

おびひろ ひろお  
帯広・広尾自動車道

(一般国道236号)

たいきひろお  
大樹広尾道路

ちゅうるいたいき とよに  
(忠類大樹～豊似)

費用便益分析バックデータ

令和2年度

北海道開発局

## 目 次

費用対効果分析対象事業の考え方	3
費用便益分析の結果	4
交通状況の変化	6
費用便益分析の条件	10
費用の現在価値算定表	13
便益の現在価値算定表	15
地域の特殊性を考慮した便益の検討	20
参考資料（忠類大樹～豊似）	33

# 費用便益分析対象事業の考え方



	開通済区間 L=17.0km (帯広川西道路)	開通済区間 L=19.0km (川西中札内道路)	開通済区間 L=23.2km (中札内大樹道路)	事業中区間 L=15.1km (忠類大樹～豊似)	調査中区間 (豊似～広尾)	B/C
再評価箇所				○		0.9
JCT間				○	○	1.1

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象  
基準年をR2として計算

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
帯広・広尾自動車道	帯広JCT～広尾	L=86.6Km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,000～5,600	2	北海道開発局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	356億円	242億円	599億円
うち残事業分	326億円	242億円	568億円
基準年における 現在価値(C)	305億円	81億円	386億円
うち残事業分	274億円	81億円	354億円

## 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2年度			
供用年	令和9年度, 令和10年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	0.95億円	0.45億円	12億円
基準年における 現在価値(B)	361億円	46億円	13億円	420億円
うち残事業分	361億円	46億円	13億円	420億円

### ③ 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)	34億円
経済的内部収益率(事業全体)	4.5%
費用便益比(残事業)	1.2
経済的純現在価値(残事業)	65億円
経済的内部収益率(残事業)	5.2%

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	4,000~5,600	±10%	1.02~1.2
事業費	356億円	±10%	1.02~1.2
事業期間	12年	±20%	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	4,000~5,600	±10%	1.1~1.3
事業費	326億円	±10%	1.1~1.3
事業期間	7年	±20%	1.1~1.2

## 交通状況の変化(事業全体)

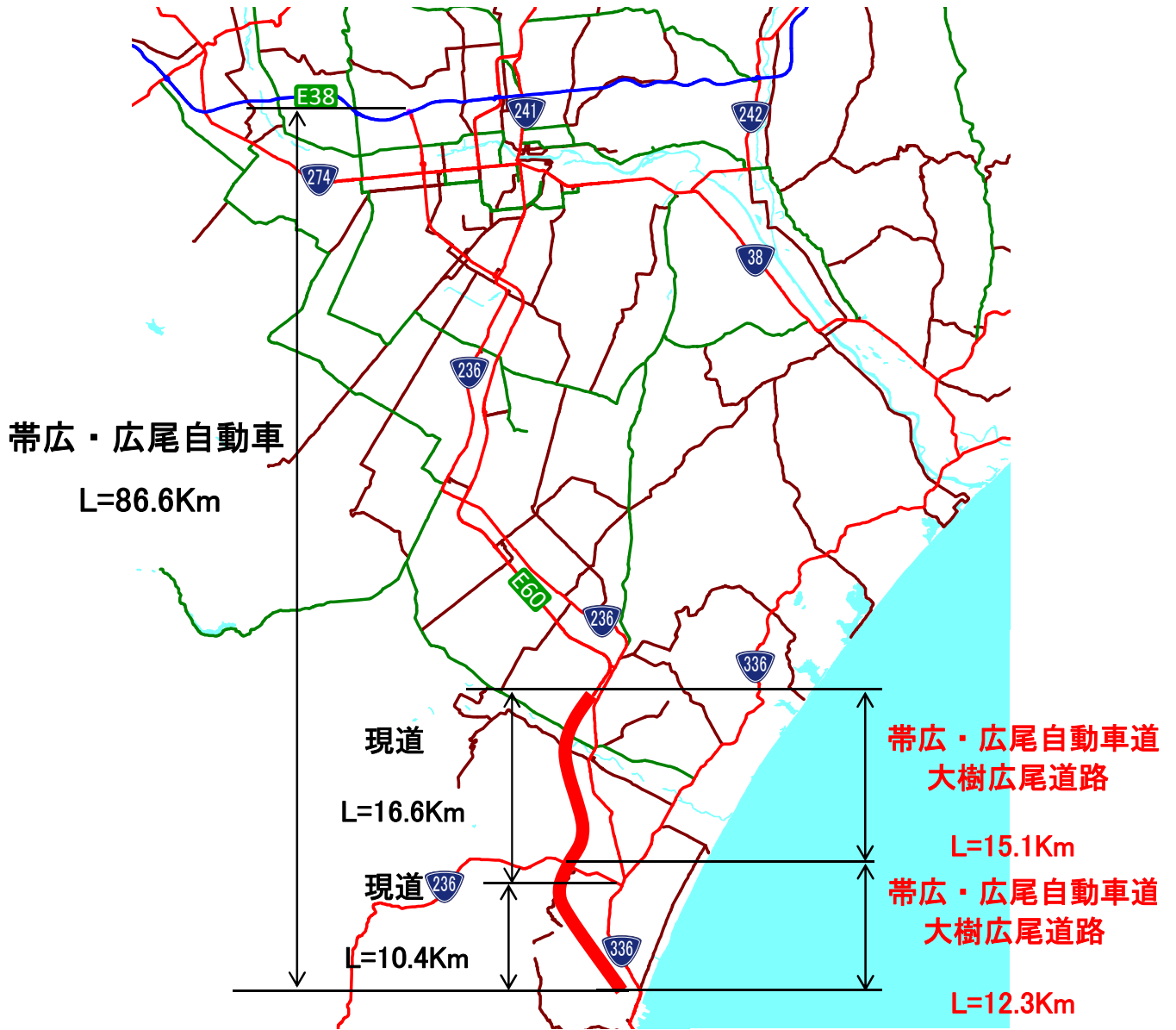
事業名:帯広JCT~広尾

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 27.4km	交通量	[台/日]	0	4,300	
	走行時間	[分]	0.0	20.6	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	18.24	
②主な 周辺道路	現道: 国道236号 16.6km	交通量	[台/日]	2,800	300
		走行時間	[分]	26.3	25.0
		走行時間費用	[億円/年]	15.03	1.29
	現道: 国道336号 10.4km	交通量	[台/日]	4,000	800
		走行時間	[分]	18.1	16.1
		走行時間費用	[億円/年]	13.89	2.33
③その他道路合計 26,309.0km		走行時間費用	[億円/年]	18,618.31	18,601.41

			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:26,363.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,647.23	18,623.27	23.97

【 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(残事業)

事業名:帯広JCT~広尾

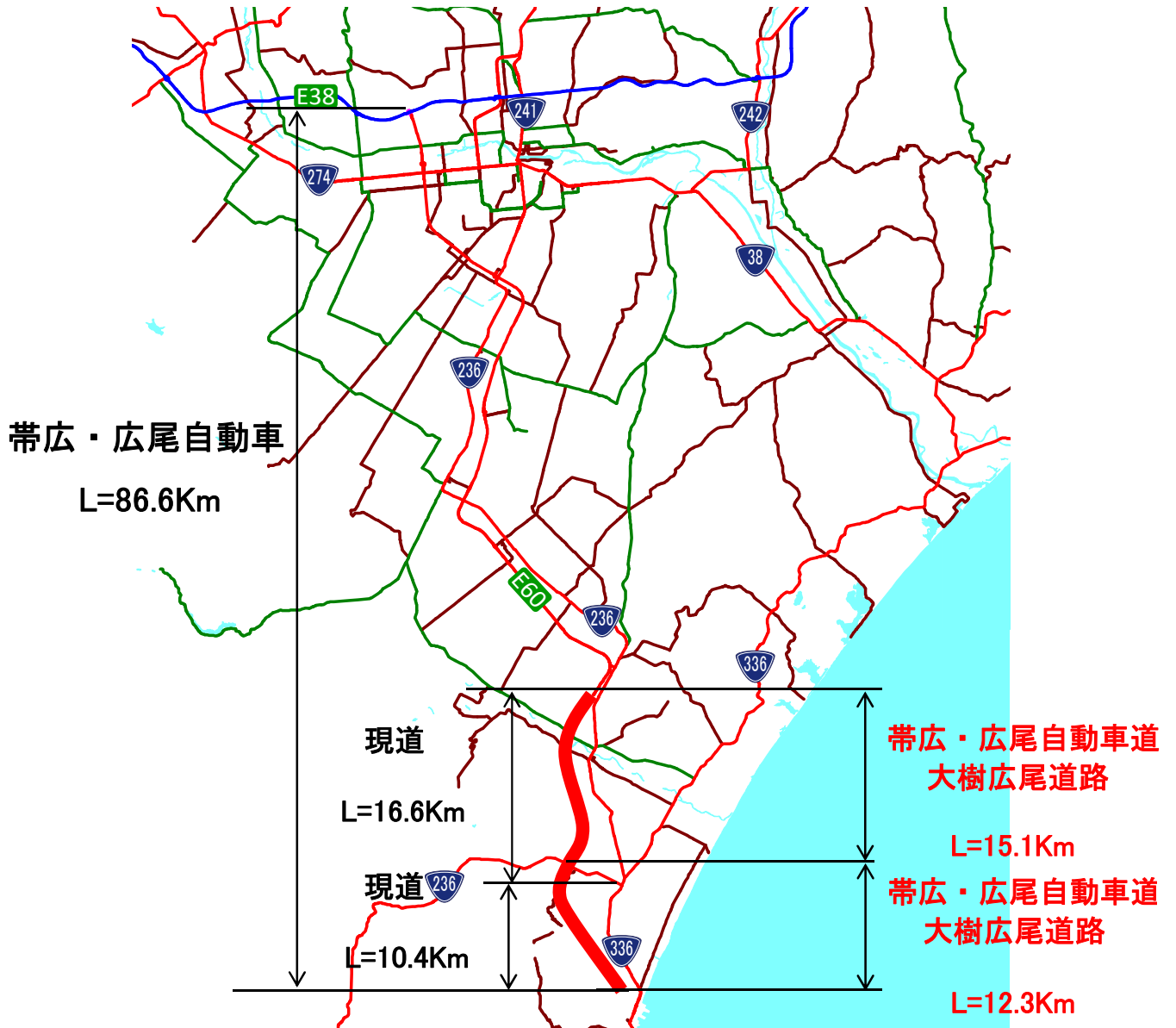
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 27.4km	交通量	[台/日]	0	4,300	
	走行時間	[分]	0.0	20.6	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	18.24	
②主な 周辺道路	現道: 国道236号 16.6km	交通量	[台/日]	2,800	300
		走行時間	[分]	26.3	25.0
		走行時間費用	[億円/年]	15.03	1.29
	現道: 国道336号 10.4km	交通量	[台/日]	4,000	800
		走行時間	[分]	18.1	16.1
		走行時間費用	[億円/年]	13.89	2.33
③その他道路合計 26,309.0km		走行時間費用	[億円/年]	18,618.31	18,601.41

