

# 主要道道

しずないなかさつない  
静内中札内線

平成15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	1
( 3 )	経緯	2
( 4 )	路線の整備状況等	2
( 5 )	環境への配慮事項	5
( 6 )	地元の協力体制	7
2 .	道庁が実施した特定政策評価	8
( 1 )	経過	8
( 2 )	評価結果	9
3 .	再評価の実施	10
( 1 )	事業の必要性等に関する視点	11
1 )	事業を巡る社会経済情勢等の変化	11
2 )	事業の投資効果	24
3 )	事業の進捗状況	33
( 2 )	事業の進捗の見込みの視点	35
( 3 )	コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	35
4 .	地方公共団体等の意見	37
5 .	対応方針	39

# 1 . 事業の概要

## ( 1 ) 目的

静内中札内線は、延長 1 0 1 km の主要道道であり、日高支庁管内静内町と十勝管内中札内村を結ぶ広域幹線道路です。

このうち未開削の 2 5 . 3 km 区間が開発道路として指定され、地域間交流や物流の促進を図るとともに地域プロジェクトを支援し、地域の活性化に寄与することを目的として通行不能区間を解消する事業です。



## ( 2 ) 計画の概要

### ( 開発道路区間 )

- 起点           ・ ・ 静内郡静内町字高見
- 終点           ・ ・ 河西郡中札内村字上札内
- 計画延長      ・ ・ L = 2 5 . 3 k m
- 幅員           ・ ・ W = 8 . 0 m
- 構造規格      ・ ・ 3 種 4 級
- 車線           ・ ・ 2 車線
- 全体事業費   ・ ・ 約 6 4 0 億円
- 事業主体      ・ ・ 北海道開発局

### ( 道管理区間 )

- 計画延長      ・ ・ L = 4 2 . 3 k m + 2 6 . 4 k m = 6 8 . 7 k m
- 幅員           ・ ・ W = 8 . 0 m
- 構造規格      ・ ・ 3 種 4 級
- 車線           ・ ・ 2 車線
- 全体事業費   ・ ・ 約 8 8 0 億円
- 事業主体      ・ ・ 北海道

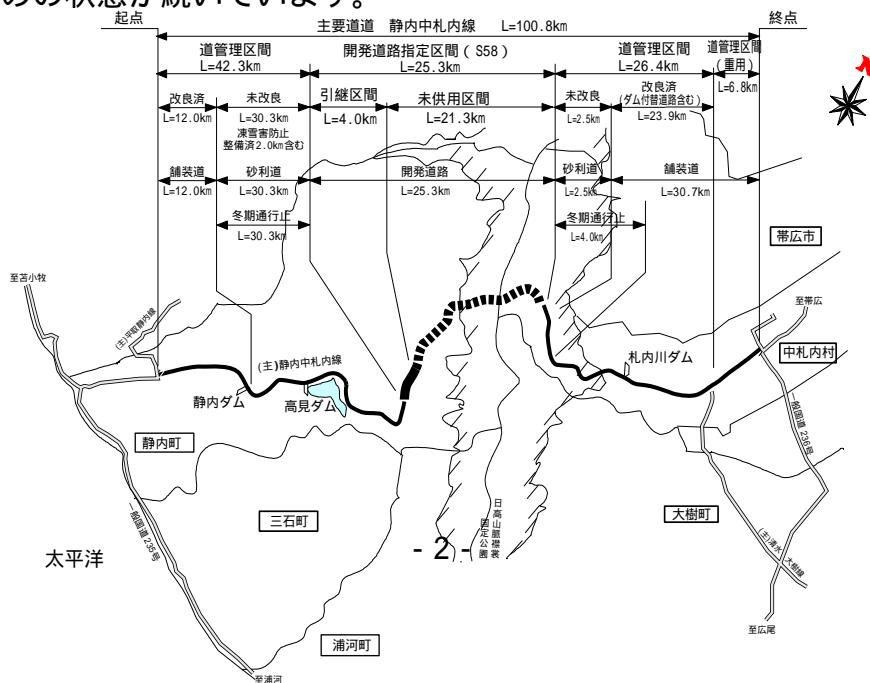
### ( 3 ) 経緯

昭和40年11月	日高中央道・静内中札内連合期成会設立
昭和55年1月	環境影響評価条例の趣旨に沿った手続きを開始
昭和55年2月～	静内中札内線(仮称)環境影響評価書検討会議
昭和55年9月	環境影響評価書の確定
昭和55年12月	一般道道認定の告示
昭和56年2月	建設大臣による開発道路の指定(L=24.5km)
昭和56年度	事業化
昭和56年10月	日高山脈襟裳国定公園指定
昭和58年8月	北海道環境影響評価審議会(知事より諮問)
昭和58年9月	開発道路指定の変更(L=25.3km)
昭和58年10月	北海道環境影響評価審議会(答申を受ける)
昭和59年度	工事着手
平成5年5月	主要道道に指定
平成9年3月	完成区間L 3km北海道へ引継
平成11年3月	完成区間L 1km北海道へ引継

