

主要道道

お び ら ほ ろ か な い
小平幌加内線

再評価原案準備書説明資料

平成 1 6 年度

北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	1
(1) 目的	1
(2) 計画の概要	3
(3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性等	4
事業の効果や必要性を評価するための指標	4
(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	5
(2) 事業の投資効果	1 4
(3) 事業の進捗状況	1 6
3. 事業の進捗の見込み	1 7
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 8
5. 関係する地方公共団体等の意見	2 2
6. 対応方針	2 6

1. 事業の概要

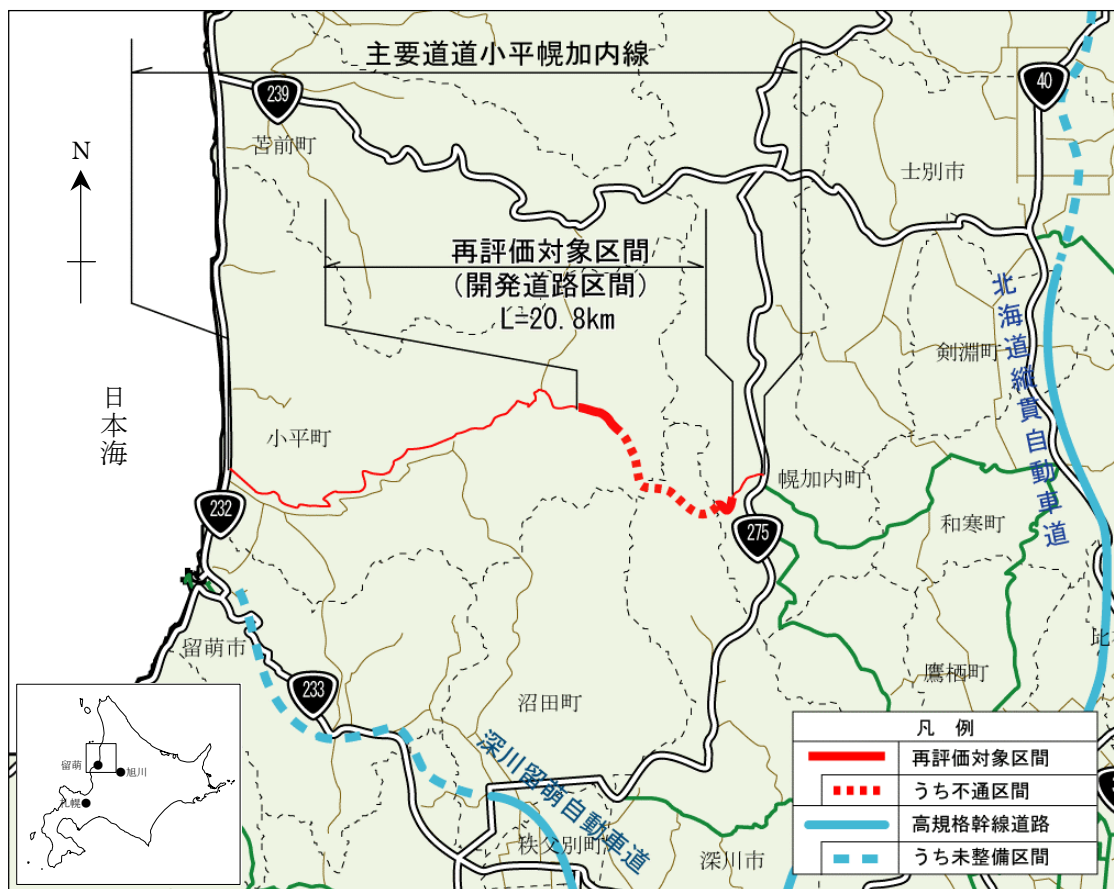
(1) 目的

- ・ 物流の効率化の支援
- ・ 国土地域のネットワークの構築
- ・ 個性ある地域の形成

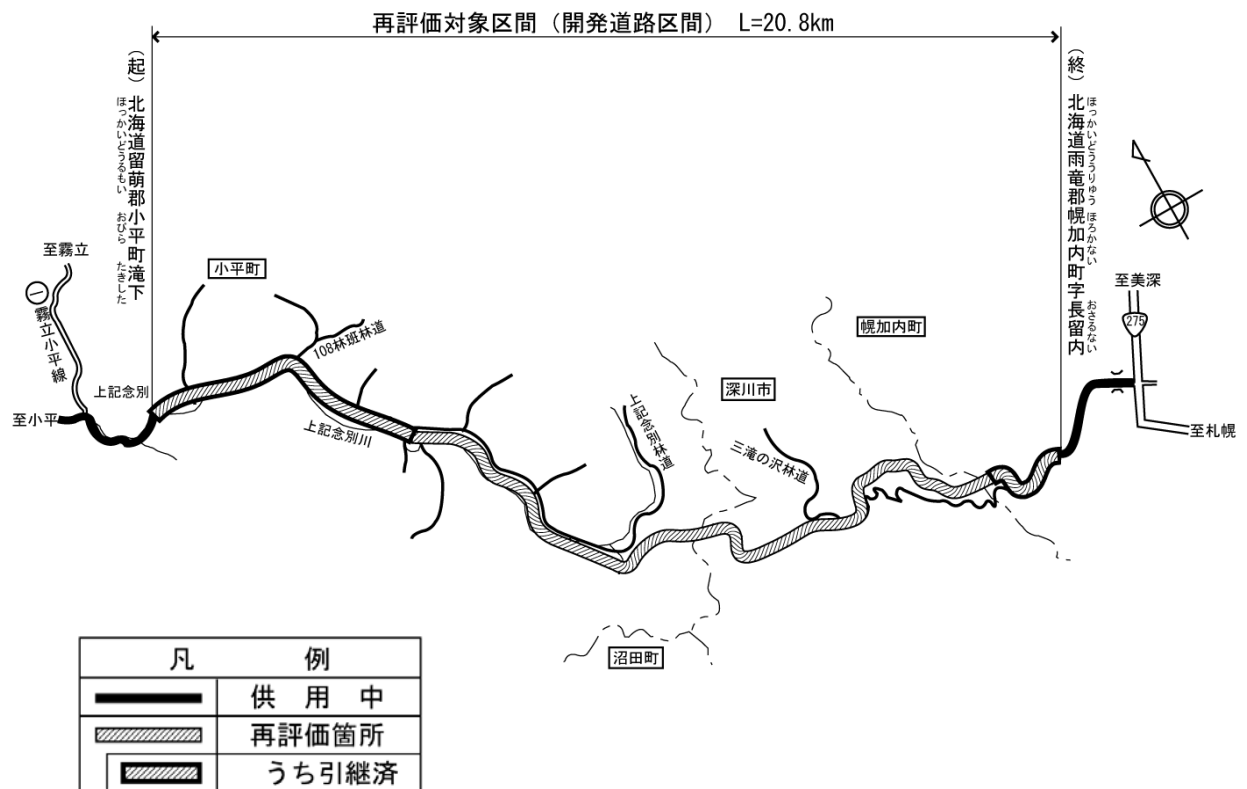
主要道道小平幌加内線は小平町から幌加内町に至る延長約57kmの道路です。このうち小平町滝下から幌加内町長留内を結ぶ延長約21kmの区間が開発道路に指定されています。

本路線は通行不能区間の解消と、北空知地域と留萌地域の短縮ルートの形成による圏域相互の地域間交流、産業振興及び観光支援を目的とした事業です。

【位置図】



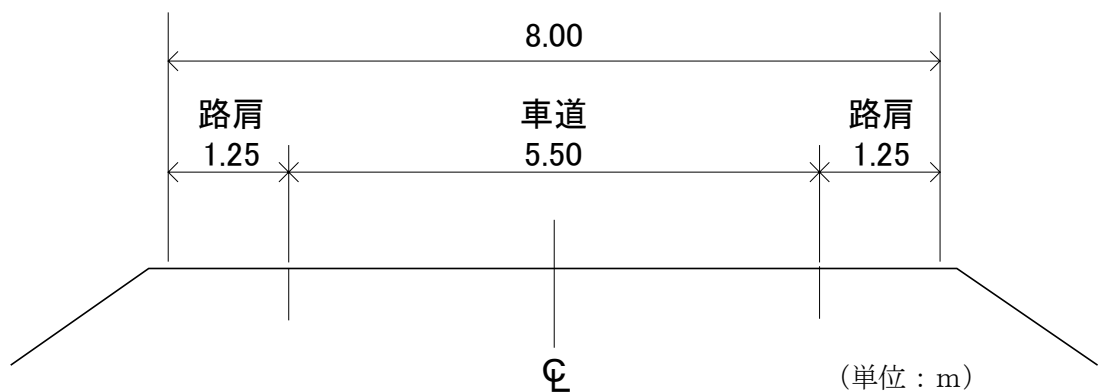
■事業概要図



(2) 計画の概要

- ① 起点 . . . ほっかいどうるもいぐんおびらちょうたきした 北海道留萌郡小平町滝下
終点 . . . ほっかいどうりゅうぐんほろかないちょうあざおさるない 北海道雨竜郡幌加内町字長留内
- ② 計画延長 . . . $L = 20.8 \text{ km}$
- ③ 幅員 $W = 8.0 \text{ m}$
- ④ 構造規格 . . . 3種4級
- ⑤ 設計速度 . . . 40 km/h
- ⑥ 車線 2車線
- ⑦ 事業主体 . . . 北海道開発局

【横断図】



(3) 経緯

昭和58年度	開発道路指定 事業化
昭和60年度	用地補償着手 工事着手
平成3～16年度	$L = 6.7 \text{ km}$ 引継済

2. 事業の必要性等

●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
I 活 力	(1) 円滑なモビリティの確保
	1 ● 現道等の年間渋滞損失額（人・時間）及び削減率
	2 □ 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
	3 □ 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
	4 □ 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
	5 □ 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
	6 □ 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
	(2) 物流の効率化の支援
	1 ■ 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
	2 ■ 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
	3 □ 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
	(3) 都市の再生
	1 □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
	2 □ 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
	3 □ 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
	4 □ 中心市街地内で行う事業である
	5 □ 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
	6 □ 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
	7 □ 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
	(4) 国土地域のネットワークの構築
	1 □ 地域高規格道路の位置づけあり
	2 □ 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
	3 ■ 現道等における交通不能区間を解消する
	4 □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
	5 □ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	(5) 個性ある地域の形成
	1 □ 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
	2 ■ 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
	3 ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
	4 □ 特別立法に基づく事業である
	5 □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
II く ら し	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成
	1 □ 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
	2 □ 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。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成
	1 □ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
III 安 全	2 □ 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
	(3) 安全で安心できるくらしの確保
	1 □ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
	(1) 安全な生活環境の確保
	1 □ 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
	2 □ 当該区間の自動車交通量が1000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。
	(2) 災害への備え
	1 □ 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
	2 □ 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5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
	3 □ 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
IV 環 境	4 □ 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
	5 □ 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
	6 □ 避難路へ1km以内に到達できる地区が新たに増加する
	7 □ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する
	(1) 地球環境の保全
	1 ● 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
	(2) 生活環境の改善・保全
	1 ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	2 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率
V そ の 他	3 □ 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
	4 □ その他、環境や景観上の効果が期待される
	(1) 他のプロジェクトとの関係
	1 □ 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
	2 □ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
	3 □ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	(2) その他
	1 ■ 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