			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:26,363.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,647.23	18,623.27	23.97



【 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: 帯広JCT～広尾

(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)	■		
	その他	□		
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2年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R12)	
		複数時点での推計	□	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■	
		整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (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)	□	
		その他( )	□	
	開発交通量の考慮	無	■	
		有	□	
		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	□	
		転換率式を用いた配分	□	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
		簡易手法	□	
		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( )	□			
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	交通容量未滿・以上の路線が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる加重平均速度を用いた。		
	最終配分の速度	□		
	採用理由を記載			
その他( )	□			

(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	
			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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	(119)日
			採用した冬期日数の考え方を記載 当該地域の直近3カ年(平成29年～令和元年)における最低気温0℃以下かつ積雪1cm以上を満たす日数とし、119日と設定	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 Vmax、Vminについて低減	
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	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：帯広JCT～広尾

(4)

		項目	チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	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)			
その他				
4. 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:帯広・広尾自動車道 帯広JCT～広尾

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.195	27.4	5.33	
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
-11年目	H 28	1.1699	102.80	0.93	1.08		
-10年目	H 29	1.1249	102.90	3.66	4.11		
- 9年目	H 30	1.0816	102.80	3.73	4.04		
- 8年目	R 1	1.0400	102.80	12.24	12.73		
- 7年目	R 2	1.0000	102.80	9.55	9.55		
- 6年目	R 3	0.9615	102.80	22.48	21.61		
- 5年目	R 4	0.9246	102.80	28.11	25.99		
- 4年目	R 5	0.8890	102.80	34.22	30.42		
- 3年目	R 6	0.8548	102.80	59.27	50.66		
- 2年目	R 7	0.8219	102.80	91.73	75.39		
- 1年目	R 8	0.7903	102.80	65.31	51.62		
供用開始年次	R 9	0.7599	102.80	25.03	19.02	2.59	1.97
供用開始(1年目)	R 10	0.7307	102.80			4.85	3.54
2年目	R 11	0.7026	102.80			4.85	3.40
3年目	R 12	0.6756	102.80			4.85	3.27
4年目	R 13	0.6496	102.80			4.85	3.15
5年目	R 14	0.6246	102.80			4.85	3.03
6年目	R 15	0.6006	102.80			4.85	2.91
7年目	R 16	0.5775	102.80			4.85	2.80
8年目	R 17	0.5553	102.80			4.85	2.69
9年目	R 18	0.5339	102.80			4.85	2.59
10年目	R 19	0.5134	102.80			4.85	2.49
11年目	R 20	0.4936	102.80			4.85	2.39
12年目	R 21	0.4746	102.80			4.85	2.30
13年目	R 22	0.4564	102.80			4.85	2.21
14年目	R 23	0.4388	102.80			4.85	2.13
15年目	R 24	0.4220	102.80			4.85	2.04
16年目	R 25	0.4057	102.80			4.85	1.97
17年目	R 26	0.3901	102.80			4.85	1.89
18年目	R 27	0.3751	102.80			4.85	1.82
19年目	R 28	0.3607	102.80			4.85	1.75
20年目	R 29	0.3468	102.80			4.85	1.68
21年目	R 30	0.3335	102.80			4.85	1.62
22年目	R 31	0.3207	102.80			4.85	1.55
23年目	R 32	0.3083	102.80			4.85	1.49
24年目	R 33	0.2965	102.80			4.85	1.44
25年目	R 34	0.2851	102.80			4.85	1.38
26年目	R 35	0.2741	102.80			4.85	1.33
27年目	R 36	0.2636	102.80			4.85	1.28
28年目	R 37	0.2534	102.80			4.85	1.23
29年目	R 38	0.2437	102.80			4.85	1.18
30年目	R 39	0.2343	102.80			4.85	1.14
31年目	R 40	0.2253	102.80			4.85	1.09
32年目	R 41	0.2166	102.80			4.85	1.05
33年目	R 42	0.2083	102.80			4.85	1.01
34年目	R 43	0.2003	102.80			4.85	0.97
35年目	R 44	0.1926	102.80			4.85	0.93
36年目	R 45	0.1852	102.80			4.85	0.90
37年目	R 46	0.1780	102.80			4.85	0.86
38年目	R 47	0.1712	102.80			4.85	0.83
39年目	R 48	0.1646	102.80			4.85	0.80
40年目	R 49	0.1583	102.80			4.85	0.77
41年目	R 50	0.1522	102.80			4.85	0.74
42年目	R 51	0.1463	102.80			4.85	0.71
43年目	R 52	0.1407	102.80			4.85	0.68
44年目	R 53	0.1353	102.80			4.85	0.66
45年目	R 54	0.1301	102.80			4.85	0.63
46年目	R 55	0.1251	102.80			4.85	0.61
47年目	R 56	0.1203	102.80			4.85	0.58
48年目	R 57	0.1157	102.80			4.85	0.56
49年目	R 58	0.1112	102.80	-9.29	-1.03	4.85	0.54
50年目	R 59	0.1069	102.80	-3.97	-0.42	2.25	0.24
合計				343.00	304.78	242.27	80.79

単純事業費計	356.27	242.27
--------	--------	--------

- 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。
- 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)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 帯広・広尾自動車道 帯広JCT～広尾