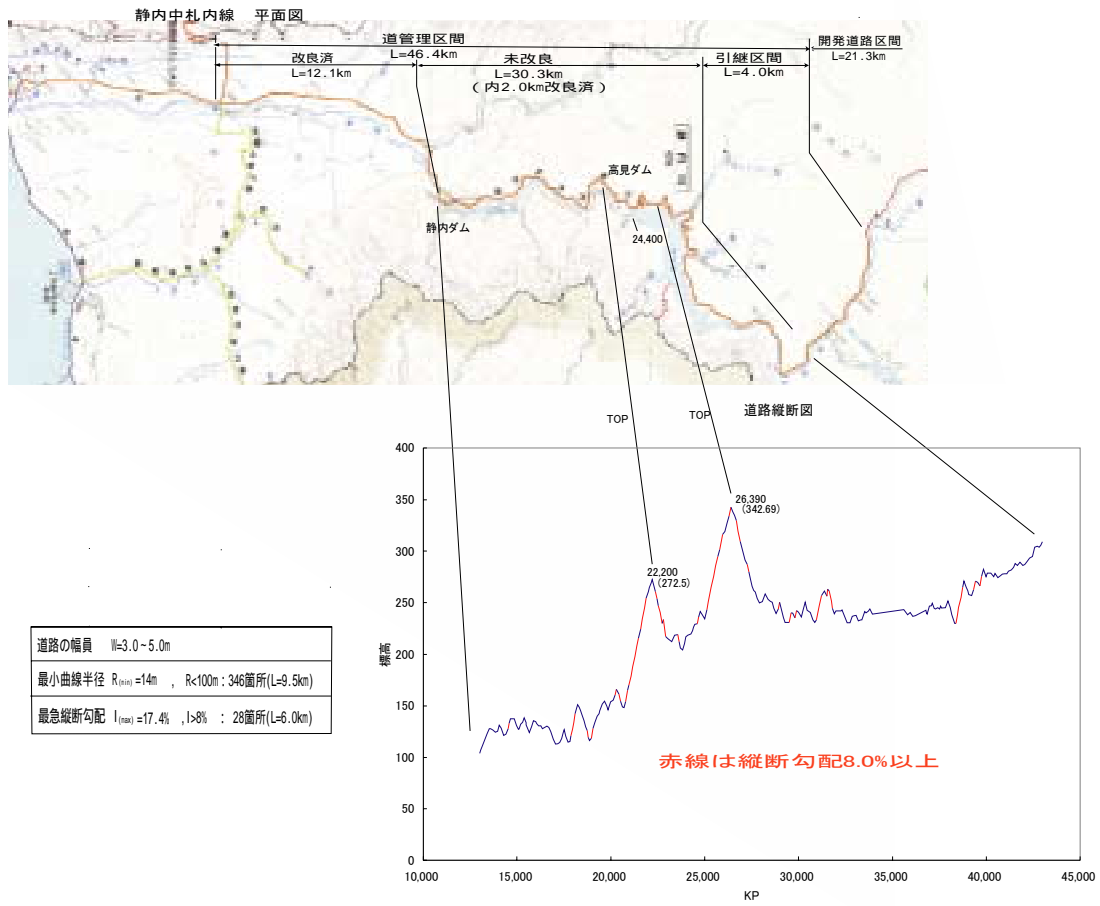
### ( 4 ) 路線の整備状況等

静内中札内線は総延長100.8km(実延長94.0km)のうち、開発道路に指定された25.3kmにおいて建設が進められ、平成14年度まで4.0kmが北海道に引き継がれており、現在79.5kmは北海道で建設・管理を行っています。

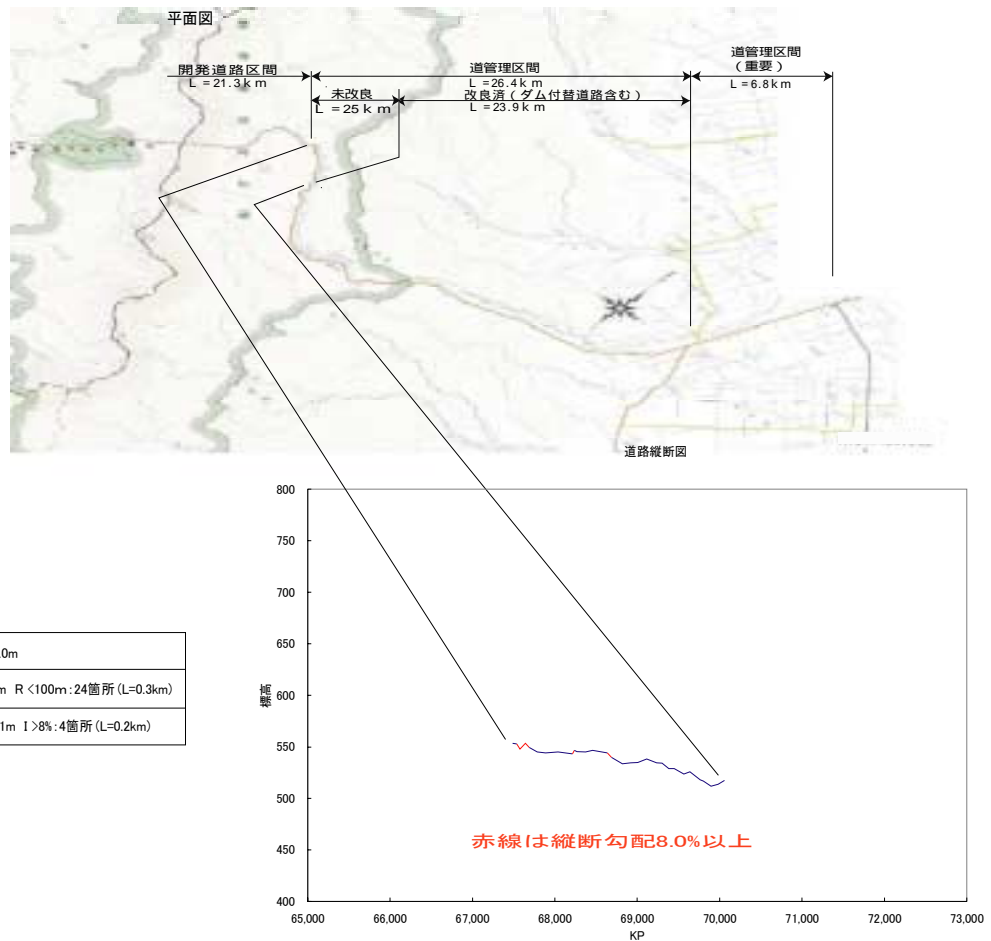
北海道が管理する区間のうち、30.8kmは、未改良区間であり、急峻な崖地形やダムに挟まれた地形を通過し、急カーブ区間、急勾配区間が連続する幅員4.0m程度、一車線の砂利道です。このため、高見ダムから札内川ダムまでは、過去5年間において、静内町側はほぼ通年、中札内側は約242日間、通行止めの状態が続いています。



