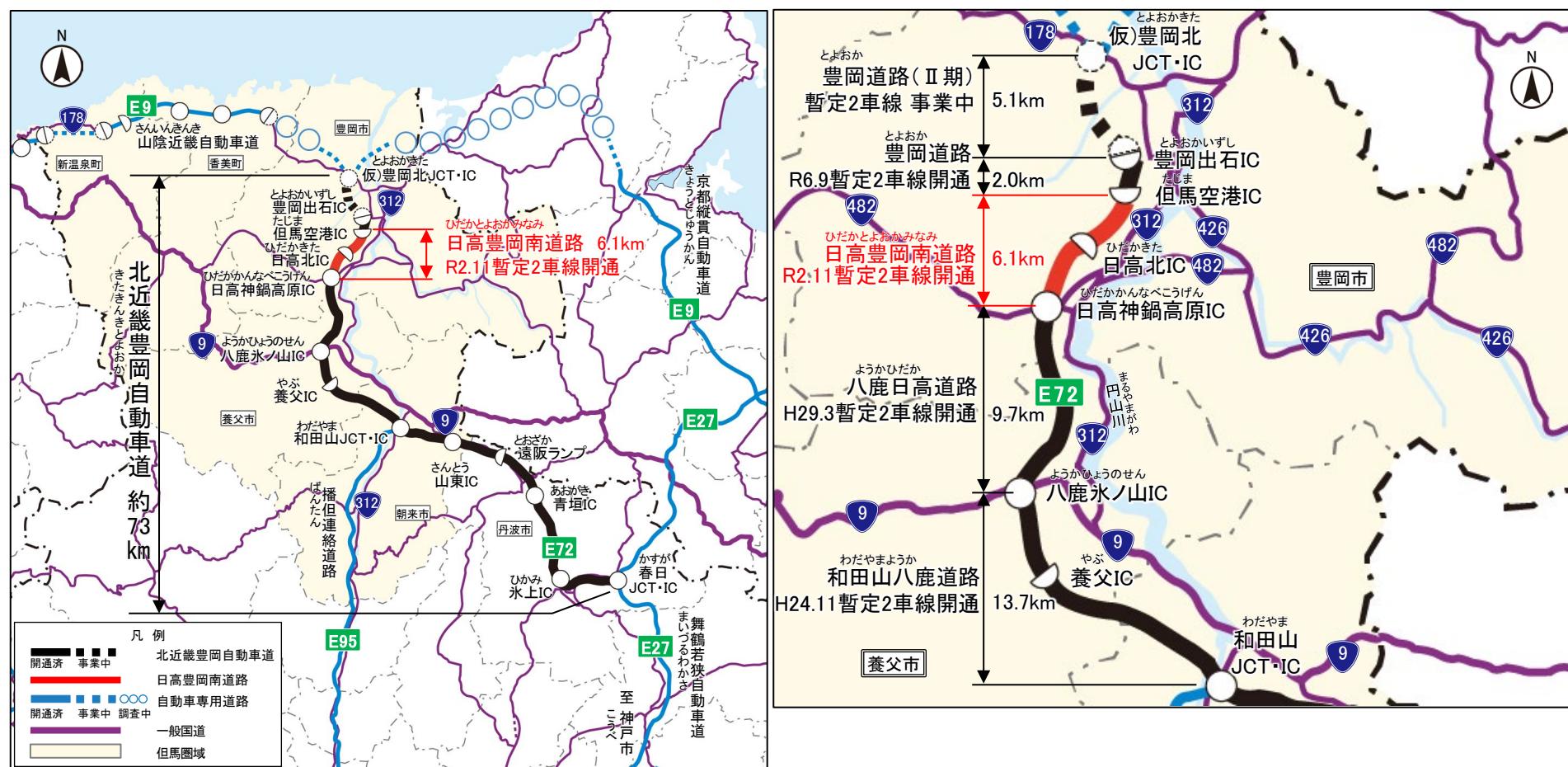
1. 事業全体図
2. 事業の目的と計画の概要
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 社会経済情勢の変化
5. 事業の効果の発現状況
6. 事業を通して得られた知見・学び
7. 対応方針(案)

## 1. 事業全体図

## 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73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路です。

ひだかとよおかみなみ  
日高豊岡南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域防災力の向上、救急医療活動の支援、企業進出への貢献、観光の活性化を目的としています。



# 2. 事業の目的と計画の概要

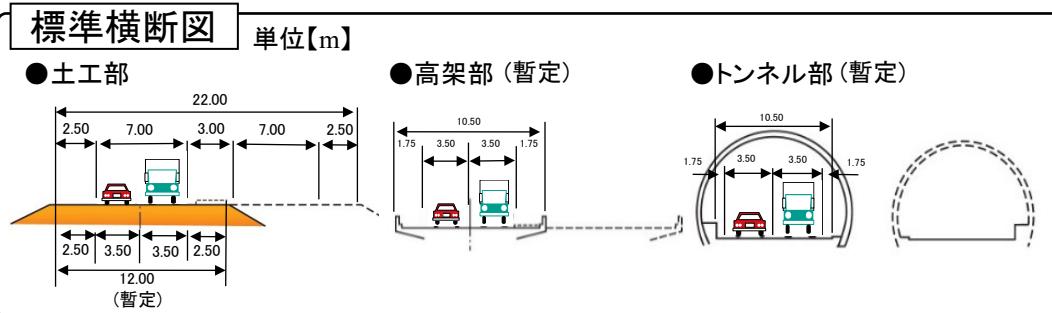
一般国道483号 日高豊岡南道路

## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 地域防災力の向上
- 企業進出への貢献
- 交通安全の確保
- 救急医療活動の支援
- 観光の活性化

## 事業の概要、進捗状況

区間	よおか かみさの (起) 兵庫県豊岡市上佐野 よおか ひだかちょうくと (終) 兵庫県豊岡市日高町久斗
道路延長	6.1km
構造規格	第1種3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=22.0m
全体事業費	389億円
事業化	平成18年度
都市計画決定	平成18年1月
用地着手	平成22年度
工事着手	平成24年度
開通	令和2年11月1日(暫定2車線開通)



# 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## ◆当初計画及び現在の状態

	当初計画 (H22再評価時) <sup>※1</sup>	前回評価時 (H30再評価時)	今回評価 (事後評価)	現在	備考
道路構造等	4車線	4車線	暫定2車線	暫定2車線 <sup>※7</sup>	-
総事業費	約330億円	約498億円	約389億円	-	-
交通量	約21,300台/日 <sup>※2</sup> (R12将来交通量推計)	約17,800台/日 <sup>※3</sup> (R12将来交通量推計)	約12,300台/日 <sup>※4</sup> (R22将来交通量推計)	約12,200台/日 <sup>※5</sup> (R7実績交通量)	-
費用便益比 <sup>※6</sup> (B/C)	1.7	1.1	1.7	-	-

※1 事業化(H18)後最も古い再評価時(H22)の値等を記載。

※2 R12将来OD(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、事業化ネットワークで算出した将来交通量推計

※3 R12将来OD(H22全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、事業化ネットワークで算出した将来交通量推計

※4 R22将来OD(H27全国道路・街路交通情勢調査ベース)で、事業化ネットワークで算出した将来交通量推計

※5 AIトラカンR7.10.30(木)(但馬空港IC～日高北IC)の12時間交通量に令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼夜率を乗じて算出

※6 事業区間を日高豊岡南道路として算出した費用便益比

※7 効果の早期発現のため暫定2車線で開通。なお、4車線化の整備時期は、周辺道路ネットワークなどの整備の進展や地域経済情勢の変化、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等より、事業の必要性・妥当性を検証する。