注：●は定量的に評価を行う指標

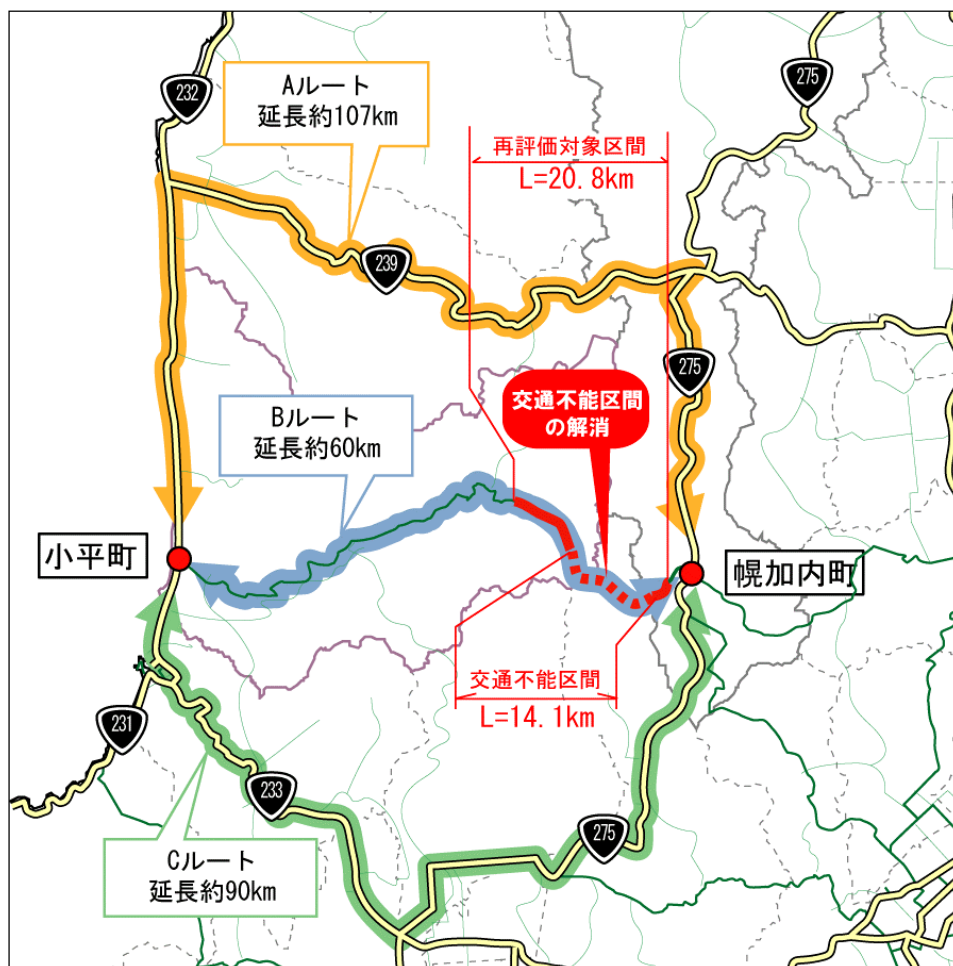
(1) 事業をとりまく社会情勢等の変化

客観的評価指標①

「現道等における交通不能区間を解消する。」

小平町から幌加内町にかけては険しい山岳地帯に阻まれ、交通不能区間となっています。

当該路線の整備により、交通不能区間が解消され、小平町と幌加内町を最短で結ぶ新たなルートが形成されます。



小平町～幌加内町間の交通不能区間の解消

客観的評価指標②

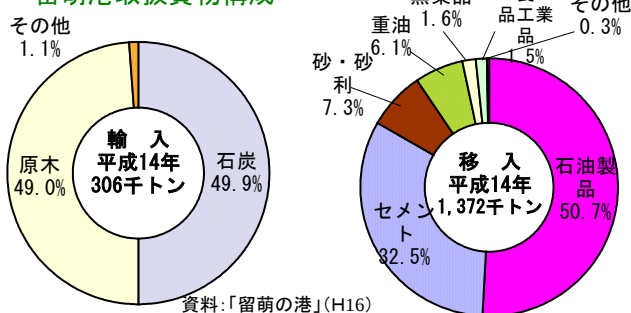
「重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。」

重要港湾「留萌港」は、道北及び道央地域を背後圏とした、日本海北部の流通拠点として重要な役割を担っています。

留萌港では大型貨物船に対応した三泊ふ頭の整備や長距離フェリー就航に向けての誘致活動が行われており、今後も留萌港の役割は重要性を増すことが予想され、背後圏との流通ルートの整備が望まれています。

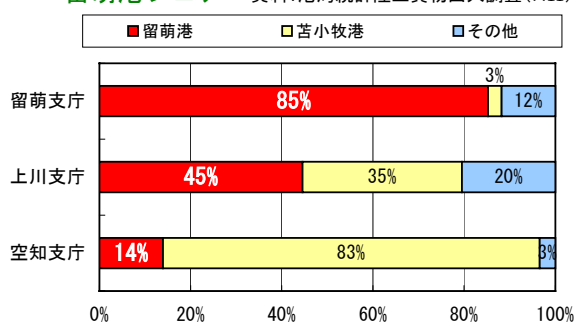
当該路線の整備により、留萌港と幌加内町を始めとする背後圏とのアクセスが向上します。

留萌港取扱貨物構成



留萌港シェア

資料:港湾統計陸上貨物出入調査(H11)



留萌港アクセスの向上

所要時間算出資料: 道路交通センサス(H11)
港湾貨物資料: 港湾統計陸上出入貨物調査(H11)

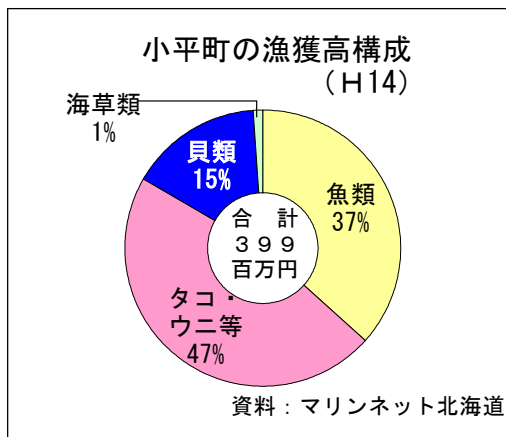
客観的評価指標③

「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。」

小平町の平成14年度の漁獲高は約4億円となっており、鬼鹿漁港、臼谷漁港を有する漁業生産地です。特産品のタコやホタテなどは道内各地へ出荷されており、なかでも、ホタテの稚貝は道北・道東方面へ年間約2,000t出荷されています。

当該路線の整備により、旭川市をはじめとする道北・道東地域への新たなルートが構築され、水産物流の利便性向上に寄与します。

ホタテ稚貝は積み込んだ翌日には道東・道北の各漁港の養殖場に放流されます。
輸送中のホタテ稚貝が衰弱しないように水温を一定に保つ機材を設置した専用車で輸送しています。
(運送業者コメント)



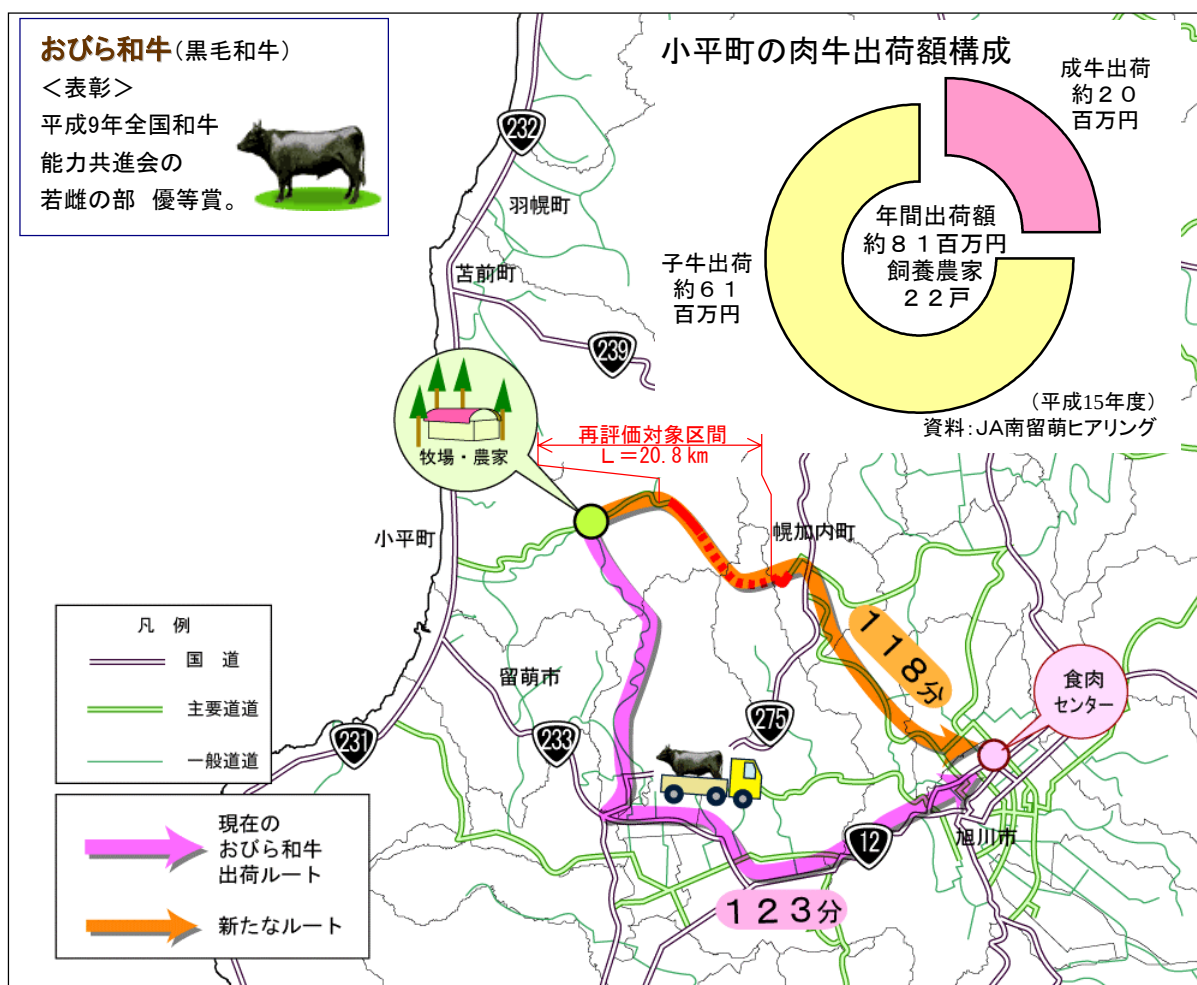
ホタテ稚貝の新たな輸送ルート

小平町の平成14年度の農畜産業の生産高は、約16億円となっています。

なかでも堆肥づくりを兼ねた肉用牛の生産に積極的に取り組んでおり、飼育される黒毛和牛は飼育技術が高く評価され「おびら和牛」のブランドで付加価値の高い市場商品となっています。