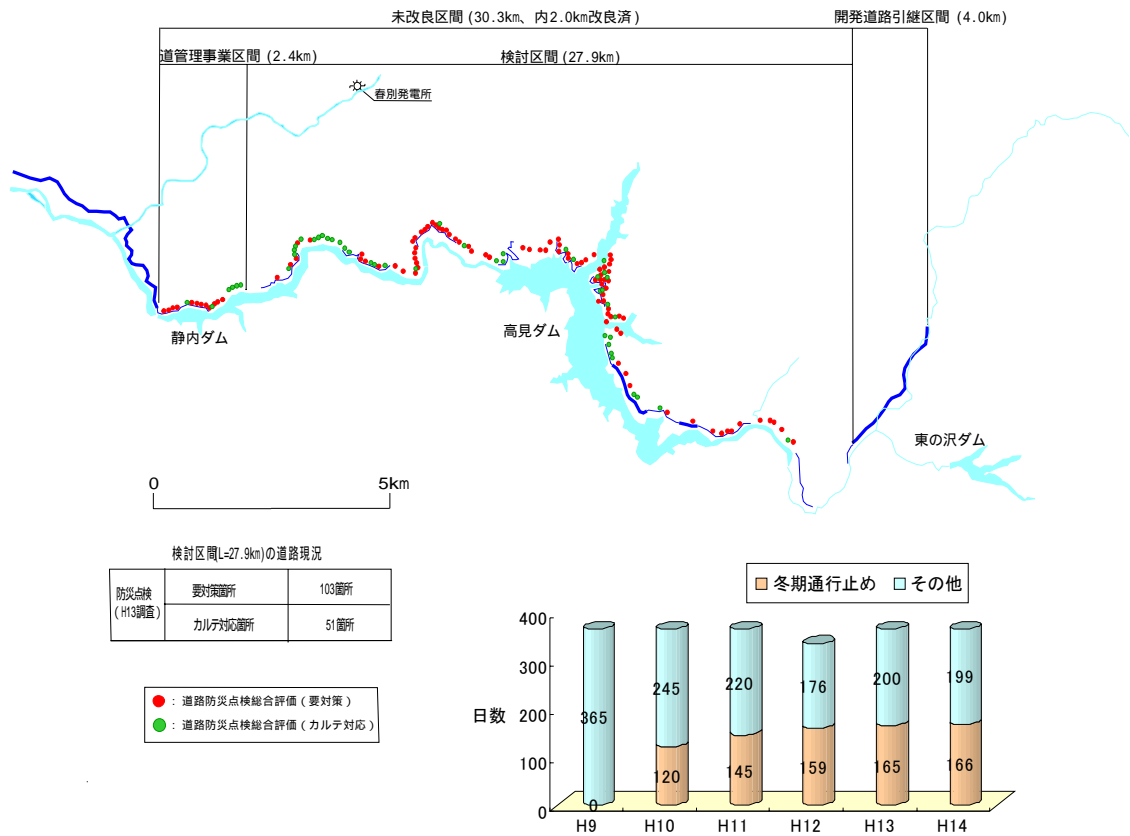
道管理区間の道路現況(静内側)



道管理区間の道路現況(中札内側)



## 現道の隘路状況(静内側)



静内中札内線の通行止め履歴(静内町)