## ◆現道の状況

	整備前	整備後	整備前からの変化	変化の内容または理由
交通量 <sup>※1</sup> (国道312号)	約21,500台/日	約10,700台/日	約10,800台/日減少	北近畿豊岡自動車道への交通転換による交通量減少
旅行速度 <sup>※2</sup> (国道312号)	約30.5km/h	約32.7km/h	約2.2km/h向上	交通混雑の緩和による旅行速度の向上
死傷事故率 <sup>※3</sup> (国道312号)	約37件/億台キロ	約29件/億台キロ	約8件/億台キロ減少 (約2割減少)	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 交通量:観測地点(国道312号池上交差点北側) 採用値(整備前:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R7.10.30(木)交通量調査)

開通後の交通量は交通量調査結果の12時間交通量に令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼夜率を乗じて算出

※2 旅行速度:観測地点(但馬空港入口交差点→日高神鍋高原IC) 採用値(整備前:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、整備後:ETC2.0(R7.10平日))

※3 死傷事故率:観測地点(祢布交差点～但馬空港入口交差点) 採用値(整備前:H28～R1交通事故・道路統合データベース、整備後:R3～R5交通事故・道路統合データベース)

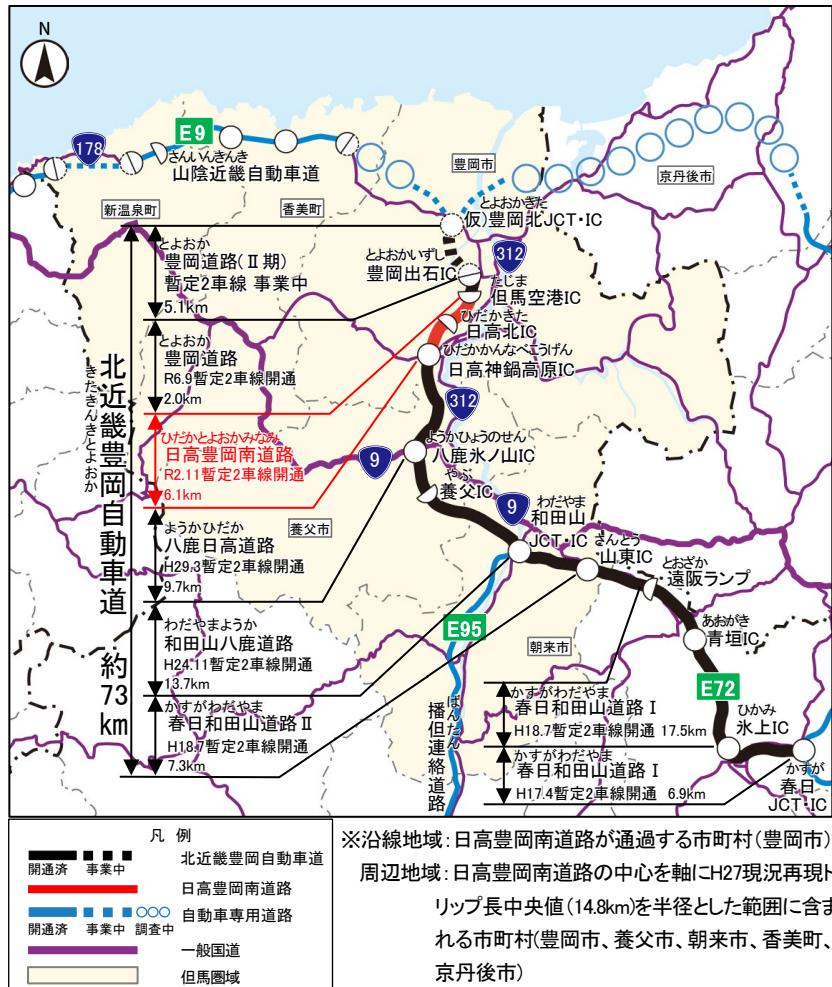
# 4. 社会経済情勢の変化

一般国道483号 日高豊岡南道路

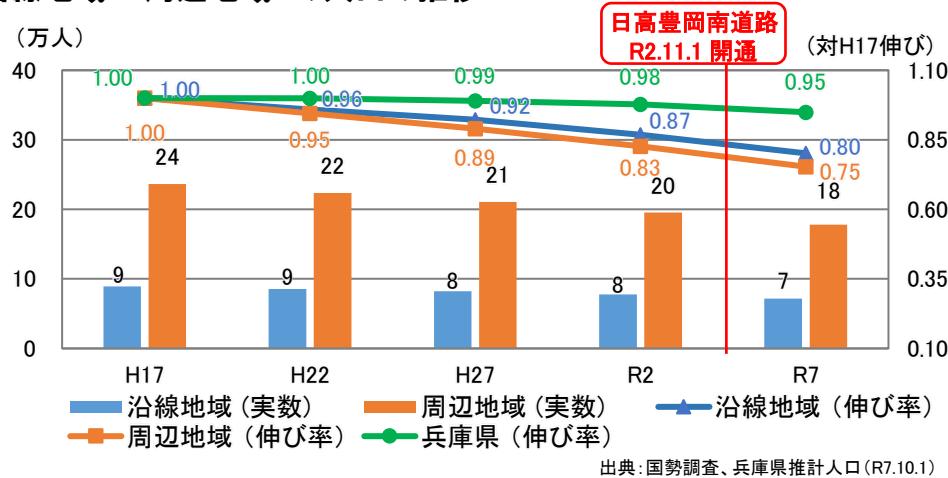
## ◆沿道地域の状況(周辺道路の開通状況、人口、経済指標)

- 北近畿豊岡自動車道は平成17年4月の春日和田山道路の開通以降約68kmの区間が開通。
- 日高豊岡南道路沿線の豊岡市及び周辺地域では人口が減少傾向であるが、豊岡市の総生産額は平成23年以降増加を示している。

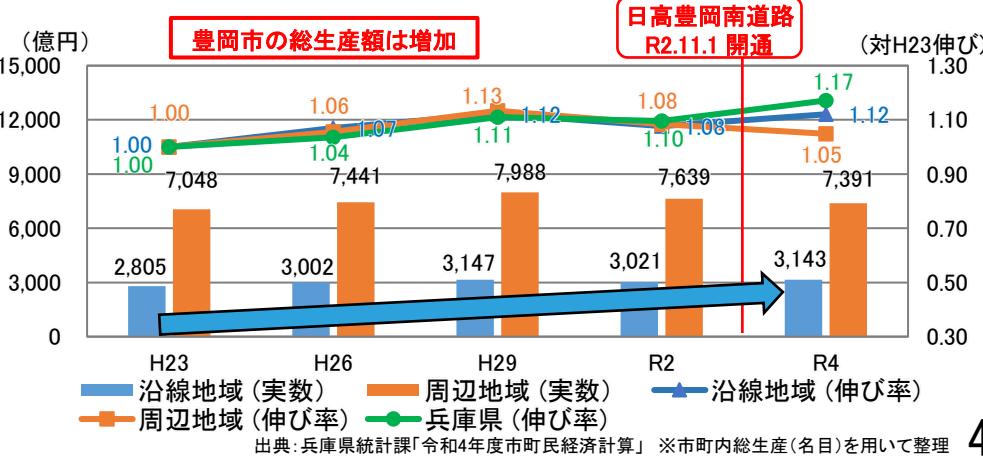
### ●位置図



### ●沿線地域※・周辺地域※の人口の推移



### ●沿線地域※・周辺地域※の総生産額の推移



# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道483号 日高豊岡南道路

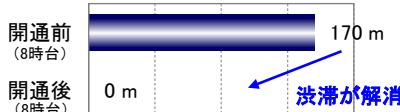
## ◆交通混雑の緩和

- 日高豊岡南道路の開通後、並行する国道312号の交通量が約5割転換し、朝夕の渋滞が解消して国道312号の旅行速度が約1割向上。
- また、旅行速度が高い日高豊岡南道路を通行することにより、所要時間が約4割短縮。