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.195	27.4	5.33

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)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
- 6年目	R 3	0.9615	102.80	22.48	21.61		
- 5年目	R 4	0.9246	102.80	28.11	25.99		
- 4年目	R 5	0.8890	102.80	34.22	30.42		
- 3年目	R 6	0.8548	102.80	59.27	50.66		
- 2年目	R 7	0.8219	102.80	91.73	75.39		
- 1年目	R 8	0.7903	102.80	65.31	51.62		
供用開始年次	R 9	0.7599	102.80	25.03	19.02	2.59	1.97
供用開始(1年目)	R 10	0.7307	102.80			4.85	3.54
2年目	R 11	0.7026	102.80			4.85	3.40
3年目	R 12	0.6756	102.80			4.85	3.27
4年目	R 13	0.6496	102.80			4.85	3.15
5年目	R 14	0.6246	102.80			4.85	3.03
6年目	R 15	0.6006	102.80			4.85	2.91
7年目	R 16	0.5775	102.80			4.85	2.80
8年目	R 17	0.5553	102.80			4.85	2.69
9年目	R 18	0.5339	102.80			4.85	2.59
10年目	R 19	0.5134	102.80			4.85	2.49
11年目	R 20	0.4936	102.80			4.85	2.39
12年目	R 21	0.4746	102.80			4.85	2.30
13年目	R 22	0.4564	102.80			4.85	2.21
14年目	R 23	0.4388	102.80			4.85	2.13
15年目	R 24	0.4220	102.80			4.85	2.04
16年目	R 25	0.4057	102.80			4.85	1.97
17年目	R 26	0.3901	102.80			4.85	1.89
18年目	R 27	0.3751	102.80			4.85	1.82
19年目	R 28	0.3607	102.80			4.85	1.75
20年目	R 29	0.3468	102.80			4.85	1.68
21年目	R 30	0.3335	102.80			4.85	1.62
22年目	R 31	0.3207	102.80			4.85	1.55
23年目	R 32	0.3083	102.80			4.85	1.49
24年目	R 33	0.2965	102.80			4.85	1.44
25年目	R 34	0.2851	102.80			4.85	1.38
26年目	R 35	0.2741	102.80			4.85	1.33
27年目	R 36	0.2636	102.80			4.85	1.28
28年目	R 37	0.2534	102.80			4.85	1.23
29年目	R 38	0.2437	102.80			4.85	1.18
30年目	R 39	0.2343	102.80			4.85	1.14
31年目	R 40	0.2253	102.80			4.85	1.09
32年目	R 41	0.2166	102.80			4.85	1.05
33年目	R 42	0.2083	102.80			4.85	1.01
34年目	R 43	0.2003	102.80			4.85	0.97
35年目	R 44	0.1926	102.80			4.85	0.93
36年目	R 45	0.1852	102.80			4.85	0.90
37年目	R 46	0.1780	102.80			4.85	0.86
38年目	R 47	0.1712	102.80			4.85	0.83
39年目	R 48	0.1646	102.80			4.85	0.80
40年目	R 49	0.1583	102.80			4.85	0.77
41年目	R 50	0.1522	102.80			4.85	0.74
42年目	R 51	0.1463	102.80			4.85	0.71
43年目	R 52	0.1407	102.80			4.85	0.68
44年目	R 53	0.1353	102.80			4.85	0.66
45年目	R 54	0.1301	102.80			4.85	0.63
46年目	R 55	0.1251	102.80			4.85	0.61
47年目	R 56	0.1203	102.80			4.85	0.58
48年目	R 57	0.1157	102.80			4.85	0.56
49年目	R 58	0.1112	102.80	-7.03	-0.78	4.85	0.54
50年目	R 59	0.1069	102.80	-3.97	-0.42	2.25	0.24
合計				315.15	273.52	242.27	80.79

単純事業費計	326.16	242.27
--------	--------	--------

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。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。







路線名	箇所名	車線数	延長
帯広・広尾自動車道 (一般国道236号)	大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	2	15.1km

## ■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				16,092	
	改良費				10,320	
		土工	m3	3,002,100	4,089	切土(1,357,000m3)、盛土(1,645,100m3)、残土処理など
		法面工	m2	365,610	547	
		路床・路盤工	式	1	1,431	
		排水工	式	1	648	
		管渠工	m	957	98	
		函渠工	m	597	1,400	
		擁壁工	m	50	11	
		付属物工	式	1	1,422	中央分離帯工・防護柵工・標柱・標識工など
		雑工	式	1	646	
		その他	式	1	28	付替道路工・付替水路工など
	橋梁費				3,056	
		100m未満	m	234	1,228	
		100m以上	m	294	1,828	
	トンネル費				0	
			m			トンネル区間なし
	IC・JCT費				1,048	
		IC	箇所	2	1,048	
		JCT	箇所	—	0	
	舗装費				1,668	
		車道舗装	m2	677,843	1,668	表層舗装面積(217,457m2)
		歩道舗装	m2	—	0	
②	用地及補償費				1,097	
	用地費		m2	729,890	929	
		宅地	m2	8,200	57	
		田畑	m2	440,440	734	
		山林・原野	m2	251,640	138	
	補償費		式	1	168	
③	間接経費		式	1	2,853	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	事業費合計				20,042	

## 【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

○用地補償算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
帯広・広尾自動車道 (一般国道236号)	大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	2	15.1km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					14,661	
	改良費				9,399	
		土工	m3	2,400,000	3,268	切土(1,085,000m3)、盛土(1,315,000m3)、残土処理など
		法面工	m2	365,610	547	
		路床・路盤工	式	1	1,431	
		排水工	式	1	548	
		管渠工	m	957	98	
		函渠工	m	597	1,400	
		擁壁工	m	50	11	
		付属物工	式	1	1,422	中央分離帯工・防護柵工・標柱・標識工など
		雑工	式	1	646	
		その他	式	1	28	付替道路工・付替水路工など
	橋梁費				2,546	
		100m未満	m	234	1,228	
		100m以上	m	294	1,318	
	トンネル費				0	
			m			トンネル区間なし
	IC・JCT費				1,048	
		IC	箇所	2	1,048	
		JCT	箇所	—	0	
	舗装費				1,668	
		車道舗装	m2	677,843	1,668	表層舗装面積(217,457m2)
		歩道舗装	m2	—	0	
②用地及補償費					731	
	用地費		m2	348,150	703	
		宅地	m2	5,650	40	
		田畑	m2	229,100	541	
		山林・原野	m2	113,400	122	
	補償費		式	1	28	
③間接経費			式	1	1,376	地質調査、測量、設計にかかる費用等
事業費合計					16,768	

【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

○用地補償算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
帯広・広尾自動車道 (一般国道236号)	大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	2	15.1km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	15.1	3,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			14,250	

#### 【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。

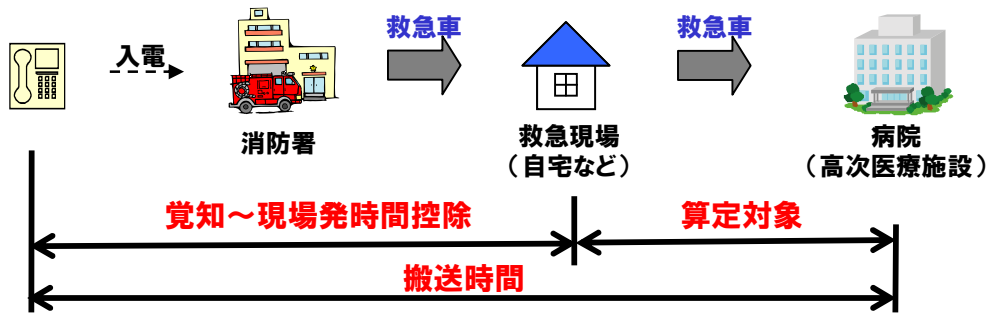
# 1) 救急医療改善効果

## ① 便益算定の考え方

生死に係わる患者の傷病発生から手当てが施されるまでの経過時間が生存率に大きく影響します。道路整備によって救急医療へのアクセスが向上することで、生死に係わる傷病の発生から救命処置が施されるまでの経過時間が短縮し、救命数が増加するものと考えられます。

そこで、「九州地方を対象とした救急医療改善効果の研究結果」を参考とし、救われる人命価値を道路整備による便益として試算しました。

【概念図】 医療施設へのアクセス向上と生存率の増加、道路整備による改善効果の関係



疾患別の搬送時間と生存率の関係

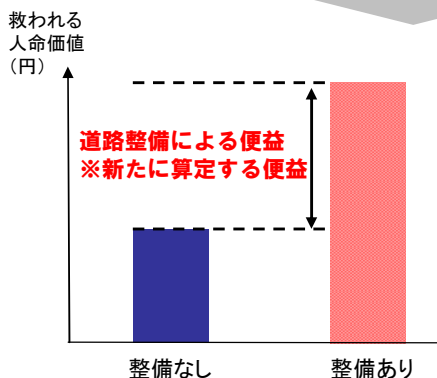
疾患	症例	関係式(※)	→y(生存率)=0の場合のx(分)	覚知～現場発時間を控除	算定対象 患者搬送時間(算出値)
急性心筋梗塞	重症中等症	$Y = -0.0160x + 1.1552$	72.2	(7.4+10.9)	= 53.9分
脳梗塞	全体	$Y = -0.0048x + 1.0412$	216.9	(7.3+11.9)	= 197.7分
大動脈解離	全体	$Y = -0.0112x + 1.0694$	95.5	(7.7+10.7)	= 77.1分
多発外傷	ISS18以上	$Y = -0.0119x + 0.9208$	77.4	(7.5+15.4)	= 54.5分

※ Y：生存率、x：搬送時間(分)

※覚知～現場発時間は、固定値

資料：「道路整備による救急医療改善効果」(交通工学 Vol.45 No5 2010)