牛は旭川近郊の食肉センターまで生体輸送されますが、ストレスによる肉の品質低下を防ぐため、短時間での輸送が求められています。

当該路線の整備により輸送時間が短縮され、利便性向上に寄与します。



肉牛の新たな輸送ルート

肉牛は旭川にある食肉センターまで生体輸送されます。輸送時間や安定輸送が品質に影響するので、品質保持のため混雑したり信号などの多い市街地は通らない輸送ルートが好ましいです。

(おびら和牛生産者コメント)

客観的評価指標④

「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。」

幌加内町、沼田町、小平町では、「朱鞠内湖」「ポロピリ湖」「おびらしべ湖」というそれぞれの湖を活かし、3町が協力して自然と文化の調和した広域観光ルートの形成と総合的な地域振興を目指した「スリーリンクプロジェクト」を展開しています。

当該路線の整備により、広域観光ルート「スリーリンクロード」のネットワークが多様化し、周辺地域で進めている地域プロジェクトを支援します。



地域プロジェクトの連携

■周辺地域プロジェクトの一覧

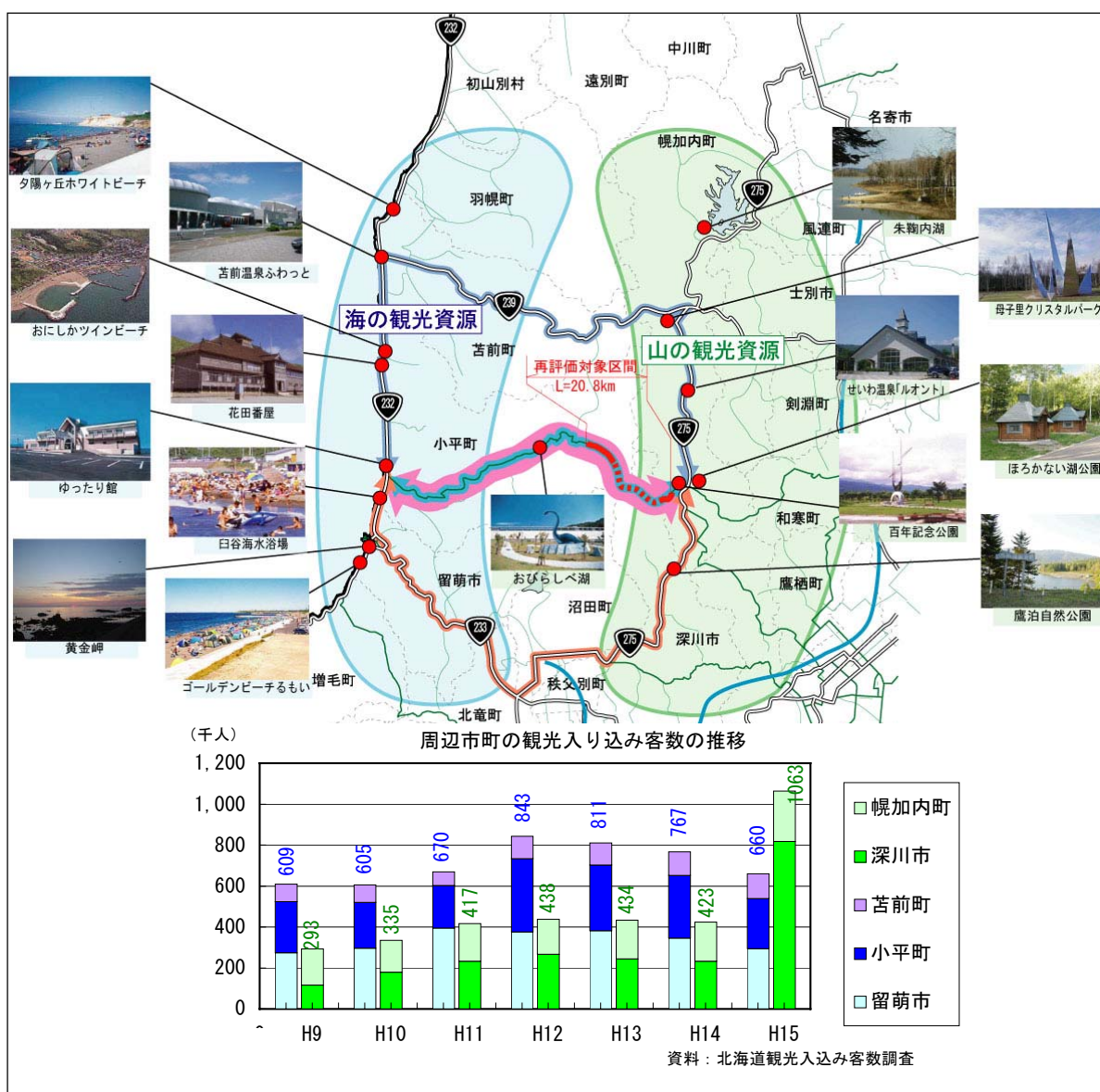
名称	区分		プロジェクトの目的・内容・施設等
21世紀・田園都市構想	事業予定 期間 H6～H17	事業主体 幌加内町	豪雪寒冷の本町にあって、来たるべき21世紀に向かってすべての町民が「快適・安全・そして豊かに」暮らすことのできる環境をつくり、更に、訪れる人が「住みたい、また来たい」と思う街並み形成を計画的に進め、若者を中心とした定住の促進と福祉の向上を図る。 1) 21世紀田園都市整備事業（宅地造成事業） 2) まほろばストリート整備事業（町並み環境整備事業）
		面積 146.0ha	
森と湖と最寒の ロマン構想	事業予定 期間 H元～	事業主体 幌加内町	地球規模での自然環境やエコロジーを見つめ直す動きのある中で、朱鞠内湖など豊かな自然を有する地区を「北のエコ・とぴあ」ゾーンと位置づけ、四季折々の自然を体感できる環境教育・交流・観光の拠点として一体的に整備し、地域との連携による地場産業、観光産業の振興を図る。 1) 母子里クリスタルパーク…気象観測システム等 2) 「まどか」自然観察ゾーン…体験実習館等 3) 朱鞠内エコ・リゾート整備…ログキャビン等
		面積 62.1ha	
自然農村 ふれあいの里構想	事業予定 期間 H5～H16	事業主体 幌加内町	本町最大の資源である自然環境と日本一の作付け面積を誇る「そば」そして農村生活を通じての国民的な余暇活動の拠点として整備し、町民の意識高揚と福祉の向上、農業の活性化を図り地域経済の振興を図る。 1) 「ルオント」ふれあいの森…せいわ温泉「ルオント」キャンプ場、多目的ホール、パークゴルフ場等 2) 「そばの里」クラインガルテン
		面積 47.8ha	
おびらしべ湖グリー ンビレッジ整備 計画	事業予定 期間 H4～	事業主体 小平町	平成4年度に完成した小平ダムは、日本海と士別、名寄、旭川の道北主要都市とを結ぶ幹線道々との中継地点にあることから、自然体験型の施設の整備を進め、家族がくつろげるオープンスペースを提供する。 1) 天狗の滝ゾーン整備…あずま屋、遊歩道、水道施設 2) 宿泊研修ゾーン整備…多目的施設 3) 森の里ゾーン整備……あずま屋、遊歩道
		面積 60.0ha	
望洋台ブルービレ ッジ整備事業	事業予定 期間 H2～	事業主体 小平町	望洋台地区は、小平しべ川河口エリア、望洋台キャンプ場、スキー場、そして花岡海水浴場で構成されたスポーツエリアとして位置づけられ、町民はもとより町外の人にも広く利用されている。本地区を日本海オロロンラインの観光レクリエーション基地として位置づけているため、施設の充実を図る。 1) 海洋センター他目的広場
		面積 10.0ha	
鬼鹿海浜パークゾ ーン整備事業	事業予定 期間 H2～H17	事業主体 小平町	鬼鹿漁港海岸環境整備事業（北海道）の着手による海水浴場の再編整備と、鬼鹿海岸域の有効活用を行うことにより、オロロンラインの付加価値を高めて入り込み客の増加と地域の活性化を図る。 1) ツインビーチ整備
		面積 20.0ha	

客観的評価指標⑤

主要な観光地へのアクセス向上が期待される

当該地域は、北海道遺産に指定されている「旧花田家番屋」や「夕陽ヶ丘ホワイトビーチ」に代表される海岸側の観光資源と「朱鞠内湖」や「せいわ温泉ルオント」に代表される内陸側の観光資源に恵まれた地域です。

当該路線の整備により、これら観光資源を有する海と山とが有機的に結ばれ、観光地相互のアクセスの向上が期待できます。



山と海を結ぶ新たな観光ルート

日本海オロロンライン観光振興プロジェクトは、留萌地域を3つのゾーンに区分し、それぞれの特色や役割に応じた参加体験型・学習型の観光プランを整備し、滞在・通年型観光を目指すプロジェクトです。