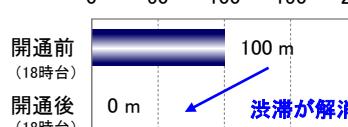


### ■並行区間の渋滞状況の変化

『池上交差点』 [北側] 国道312号 最大渋滞長  
0 50 100 150 200 (m)



『祢布交差点』 [北側] 国道312号 最大渋滞長  
0 50 100 150 200 (m)



※渋滞長:1回の青信号で通過できなかった車列の長さ

### 池上交差点の混雑状況【開通前】



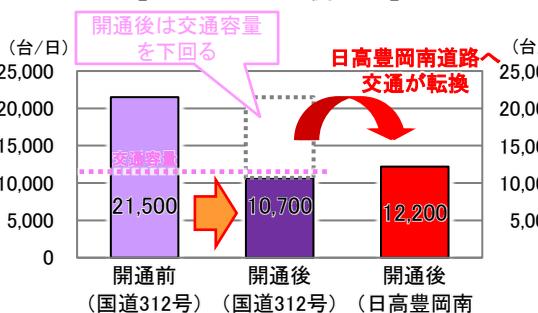
### 池上交差点の混雑状況【開通後】



調査日：開通前：令和2年10月20日(火) 7時～19時  
開通後：令和7年10月30日(木) 7時～19時  
(豊岡河川国道事務所調べ)

### ■断面交通量の変化

#### 【池上交差点北側断面】



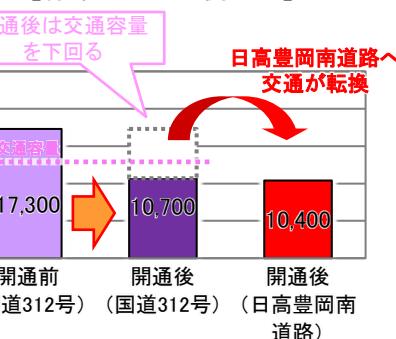
調査日：開通前：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

開通後：令和7年10月30日(木)7時～19時 (豊岡河川国道事務所調べ)

※開通後の日交通量は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼夜率を乗じて算出

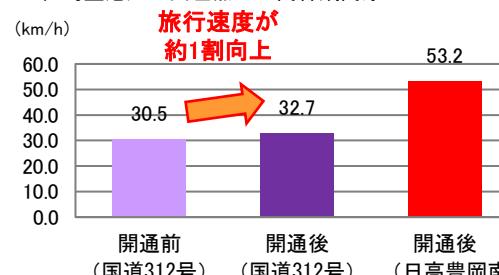
※交通容量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の日交通量を混雑度で割り戻して算出

#### 【祢布交差点北側断面】



### ■旅行速度の変化

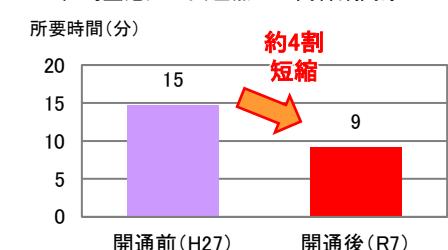
#### 但馬空港入口交差点⇒日高神鍋高原IC



開通前：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)  
開通後：ETC2.0(R7.10平日 混雑時旅行速度)

### ■所要時間の変化

#### 但馬空港入口交差点⇒日高神鍋高原IC



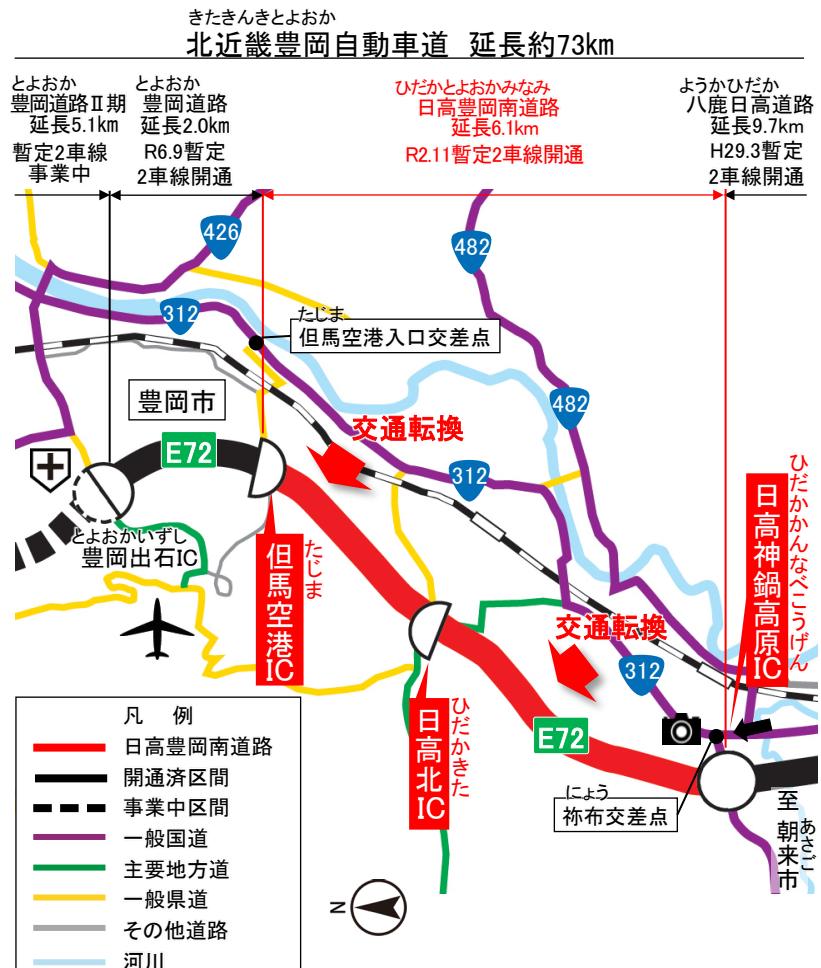
開通前：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査  
開通後：ETC2.0(R7.10平日)  
※混雑時旅行速度を用いて算出

# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道483号 日高豊岡南道路

## ◆交通安全の確保

- 日高豊岡南道路開通後、並行する国道312号の死傷事故件数が約5割減少。
- 死傷事故率も約2割減少し、交通混雑に起因する追突事故も約4割減少するなど、交通安全性の向上に貢献。



### ■日高豊岡南道路に並行する 国道312号の死傷事故件数の変化 (年平均)

国道312号：柿布交差点～  
但馬空港入口交差点

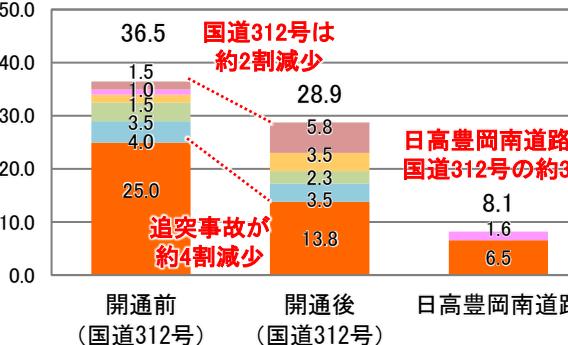
(件/年)



### ■日高豊岡南道路に並行する国道312号の死傷事故率の変化

国道312号：柿布交差点～  
但馬空港入口交差点

(件/台km)