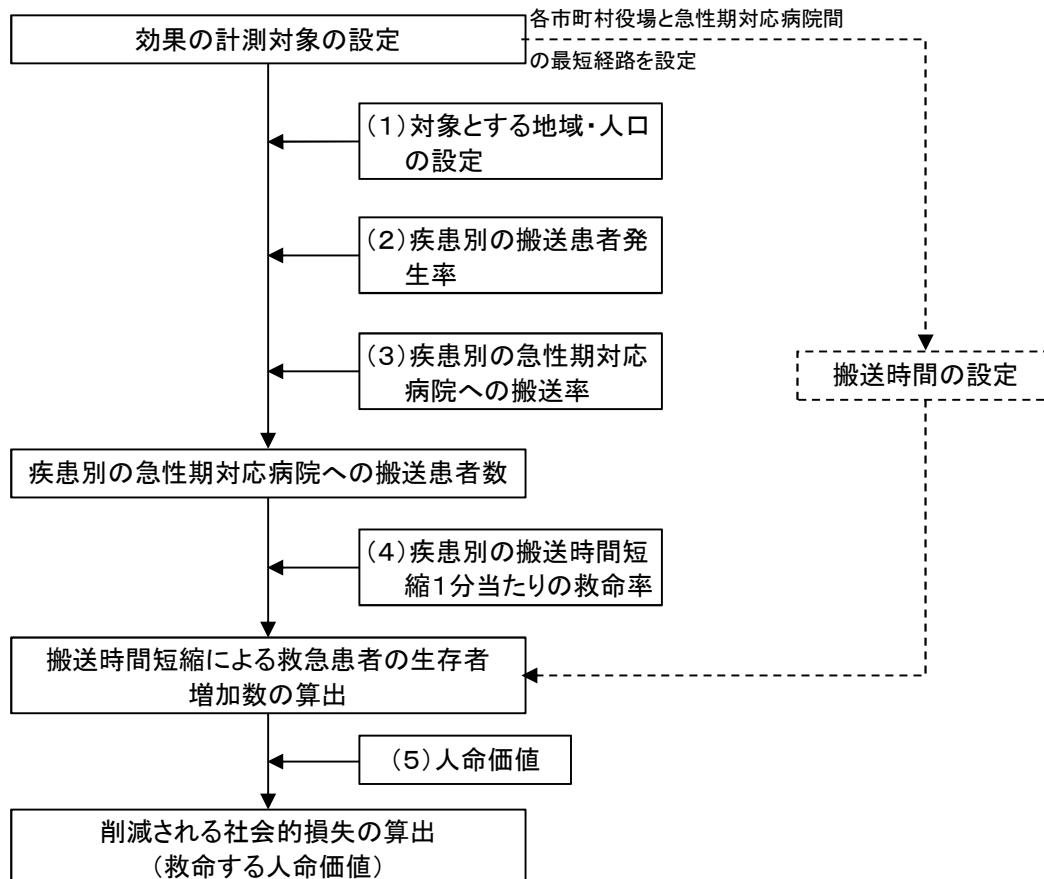
## 道路整備による搬送時間短縮・生存率の向上によって



【例】脳梗塞では、  
◎道路整備により、搬送時間が15分短縮すると、救急患者の生存率が7.2%向上します。

## ②便益算定のフローと算定式

改善効果は、道路の整備による搬送時間短縮に伴う生存者増加数の貨幣評価値より試算しました。



◎救急医療改善効果（円／年）（搬送時間短縮により救命される人命数の貨幣評価値（円／年））

$$= \sum P \times A_i \times B_i \times C \times D_i \times E$$

- P : 改善効果対象地域・地区の受益人口（万人）
- A<sub>i</sub> : 疾患別の搬送患者発生率（人/万人）
- B<sub>i</sub> : 疾患別の収容施設への搬送率（％）
- C : 地区と収容施設間の搬送短縮時間（分）
- D<sub>i</sub> : 疾患別の搬送短縮時間1分当たりの救命率
- E : 人命価値（2.26億円／人）
- i : 疾患別（疾患：急性心筋梗塞、脳梗塞、多発外傷、大動脈解離）

### ③便益の算定

当該事業において試算した救急医療改善効果は、現段階での知見に基づき、傷病発生から救急車が現場に到着し病院へ搬送し救命措置が施されるケースについて、搬送時間短縮に伴う生存者増加数に着目して試算しました。

#### a) 便益算定の設定、条件等

項目		設定等	備考
改善効果算定対象	地域・地区区分	当該区間の整備により最寄りの高次施設（急性期対応病院）への搬送時間が短縮する市町村	総務省統計局「H27 国勢調査」
	收容施設	帯広市内の急性期対応病院 ①急性心筋梗塞：血管外科を併設する循環器急性期医療機関、循環器科のある救急医療機関 ②脳梗塞：脳卒中急性期医療機関 ③多発外傷：救命救急センター、上記①かつ②と同じ ④大動脈解離：上記①と同じ	「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」 北海道（H23, 3施行）より
收容施設への搬送率	急性心筋梗塞	3次メッシュ（1kmメッシュ）の各ゾーンから、最短時間でアクセス可能な急性期対応病院へ搬送	—
	脳梗塞		
	大動脈解離		
	多発外傷		
搬送患者発生率	急性心筋梗塞	2.62人/万人	「道路整備による救急医療便益」交通工学 Vol145 No5 2010
	脳梗塞	11.98人/万人	
	大動脈解離	1.95人/万人	
	多発外傷	0.56人/万人	
搬送時間		覚知～現場発（各市町村）までの時間	「道路整備による救急医療便益」交通工学 Vol145 No5 2010
		各市町村から最寄りの急性期対応病院までの所要時間	3次メッシュの各ゾーンから最寄りの急性期対応病院までの所要時間を交通量推計結果に基づく走行速度から算出し、ゾーンの人口加重により市町村の平均所要時間を算出
搬送時間短縮1分当たりの救命率	急性心筋梗塞	0.0160/分	「道路整備による救急医療便益」交通工学 Vol145 No5 2010
	脳梗塞	0.0048/分	
	大動脈解離	0.0112/分	
	多発外傷	0.0119/分	
人命の価値		2.26億円/人	資料「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）平成21年6月」

## b) 便益の算定結果

### I. 救急医療改善便益（急性心筋梗塞）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	事業全体	0.0422	0.0955
	残事業	0.0422	0.0955

### II. 救急医療改善便益（脳梗塞）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	事業全体	1.0694	2.4169
	残事業	1.0694	2.4169

### III. 救急医療改善便益（大動脈解離）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	事業全体	0.0220	0.0497
	残事業	0.0220	0.0497

### IV. 救急医療改善便益（多発外傷）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	事業全体	0.0067	0.0152
	残事業	0.0067	0.0152

### V. 便益算定表（現在価値）

	事業全体	残事業
基準年	令和2年度	
単年効果	2.58億円	2.58億円
基準年における現在価値※	43.76億円	43.76億円

※は、供用後50年間の効果額として試算した値（参考値）

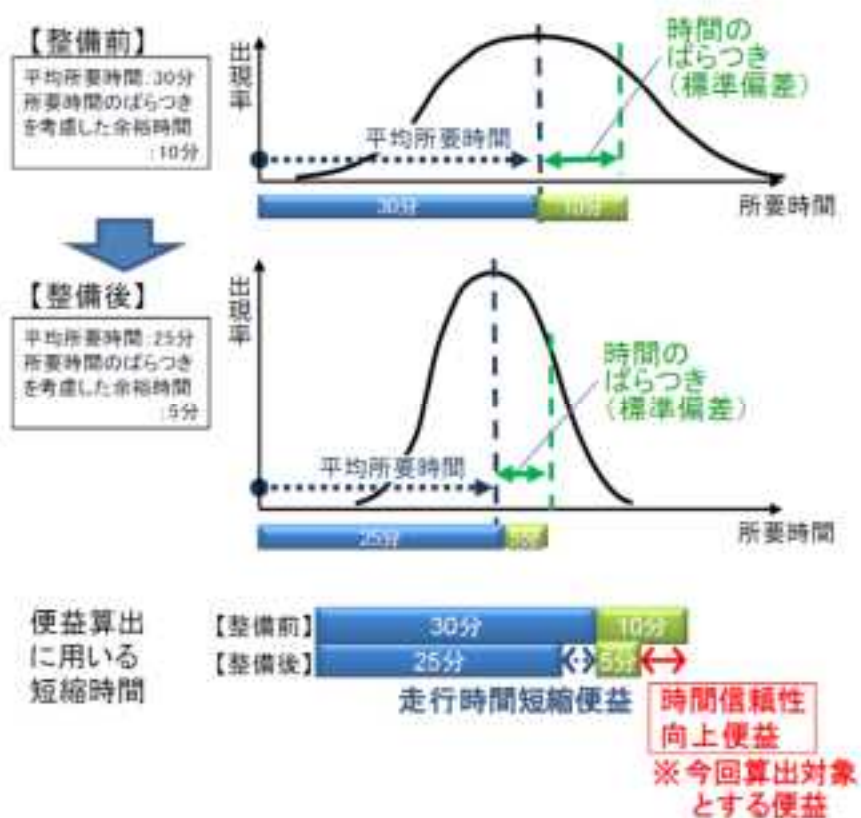
試算の結果、大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）の整備により、十勝地域の住民にとって帯広市内の急性期対応病院へのアクセスが、最大で約22分短縮し、年間約1人の患者が救命され、約44億円の効果が発現すると試算されました。

## 2) 余裕時間の短縮による効果

### ① 便益算定の考え方

道路整備は、平均移動時間が短縮する効果だけではなく、移動時間のばらつきを縮小する効果ももたらします。これらの効果は、すべての道路利用者が裨益します。このばらつきを代表する値である移動時間の標準偏差が縮小することによる余裕時間の短縮効果を「時間信頼性向上便益」として試算することとしました。