当該路線の整備により背後圏からの観光アクセスが向上し、日本海オロロンライン観光振興プロジェクトの支援に寄与します。



客観的評価指標⑥

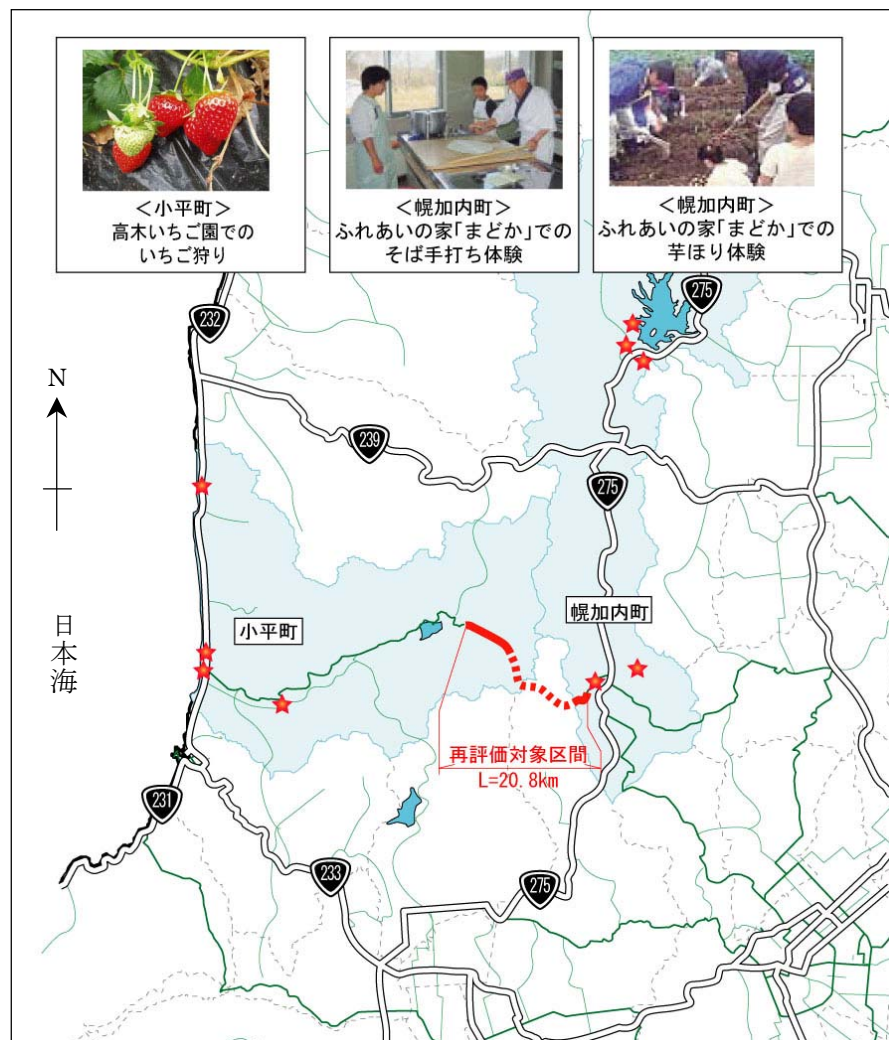
その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

＜農業・自然体験型観光等への取り組みを支援＞

小平幌加内線が位置する小平町・幌加内町においては、農業を基幹産業とする地域特性を背景に、都市と農村の交流を深める「グリーン・ツーリズム」が展開されています。

「そば」や「和牛」などの特産品を活かした農業・体験型観光施設等が立地しています。

当該路線の整備により、農業や自然を軸としたこれらの取り組みを交通面から支援し、地域の活性化に寄与します。



小平町・幌加内町のグリーン・ツーリズム資源

資料：グリーンツーリズム関連地域資源一覧2004（北海道農政部農村計画課）

(2) 事業の投資効果

費用対効果分析の結果―事業全体―

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	151億円	32億円	182億円
基準年における 現在価値	161億円	11億円	172億円

②便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
単年便益 (初年便益)	3億円	0億円	0億円	4億円
基準年における 現在価値	48億円	3億円	1億円	52億円

③結果

費用便益比 (B/C)	0.3
-------------	-----

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。

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	360台	±10%	0.3～0.3
事業費	151億円	±10%	0.3～0.3
事業期間	28年	±6年	0.3～0.3

様式記入上の留意点

1. 費用及び便益額は整数止（費用・便益の額によって小数点以下2桁）とする。
2. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
3. 単年便益（初年便益）は4月1日供用を前提として算出

費用対効果分析の結果－残事業－

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	98億円	21億円	119億円
基準年における現在価値(C)	81億円	8億円	89億円

②便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
単年便益 (初年便益)	3億円	0億円	0億円	4億円
基準年における現在価値(B)	48億円	3億円	1億円	52億円