### ■国道312号の交通状況

【開通前】



【開通後】



## 5. 事業の効果の発現状況

## 一般国道483号 日高豊岡南道路

## ◆地域防災力の向上

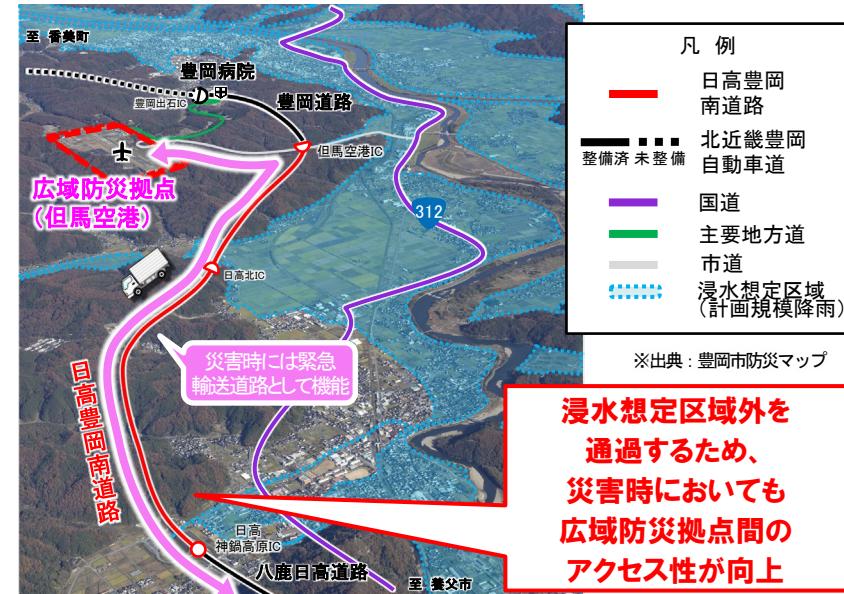
- 日高豊岡南道路は水害の影響を受けにくく、水害時に緊急輸送道路として活用することが可能。
  - 広域防災拠点間(但馬空港～道の駅 但馬のまほろば)のアクセス性が向上。迅速な物資輸送や救援活動に寄与。

## ■但馬地域の浸水想定区域



出典：国土数値情報 洪水浸水想定区域データ

## ■代替路として機能する日高豊岡南道路



※出典：豊岡市防災マップ

## ■広域防災拠点間の所要時間の変遷



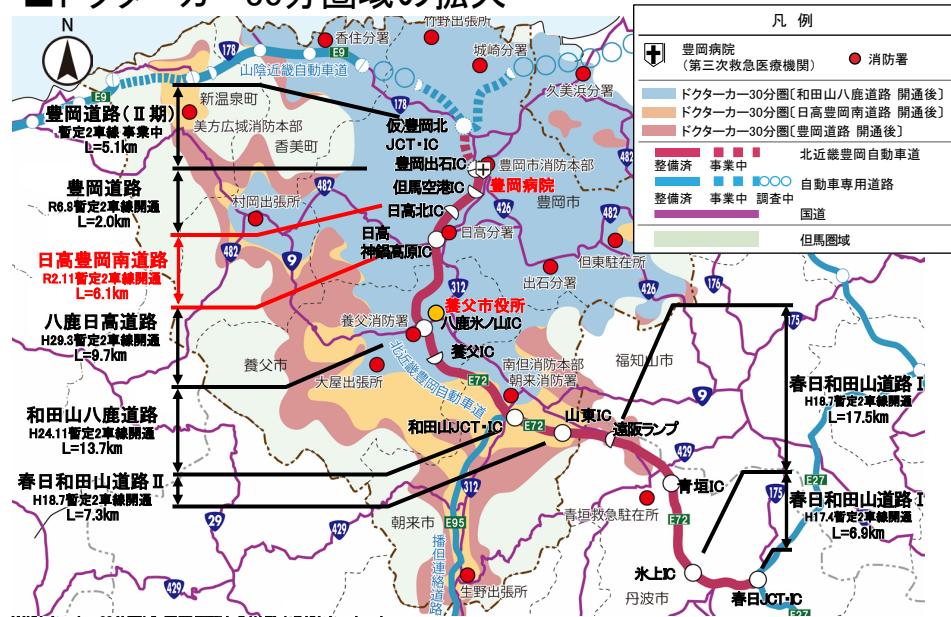
# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道483号 日高豊岡南道路

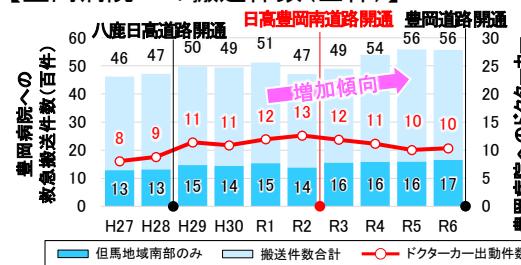
## ◆救急医療活動の支援

- 第3次救急医療機関である公立豊岡病院では、ドクターカーと救急車が連携した救急医療体制を構築。
- 日高豊岡南道路の整備により、豊岡病院へのドクターカー30分圏域のカバー人口が拡大し、地域の救急救命体制の強化に貢献。

### ■ドクターカー30分圏域の拡大



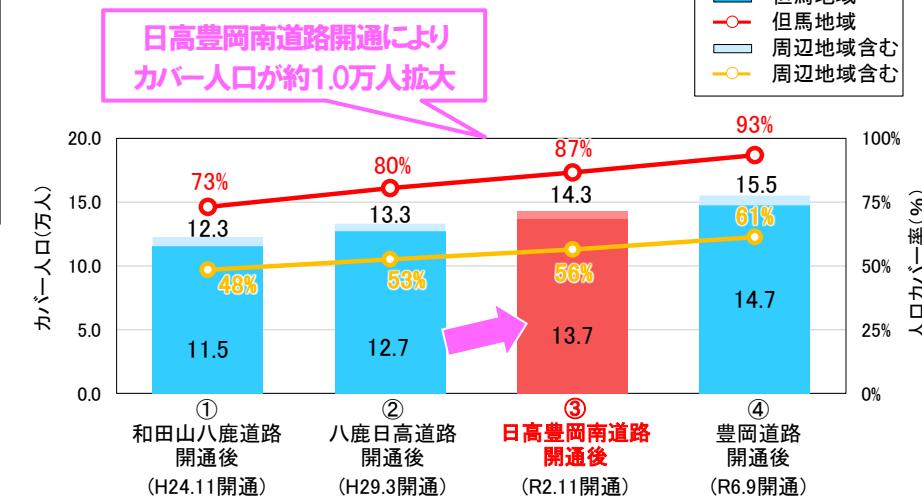
### 【豊岡病院への搬送件数(全件)】



出典: 公立豊岡病院提供資料(R7.8)

※但馬地域南部: 朝来市、養父市、旧日高町

### ■ドクターカー30分圏域カバー人口推移



出典: ①和田山八鹿道路開通後 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

②八鹿日高道路開通後、③日高豊岡南道路開通後 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

※②では、③の区間を集計区間から除外

④豊岡道路開通後 ETC2.0プローブデータ(R7.10全日昼間12時間平均)

※人口はR2国勢調査による

※集計対象範囲は但馬地域(豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町)および周辺地域(兵庫県丹波市、神崎郡、京都府福知山市、京丹後市)含む

### 医療関係者の声

・以前は病院到着までに時間を使い、病床者の容態悪化や、早期医療介入の遅れが課題でした。

・道路整備により早期の高度救急医療が実現し、搬送中の容態悪化軽減や救命率向上・後遺症の軽減につながります。

(豊岡市消防本部)