【概念図】 時間信頼性向上便益の概念

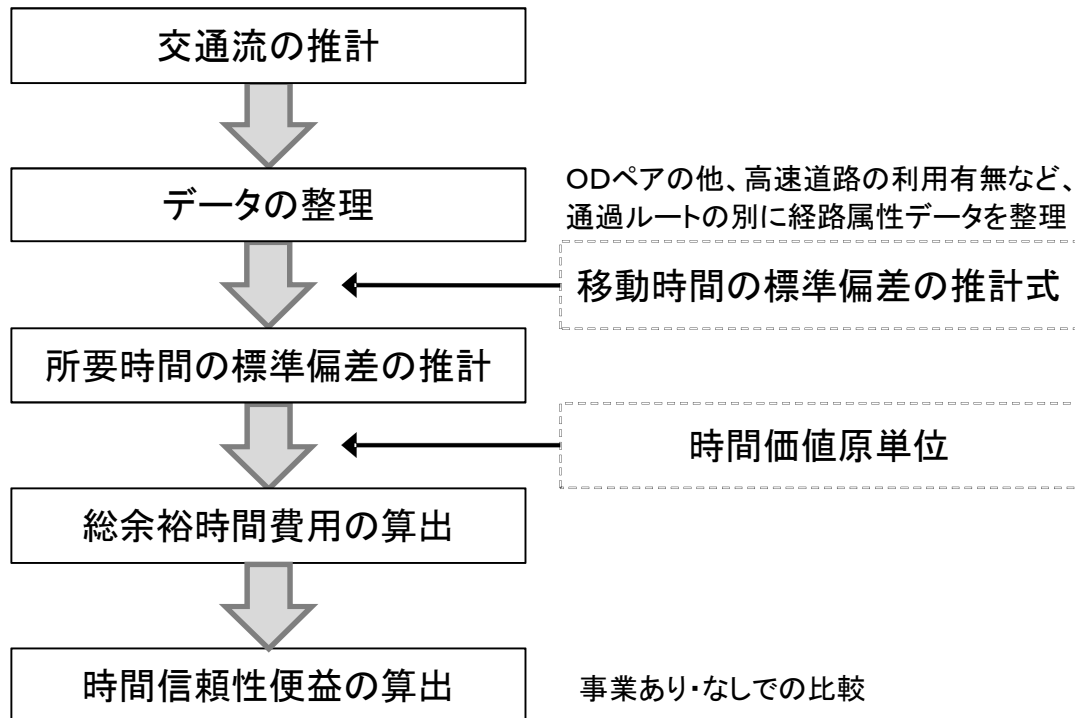


※所要時間は参考値



## ②便益算定のフローと算定式

余裕時間の短縮による便益は、以下の手順及び算定式より試算しました。



時間信頼性向上便益： $MT = MT_0 - MT_W$

総余裕時間費用： $MT_i = \sum_j \sum_m \sum_n (SD_{imn} \times Q_{imnj} \times \alpha_j)$

ここで、

- $MT_i$  : 整備  $i$  の場合の総余裕時間費用(円/年)
  - $SD_{imn}$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  における移動時間の標準偏差(分)
  - $Q_{imnj}$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  における車種  $j$  の交通量(台/日)
  - $\alpha_j$  : 車種  $j$  の時間価値原単位(円/分・台)
- ※走行時間短縮便益の時間価値原単位と同じとする。
- $i$  : 整備有の場合  $W$ 、無の場合  $O$
  - $j$  : 車種
  - $m$  : OD ペア
  - $n$  : 通過ルート(OD ペア間に高速道、一般道の複数ルートがあればその別)

移動時間の標準偏差： $SD_{imn} =$   

$$-8.129 + 6.545CI_{imn} + 0.014S_{imn} + 0.048d_1 + 0.043d_2 + 0.025d_3$$
(※ $SD_{imn} < 0$  の場合、 $SD_{imn} = 0$ )

ここで、

- $SD_{imn}$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  における移動時間の標準偏差(分)  
 $CI_{imn}$  : 混雑指数(OD 間平均旅行時間( $T_{ave}$ )÷OD 間自由流旅行時間( $T_0$ ))  
 $T_{ave\ imn}$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  の平均旅行時間(分)  
※走行時間短縮便益の算出に用いたリンク旅行速度よりリンク毎の平均所要時間を求め、OD 間の経路を構成する全リンクで合計して算出。  
 $T_{0\ imn}$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  の自由流旅行時間(分)  
 $S_{imn}$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  の信号交差点数(箇所)  
 $d$  : 整備  $i$  の場合の OD ペア  $m$  のルート  $n$  の延長(種別・km)  
( $d_1$  : 高速道路、 $d_2$  : 一般道路 (2車線)、 $d_3$  : 一般道路 (多車線) )  
 $i$  : 整備有の場合  $W$ 、無の場合  $O$   
 $m$  : OD ペア  
 $n$  : 通過ルート(OD ペア間に高速道、一般道の複数ルートがあればその別)

### ③便益の算定

交通流の推計結果より、以下に示すODペア・通過ルート毎に経路属性データを整理して、時間信頼性向上便益を試算しました。

#### a) 便益算定の設定、条件等

##### I. 経路属性データ整理の対象としたODペア

経路属性データ整理の対象としたODペア	
算定対象OD	・ 走行時間短縮便益の算出するエリアに関連する(エリア内々、エリア内外およびエリアを通過するOD)
起終点	・ 配分ゾーンベースのOD
経路	・ ODペア・通過ルートの別に経路属性データ ※高速道路を利用可能なODペアの場合、高速道経由ルートと一般道経由ルートの複数の経路属性データ

## II. 整理の対象とした経路データ

	整理の対象とした経路データ
OD交通量 ( $Q$ )	・車種（乗用車類、小型貨物車、普通貨物車）別の交通量
平均旅行時間 ( $T_{ave}$ )	・走行時間短縮便益の算出根拠とする速度を用いて、算出したリンク毎の平均旅行時間 ・通過ルートを構成する全リンクの平均旅行時間を合計し、OD間平均旅行時間を算出
自由流旅行時間 ( $T_0$ )	・ETC2.0道路プローブデータ（H29.5～R1.11の22時～5時）を用いてリンク毎に設定した自由流旅行速度（表1参照）より自由流旅行時間を算出し、通過ルートを構成する全リンクで合計
信号交差点数 ( $S$ )	・道路交通センサ調査対象路線：平成22年度道路交通センサで調査された信号交差点密度に延長を乗じてリンクの信号交差点数を算出 ・上記以外の道路：平成22年度道路交通センサより、北海道地域の沿道状況別信号交差点密度（表2）を設定し、これに延長を乗じてリンクの信号交差点数を算出
経路延長 ( $d$ )	・通過ルートを構成するリンクの総延長を以下の別に算出 ( $d_1$ ：高速道路、 $d_2$ ：一般道路（2車線）、 $d_3$ ：一般道路（多車線）)

表1. 自由流旅行速度 (km/h)

		DID	その他市街部	平地	山地
自動車専用道路	2車線	105.3			
	多車線	116.5			
一般国道	2車線	69.2	78.6	81.0	80.2
	多車線	70.0	75.2	78.1	80.1
それ以外	2車線	61.8	68.6	76.5	78.8
	多車線	64.2	70.9	76.4	66.1

表2. 道路交通センサ調査対象路線以外の道路の信号交差点数設定のための沿道状況別信号交差点数 (km 当たり)

DID	その他市街部	平地	山地
3.3	1.0	0.3	0.1

## b) 便益の算定結果

### I. 時間信頼性向上便益 (R12)

		総余裕時間費用 (億円/年)		時間信頼性向上便益 (億円/年)
		①整備なし	②整備あり	
大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	事業全体	4,828.93	4,828.03	0.90
	残事業	4,828.93	4,828.03	0.90

### II. 便益算定表(現在価値)

	事業全体	残事業
基準年	令和2年度	
単年便益	0.90 億円	0.90 億円
基準年における現在価値※	13.64 億円	13.64 億円

※は、供用後 50 年間の便益額として試算した値 (参考値)

試算の結果、大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)の整備により、移動時間の標準偏差が縮小することによる余裕時間の短縮効果である時間信頼性向上便益は、約 1.4 億円と試算されました。

### 3) CO<sub>2</sub> 排出削減による効果

#### ①便益算定の考え方

混雑などにより、一定速度での通行ができず停止や加速の頻度が高まると、自動車の燃料消費は増加する。したがって、旅行速度が低い場合において CO<sub>2</sub> 排出量が大きくなります(図 1)。

新たな道路の整備は、交通動態の変化をもたらし、周辺の道路を含む面的な旅行速度の向上が期待されます。ここでは、旅行速度や交通量の変化による CO<sub>2</sub> 排出削減の効果を「CO<sub>2</sub> 排出削減便益」として試算することとしました。