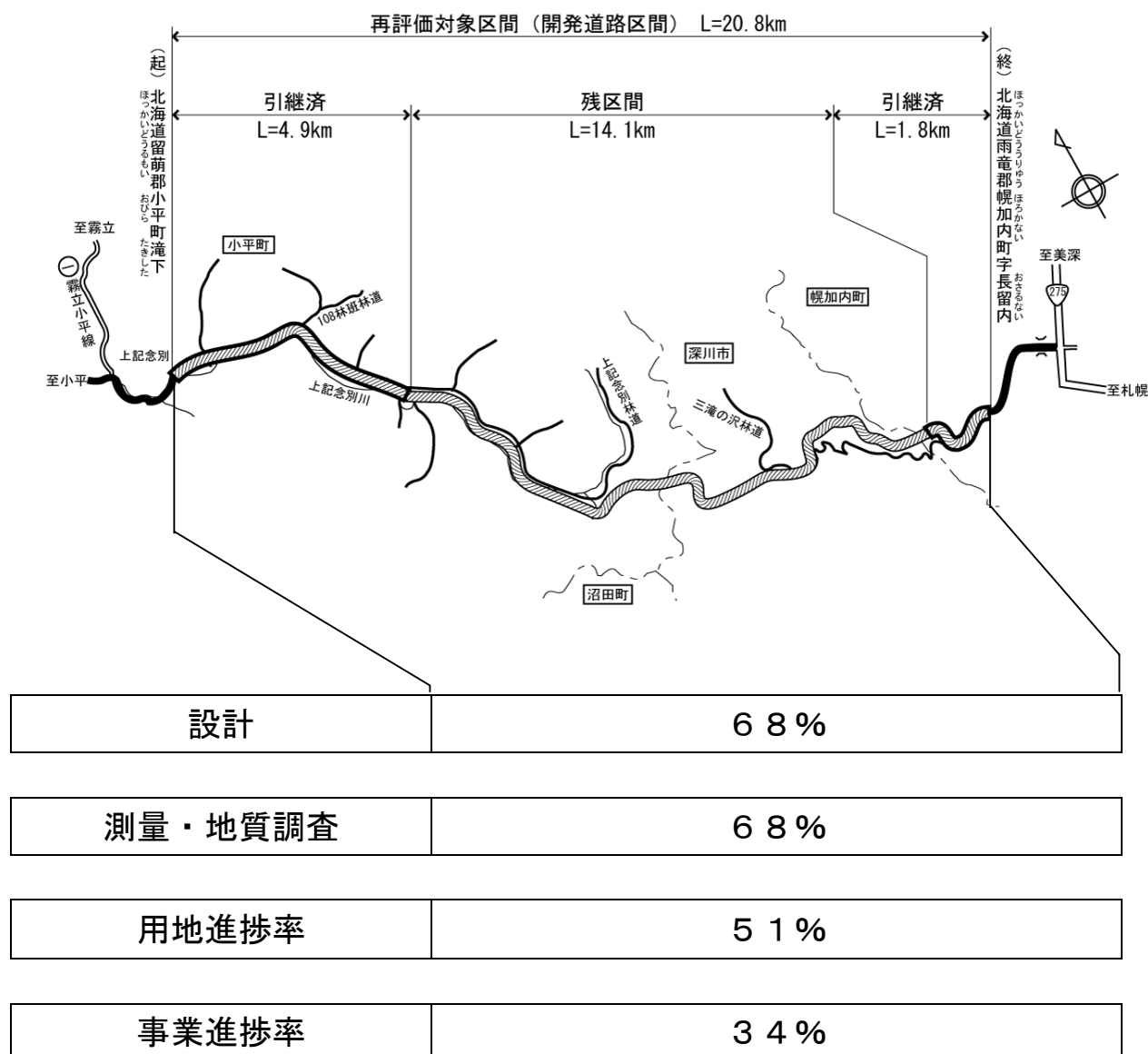
③結果

費用便益比 (B/C)	0.6
-------------	-----

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。

(3) 事業の進捗状況

主要道道小平幌加内線は、平成16年度末で、用地進捗率51%、事業進捗率34%です。



平成16年度末

- ※ 用地進捗率は用地補償費投入ベース
- ※ 事業進捗率は事業費投入ベース

凡例：数字は進捗率

3. 事業の進捗の見込み

(1) 整備の現状

小平幌加内線は、昭和60年に工事着手して平成16年度までに約7kmを北海道に引継ぎ、現在までの進捗率は34%となっています。

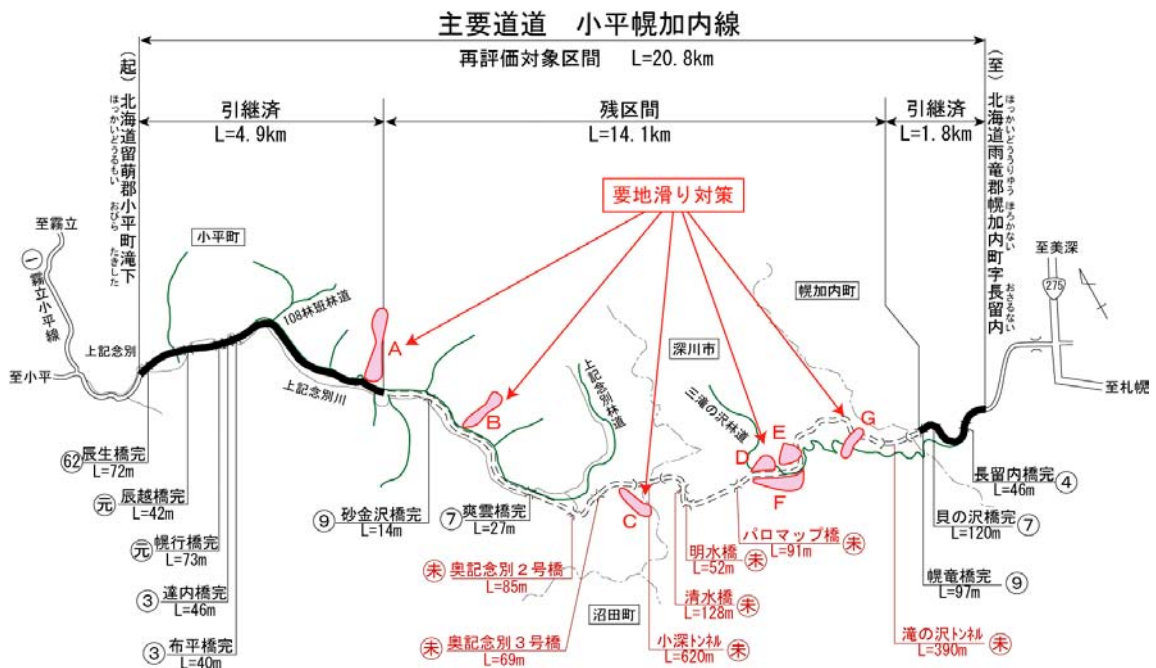
なお、北海道への引継済み区間は、両区間とも林道へ接続しています。

(2) 進捗の見込み

残る約14kmの区間については、

- ①山岳地帯を通過する路線のため、小深トンネル（L=620m）滝の沢トンネル（L=390m）などの大規模な構造物や多くの橋梁（5橋）が存在する。
- ②天塩山地の軟弱な地質地帯を通過するため、路線沿線に地滑り地形が点在し、地滑り対策工が必要となっている。
- ③豪雪地帯であり、積雪期間が長く施工期間（5月～10月）が限定される。
- ④事業区間内には工事用道路として利用できる道路が無く、それぞれ片側からの施工となる。

これらの現地条件を勘案すると、今後約10年程度の施工期間が見込まれるため、完成の目途は平成20年代中頃以降になるものと予想されます。また、地滑り対策等の不確定要素によっては、更なるコスト増や事業期間の延伸が懸念されます。



4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) 現在の計画

当該路線は、道路構造令に基づく第3種第4級（2車線、設計速度40km/h、総幅員8.0m（車線部5.5m）、曲線半径100m以上、縦断勾配6%以下）の道路として計画されています。

そのルート選定にあたっては、上記要素により走行性を満足しつつ、切土量と盛土量の土工バランスや法面保護工等の工法選定、トンネル・橋梁等構造物の最小化による事業費の縮減や、森林・河川等、周辺環境への影響の最小化等の視点からの検討を行い決定しています。

(2) 事業規模見直しの可能性

1) 1. 5車線による整備の可能性

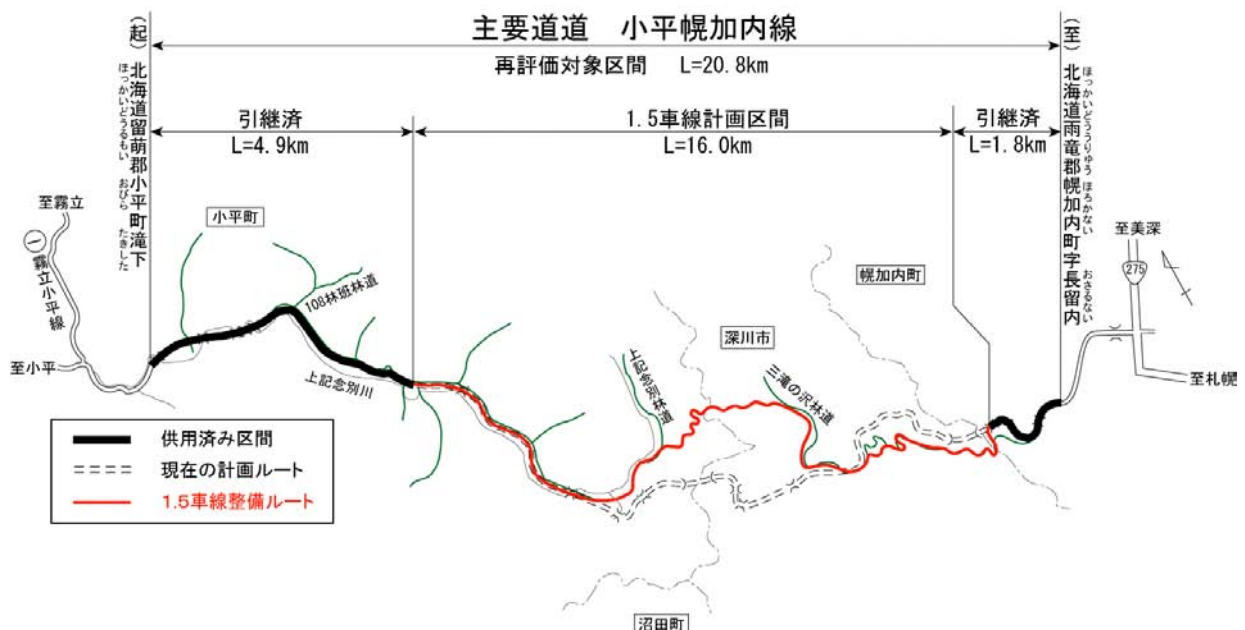
事業規模の見直しとして、ローカルルールを導入による待避場や視距改良等による1. 5車線整備が考えられます。

本路線を1. 5車線整備とした場合

- ① 1. 5車線整備としても、全域に広がる地すべり地帯の回避は困難である。
- ② 1. 5車線整備では走行速度が低下するため交通需要及び時間短縮効果は見込めない。
- ③ 豪雪地域であるため、1車線整備では幅員が狭く冬期の除雪作業が困難であり、冬期の安定した通行が確保できない。

以上より、上記代替案によって整備した場合、走行速度が低下し、交通需要及び時間短縮効果が得られないため、以下のとおり費用対効果が見込めません。

$$\text{費用便益比（残事業B／C）} = 0.5$$



(3) 周辺ネットワークの整備や既存道路の活用による代替の可能性

1) 周辺ネットワーク整備による代替の可能性

開発道路指定時は、周辺道路ネットワークが整備途上であり、当該路線は留萌圏と旭川圏を結ぶ広域的ネットワークの一部として期待されていました。

その後、現在まで、国道232号の狭小トンネルの解消や国道239号、275号の未改良区間の整備が進み、また、道道についても霧立小平線の開通や周辺道道の舗装などが図られ、小平幌加内線を取り囲む道路ネットワークが充実してきております。



また、深川留萌自動車道は平成15年度までに深川西IC～沼田ICまで供用しており、さらに平成16年度内に沼田IC～北竜IC間の開通を予定しています。留萌まで深川留萌自動車道が整備された場合、高規格幹線道路網による移動経路が形成され、小平幌加内線に代わって小平町と幌加内町の代替経路となります。

現 在



深川留萌自動車道整備後



所要時間が
短縮される

2) 既存林道活用による代替の可能性

当該路線のうち、整備完了による引継区間は、上記念別林道、三滝の沢林道などへ接続しており、林道を使用しての通り抜けは出来ない状況となっております。

今後はダム管理や森林管理、木材の搬出路として活用が可能であり、また、小平町側では「おびらしべ湖」という観光施設を有していることから、自然体験型観光のフィールドとしても利用可能と考えられます。

5. 関係する地方公共団体等の意見

(1) 地元自治体の意見

○小平町

地元自治体である小平町からは、「本路線につきましては、開発道路に指定されている約21km区間の整備により、幌加内町との交通不能区間が解消され、本町のホタテ稚貝や肉牛といった農林水産品の流通利便性向上や、スリーリンクプロジェクトに代表される広域的かつ個性的な観光振興事業展開の推進、さらに幌加内町をはじめとする圏域と重要港湾「留萌港」とのアクセス向上が図られるなど、この地域にとって重要な路線と認識しております。

このため、「幌加内町・沼田町・小平町3町広域振興協議会」並びに「留萌地域総合開発期成会」において、この圏域の活性化に重要な本路線整備の要望を行うなど、地元として事業の推進に最大限協力をしてきたところであります。

しかしながら、本路線が山岳地帯を通過するために事業期間やコストの増が懸念されていることに加えて、公共事業を巡る昨今の厳しい情勢、さらに、高規格幹線道路深川・留萌自動車道などの早期完成や、国道232号線における越波・高波など災害に強い道路の整備などが喫緊の課題となっている現状では、「開発道路」としての事業実施が非常に困難な状況であることも理解をするところでありますが、費用対効果のみならず、地域の実情等を考慮した将来的な道路網の整備について引き続き期待いたします。」との意見が出されています。

○幌加内町

幌加内町からは、「本町としては、主要道道小平幌加内線約57kmの内、開発道路に指定されている約21km区間の整備によって、北空知地域と留萌地域の連結、重要港湾へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上、観光アクセスの向上等による地域振興を期待するとともに、留萌地域から道北の中心都市旭川への相互アクセス向上や森林管理にとっても大

切な路線と考えている。

このようななか、空知地方総合開発期成会などで要望を行ってきたとともに、事業推進にあたっては、地元として最大限協力してきたところである。

しかしながら、深川留萌自動車道などの高規格幹線道路の早期ネットワーク形成や一般国道２７５号の幌加内峠における線形不良区間の整備などが喫緊の課題となっていること、並びに、昨今の厳しい公共事業を巡る情勢から、現時点では「開発道路」としての事業実施が困難な社会状況であることは理解するものの、地方部においては費用対効果のみならず、地方の実状を考慮し、国土の均衡ある発展を図るためにも、社会情勢や経済情勢の変化等に応じた将来的な整備に対し引き続き期待したい。

なお、開発道路制度を引き続き堅持するとともに、当面、既整備区間の有効活用を図るようお願いしたい。」との意見が出されています。

○深川市

深川市からは、「本市としては、小平幌加内線の整備は、北空知地域と留萌地域の連結による行動範囲の拡大、地域間の連携強化、観光アクセスの向上等、地域振興の観点から必要と考えている。

しかしながら、昨今の厳しい公共事業を巡る情勢から、事業の継続が困難な状況は十分に理解でき、今後は深川留萌自動車道の早期完成や一般国道２７５号の幌加内峠におけるトンネル整備など国道としての機能充実を優先していただきたい。」との意見が出されています。

（２）北海道知事の意見

北海道知事からは、「国、地方を問わず財政状況は一段と厳しさを増しており、また、公共投資においても、さらに縮減の動きがある中で、北海道における社会資本の整備を進めるにあたっては、これまで以上に事業の重点化・効率化を一層すすめ、早期に整備の効果を発現していくことが重要であると考えております。