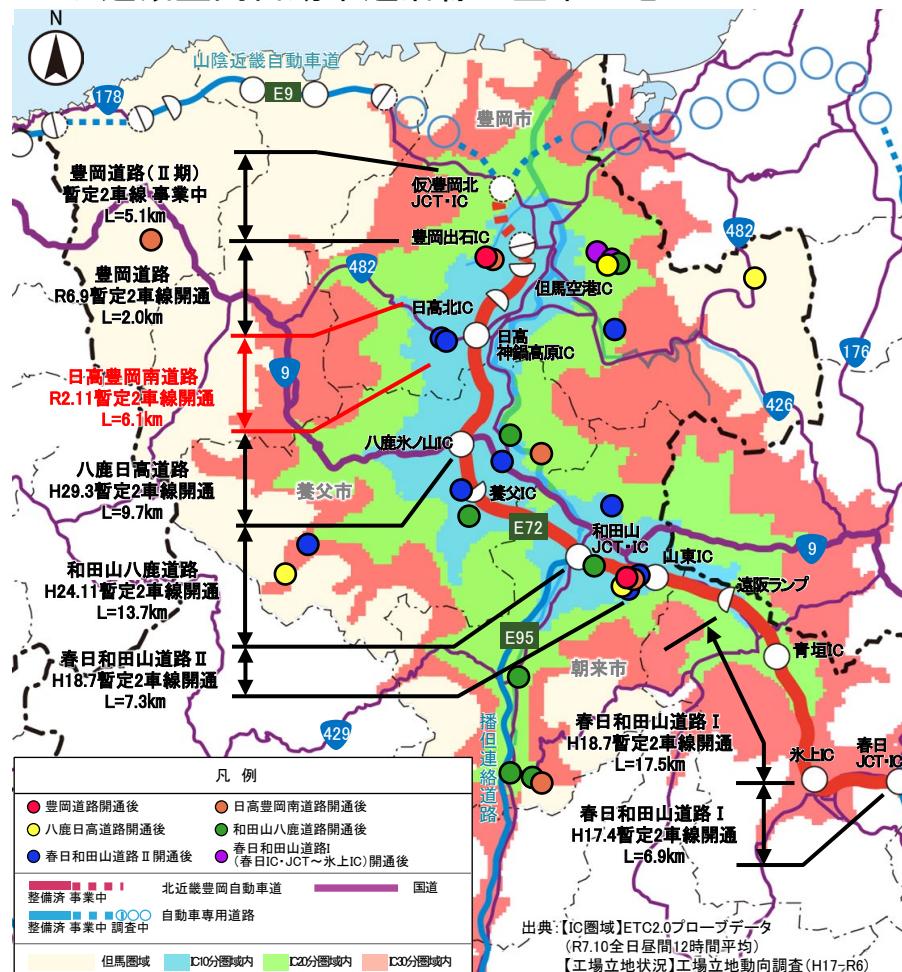
# 5. 事業の効果の発現状況

一般国道483号 日高豊岡南道路

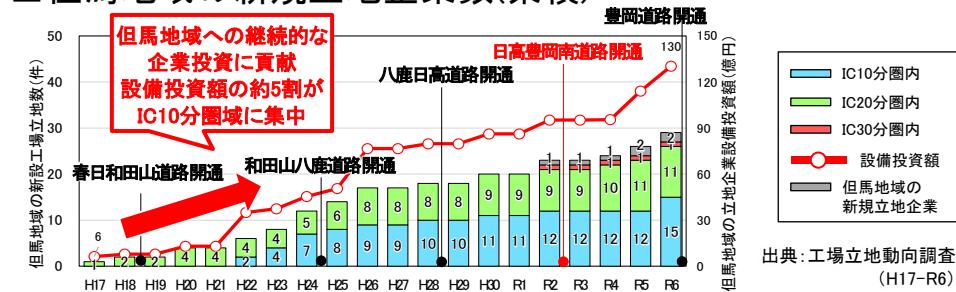
## ◆企業進出への貢献

- 北近畿豊岡自動車道の整備により、インターチェンジ周辺を中心に但馬地域への工場立地が進展。
- 日高豊岡南道路の開通後も、工場立地や設備投資は堅調に推移、地域の雇用状況は県内平均を上回るなど地域の雇用創出に貢献。

### ■ 北近畿豊岡自動車道沿線の企業立地



### ■ 但馬地域の新規立地企業数(累積)



出典: 工場立地動向調査 (H17-R6)

### ■ 但馬地域の有効求人倍率・有効求人人数の変化



出典: 兵庫労働局一般職業紹介状況

### 市役所の声

- ・北近畿豊岡自動車道の整備に伴い、資材調達や工場出荷時等に高規格道路ネットワークが活用でき、京阪神等へのアクセスが向上して物流の効率化(定時性・安全性)が図られました。
- ・自動車通勤圏域が広がり、より広域からの人材採用が可能となりました。



(豊岡市 環境経済課 ヒアリング結果)

## 5. 事業の効果の発現状況

## 一般国道483号 日高豊岡南道路

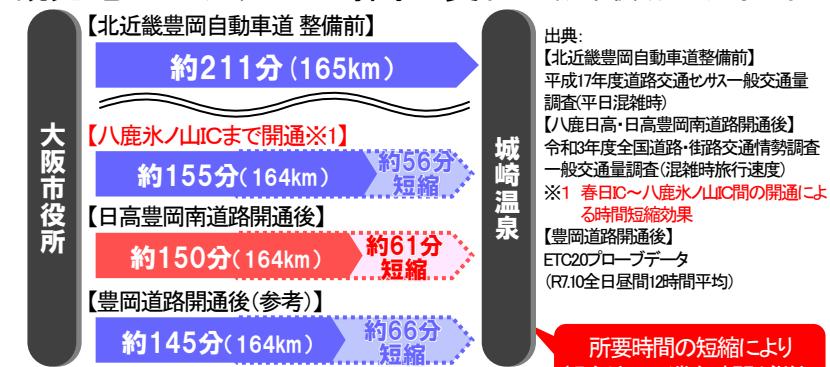
## ◆観光の活性化

- 但馬地域は「城崎温泉」など豊富な観光資源を有し、北近畿豊岡自動車道の整備の進展により、大阪など大都市圏からのアクセス性が向上。
  - 但馬地域の観光消費額は年間1,000億円を超え、令和5年度は開通前を上回るなど観光振興に貢献。

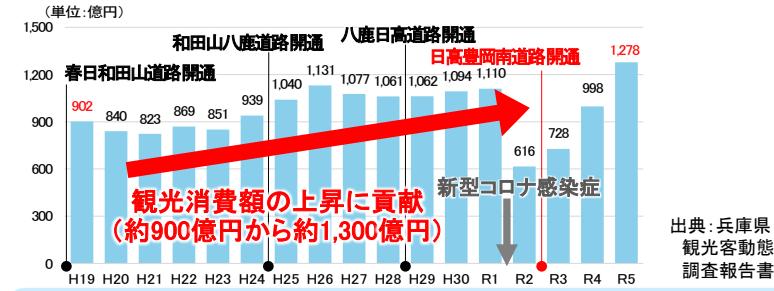
## ■但馬地域の主要な観光地



## ■観光地へのアクセス時間の変化(大阪市役所～城崎温泉)



## ■但馬地域の観光消費額の推移



■豊岡演劇祭 (令和3年は中止)



出典: 兵庫県  
観光客動態  
調査報告書

○豊岡演劇祭の来場者数※

・豊岡市を中心に9月中旬から約2週間開催される演劇祭

- ・豊岡市と中心の約1万5千人から約2週間間隔で開催される演劇祭。ようのいたりにこじと舞台にて、演劇が行なわれる。
- ・全国各地から来場者があり、2024年は過去最大の来場者となつた。
- ・観光消費額も上昇傾向で、豊岡市内の観光の活性化に貢献している。※豊岡演劇祭2024報告書から一部を編集

# 6. 事業を通して得られた知見・学び

本事業の実施を通して、以下の知見・学びが得られた。

## ■自治体による地籍調査の実施

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

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

⇒地籍調査の活用が用地調査期間の短縮に有効であり、自治体との事前調整が必要。

## ■地元自治体との連携や公社の活用

- ・地元自治体と連携した事業説明や兵庫県土地開発公社※を活用した用地先行取得により、円滑に事業を進めることができた。

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

⇒地元事情に明るい自治体との連携や専門性の高い公社の活用が、円滑な用地取得に有効。

## ■地質条件変更への対応

- ・本事業では、地質条件により地盤改良や法面對策、橋梁基礎のほかトンネル掘削において大規模な構造変更が生じた。

⇒事業地特有の地質リスク(凝灰岩等の分布)を踏まえた設計が必要。

豊岡道路Ⅱ期事業では、過去の実績を踏まえて凝灰岩等への対策を検討。

## ■環境への対応

- ・本事業地付近には、特別天然記念物であるコウノトリの人工巣塔があるため、学識経験者との協議を踏まえ、バードストライク対策として衝突防止柵を設置。

⇒効果検証の結果、有効な対策と判断されており、必要に応じて活用を検討。

## 1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

日高豊岡南道路の暫定2車線開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。

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

## 2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

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

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



No. 3

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和7年度第5回

一般国道483号

ひ だか とよおか みなみ

日高豊岡南道路

【事後評価】

(計算結果等参考資料)