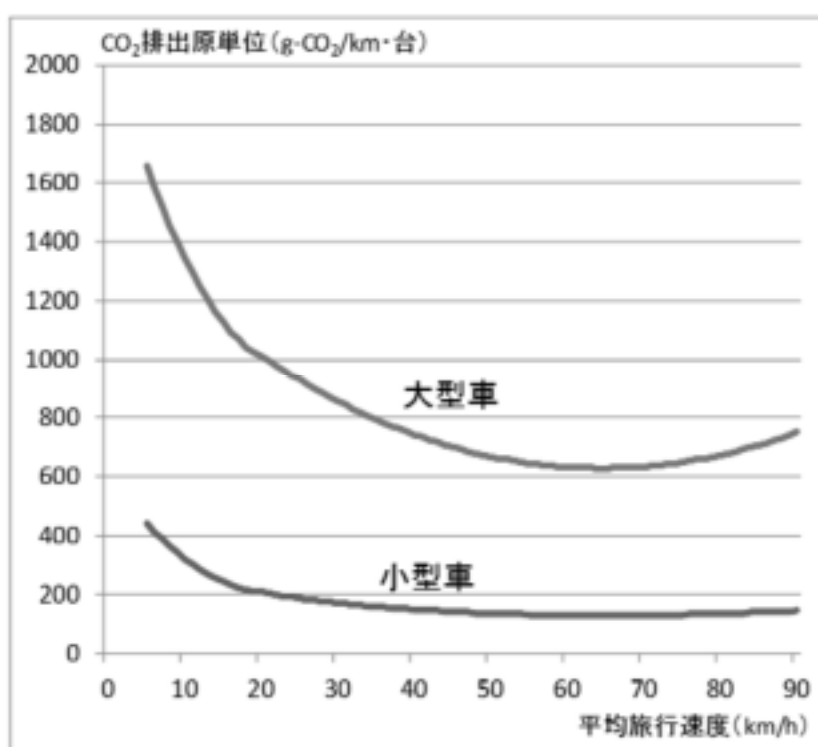
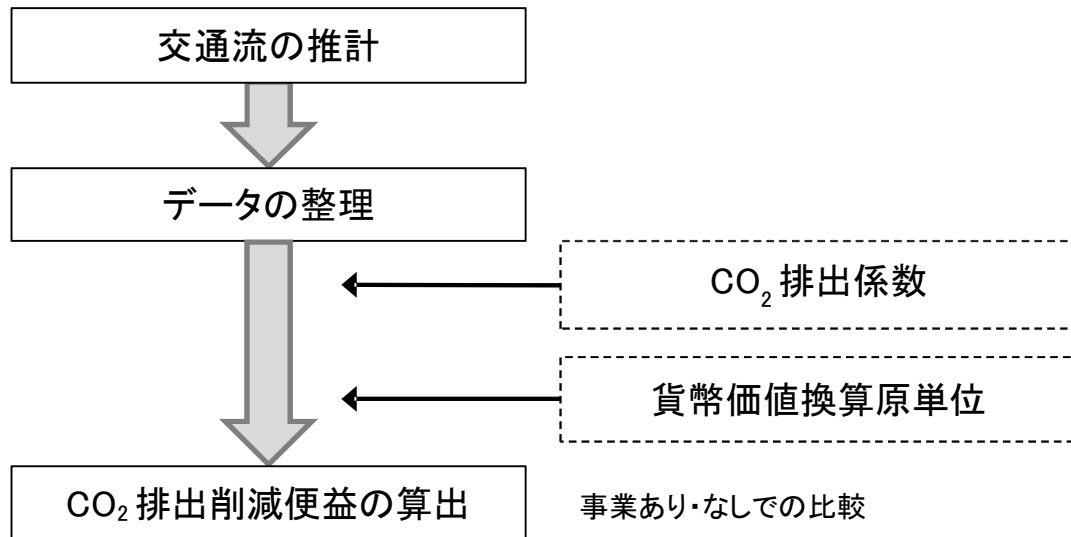


図 1. 自動車の旅行速度と CO<sub>2</sub> 排出原単位との関係

## ②便益算定のフローと算定式

CO<sub>2</sub> 排出削減便益は、以下の手順及び算定式より試算しました。



$$\text{CO}_2 \text{ 排出削減便益} : BG = BG_O - BG_W$$

$$\text{CO}_2 \text{ 排出費用} : BG_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \gamma_{ijl}) \times \frac{12}{44} \times \frac{1}{10^6} \times \delta \times 365$$

ここで、

- $BG$  : 年間総 CO<sub>2</sub> 排出削減便益 (円/年)
- $BG_i$  : 整備  $i$  の場合の CO<sub>2</sub> 排出費用 (円/年)
- $Q_{ijl}$  : 整備  $i$  の場合のリンク  $l$  における車種  $j$  の交通量 (台/日)
- $L_l$  : リンク  $l$  の延長 (km)
- $\gamma_{ijl}$  : 整備  $i$  の場合のリンク  $l$  における車種  $j$  の CO<sub>2</sub> 排出係数 (g-CO<sub>2</sub>/km・台)
- $\delta$  : CO<sub>2</sub> 排出削減の貨幣評価原単位 (円/分・台)
- $i$  : 整備有の場合  $W$ 、無の場合  $O$
- $j$  : 車種
- $l$  : リンク

注)排出係数による CO<sub>2</sub> 排出量の単位は g-CO<sub>2</sub> である。一方、貨幣評価換算原単位は t-C 当たりの値として示されている。炭素の分子量は 12、酸素は 16 のため、CO<sub>2</sub> の分子量は 12+16×2=44 となり、1gCO<sub>2</sub>=(12/44)\*(1/10<sup>6</sup>) tC と換算される。

### ③便益の算定

交通流の推計結果を基に、便益評価の対象とするリンク毎に、車種別（小型車（乗用車、小型貨物車）・大型車（バス、普通貨物車））の交通量及び走行時間短縮便益の算出に用いる平均旅行速度を整理して、CO<sub>2</sub>排出削減便益を試算しました。

#### a) 便益算定の設定、条件等

##### I. CO<sub>2</sub>排出係数 ( $\gamma_{ij}$ )

各リンクの平均旅行速度に応じて、国土技術政策総合研究所により定められた排出係数（表3）を用いてCO<sub>2</sub>排出量を算出した。平均旅行速度が表に示された値の間をとる場合は、適宜補間して排出係数を求めた。

表 3. CO<sub>2</sub>排出係数

平均旅行速度 (km/h)	CO <sub>2</sub> 排出係数 (g/km・台)	
	小型車類	大型車類
5	437	1,646
10	329	1,372
15	237	1,099
20	210	1,014
25	188	929
30	171	856
35	159	794
40	150	742
45	142	700
50	137	668
55	133	645
60	131	632
65	130	629
70	131	634
75	133	649
80	136	674
85	140	707
90	146	750

出典)「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」

国土技術政策総合研究所資料 No. 671 (2012)

##### II. CO<sub>2</sub>排出係数の貨幣評価原単位 ( $\delta$ )

CO<sub>2</sub>排出の貨幣価値換算には、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(平成21年6月国土交通省)による原単位(10,600円/t-C)を用いた。

## b) 便益の算定結果

### I. CO<sub>2</sub> 排出削減便益 (R12)

		CO <sub>2</sub> 排出費用 (億円/年)		CO <sub>2</sub> 排出削減便益 (億円/年)
		①整備なし	②整備あり	
大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	事業全体	22.32	22.31	0.01
	残事業	22.32	22.31	0.01

### II. 便益算定表(現在価値)

	事業全体	残事業
基準年	令和2年度	
単年便益	0.01 億円	0.01 億円
基準年における現在価値※	0.18 億円	0.18 億円

※は、供用後 50 年間の便益額として試算した値 (参考値)

試算の結果、大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)の整備により、CO<sub>2</sub> 排出量が削減することによる便益は、約0.18 億円と試算されました。



# 再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度: 令和2年度 事業名: 帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)  
 担当課: 道路計画課 担当課長名: 遠藤 達哉

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
		増加無し 10%以内増加
事業費の増加	変更がない(200億円→200億円)	■ □
事業期間の増加	変更がない(11年→11年)	■ □
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル(H20.11→H30.2)	□
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	10%以内(14,354,788T.E/日→13,092,750T.E/日)	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺に新たに事業化された区間がない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	□ 直近3か年の事業費の平均に対する分析費割合:0.70% ■ 前回評価時の感度分析における下位ケース値:1.1	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	なし	—

以上より、審議区分：**総括** 資料：**作成** 費用対効果分析：**実施** とする。

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
帯広・広尾自動車道 (一般国道236号)	大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似)	L=15.1Km	高規格B	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,400～5,500	2	北海道開発局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	183億円	130億円	313億円
うち残事業分	153億円	130億円	283億円
基準年における 現在価値(C)	164億円	44億円	208億円
うち残事業分	133億円	44億円	177億円

## 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2年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	0.95億円	0.45億円	12億円
基準年における 現在価値(B)	169億円	14億円	6.6億円	190億円
うち残事業分	169億円	14億円	6.6億円	190億円

### ③ 結果

費用便益比(事業全体)	0.9
経済的純現在価値(事業全体)	-18億円
経済的内部収益率(事業全体)	3.4%
費用便益比(残事業)	1.1
経済的純現在価値(残事業)	13億円
経済的内部収益率(残事業)	4.5%