道としては、地域間の交流・連携、自律的发展に不可欠な高規格幹線道路について重点的に整備促進を図るべきと考えている。」として、北海道開発局において進められている開発道路主要道道小平幌加内線の整備に関して下記の意見が出されています。

「主要道道小平幌加線は、留萌地方と道北内陸部を結び、交流連携に寄与する路線であると認識している。

しかしながら、当路線の事業執行上の課題及び現在の事業の進捗状況等を勘案すると、事業の中止もやむを得ない。」

(参考)関係する期成会の要望経緯

期成会名称	会長	主な構成メンバー	備考
北海道空知地方 総合開発期成会	岩見沢市長 渡辺 孝一	滝川市、深川市、夕張市、美唄市、芦別市、赤平市、三笠市、砂川市、歌志内市、奈井江町、栗沢町、南幌町、上砂川町、由仁町、長沼町、栗山町、月形町、浦臼町、新十津川町、妹背牛町、秩父別町、雨竜町、北竜町、沼田町、幌加内町、北村の首長及び議会議長	要望内容： 平成１６年度においても 「道央交通網の整備は地域再生につながり、地域の経済や生活を高める上で重要である」として、開発道路の整備要望有り。
小平・幌加内・沼田町３町広域 振興協議会	沼田町長 西田 篤正	小平町、幌加内町、沼田町の首長	要望内容： 平成１６年度においても 「本地域の活性化のための地域間交流拡大や広域観光周遊ルート形成において重要な路線である」として、開発道路の整備要望有り。
北海道留萌地域 総合開発期成会	留萌市長 長沼 憲彦	留萌市、遠別町、増毛町、小平町、苫前町、羽幌町、初山別村、天塩町、幌延町の首長および市町村議会議長	要望内容： 平成１６年度においても 「地域の経済や生活利便の向上に寄与する」として開発道路の整備要望有り。

6. 対応方針

「国土交通省所管公共事業の再評価要領（平成15年3月31日）」に基づき、「事業の必要性等」「事業の進捗の見込み」「コスト縮減や代替案等の可能性」の評価の視点及び「関係地方公共団体等の意見」等を踏まえ、以下の通り対応方針を決定します。

（１）路線の状況

主要道道小平幌加内線は留萌支庁管内小平町から空知支庁管内幌加内町に至る延長約57kmの道路であり、このうち、未開削の延長約21kmが開発道路に指定されています。

当該事業は、北空知圏と留萌圏を連絡して国道網を補完するとともに、小平・幌加内両町の交流促進、留萌港へのアクセス強化、農水産品の流通支援、地域プロジェクト支援、観光アクセス向上、一般国道239号・232号の代替路線の形成等を目的とした路線であり、平成15年度までに約7kmを北海道へ引き継いでいます。

しかし、残る区間は山岳地帯を通過し、トンネルや橋梁等の大規模構造物が予定されるほか、天塩山地の地盤が脆弱な地帯を通過するため、随所に地滑り地形が見られるなど、現地の条件が厳しく、残事業量も多大であることから、今後の事業期間は最早でも約10年以上を要することが見込まれます。

また、今後の地滑り対策に関する不確定要素によっては、更に大きなコスト増及び事業期間の延伸も想定されるところです。

（２）再評価の検討事項

「事業の必要性及び事業進捗の見込み」の視点において、これらの条件を勘案すると、事業期間の短縮は難しく、早期完成が困難な上に、コスト及び事業期間に対する将来の不確実性も想定され、十分な費用対効果を得ることは難しい状況にあることから、今後の事業継続は困難な状況にあります。

「コスト縮減や代替案立案等の可能性」の視点においては、1. 5車線の整備による抜本的な構造見直しを検討しましたが、走行速度が低下し、交通需要及び時間短縮効果が見込めないため、投入費用に見合った便益を得る事ができず、有効な代替案とはなりませんでした。

一方「周辺ネットワークによる代替の可能性」の視点では、開発道路の指定当初から現在に至るまで、一般国道232号、239号、275号や、周辺道路の整備などが進んでおり、将来は深川留萌自動車道の整備によって、留萌圏と他圏とを結ぶ高速ネットワークが形成されることが考えられます。

（３）対応方針

これらのことから、国においては主要道道小平幌加内線の開発道路としての事業を中止いたします。

なお、今後は関係地方公共団体等の意見をふまえ、本路線周辺の一般国道232号における防災対策の充実、深川留萌自動車道の早期完成、一般国道275号幌加内峠の整備促進など、周辺道路ネットワーク機能の更なる充実に関する検討を進めることとします。

また、これまで国において整備が進められてきた道路施設については、既に北海道への引継ぎを済ませた区間以外の残る区間についても早急に北海道へ引継ぐこととします。

これにより、接続する上記念別林道や三滝の沢林道と共に、今後は、ダム管理や、森林管理、間伐材の搬出路、「おびらしべ湖」を拠点とした観光振興、自然体験型観光フィールドの提供など、多岐に利活用することが可能と考えられます。

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 の別
主要道道	小平幌加内線	L = 20.8 K m	一次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
360	2	北海道開発局

費 用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単純合計	151億円	32億円	182億円
うち残事業分	98億円	21億円	119億円
基準年における 現在価値 (C)	161億円	11億円	172億円
うち残事業分	81億円	8億円	89億円

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 1 6 年度			
供 用 年	平成 2 5 年度			
単年便益 (初年便益)	3億円	0億円	0億円	4億円
基準年における 現在価値 (B)	48億円	3億円	1億円	52億円
うち残事業分	48億円	3億円	1億円	52億円

結 果

費用便益比 (事業全体)	0.3
費用便益比 (残事業)	0.6

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 (全体事業を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B / C)
交通量	360	± 1 0 %	0.3 ~ 0.3
事業費	151億円	± 1 0 %	0.3 ~ 0.3
事業期間	28年	± 6年	0.3 ~ 0.3

交通状況の変化

事業名：主要道道小平幌加内線（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 [バイパス等] ：20.8km		交通量	[台/日]	0	400
		走行時間	[分]	0	25
		走行時間費用	[億円/年]	0	2.97
主な周 辺道路	国道275 号 ：22.3km	交通量	[台/日]	200	100
		走行時間	[分]	33	33
		走行時間費用	[億円/年]	2.71	1.35
	国道239 号 ：17.6km	交通量	[台/日]	500	300
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	4.10	1.96
	道道霧立 小平線 ：16.6km	交通量	[台/日]	400	300
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	2.32	1.38
その他道路合計 ：21482.4km		走行時間費用	[億円/年]	48798.02	48796.12

			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：21559.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	48807.15	48803.78	3.37

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2：走行時間については、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：走行時間費用については、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：主な周辺道路については、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。

【図面（ 、 に該当する道路を明示すること）】



交通状況の変化

事業名：主要道道小平幌加内線（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 [バイパス等] ：14.1km		交通量	[台/日]	0	400
		走行時間	[分]	0	17
		走行時間費用	[億円/年]	0	2.08
主な周辺道路	現道（道道小平幌加内線） ：6.7km	交通量	[台/日]	0	400
		走行時間	[分]	0	8
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.89
	国道275号 ：22.3km	交通量	[台/日]	200	100
		走行時間	[分]	33	33
		走行時間費用	[億円/年]	2.71	1.35
	国道239号 ：17.6km	交通量	[台/日]	500	300
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	4.10	1.96
	道道霧立小平線 ：16.6km	交通量	[台/日]	400	300
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	2.32	1.38
その他道路合計 ：21482.4km		走行時間費用	[億円/年]	48798.02	48796.12

			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：21559.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	48807.15	48803.78	3.37

四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2：走行時間については、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：走行時間費用については、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：主な周辺道路については、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。

事業名：主要道道小平幌加内線（残事業）

（推計時点 H42年）

【 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：小平幌加内線

(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15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	☒		
	その他	☐		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成16年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (H42)	
		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	
	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)	☒ (H11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) 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		☐
		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		☐
		簡易手法の場合	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()		☐	
	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		☐
		最終配分の速度		☒
採用理由を記載 交通容量超過時の最低速度が最高速度の1/2と比較的高い設定であるため。				
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	☐	
		考慮する	☒	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	☒
			対象路線のみ考慮	☐
			採用した休日係数	(126)%
			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 北海道の道路においては観光目的の交通など休日の交通状況が平日の交通状況と異なる。そのため、沿道状況別に休日交通を考慮した。休日係数は、平成11年度道路交通センサスにおける北海道山地部平均の平日休日交通量比1.26を採用した。	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定	☒	
		その他 ()	☐	
	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	☒	
		独自に設定した値を使用	☐	
		算出根拠を添付すること		
		平日の原単位は、マニュアルの値を使用し、休日の乗用車種についてマニュアル値の1.4倍とした。休日の乗用車種の時間評価値原単位は、平成11年度道路交通センサスにおける平均乗車人員の差から1.4倍とした。(平日:1.37人/台、休日:1.87人/台)		
	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	☒	
		独自に設定した値を使用	☐	
		算出根拠を添付すること		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	☐		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☒		
時間短縮・費用減少・事故減少以外の 便益	考慮しない	☒		
	考慮する	☐		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				
費 用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	☒	
		標準投資パターンを採用	☐	
		その他()	☐	
	維持管理費	費用便益分析マニュアルの値を使用	☐	
		事務所等の実績値より設定	☒	
		その他()	☐	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☒	
その他				
4. その他 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。				

費用の現在価値算定表(全体事業)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:小平幌加内線

採用単価の根拠 一般国道(全道平均)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.04	20.8	0.83