## 現道の隘路状況(中札内側)

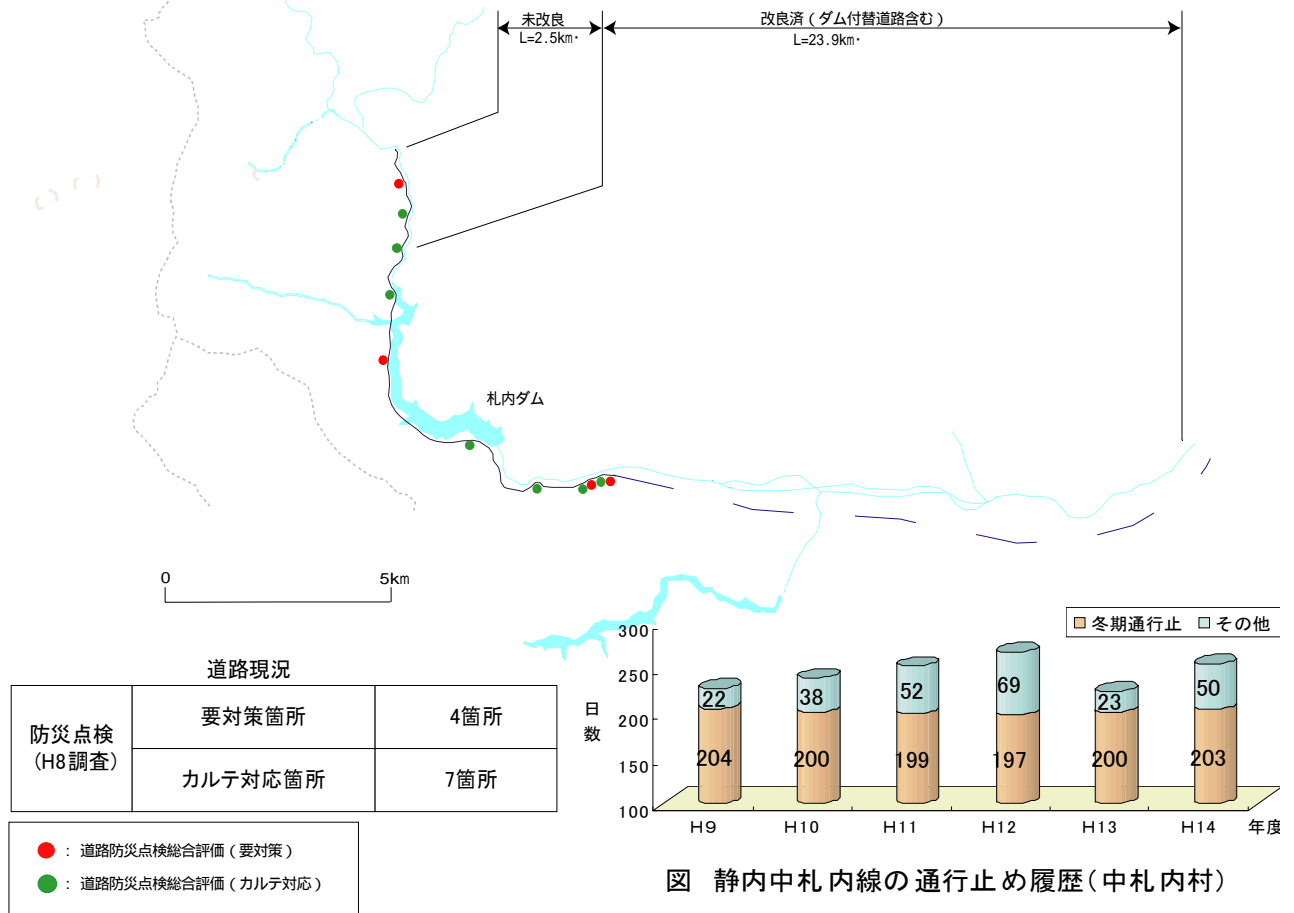


図 静内中札内線の通行止め履歴(中札内村)

## (5) 環境への配慮事項

### 1) 環境アセスメントについて

環境影響評価報告書(昭和55年度確定版)の中で、影響予測、対策は以下のとおりです。

環境保全目標を達成するために、この計画道路が山岳道路であるという特殊性に鑑み、脊椎部は標高680mをトンネルで通過するほか、計画道路の建設に当たっては、自然環境を計画的、効率的に保全することを基本として、自然災害に対する安全性も留意し、道路建設に起因して自然環境の破壊が助長されることのないよう工事中の環境保全対策および工種・工法について、以下の配慮をする。

なお、工事計画の策定や工事の実施に当たっては、事前に動物、植物、地形・地質および水質に関する詳細な調査を行い、その結果を踏まえ、これら工種・工法等に反映させるなど、必要な措置を講じ、自然環境の保全に努めるものとする。

- 1) 工事の実施に当たっては、関係法令を遵守し、工事中の安全確保に努めるとともに、工事現場周辺の環境に悪影響をおよぼすことのないよう施工計画を十分検討し、合わせて必要な諸対策を講ずる。
- 2) 山腹急斜面においては、山腹荒廃のおそれのない工法を採用するとともに掘削土砂転落防止について配慮する。
- 3) 切、盛土のり面は、安定した基岩の露出地帯を除き、崩落を誘発しないようり長をできるだけ短くおさえる。
- 4) 風化作用が甚しく、自然植生の進入が著しく困難な粘板岩、ミグマタイト等が露出する箇所については、積極的に擁壁工または、覆道工を採用する。
- 5) 崩壊および土石流の発生するおそれのある箇所は、覆道または橋梁工を採用するほか、特に、周辺地区を安定化する必要のある場合には、治山、砂防計画との整合に努める。
- 6) 動物の良好な生息環境と考えられている原生的林分を通過する際は、その影響を最小化するよう配慮する。また貴重種、希少種が発見された場合は、回避、移植等の対策を講ずる。
- 7) 捨土処理は原則として公園予定地外で土砂の流出のおそれのない捨土用地に搬出し、適切な断面に堆積して修景緑化する。
- 8) 工事のための仮設道路および他の仮施設については、原則として、道路区域内に設置することとする。なお、道路区域外に仮施設の設置を必要とする場合にあっては、自然環境への影響を最小化するよう配慮する。