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	3,400~5,500	±10%	0.8~0.97
事業費	183億円	±10%	0.9~0.97
事業期間	11年	±20%	0.9~0.9

#### 【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	3,400~5,500	±10%	0.997~1.1
事業費	153億円	±10%	0.997~1.2
事業期間	6年	±20%	1.05~1.1

## 交通状況の変化(事業全体)

事業名:大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)

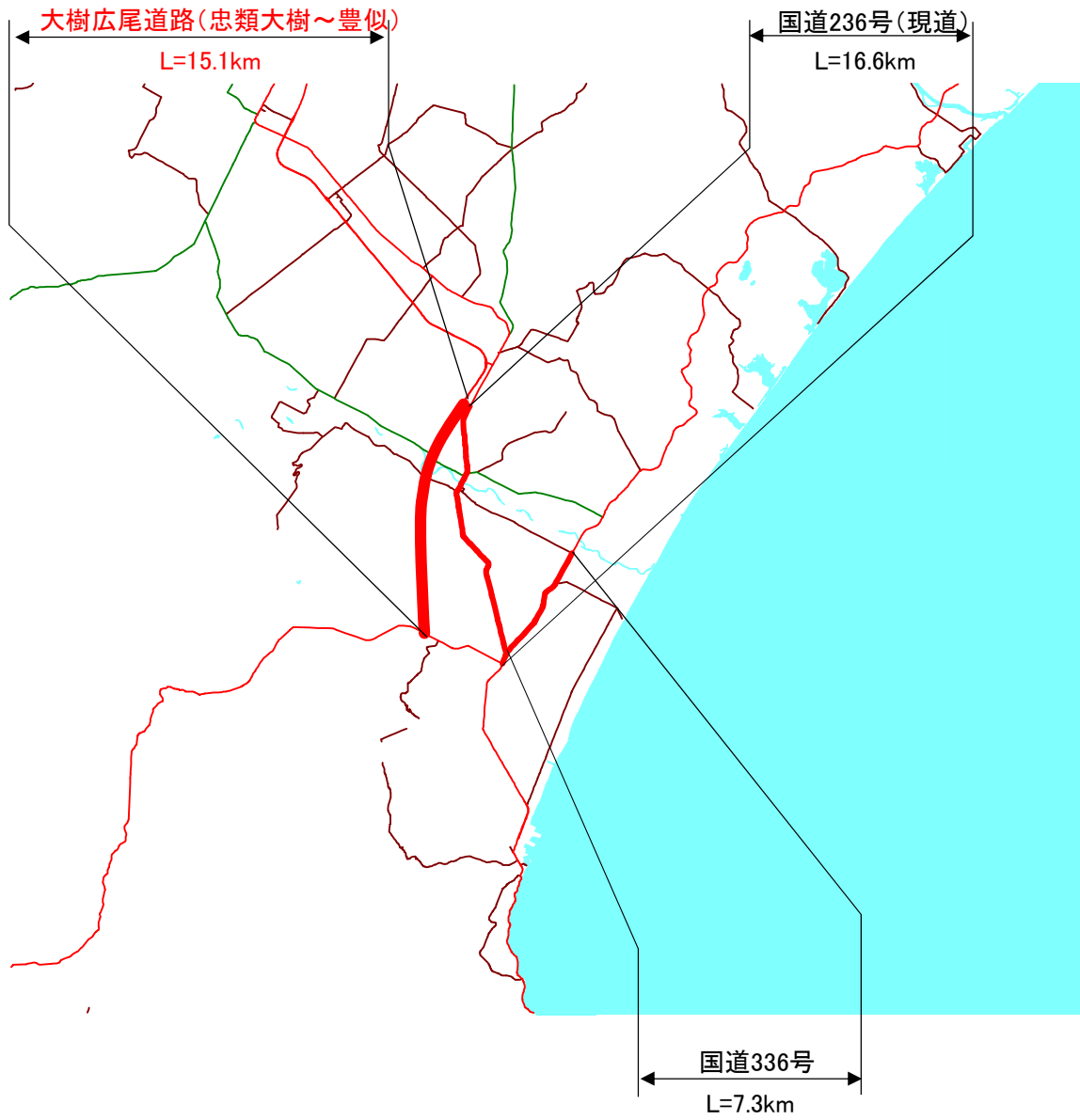
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 15.1km	交通量	[台/日]	0	4,100	
	走行時間	[分]	0.0	11.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	9.96	
②主な 周辺道路	現道: 国道236号 16.6km	交通量	[台/日]	2,800	600
		走行時間	[分]	26.3	25.2
		走行時間費用	[億円/年]	15.03	2.53
	国道336号 7.3km	交通量	[台/日]	1,500	300
		走行時間	[分]	10.4	10.2
		走行時間費用	[億円/年]	3.36	0.53
③その他道路合計 26,312.1km		走行時間費用	[億円/年]	18,628.84	18,623.40

			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:26,351.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,647.23	18,636.42	10.81

事業名:大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)

【 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(残事業)

事業名:大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)

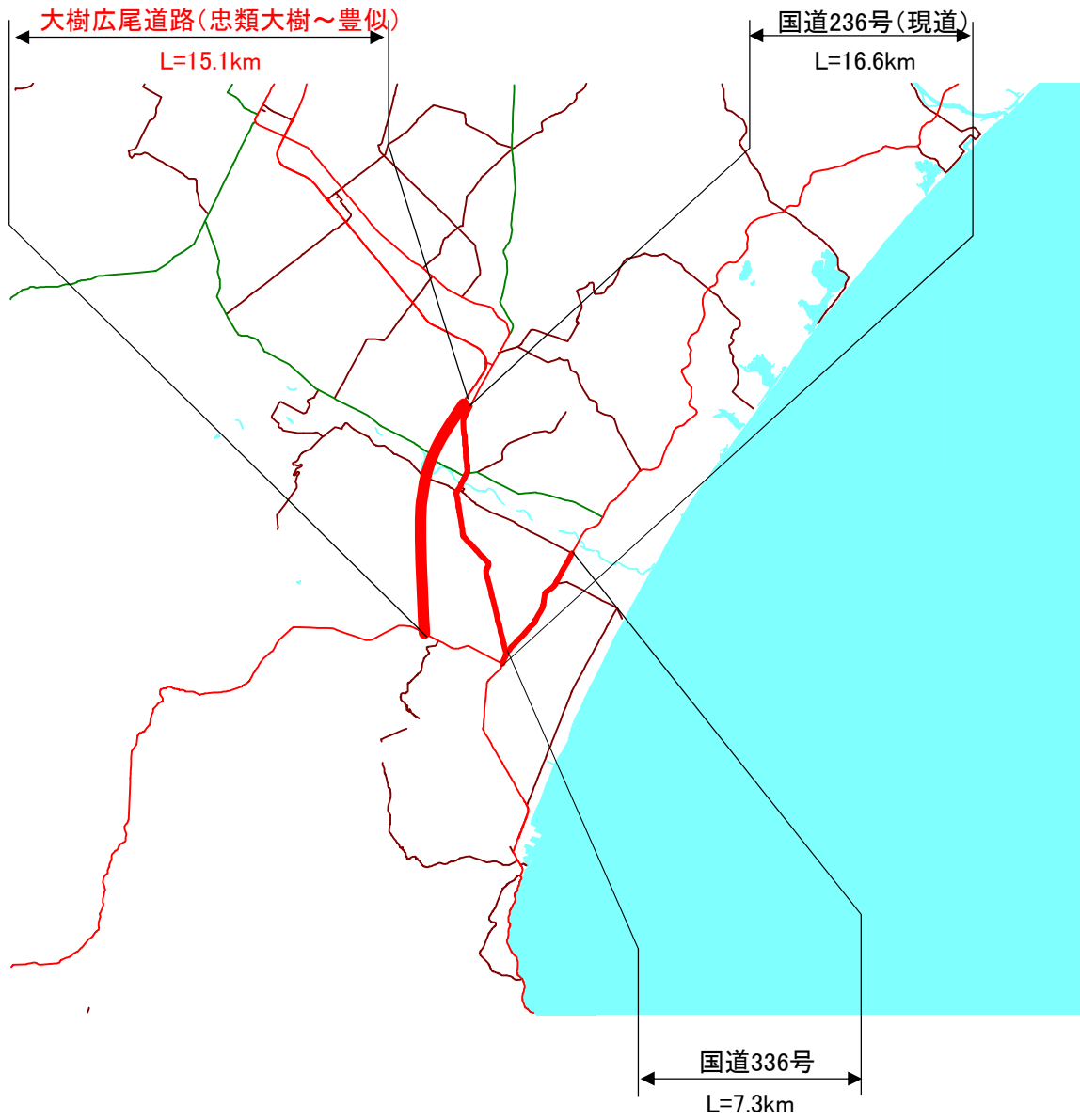
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 15.1km	交通量	[台/日]	0	4,100	
	走行時間	[分]	0.0	11.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	9.96	
②主な 周辺道路	現道: 国道236号 16.6km	交通量	[台/日]	2,800	600
		走行時間	[分]	26.3	25.2
		走行時間費用	[億円/年]	15.03	2.53
	国道336号 7.3km	交通量	[台/日]	1,500	300
		走行時間	[分]	10.4	10.2
		走行時間費用	[億円/年]	3.36	0.53
③その他道路合計 26,312.1km		走行時間費用	[億円/年]	18,628.84	18,623.40