令和8年1月  
近畿地方整備局

(事後評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道483号 日高豊岡南道路
事業区分	一般国道（二次改築）
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</li> </ul>	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）：206714万人・時間/年 渋滞損失削減時間：96万人・時間/年（206714万人・時間/年⇒206618万人・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：51万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：5割削減
	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況</li> </ul>	但馬空港入口交差点～日高神鍋高原ICの混雑時旅行速度：30.5km/h→32.7km/h
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</li> </ul>	全但一般路線バス・特急バス（城崎温泉→神戸、大阪）
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</li> </ul>	養父市役所～豊岡駅：約40分～約32分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況</li> </ul>	
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</li> </ul>	豊岡市～神戸港：約135分～約125分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</li> </ul>	但馬地域（ズワイガニ、ハタハタ） 主な出荷先：京阪神地域 津居山港（豊岡市）～和田山JCT：約62分～約54分
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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が解消</li> </ul>	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）

都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
	<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に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内の事業である	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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）への連絡道路となった	
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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（A'路線としての位置づけがある場合）	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）
	<input checked="" type="checkbox"/> 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39分～約31分）
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	豊岡市～朝来市（所要時間：約55分～約46分）
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	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800万人/年 R5年）
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	
	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	養父市～公立豊岡病院間（所要時間：約38分～約31分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	■ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	現道：国道312号 交通量：205百台/日⇒107百台/日、死傷事故率：36.5件/億台km⇒28.9件/億台km
		■ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	国道312号（養父市～豊岡市間）
	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）令和7年3月修正 緊急輸送道路（高規格道路等）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	代替する緊急輸送道路：国道312号 代替する区間：豊岡市
		□ 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	
		□ 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	
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：16985.77t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNOx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：12t／年、排出削減率：5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：11.84t／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：0.71t／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：0.65t／年
		□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		□ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		■ 他機関との連携プログラムに関する効果	「兵庫県新広域道路交通計画・ビジョン（兵庫県）R3.3」「但馬地域都市計画区域マスターplan（兵庫県）R3.3」「但馬地域ビジョン2050（兵庫県）R4.3」「豊岡市都市計画マスターplanH31.3」
		□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

(事後評価)

様式－2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・ 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	B P

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7年度			
単純合計	361億円	82億円		443億円
基準年における 現在価値 (C)	545億円	43億円		588億円

### 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7年度			
供 用 年	令和3年度			
単年便益 (初年便益)	34億円	4.5億円	1.2億円	40億円
基準年における 現在価値 (B)	839億円	110億円	29億円	978億円

### ③ 結 果

費用便益比 (B/C)	1.7
経済的純現在価値 (B-C)	391億円
経済的内部收益率 (E I R R)	7.0%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 交通状況の変化

様式－3①

### 事業名：日高豊岡南道路（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 (6.1km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	12,300
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	5
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	11.94
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 312号 (7.4km)	交通量	[台/日]	9,900
		走行時間	[分]	20
		走行時間費用	[億円/年]	39.63
	一般国道 482号 (5.9km)	交通量	[台/日]	7,900
		走行時間	[分]	12
		走行時間費用	[億円/年]	19.33
	(県)日高竹野線 (2.2km)	交通量	[台/日]	2,100
		走行時間	[分]	6
		走行時間費用	[億円/年]	2.12
	(県)藤井上石線 (1.9km)	交通量	[台/日]	2,000
		走行時間	[分]	3
		走行時間費用	[億円/年]	1.16
③その他道路合計 (26,843.6km)	走行時間費用	[億円/年]	122,715.53	122,703.49

			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：26,870.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	122,782.90	122,750.50	32.40

※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:一般国道483号 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 (令和7年8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 比較のために参考とすべき値	4%
	基準年次	2%, 1% 令和7年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	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"/>
交通流推計	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	考慮した開発交通量(トリップ数)	( )台トリップ/日
	有の場合のみ 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)	
	その他( )	<input 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	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
	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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 採用した通行止め日数の考え方を記載
		とり止め交通を考慮する <input type="checkbox"/> 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
	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 <input type="checkbox"/> 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	冬期の走行速度と交通容量の関係 <input type="checkbox"/> 設定の考え方を記載
		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"/> 算出婚子を添付すること
		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"/> 算出婚子を添付すること
		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 <input type="checkbox"/> (考慮の場合、算出根拠を添付すること)
その他		

(4)

項目		チェック欄
費用の算定	事業費	<input type="checkbox"/> 詳細事業計画による値を採用 <input checked="" type="checkbox"/> 標準投資パターンを採用 <input type="checkbox"/> その他( )
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 既存の路線の実績を参考に設定
	更新費	更新費の設定根拠を記載
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input checked="" type="checkbox"/> 考慮しない <input type="checkbox"/> 考慮する
	当該道路整備が行われない場合の費用	<input type="checkbox"/> 事業費を考慮 <input type="checkbox"/> 維持管理費を考慮 <input type="checkbox"/> 考慮する場合のみ
	その他	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)
	4. その他	