### 2) 自然公園法に基づく手続き

静内中札内線は日高山脈襟裳国定公園内を通過することから、公園管理者である北海道知事に対し自然公園法に基づく手続きを行っています。昭和59年

度に全体計画に関する手続きを行い、各年度の工事着手前にその年度内に公園区域内で行う工事に関する手続きを行っています。

### 3) 現場での配慮事項

現場の施工にあつたては、環境影響評価の結果を十分に踏まえるとともに、ルート通過域が国立公園に指定されていることから、以下のような対策を実施しています。

#### < 計画 >

斜面裾に道路を構築し、擁壁工の併用により道路区域の最小化に努め、同時に支障木の減量、山腹荒廃の防止、法長の抑制に努めています。

崩落、土石流、雪崩等自然災害の発生が予見される箇所については、橋梁、覆道等構造物による対策を計画しています。

#### < 調査 >

道路新設に伴う自然環境への影響を最小化する目的で、事業実施に先立ち現地環境調査を実施しています。

#### < 工事 >

工事のための仮設道路及びその他の仮施設については、原則として道路区域無いに限定するなど、自然環境への影響を最小化するように施工しています。工事により発生する法面については、原則として郷土種を用いた復元を図るべく施工しています。

現場からの排水及び周辺河川の水質について浮遊物質量等を事前、工事中及び事後に調査し、現場付近の水質を維持できるように施工しています。

国立公園区域はもとより区域外においても植物の採取、塵芥処理、衛生、水質汚濁など周辺環境に悪影響を及ぼす行為の無いよう十分配慮するとともに、環境保全に関する管理体制を定めるよう施工計画書に明示し確実に実行するよう指導しています。また、作業員等工事に従事する者、工事に係わる関係者に対する教育を徹底させます。

### 3) 有識者等からの助言

現場での施工に当たっては、毎年地元環境団体等と計画及び工事の説明会や現地視察を行っています。また、開発局が行った調査結果の評価や現地調査を学識経験者をお願いし、動物や植物に関する配慮事項について継続的に助言を受け、工事に反映しています。



## (6) 地元の協力体制

期成会名称	会長	主な構成メンバー
日高・十勝中央横断道路新設促進期成会	静内町長 沢田 房晴	静内町、中札内村、帯広市の首長
日高総合開発期成会	平取町長 中道 善光	日高町、平取町、門別町、新冠町、三石町、浦河町、様似町、えりも町、静内町の首長
十勝圏活性化推進期成会	帯広市長 砂川 敏文	帯広市、音更町、士幌町、上士幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、更別村、忠類村、大樹町、広尾町、幕別町、池田町、豊頃町、本別町、足寄町、陸別町、浦幌町、中札内村の首長

### 建設促進期成会設立年次

昭和40年「日高・十勝中央横断道路新設促進期成会」設立

昭和41年「日高・十勝中央横断道路建設促進静内町期成会」設立

昭和41年「日高・十勝中央横断道路建設促進中札内村期成会」設立

### 活動状況

昭和40年以来、毎年期成会の総会を実施し、平成15年7月17日に第39回総会を実施している。また、昭和41年以降70回に及ぶ現地踏査や要望活動などを実施している。

### 建設を願う住民大会等

#### 【静内町】

「日高・十勝中央横断道路の早期完成を訴える町民の集い」

と き 平成14年7月17日

参加者 約800人

#### 【中札内村】

「日高中央横断道路早期完成を願う村民の集い」

と き 平成14年6月19日

参加者 約300人

### 建設を願う署名

【静内町】 30,757票(平成14年11月14日 北海道知事へ提出)

【中札内村】 16,273票(平成14年8月29日 北海道知事へ提出)

## 2. 道庁が実施した特定政策評価

### (1) 経過

- 平成 12 年 7 月 道管理区間の総事業費が約 635 億円（残事業費約 360 億円）であることが明らかになる。
- 平成 14 年 6 月 法面点検結果を踏まえた未改良区間の設計見直しにより、道管理区間の総事業費が約 880 億円（残事業費約 580 億円）であることが明らかになる。
- 平成 14 年 6 月 北海道知事が事業の進め方について見直しを表明。
- 平成 14 年 7 月 国土交通副大臣と北海道知事が面談。  
（道管理区間の再検討について）
- 平成 14 年 9 月 政策評価条例にもとづき今後の整備について検討を行うことについて国と合意。特定政策評価に着手。
- 平成 15 年 2 月 北海道政策評価委員会基本評価等専門委員会が 8 回の委員会審議、2 回の現地調査の結果、北海道知事に意見書を提出。  
「事業の必要性及び妥当性については、本路線を取り巻く環境の変化により、着工時と比べて低下しているとの認識を共有する必要がある。」
- 平成 15 年 2 月 北海道知事が今後の事業の進め方について表明。  
「道管理区間の未改良区間においては、当分、新規の改築工事は行わない。道管理区間の補助事業実施中の区間について、公共事業再評価を実施する。」
- 平成 15 年 3 月 北海道知事が、開発道路指定区間の未整備区間について、当分の中断を含めた見直しを国に要請。
- 平成 15 年 4 月 道管理区間の継続事業に関する公共事業再評価の審議開始。
- 平成 15 年 6 月 知事評価（2 事業は計画を変更）