年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
－28年目	S 60	2.1068	0.37	0.78	0.00	0.00
－27年目	S 61	2.0258	1.27	2.57	0.00	0.00
－26年目	S 62	1.9479	1.98	3.86	0.00	0.00
－25年目	S 63	1.8730	2.62	4.91	0.00	0.00
－24年目	H 1	1.8009	3.49	6.29	0.00	0.00
－23年目	H 2	1.7317	2.31	4.00	0.00	0.00
－22年目	H 3	1.6651	4.08	6.79	0.00	0.00
－21年目	H 4	1.6010	3.06	4.90	0.00	0.00
－20年目	H 5	1.5395	3.61	5.56	0.00	0.00
－19年目	H 6	1.4802	4.14	6.13	0.00	0.00
－18年目	S 7	1.4233	5.87	8.35	0.00	0.00
－17年目	H 8	1.3686	5.45	7.46	0.00	0.00
－16年目	H 9	1.3159	5.90	7.76	0.00	0.00
－15年目	H 10	1.2653	2.93	3.71	0.00	0.00
－14年目	H 11	1.2167	0.86	1.05	0.00	0.00
－13年目	H 12	1.1699	1.29	1.51	0.00	0.00
－12年目	H 13	1.1249	1.20	1.35	0.00	0.00
－11年目	H 14	1.0816	0.05	0.05	0.00	0.00
－10年目	H 15	1.0400	2.49	2.59	0.00	0.00
－9年目	H 16	1.0000	0.00	0.00	0.00	0.00
－8年目	H 17	0.9615	7.33	7.04	0.00	0.00
－7年目	H 18	0.9246	8.87	8.20	0.00	0.00
－6年目	H 19	0.8890	10.19	9.06	0.00	0.00
－5年目	H 20	0.8548	15.27	13.05	0.00	0.00
－4年目	H 21	0.8219	18.15	14.92	0.00	0.00
－3年目	H 22	0.7903	19.62	15.50	0.00	0.00
－2年目	H 23	0.7599	7.32	5.56	0.00	0.00
－1年目	H 24	0.7307	10.81	7.90	0.00	0.00
供用開始年次	H 25	0.7026	0.00	0.00	0.79	0.56
1年目	H 26	0.6756	0.00	0.00	0.79	0.53
2年目	H 27	0.6496	0.00	0.00	0.79	0.51
3年目	H 28	0.6246	0.00	0.00	0.79	0.49
4年目	H 29	0.6006	0.00	0.00	0.79	0.47
5年目	H 30	0.5775	0.00	0.00	0.79	0.46
6年目	H 31	0.5553	0.00	0.00	0.79	0.44
7年目	H 32	0.5339	0.00	0.00	0.79	0.42
8年目	H 33	0.5134	0.00	0.00	0.79	0.41
9年目	H 34	0.4936	0.00	0.00	0.79	0.39
10年目	H 35	0.4746	0.00	0.00	0.79	0.37
11年目	H 36	0.4564	0.00	0.00	0.79	0.36
12年目	H 37	0.4388	0.00	0.00	0.79	0.35
13年目	H 38	0.4220	0.00	0.00	0.79	0.33
14年目	H 39	0.4057	0.00	0.00	0.79	0.32
15年目	H 40	0.3901	0.00	0.00	0.79	0.31
16年目	H 41	0.3751	0.00	0.00	0.79	0.30
17年目	H 42	0.3607	0.00	0.00	0.79	0.28
18年目	H 43	0.3468	0.00	0.00	0.79	0.27
19年目	H 44	0.3335	0.00	0.00	0.79	0.26
20年目	H 45	0.3207	0.00	0.00	0.79	0.25
21年目	H 46	0.3083	0.00	0.00	0.79	0.24
22年目	H 47	0.2965	0.00	0.00	0.79	0.23
23年目	H 48	0.2851	0.00	0.00	0.79	0.23
24年目	H 49	0.2741	0.00	0.00	0.79	0.22
25年目	H 50	0.2636	0.00	0.00	0.79	0.21
26年目	H 51	0.2534	0.00	0.00	0.79	0.20
27年目	H 52	0.2437	0.00	0.00	0.79	0.19
28年目	H 53	0.2343	0.00	0.00	0.79	0.19
29年目	H 54	0.2253	0.00	0.00	0.79	0.18
30年目	H 55	0.2166	0.00	0.00	0.79	0.17
31年目	H 56	0.2083	0.00	0.00	0.79	0.16
32年目	H 57	0.2003	0.00	0.00	0.79	0.16
33年目	H 58	0.1926	0.00	0.00	0.79	0.15
34年目	H 59	0.1852	0.00	0.00	0.79	0.15
35年目	H 60	0.1780	0.00	0.00	0.79	0.14
36年目	H 61	0.1712	0.00	0.00	0.79	0.14
37年目	H 62	0.1646	0.00	0.00	0.79	0.13
38年目	H 63	0.1583	0.00	0.00	0.79	0.13
39年目	H 64	0.1522	-0.59	-0.09	0.79	0.12
合 計			149.93	160.76	31.60	11.43
単純事業費計			150.52		31.60	

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)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:小平幌加内線

採用単価の根拠 一般国道(全道平均)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.04	14.1	0.56

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
－8年目	H 17	0.9615	7.33	7.04	0.00	0.00
－7年目	H 18	0.9246	8.87	8.20	0.00	0.00
－6年目	H 19	0.8890	10.19	9.06	0.00	0.00
－5年目	H 20	0.8548	15.27	13.05	0.00	0.00
－4年目	H 21	0.8219	18.15	14.92	0.00	0.00
－3年目	H 22	0.7903	19.62	15.50	0.00	0.00
－2年目	H 23	0.7599	7.32	5.56	0.00	0.00
－1年目	H 24	0.7307	10.81	7.90	0.00	0.00
供用開始年次	H 25	0.7026	0.00	0.00	0.53	0.37
1年目	H 26	0.6756	0.00	0.00	0.53	0.36
2年目	H 27	0.6496	0.00	0.00	0.53	0.34
3年目	H 28	0.6246	0.00	0.00	0.53	0.33
4年目	H 29	0.6006	0.00	0.00	0.53	0.32
5年目	H 30	0.5775	0.00	0.00	0.53	0.31
6年目	H 31	0.5553	0.00	0.00	0.53	0.29
7年目	H 32	0.5339	0.00	0.00	0.53	0.28
8年目	H 33	0.5134	0.00	0.00	0.53	0.27
9年目	H 34	0.4936	0.00	0.00	0.53	0.26
10年目	H 35	0.4746	0.00	0.00	0.53	0.25
11年目	H 36	0.4564	0.00	0.00	0.53	0.24
12年目	H 37	0.4388	0.00	0.00	0.53	0.23
13年目	H 38	0.4220	0.00	0.00	0.53	0.22
14年目	H 39	0.4057	0.00	0.00	0.53	0.22
15年目	H 40	0.3901	0.00	0.00	0.53	0.21
16年目	H 41	0.3751	0.00	0.00	0.53	0.20
17年目	H 42	0.3607	0.00	0.00	0.53	0.19
18年目	H 43	0.3468	0.00	0.00	0.53	0.18
19年目	H 44	0.3335	0.00	0.00	0.53	0.18
20年目	H 45	0.3207	0.00	0.00	0.53	0.17
21年目	H 46	0.3083	0.00	0.00	0.53	0.16
22年目	H 47	0.2965	0.00	0.00	0.53	0.16
23年目	H 48	0.2851	0.00	0.00	0.53	0.15
24年目	H 49	0.2741	0.00	0.00	0.53	0.15
25年目	H 50	0.2636	0.00	0.00	0.53	0.14
26年目	H 51	0.2534	0.00	0.00	0.53	0.13
27年目	H 52	0.2437	0.00	0.00	0.53	0.13
28年目	H 53	0.2343	0.00	0.00	0.53	0.12
29年目	H 54	0.2253	0.00	0.00	0.53	0.12
30年目	H 55	0.2166	0.00	0.00	0.53	0.11
31年目	H 56	0.2083	0.00	0.00	0.53	0.11
32年目	H 57	0.2003	0.00	0.00	0.53	0.11
33年目	H 58	0.1926	0.00	0.00	0.53	0.10
34年目	H 59	0.1852	0.00	0.00	0.53	0.10
35年目	H 60	0.1780	0.00	0.00	0.53	0.09
36年目	H 61	0.1712	0.00	0.00	0.53	0.09
37年目	H 62	0.1646	0.00	0.00	0.53	0.09
38年目	H 63	0.1583	0.00	0.00	0.53	0.08
39年目	H 64	0.1522	-0.42	-0.06	0.53	0.08
合 計			97.13	81.17	21.20	7.67
単純事業費計			97.55		21.20	

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。

走行時間短縮便益の現在価値算定表(全体事業)