## 費用の現在価値算定表(事業全体)

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	社会的割引率	割戻率	GDP デフレータ	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
-20年目	H 13	4%	2.5633	109.4	1.43	3.58				
-19年目	H 14	4%	2.4647	107.6	0.86	2.10				
-18年目	H 15	4%	2.3699	106.1	0.76	1.82				
-17年目	H 16	4%	2.2788	105.0	0.61	1.42				
-16年目	H 17	4%	2.1911	103.7	0.95	2.16				
-15年目	H 18	4%	2.1068	103.0	0.95	2.09				
-14年目	H 19	4%	2.0258	102.1	5.48	11.64				
-13年目	H 20	4%	1.9479	101.6	2.50	5.12				
-12年目	H 21	4%	1.8730	100.3	4.10	8.21				
-11年目	H 22	4%	1.8009	98.6	0.56	1.10				
-10年目	H 23	4%	1.7317	97.2	10.34	19.73				
-9年目	H 24	4%	1.6651	96.4	18.45	34.13				
-8年目	H 25	4%	1.6010	96.4	18.23	32.42				
-7年目	H 26	4%	1.5395	98.7	9.56	15.98				
-6年目	H 27	4%	1.4802	100.2	7.14	11.29				
-5年目	H 28	4%	1.4233	100.2	22.99	34.98				
-4年目	H 29	4%	1.3686	100.5	98.15	143.15				
-3年目	H 30	4%	1.3159	100.4	76.85	107.88				
-2年目	R 1	4%	1.2653	101.2	61.82	82.78				
-1年目	R 2	4%	1.2167	101.9	18.18	23.25				
供用開始年次	R 3	4%	1.1699	101.8	1.18	1.45	1.65	1.93		
1年目	R 4	4%	1.1249	102.7			1.65	1.85		
2年目	R 5	4%	1.0816	107.1			1.65	1.78		
3年目	R 6	4%	1.0400	107.1			1.65	1.71		
4年目	R 7	4%	1.0000	107.1			1.65	1.65		
5年目	R 8	4%	0.9615	107.1			1.65	1.58		
6年目	R 9	4%	0.9246	107.1			1.65	1.52		
7年目	R 10	4%	0.8890	107.1			1.65	1.46		
8年目	R 11	4%	0.8548	107.1			1.65	1.41		
9年目	R 12	4%	0.8219	107.1			1.65	1.35		
10年目	R 13	4%	0.7903	107.1			1.65	1.30		
11年目	R 14	4%	0.7599	107.1			1.65	1.25		
12年目	R 15	4%	0.7307	107.1			1.65	1.20		
13年目	R 16	4%	0.7026	107.1			1.65	1.16		
14年目	R 17	4%	0.6756	107.1			1.65	1.11		
15年目	R 18	4%	0.6496	107.1			1.65	1.07		
16年目	R 19	4%	0.6246	107.1			1.65	1.03		
17年目	R 20	4%	0.6006	107.1			1.65	0.99		
18年目	R 21	4%	0.5775	107.1			1.65	0.95		
19年目	R 22	4%	0.5553	107.1			1.65	0.91		
20年目	R 23	4%	0.5339	107.1			1.65	0.88		
21年目	R 24	4%	0.5134	107.1			1.65	0.84		
22年目	R 25	4%	0.4936	107.1			1.65	0.81		
23年目	R 26	4%	0.4746	107.1			1.65	0.78		
24年目	R 27	4%	0.4564	107.1			1.65	0.75		
25年目	R 28	4%	0.4388	107.1			1.65	0.72		
26年目	R 29	4%	0.4220	107.1			1.65	0.69		
27年目	R 30	4%	0.4057	107.1			1.65	0.67		
28年目	R 31	4%	0.3901	107.1			1.65	0.64		
29年目	R 32	4%	0.3751	107.1			1.65	0.62		
30年目	R 33	4%	0.3607	107.1			1.65	0.59		
31年目	R 34	4%	0.3468	107.1			1.65	0.57		
32年目	R 35	4%	0.3335	107.1			1.65	0.55		
33年目	R 36	4%	0.3207	107.1			1.65	0.53		
34年目	R 37	4%	0.3083	107.1			1.65	0.51		
35年目	R 38	4%	0.2965	107.1			1.65	0.49		
36年目	R 39	4%	0.2851	107.1			1.65	0.47		
37年目	R 40	4%	0.2741	107.1			1.65	0.45		
38年目	R 41	4%	0.2636	107.1			1.65	0.43		
39年目	R 42	4%	0.2534	107.1			1.65	0.42		
40年目	R 43	4%	0.2437	107.1			1.65	0.40		
41年目	R 44	4%	0.2343	107.1			1.65	0.39		
42年目	R 45	4%	0.2253	107.1			1.65	0.37		
43年目	R 46	4%	0.2166	107.1			1.65	0.36		
44年目	R 47	4%	0.2083	107.1			1.65	0.34		
45年目	R 48	4%	0.2003	107.1			1.65	0.33		
46年目	R 49	4%	0.1926	107.1			1.65	0.32		
47年目	R 50	4%	0.1852	107.1			1.65	0.30		
48年目	R 51	4%	0.1780	107.1	-9.30	-1.59	1.65	0.29		
49年目	R 52	4%	0.1712	107.1			1.65	0.28		
合 計					351.79	544.69	82.27	43.00		
単純事業費計					361.09		82.27			