## ( 2 ) 評価結果

北海道が作成した特定評価調書では、必要性、妥当性、優先性の観点で評価を行いました。

厳しい財政状況の中で、限りある行政資源を効果的に活用する観点からは、今後の静内中札内線の整備に要する事業費約 580 億円は、著しく多額であり、また、効果的な社会整備が求められる中で、本路線の開通による様々な事業効果が現れるまでに、さらに 35 年～ 40 年が見込まれ、著しく長期にわたるものと考えられる。

日高・十勝の道路ネットワークの形成に当たっては、現在整備が進められている日高自動車道や帯広・広尾自動車道などの高規格幹線道路による高速ネットワークの整備を優先することにより、道央などとの結びつきがより一層強化されるとともに、都市間の時間短縮が図られるものと考えられる。また、これらの高規格幹線道路と天馬街道が連絡することにより、静内～中札内間については、両町村を直接結ぶ静内中札内線よりは距離は長いものの、所要時間の差は、相当程度、緩和されるものと想定される。

道の財政状況や公共事業を取り巻く情勢、さらには一般国道の自動車専用道路などの幹線道路ネットワーク形成に向けた新たな取り組みが始まるなど、本路線を取り巻く環境が、着工当時とは大きく変化しており、言わば「時の変化」の中で、本路線の優先度は相対的に低下しているものと認められる。

( 特定政策評価調書 北海道 より )

これに対し、北海道政策評価委員会基本評価等専門委員会は、「委員会に提出された道の評価調書における評価結果の結論は、概ね妥当」との意見書を平成 15 年 2 月 3 日に北海道知事に提出しました。

これを受け、北海道知事は平成 15 年 2 月 7 日に「道道静内中札内線(道管理区間)の未改良区間においては、当分、新規の改築工事は行わない」との判断を公表しました。

また、北海道では、平成 15 年 4 月より既着手区間についても北海道政策評価条例に基づき事業再評価を実施し、6 月に 2 事業は計画を変更して継続(平成 15 年度で終了)との結論を得ています。

### 3 . 再評価の実施

本事業の再評価は、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき、下図の手順で行います。

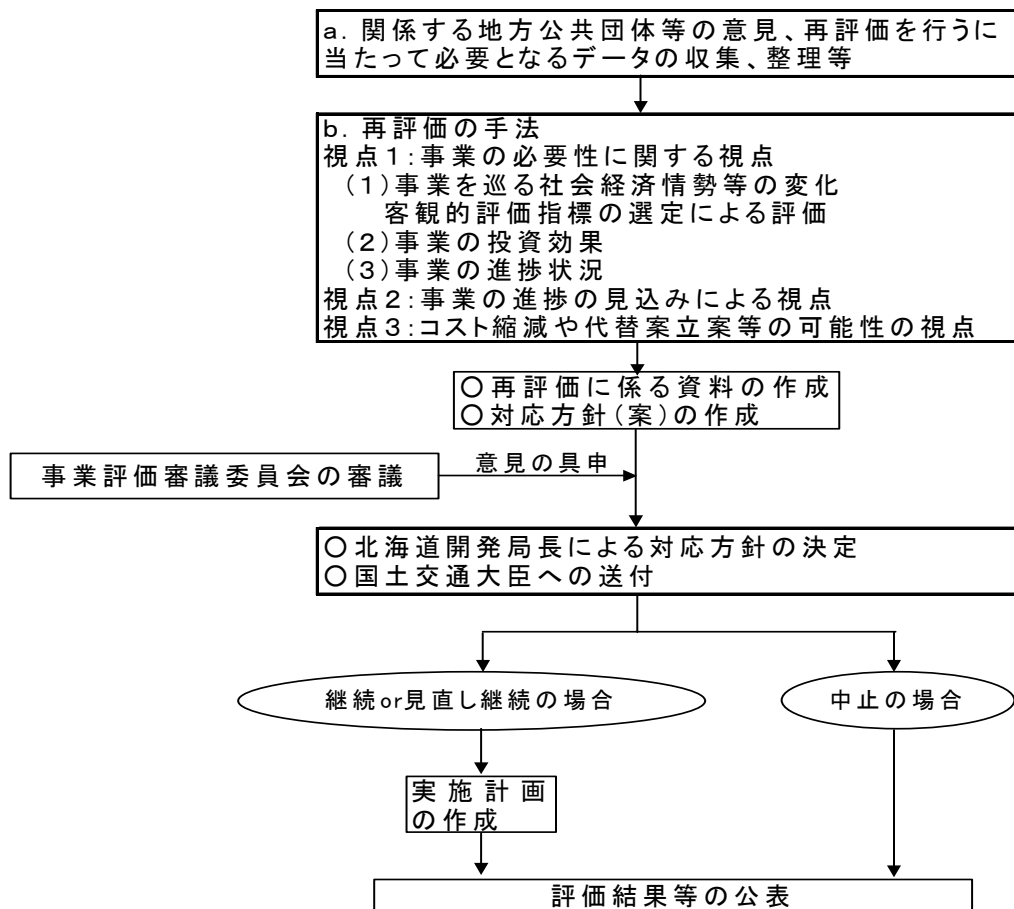
下図 a . に示す「関係する地方公共団体等の意見等、再評価を行うに当たって必要となるデータの収集・整理」を行う。