			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:26,351.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	18,647.23	18,636.42	10.81

事業名:大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)

【 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: 大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)

(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)	■	
	その他	□	
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2年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	■(R12)
		複数時点での推計	□
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■
		整備の有無のいずれかのみ推計	□有 □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)	■ (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)	□
		その他( )	□
	開発交通量の考慮	無	■
		有	□
		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	□
転換率式を用いた配分		□	
Q-V式と転換率式の併用による配分		■	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		□	
簡易手法		□	
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( )	□		
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	交通容量未滿・以上の路線が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる加重平均速度を用いた。	
	最終配分の速度	□	
	採用理由を記載		
その他( )	□		



事業名：大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)

(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	
			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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数	(119)日
			採用した冬期日数の考え方を記載 当該地域の直近3カ年(平成29年～令和元年)における最低気温0℃以下かつ積雪1cm以上を満たす日数とし、119日と設定	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 Vmax、Vminについて低減	
	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	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)

(4)

		項目	チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
	当該道路整備が 行われない場合 の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する		<input type="checkbox"/>
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	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)			
その他				
4. 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:帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)

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
				0.189	15.1	2.85	
-11年目	H 28	1.1699	102.80	0.93	1.08		
-10年目	H 29	1.1249	102.90	3.66	4.11		
-9年目	H 30	1.0816	102.80	3.73	4.04		
-8年目	R 1	1.0400	102.80	12.24	12.73		
-7年目	R 2	1.0000	102.80	9.55	9.55		
-6年目	R 3	0.9615	102.80	21.57	20.74		
-5年目	R 4	0.9246	102.80	24.47	22.63		
-4年目	R 5	0.8890	102.80	30.58	27.19		
-3年目	R 6	0.8548	102.80	32.10	27.44		
-2年目	R 7	0.8219	102.80	25.86	21.26		
-1年目	R 8	0.7903	102.80	18.48	14.60		
供用開始年次	R 9	0.7599	102.80			2.59	1.97
1年目	R 10	0.7307	102.80			2.59	1.89
2年目	R 11	0.7026	102.80			2.59	1.82
3年目	R 12	0.6756	102.80			2.59	1.75
4年目	R 13	0.6496	102.80			2.59	1.68
5年目	R 14	0.6246	102.80			2.59	1.62
6年目	R 15	0.6006	102.80			2.59	1.56
7年目	R 16	0.5775	102.80			2.59	1.50
8年目	R 17	0.5553	102.80			2.59	1.44
9年目	R 18	0.5339	102.80			2.59	1.38
10年目	R 19	0.5134	102.80			2.59	1.33
11年目	R 20	0.4936	102.80			2.59	1.28
12年目	R 21	0.4746	102.80			2.59	1.23
13年目	R 22	0.4564	102.80			2.59	1.18
14年目	R 23	0.4388	102.80			2.59	1.14
15年目	R 24	0.4220	102.80			2.59	1.09
16年目	R 25	0.4057	102.80			2.59	1.05
17年目	R 26	0.3901	102.80			2.59	1.01
18年目	R 27	0.3751	102.80			2.59	0.97
19年目	R 28	0.3607	102.80			2.59	0.93
20年目	R 29	0.3468	102.80			2.59	0.90
21年目	R 30	0.3335	102.80			2.59	0.86
22年目	R 31	0.3207	102.80			2.59	0.83
23年目	R 32	0.3083	102.80			2.59	0.80
24年目	R 33	0.2965	102.80			2.59	0.77
25年目	R 34	0.2851	102.80			2.59	0.74
26年目	R 35	0.2741	102.80			2.59	0.71
27年目	R 36	0.2636	102.80			2.59	0.68
28年目	R 37	0.2534	102.80			2.59	0.66
29年目	R 38	0.2437	102.80			2.59	0.63
30年目	R 39	0.2343	102.80			2.59	0.61
31年目	R 40	0.2253	102.80			2.59	0.58
32年目	R 41	0.2166	102.80			2.59	0.56
33年目	R 42	0.2083	102.80			2.59	0.54
34年目	R 43	0.2003	102.80			2.59	0.52
35年目	R 44	0.1926	102.80			2.59	0.50
36年目	R 45	0.1852	102.80			2.59	0.48
37年目	R 46	0.1780	102.80			2.59	0.46
38年目	R 47	0.1712	102.80			2.59	0.44
39年目	R 48	0.1646	102.80			2.59	0.43
40年目	R 49	0.1583	102.80			2.59	0.41
41年目	R 50	0.1522	102.80			2.59	0.39
42年目	R 51	0.1463	102.80			2.59	0.38
43年目	R 52	0.1407	102.80			2.59	0.36
44年目	R 53	0.1353	102.80			2.59	0.35
45年目	R 54	0.1301	102.80			2.59	0.34
46年目	R 55	0.1251	102.80			2.59	0.32
47年目	R 56	0.1203	102.80			2.59	0.31
48年目	R 57	0.1157	102.80			2.59	0.30
49年目	R 58	0.1112	102.80	-9.29	-1.03	2.59	0.29
合計				173.89	164.34	129.55	43.99
単純事業費計				183.18		129.55	

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。

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: 帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.189	15.1	2.85
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	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
- 6年目	R 3	0.9615	102.80	21.57	20.74		
- 5年目	R 4	0.9246	102.80	24.47	22.63		
- 4年目	R 5	0.8890	102.80	30.58	27.19		
- 3年目	R 6	0.8548	102.80	32.10	27.44		
- 2年目	R 7	0.8219	102.80	25.86	21.26		
- 1年目	R 8	0.7903	102.80	18.48	14.60		
供用開始年次	R 9	0.7599	102.80			2.59	1.97
1年目	R 10	0.7307	102.80			2.59	1.89
2年目	R 11	0.7026	102.80			2.59	1.82
3年目	R 12	0.6756	102.80			2.59	1.75
4年目	R 13	0.6496	102.80			2.59	1.68
5年目	R 14	0.6246	102.80			2.59	1.62
6年目	R 15	0.6006	102.80			2.59	1.56
7年目	R 16	0.5775	102.80			2.59	1.50
8年目	R 17	0.5553	102.80			2.59	1.44
9年目	R 18	0.5339	102.80			2.59	1.38
10年目	R 19	0.5134	102.80			2.59	1.33
11年目	R 20	0.4936	102.80			2.59	1.28
12年目	R 21	0.4746	102.80			2.59	1.23
13年目	R 22	0.4564	102.80			2.59	1.18
14年目	R 23	0.4388	102.80			2.59	1.14
15年目	R 24	0.4220	102.80			2.59	1.09
16年目	R 25	0.4057	102.80			2.59	1.05
17年目	R 26	0.3901	102.80			2.59	1.01
18年目	R 27	0.3751	102.80			2.59	0.97
19年目	R 28	0.3607	102.80			2.59	0.93
20年目	R 29	0.3468	102.80			2.59	0.90
21年目	R 30	0.3335	102.80			2.59	0.86
22年目	R 31	0.3207	102.80			2.59	0.83
23年目	R 32	0.3083	102.80			2.59	0.80
24年目	R 33	0.2965	102.80			2.59	0.77
25年目	R 34	0.2851	102.80			2.59	0.74
26年目	R 35	0.2741	102.80			2.59	0.71
27年目	R 36	0.2636	102.80			2.59	0.68
28年目	R 37	0.2534	102.80			2.59	0.66
29年目	R 38	0.2437	102.80			2.59	0.63
30年目	R 39	0.2343	102.80			2.59	0.61
31年目	R 40	0.2253	102.80			2.59	0.58
32年目	R 41	0.2166	102.80			2.59	0.56
33年目	R 42	0.2083	102.80			2.59	0.54
34年目	R 43	0.2003	102.80			2.59	0.52
35年目	R 44	0.1926	102.80			2.59	0.50
36年目	R 45	0.1852	102.80			2.59	0.48
37年目	R 46	0.1780	102.80			2.59	0.46
38年目	R 47	0.1712	102.80			2.59	0.44
39年目	R 48	0.1646	102.80			2.59	0.43
40年目	R 49	0.1583	102.80			2.59	0.41
41年目	R 50	0.1522	102.80			2.59	0.39
42年目	R 51	0.1463	102.80			2.59	0.38
43年目	R 52	0.1407	102.80			2.59	0.36
44年目	R 53	0.1353	102.80			2.59	0.35
45年目	R 54	0.1301	102.80			2.59	0.34
46年目	R 55	0.1251	102.80			2.59	0.32
47年目	R 56	0.1203	102.80			2.59	0.31
48年目	R 57	0.1157	102.80			2.59	0.30
49年目	R 58	0.1112	102.80	-7.03	-0.78	2.59	0.29
合計				146.03	133.07	129.55	43.99
単純事業費計				153.07		129.55	

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。

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。