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。

## 便益の現在価値算定表（事業全体）

年次	年度 (基準年) R 7	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)			社会的 割引率 (A)	GDP デフレータ (A)	走行時間短縮便益 (億円)					走行経費減少便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合 計 (億円)			
		乗用車類	普通貨物	小型貨物			乗用車類	普通貨物	小型貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値		
		乗用車類	普通貨物	小型貨物			乗用車類	普通貨物	小型貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値		
供用開始年次	R 3	0.99858	1.00524	0.98387	0.99717	4%	1.1699	101.8	23.39	5.51	5.55	34.45	40.31	4.19	0.24	0.07	4.50	5.27	1.17	1.37	40.13	46.95
1年目	R 4	0.99857	1.00521	0.98360	0.99716	4%	1.1249	102.7	23.36	5.54	5.46	34.36	38.65	4.19	0.24	0.06	4.50	5.06	1.17	1.32	40.03	45.03
2年目	R 5	0.99857	1.00519	0.98333	0.99715	4%	1.0816	107.1	23.32	5.57	5.37	34.27	37.06	4.18	0.25	0.06	4.49	4.86	1.17	1.26	39.92	43.18
3年目	R 6	0.99857	1.00516	0.98305	0.99714	4%	1.0400	107.1	23.29	5.60	5.28	34.17	35.54	4.18	0.25	0.06	4.49	4.66	1.16	1.21	39.82	41.41
4年目	R 7	0.99857	1.00513	0.98275	0.99714	4%	1.0000	107.1	23.26	5.63	5.19	34.08	34.08	4.17	0.25	0.06	4.48	4.48	1.16	1.16	39.72	39.72
5年目	R 8	0.99857	1.00511	0.98245	0.99713	4%	0.9615	107.1	23.22	5.66	5.10	33.99	32.68	4.16	0.25	0.06	4.47	4.30	1.16	1.11	39.61	38.09
6年目	R 9	0.99856	1.00508	0.98214	0.99712	4%	0.9246	107.1	23.19	5.69	5.01	33.89	31.34	4.16	0.25	0.06	4.47	4.13	1.15	1.07	39.51	36.54
7年目	R 10	0.99856	1.00506	0.98181	0.99711	4%	0.8890	107.1	23.16	5.72	4.92	33.80	30.05	4.15	0.25	0.06	4.46	3.97	1.15	1.02	39.41	35.04
8年目	R 11	0.99856	1.00503	0.98147	0.99710	4%	0.8548	107.1	23.12	5.75	4.83	33.70	28.81	4.15	0.25	0.06	4.46	3.81	1.15	0.98	39.31	33.60
9年目	R 12	0.99599	1.00372	0.98948	0.99639	4%	0.8219	107.1	23.09	5.77	4.75	33.61	27.62	4.14	0.26	0.06	4.45	3.66	1.14	0.94	39.20	32.22
10年目	R 13	0.99597	1.00370	0.98937	0.99637	4%	0.7903	107.1	23.00	5.80	4.70	33.49	26.47	4.12	0.26	0.06	4.43	3.50	1.14	0.90	39.06	30.87
11年目	R 14	0.99596	1.00369	0.98926	0.99636	4%	0.7599	107.1	22.90	5.82	4.65	33.37	25.36	4.11	0.26	0.05	4.42	3.36	1.13	0.86	38.92	29.58
12年目	R 15	0.99594	1.00368	0.98914	0.99635	4%	0.7307	107.1	22.81	5.84	4.60	33.25	24.29	4.09	0.26	0.05	4.40	3.22	1.13	0.83	38.78	28.34
13年目	R 16	0.99592	1.00366	0.98902	0.99633	4%	0.7026	107.1	22.72	5.86	4.55	33.12	23.27	4.07	0.26	0.05	4.39	3.08	1.13	0.79	38.64	27.14
14年目	R 17	0.99591	1.00365	0.98890	0.99632	4%	0.6756	107.1	22.63	5.88	4.50	33.00	22.30	4.06	0.26	0.05	4.37	2.95	1.12	0.76	38.50	26.01
15年目	R 18	0.99589	1.00364	0.98877	0.99631	4%	0.6496	107.1	22.53	5.90	4.45	32.88	21.36	4.04	0.26	0.05	4.35	2.83	1.12	0.73	38.35	24.92
16年目	R 19	0.99587	1.00362	0.98865	0.99629	4%	0.6246	107.1	22.44	5.92	4.40	32.76	20.46	4.02	0.26	0.05	4.34	2.71	1.11	0.70	38.21	23.87
17年目	R 20	0.99586	1.00361	0.98852	0.99628	4%	0.6006	107.1	22.35	5.95	4.35	32.64	19.60	4.01	0.26	0.05	4.32	2.60	1.11	0.67	38.07	22.87
18年目	R 21	0.99584	1.00360	0.98838	0.99626	4%	0.5775	107.1	22.26	5.97	4.30	32.52	18.78	3.99	0.26	0.05	4.30	2.49	1.11	0.64	37.93	21.91
19年目	R 22	0.99119	0.99987	0.99243	0.99329	4%	0.5553	107.1	22.16	5.99	4.25	32.40	17.99	3.97	0.26	0.05	4.29	2.38	1.10	0.61	37.79	20.98
20年目	R 23	0.99112	0.99987	0.99237	0.99325	4%	0.5339	107.1	21.97	5.99	4.21	32.17	17.18	3.94	0.26	0.05	4.25	2.27	1.09	0.58	37.52	20.03
21年目	R 24	0.99104	0.99987	0.99231	0.99320	4%	0.5134	107.1	21.77	5.99	4.18	31.94	16.40	3.90	0.26	0.05	4.22	2.17	1.09	0.56	37.25	19.13
22年目	R 25	0.99095	0.99987	0.99225	0.99315	4%	0.4936	107.1	21.58	5.99	4.15	31.71	15.65	3.87	0.26	0.05	4.18	2.06	1.08	0.53	36.98	18.24
23年目	R 26	0.99087	0.99987	0.99219	0.99311	4%	0.4746	107.1	21.38	5.99	4.12	31.49	14.94	3.83	0.26	0.05	4.15	1.97	1.07	0.51	36.70	17.42
24年目	R 27	0.99079	0.99987	0.99213	0.99306	4%	0.4564	107.1	21.19	5.99	4.09	31.26	14.27	3.80	0.26	0.05	4.11	1.88	1.06	0.49	36.43	16.64
25年目	R 28	0.99070	0.99987	0.99207	0.99301	4%	0.4388	107.1	20.99	5.98	4.05	31.03	13.62	3.76	0.26	0.05	4.08	1.79	1.06	0.46	36.16	15.87
26年目	R 29	0.99062	0.99987	0.99200	0.99296	4%	0.4220	107.1	20.80	5.98	4.02	30.80	13.00	3.73	0.26	0.05	4.04	1.71	1.05	0.44	35.89	15.15
27年目	R 30	0.99053	0.99987	0.99194	0.99291	4%	0.4057	107.1	20.60	5.98	3.99	30.57	12.40	3.69	0.26	0.05	4.01	1.62	1.04	0.42	35.62	14.44
28年目	R 31	0.99044	0.99987	0.99187	0.99286	4%	0.3901	107.1	20.41	5.98	3.96	30.35	11.84	3.66	0.26	0.05	3.97	1.55	1.03	0.40	35.35	13.79
29年目	R 32	0.99034	0.99987	0.99181	0.99281	4%	0.3751	107.1	20.21	5.98	3.92	30.12	11.30	3.62	0.26	0.05	3.93	1.48	1.03	0.39	35.08	13.17
30年目	R 33	0.99025	0.99987	0.99174	0.99276	4%	0.3607	107.1	20.02	5.98	3.89	29.89	10.78	3.59	0.26	0.05	3.90	1.41	1.02	0.37	34.81	12.56
31年目	R 34	0.99015	0.99987	0.99167	0.99271	4%	0.3468	107.1	19.82	5.98	3.86	29.66	10.29	3.55	0.26	0.05	3.86	1.34	1.01	0.35	34.54	11.98
32年目	R 35	0.99006	0.99987	0.99160	0.99265	4%	0.3335	107.1	19.63	5.98	3.83	29.43	9.82	3.52	0.26	0.05	3.83	1.28	1.01	0.34	34.27	11.44
33年目	R 36	0.98996	0.99987	0.99153	0.99260	4%	0.3207	107.1	19.43	5.98	3.80	29.20	9.37	3.48	0.26	0.04	3.79	1.22	1.00	0.32	34.00	10.91
34年目	R 37	0.98985	0.99987	0.99146	0.99254	4%	0.3083	107.1	19.24	5.98	3.76	28.98	8.93	3.45	0.26	0.04	3.76	1.16	0.99	0.31	33.72	10.40
35年目	R 38	0.98975	0.99987	0.99138	0.99249	4%	0.2965	107.1	19.04	5.98	3.73	28.75	8.52	3.41	0.26	0.04	3.72	1.10	0.98	0.29	33.45	9.91
36年目	R 39	0.98964	0.99987	0.99131	0.99243	4%	0.2851	107.1	18.85	5.98	3.70	28.52	8.13	3.38	0.26	0.04	3.69	1.05	0.98	0.28	33.18	9.46
37年目	R 40	0.98953	0.99987	0.99123	0.99237	4%	0.2741	107.1	18.65	5.97	3.67	28.29	7.75	3.34	0.26	0.04	3.65	1.00	0.97	0.27	32.91	9.02
38年目	R 41	0.98942	0.99987	0.99115	0.99231	4%	0.2636	107.1	18.45	5.97	3.64	28.06	7.40	3.31	0.26	0.04	3.62	0.95	0.96	0.25	32.64	8.60
39年目	R 42	0.98932	0.99987	0.99108	0.99226	4%	0.2534	107.1	18.26	5.97	3.60	27.84	7.05	3.27	0.26	0.04	3.58	0.91	0.95	0.24	32.37	8.20
40年目	R 43	0.98922	0.99987	0.99101	0.99220	4%	0.2437	107.1	18.06	5.97	3.57	27.61	6.73	3.24	0.26	0.04	3.54	0.86	0.95	0.23	32.10	7.82
41年目	R 44	0.98912	0.99987	0.99094	0.99215	4%	0.2343	107.1	17.87	5.97	3.54	27.38	6.42	3.20	0.26	0.04	3.51	0.82	0.94	0.22	31.83	7.46
42年目	R 45	0.98902	0.99987	0.99087	0.99209	4%</																

参考様式1 (精算事業費)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	日高豊岡南道路	暫定2車線	6.1km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
①工事費					34,294	
	改良費				9,803	
	土工	m <sup>3</sup>	986,559	881	切土(523,500m <sup>3</sup> ) 盛土(556,363m <sup>3</sup> )	
	軟弱地盤改良工	式	1	1,791	深層改良工	
	法面工	m <sup>2</sup>	43,642	129	種子吹付(38,282m <sup>2</sup> )、種子散布(23,315m <sup>2</sup> )、補強土工(1,884m <sup>2</sup> )	
	擁壁工	式	1	202	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	120		
	切土部補強土工	式	1	2,807	厚層基材吹付(10,596m <sup>2</sup> )、法枠工(13,921m <sup>2</sup> )	
	雑工	式	1	3,833	準備工、埋蔵文化財調査等	
	橋梁費	m	1,248	7,193		
		m	934	5,345	5橋(下り線:125m) (上り線:159m、266m、267m、117m)	
		m	202	1,305	3橋(下り線:67m、上り線:72m、63m)	
		m	112	543	3橋(上り線:29.0m、39.5m、43.0m)	
	トンネル費	m	2,859	15,599	NATM	
		m	1,231	6,817	1本(上り線:1,231m)	
		m	1,628	8,782	3本(上り線:502m、531m、595m)	
		m				
	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				790	
		m <sup>2</sup>	53,969	168		
		m <sup>2</sup>	30,723	467		
		式	1	155		
	付帯施設費				156	
		付帯工事費	式	1	156	交通管理施設工等
②用地及補償費					1,823	
	用地費	m <sup>2</sup>	223,691	930		
		m <sup>2</sup>	142	5		
		m <sup>2</sup>	43,196	634		
		m <sup>2</sup>	180,353	269		
		式	1	22	墓地等	
	補償費	式	1	893		
③間接経費		式	1	2,794	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体会事業費				38,911		

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用する

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

## 全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道483号	日高豊岡南道路	2	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	3,400	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,650	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,050	

## 【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。