下図 b . 「再評価の手法」に示す評価項目（視点）に従って、視点1から視点3に至る確認を行い、「再評価に係る資料」を作成したのち、北海道開発局としての対応方針（案）を取りまとめる。

事業審議委員会の審議を経て北海道開発局としての対応方針を決定する。

再評価の結果等を国土交通省に送付し、公表する。

再評価の実施フロー図



## 《視点1》事業の必要性等に関する視点

### (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

本評価項目は、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢変化等、事業を巡る社会経済情勢等の変化状況などの視点で、別に定める「客観的評価指標(案)」に基づき、再評価を実施します。

### (2) 事業の投資効果

本評価項目は、事業の投資効果やその変化について数値的に検証するため、別に定める「費用便益分析マニュアル(案)」に基づいて費用対効果の分析を実施します。

### (3) 事業の進捗状況

本項目は、事業の進捗率や残事業の内容等を取りまとめ、評価の参考とするものです。

## 《視点2》事業の進捗の見込みの視点

本評価項目は、事業の進捗が順調でない理由や供用予定など、今後の見通し等に関して評価するものです。

## 《視点3》コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

本評価項目は、現地の地形条件や自然条件等を考慮したうえで、事業手法や施設規模等の見直しの可能性を追求するとともに、技術の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性についても検討するものです。

また、上記以外で実行可能な代替案についても検討するものです。

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

評価に用いる客観的評価指標(案)については、道路事業評価手法検討委員会(委員長：森地茂東京大学大学院工学系研究科教授)において改定案に関する審議が行われ、7月17日に委員会としての案が決定しています。

改訂の背景等は、

a. 平成15年度以降5ヶ年間の道路整備の方針に基づく指標の再整理

b. 行政評価法の観点に基づく評価手法の設定

c. アウトカム指標の考え方及び道路公団民営化推進委員会の成果の反映であり、平成15年6月に地方公共団体に対する意見照会及びパブリックコメントが終了し、7月に検討委員会としての案が決定しました。

評価に当たっては、最新の客観的評価指標(案)(H15.7.17 評価手法検討委員会資料)の「都道府県道」のうち、静内中札内線については、以下の赤字で示す5項目が該当します。

## 客観的評価指標(案) 「都道府県道」

### ＜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
大項目	中項目	
1 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失額及び削減率
		現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		現道又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
		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
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセスが見込まれる
	物流効率化の支援	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が向上が見込まれる
		重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセスが向上が見込まれる
		<b>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</b>
	都市の再生	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
		都市再生プロジェクトを支援する事業である
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		中心市街地内（商業系用途）で行う事業である
		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での事業である
		DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上)への連絡道路となる
	国土・地域のネットワーク構築	地域高規格道路の位置づけあり
		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
		<b>現道等における交通不能区間を解消する</b>
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	<b>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</b>	
	<b>主要な観光地へのアクセス向上が期待される</b>	
	特別立法に基づく事業である	
2 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	新設整備の公共公益施設へ直結する道路である
		自転車交通量が 500 台/日以上、自動車交通量が 1,000 台/12h 以上、歩行者交通量が 500 人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
	無電柱化による美しい町並みの形成	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
3 安全	安全な生活環境の確保	対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけ有り
	安全で安心できるくらしの確保	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	災害への備え	二次医療施設へのアクセスの向上が見込まれる
		現道等に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		当該区間の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上（当該区間が通学路である場合には 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
		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付けがある、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
		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
		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
4 環境	生活環境の改善・保全	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
		避難路へ 1km 以内で到達できる地区が新たに増加する
		幅員 6m 以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する
		対象道路の整備により、削減される自動車からの CO <sub>2</sub> 排出量
		現道等における自動車からの NO <sub>2</sub> 排出削減率
5 その他	他のプロジェクトとの関係	現道等における自動車からの SPM 排出削減率
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		その他、環境や景観上の効果が期待される
	その他	道路の整備に関するプログラムに位置づけられている
	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある	
	他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	<b>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</b>	

は定量的な記述により効果の確認を行う指標

客観的評価指標

「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」

<日高圏・十勝圏における農畜産業の現況>

北海道の農業粗生産額は平成2年以降減少傾向にありますが、その中で、十勝支庁は2,300億円（平成13年）で、全道に占める割合が20%前後と高く、平成2年以降も増加傾向にあります。

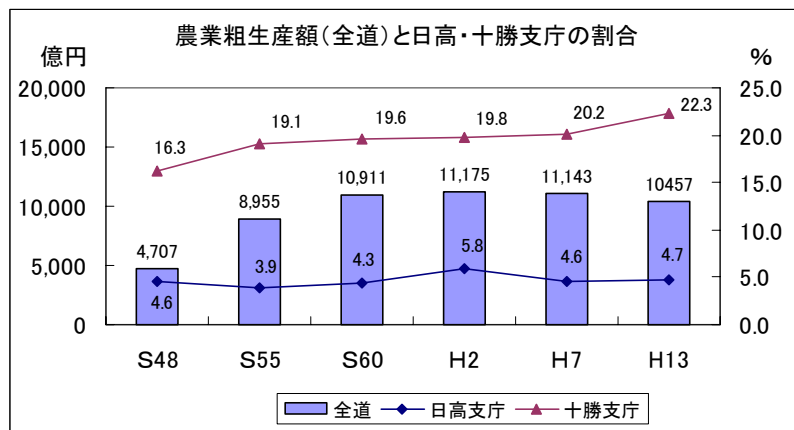


図 農業粗生産額（全道）の動向と日高・十勝支庁の割合

資料) 北海道農林水産統計年報

日高圏の主要産業である軽種馬生産については、生産頭数が全国の70%以上となる年間約6,000頭を越え、全国一の生産地として知られています。

近年、軽種馬産業を取り巻く環境は厳しく、各農家は複合経営に取り組んでいます。静内町ではトマト、ほうれんそう、きゅうり等を生産し収穫量は合わせて1,790トンとなっています。また、乳用牛・肉用牛が合わせて1,600頭飼育されています。