箇所名:小平幌加内線

年次	年度 (基準年) H16	総走行台キロの年次別伸び率 (北海道ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)						事故損失費用(億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全 車		乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
		乗用車類	貨物車類	全 車		乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 25	1.00703	0.99734	1.00459	0.7026	3.04	0.00	0.04	0.14	3.22	2.26	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.15	0.06	0.04	3.50	2.46
1年目	H 26	1.00698	0.99733	1.00457	0.6756	3.06	0.00	0.04	0.14	3.24	2.19	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.15	0.06	0.04	3.52	2.38
2年目	H 27	1.00693	0.99733	1.00455	0.6496	3.08	0.00	0.04	0.14	3.26	2.12	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.14	0.06	0.04	3.54	2.30
3年目	H 28	1.00689	0.99732	1.00453	0.6246	3.10	0.00	0.04	0.14	3.28	2.05	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.14	0.06	0.04	3.56	2.22
4年目	H 29	1.00684	0.99731	1.00451	0.6006	3.12	0.00	0.04	0.14	3.30	1.98	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.13	0.06	0.04	3.58	2.15
5年目	H 30	1.00679	0.99731	1.00449	0.5775	3.14	0.00	0.04	0.14	3.32	1.92	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.13	0.06	0.03	3.60	2.08
6年目	H 31	1.00675	0.99730	1.00447	0.5553	3.16	0.00	0.04	0.14	3.34	1.85	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.12	0.06	0.03	3.62	2.01
7年目	H 32	1.00670	0.99729	1.00445	0.5339	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.79	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.12	0.06	0.03	3.64	1.94
8年目	H 33	0.99969	0.99414	0.99837	0.5134	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.73	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.11	0.06	0.03	3.64	1.87
9年目	H 34	0.99969	0.99410	0.99837	0.4936	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.66	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.11	0.06	0.03	3.64	1.80
10年目	H 35	0.99969	0.99407	0.99837	0.4746	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.59	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.10	0.06	0.03	3.64	1.73
11年目	H 36	0.99969	0.99403	0.99837	0.4564	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.53	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.10	0.06	0.03	3.64	1.66
12年目	H 37	0.99969	0.99400	0.99836	0.4388	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.47	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.10	0.06	0.03	3.64	1.60
13年目	H 38	0.99969	0.99396	0.99836	0.4220	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.42	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.09	0.06	0.03	3.64	1.54
14年目	H 39	0.99969	0.99392	0.99836	0.4057	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.36	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.09	0.06	0.02	3.64	1.48
15年目	H 40	0.99969	0.99389	0.99835	0.3901	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.31	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.09	0.06	0.02	3.64	1.42
16年目	H 41	0.99969	0.99385	0.99835	0.3751	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.26	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.08	0.06	0.02	3.64	1.37
17年目	H 42	0.99969	0.99381	0.99835	0.3607	3.18	0.00	0.04	0.14	3.37	1.21	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.08	0.06	0.02	3.65	1.32
18年目	H 43	0.99801	0.99542	0.99743	0.3468	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.17	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.08	0.06	0.02	3.64	1.26
19年目	H 44	0.99801	0.99540	0.99742	0.3335	3.17	0.00	0.04	0.14	3.35	1.12	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.63	1.21
20年目	H 45	0.99801	0.99538	0.99741	0.3207	3.16	0.00	0.04	0.14	3.34	1.07	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.62	1.16
21年目	H 46	0.99800	0.99536	0.99741	0.3083	3.15	0.00	0.04	0.14	3.33	1.03	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.61	1.11
22年目	H 47	0.99800	0.99534	0.99740	0.2965	3.14	0.00	0.04	0.14	3.32	0.98	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.60	1.07
23年目	H 48	0.99799	0.99531	0.99739	0.2851	3.13	0.00	0.04	0.14	3.31	0.94	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.59	1.02
24年目	H 49	0.99799	0.99529	0.99738	0.2741	3.12	0.00	0.04	0.14	3.30	0.90	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.58	0.98
25年目	H 50	0.99799	0.99527	0.99738	0.2636	3.11	0.00	0.04	0.14	3.29	0.87	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.57	0.94
26年目	H 51	0.99798	0.99525	0.99737	0.2534	3.10	0.00	0.04	0.14	3.28	0.83	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.56	0.90
27年目	H 52	0.99798	0.99522	0.99736	0.2437	3.09	0.00	0.04	0.14	3.27	0.80	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.55	0.87
28年目	H 53	0.99706	0.99834	0.99734	0.2343	3.08	0.00	0.04	0.14	3.26	0.76	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.54	0.83
29年目	H 54	0.99705	0.99834	0.99734	0.2253	3.07	0.00	0.04	0.14	3.25	0.73	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.53	0.80
30年目	H 55	0.99704	0.99834	0.99733	0.2166	3.06	0.00	0.04	0.14	3.24	0.70	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.52	0.76
31年目	H 56	0.99703	0.99833	0.99732	0.2083	3.05	0.00	0.04	0.14	3.23	0.67	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.51	0.73
32年目	H 57	0.99702	0.99833	0.99732	0.2003	3.04	0.00	0.04	0.14	3.22	0.64	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.50	0.70
33年目	H 58	0.99701	0.99833	0.99731	0.1926	3.03	0.00	0.04	0.14	3.21	0.62	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.49	0.67
34年目	H 59	0.99700	0.99833	0.99730	0.1852	3.02	0.00	0.04	0.14	3.20	0.59	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.48	0.64
35年目	H 60	0.99700	0.99832	0.99729	0.1780	3.01	0.00	0.04	0.14	3.19	0.57	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.47	0.62
36年目	H 61	0.99699	0.99832	0.99729	0.1712	3.00	0.00	0.04	0.14	3.18	0.54	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.46	0.59
37年目	H 62	0.99698	0.99832	0.99728	0.1646	2.99	0.00	0.04	0.14	3.17	0.52	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.45	0.57
38年目	H 63	0.99697	0.99831	0.99727	0.1583	2.98	0.00	0.04	0.14	3.16	0.50	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.03	0.06	0.01	3.44	0.54
39年目	H 64	0.99696	0.99831	0.99726	0.1522	2.97	0.00	0.04	0.14	3.15	0.48	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.03	0.06	0.01	3.43	0.52
合 計						124.33	0.00	1.60	5.60	131.54	47.77	8.40	0.00	0.00	0.40	8.80	3.18	2.40	0.87	142.74	51.82

走行時間短縮便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名:小平幌加内線

年次	年度 (基準年) H16	総走行台キロの年次別伸び率 (北海道ブロック)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)						走行経費減少便益(億円)						事故損失費用(億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全 車		乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
		乗用車類	貨物車類	全 車		乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バ ス	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 25	1.00703	0.99734	1.00459	0.7026	3.04	0.00	0.04	0.14	3.22	2.26	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.15	0.06	0.04	3.50	2.46
1年目	H 26	1.00698	0.99733	1.00457	0.6756	3.06	0.00	0.04	0.14	3.24	2.19	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.15	0.06	0.04	3.52	2.38
2年目	H 27	1.00693	0.99733	1.00455	0.6496	3.08	0.00	0.04	0.14	3.26	2.12	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.14	0.06	0.04	3.54	2.30
3年目	H 28	1.00689	0.99732	1.00453	0.6246	3.10	0.00	0.04	0.14	3.28	2.05	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.14	0.06	0.04	3.56	2.22
4年目	H 29	1.00684	0.99731	1.00451	0.6006	3.12	0.00	0.04	0.14	3.30	1.98	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.13	0.06	0.04	3.58	2.15
5年目	H 30	1.00679	0.99731	1.00449	0.5775	3.14	0.00	0.04	0.14	3.32	1.92	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.13	0.06	0.03	3.60	2.08
6年目	H 31	1.00675	0.99730	1.00447	0.5553	3.16	0.00	0.04	0.14	3.34	1.85	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.12	0.06	0.03	3.62	2.01
7年目	H 32	1.00670	0.99729	1.00445	0.5339	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.79	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.12	0.06	0.03	3.64	1.94
8年目	H 33	0.99969	0.99414	0.99837	0.5134	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.73	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.11	0.06	0.03	3.64	1.87
9年目	H 34	0.99969	0.99410	0.99837	0.4936	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.66	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.11	0.06	0.03	3.64	1.80
10年目	H 35	0.99969	0.99407	0.99837	0.4746	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.59	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.10	0.06	0.03	3.64	1.73
11年目	H 36	0.99969	0.99403	0.99837	0.4564	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.53	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.10	0.06	0.03	3.64	1.66
12年目	H 37	0.99969	0.99400	0.99836	0.4388	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.47	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.10	0.06	0.03	3.64	1.60
13年目	H 38	0.99969	0.99396	0.99836	0.4220	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.42	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.09	0.06	0.03	3.64	1.54
14年目	H 39	0.99969	0.99392	0.99836	0.4057	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.36	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.09	0.06	0.02	3.64	1.48
15年目	H 40	0.99969	0.99389	0.99835	0.3901	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.31	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.09	0.06	0.02	3.64	1.42
16年目	H 41	0.99969	0.99385	0.99835	0.3751	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.26	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.08	0.06	0.02	3.64	1.37
17年目	H 42	0.99969	0.99381	0.99835	0.3607	3.18	0.00	0.04	0.14	3.37	1.21	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.08	0.06	0.02	3.65	1.32
18年目	H 43	0.99801	0.99542	0.99743	0.3468	3.18	0.00	0.04	0.14	3.36	1.17	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.08	0.06	0.02	3.64	1.26
19年目	H 44	0.99801	0.99540	0.99742	0.3335	3.17	0.00	0.04	0.14	3.35	1.12	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.63	1.21
20年目	H 45	0.99801	0.99538	0.99741	0.3207	3.16	0.00	0.04	0.14	3.34	1.07	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.62	1.16
21年目	H 46	0.99800	0.99536	0.99741	0.3083	3.15	0.00	0.04	0.14	3.33	1.03	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.61	1.11
22年目	H 47	0.99800	0.99534	0.99740	0.2965	3.14	0.00	0.04	0.14	3.32	0.98	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.07	0.06	0.02	3.60	1.07
23年目	H 48	0.99799	0.99531	0.99739	0.2851	3.13	0.00	0.04	0.14	3.31	0.94	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.59	1.02
24年目	H 49	0.99799	0.99529	0.99738	0.2741	3.12	0.00	0.04	0.14	3.30	0.90	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.58	0.98
25年目	H 50	0.99799	0.99527	0.99738	0.2636	3.11	0.00	0.04	0.14	3.29	0.87	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.57	0.94
26年目	H 51	0.99798	0.99525	0.99737	0.2534	3.10	0.00	0.04	0.14	3.28	0.83	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.06	0.06	0.02	3.56	0.90
27年目	H 52	0.99798	0.99522	0.99736	0.2437	3.09	0.00	0.04	0.14	3.27	0.80	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.55	0.87
28年目	H 53	0.99706	0.99834	0.99734	0.2343	3.08	0.00	0.04	0.14	3.26	0.76	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.54	0.83
29年目	H 54	0.99705	0.99834	0.99734	0.2253	3.07	0.00	0.04	0.14	3.25	0.73	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.53	0.80
30年目	H 55	0.99704	0.99834	0.99733	0.2166	3.06	0.00	0.04	0.14	3.24	0.70	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.52	0.76
31年目	H 56	0.99703	0.99833	0.99732	0.2083	3.05	0.00	0.04	0.14	3.23	0.67	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.05	0.06	0.01	3.51	0.73
32年目	H 57	0.99702	0.99833	0.99732	0.2003	3.04	0.00	0.04	0.14	3.22	0.64	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.50	0.70
33年目	H 58	0.99701	0.99833	0.99731	0.1926	3.03	0.00	0.04	0.14	3.21	0.62	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.49	0.67
34年目	H 59	0.99700	0.99833	0.99730	0.1852	3.02	0.00	0.04	0.14	3.20	0.59	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.48	0.64
35年目	H 60	0.99700	0.99832	0.99729	0.1780	3.01	0.00	0.04	0.14	3.19	0.57	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.47	0.62
36年目	H 61	0.99699	0.99832	0.99729	0.1712	3.00	0.00	0.04	0.14	3.18	0.54	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.46	0.59
37年目	H 62	0.99698	0.99832	0.99728	0.1646	2.99	0.00	0.04	0.14	3.17	0.52	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.04	0.06	0.01	3.45	0.57
38年目	H 63	0.99697	0.99831	0.99727	0.1583	2.98	0.00	0.04	0.14	3.16	0.50	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.03	0.06	0.01	3.44	0.54
39年目	H 64	0.99696	0.99831	0.99726	0.1522	2.97	0.00	0.04	0.14	3.15	0.48	0.21	0.00	0.00	0.01	0.22	0.03	0.06	0.01	3.43	0.52
合 計						124.33	0.00	1.60	5.60	131.54	47.77	8.40	0.00	0.00	0.40	8.80	3.18	2.40	0.87	142.74	51.82