十勝圏の農産物の生産量をみると、全道シェアはもとより、全国に占める割合も高い品目が多くなっています。雑穀・豆類は全道の約40%（135億円）、いも類も約

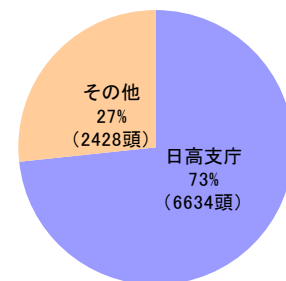


図 全国軽種馬生産頭数に占める日高支庁の割合 (H12)

資料) 日高軽種馬協会「軽種馬生産統計」

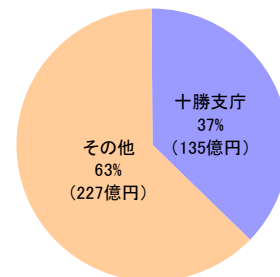


図 全道農業粗生産額に占める十勝支庁の割合 (雑穀・豆類、H13)

資料) 北海道農林水産統計年報

40% (275億円)の粗生産額で、全道一の生産量となっています。

また、これらの品目は東京卸売市場など道外市場に占める道内産の割合も高くなっています。

帯広市、中札内村、更別村、忠類村、大樹町では、はくさいやキャベツを生産しており、これら市町村全体での収穫量は、はくさいが930トン、キャベツが2,400トンとなっています。

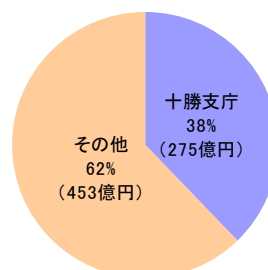


図 全道農業粗生産額に占める十勝支庁の割合 (いも類、H13)

資料) 北海道農林水産統計年報

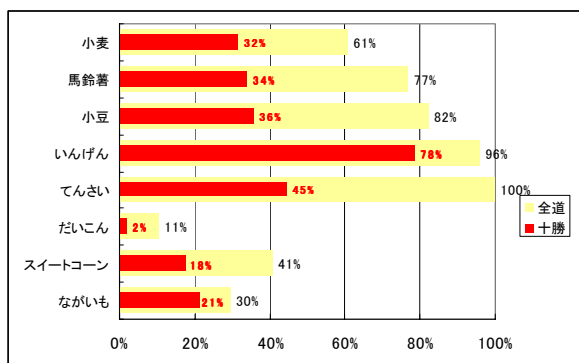


図 品目別の生産量全国シェア

資料) なんばん BOOK (H15)

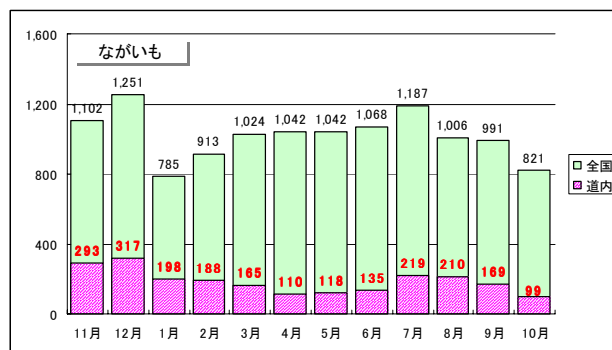


図 東京卸売市場に占める道内産の割合

資料) 北海道野菜地図 (H14)

畜産業では、中札内村では鶏卵、ブロイラーの生産が盛んであり、これらは十勝圏はもとより、札幌市などにも出荷されています。

農産加工品では、株式会社六花亭の中札内村工場で、マルセイバターサンドやチョコマロンが製造されており、製造品出荷額は33億6千万(平成14年度)にもものぼります。また、マルセイバターサンドをはじめとする製造品は、十勝管内最大手の(株)パーペルにて製箱されており、中札内村の地域経済活性化や製造品出荷額にも大きく貢献しています。



< 日高圏・十勝圏における水産業の現況 >

日高圏の漁獲生産高は約150億円、十勝圏は約61億円となっています。  
また、日高圏においては、つぶ類の生産高が13億円と全道の約50%を占めており、昆布の生産高においても53億円と全道の約20%を占めています。

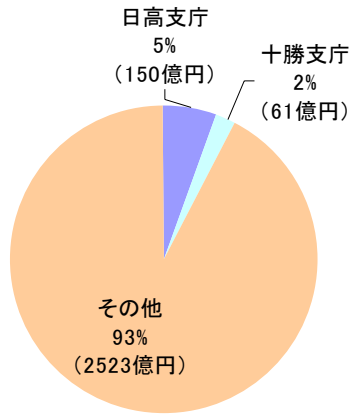


図 全道漁業生産高に占める日高圏・十勝圏の割合 (H13)  
資料) 北海道水産林務部  
「北海道水産現勢」

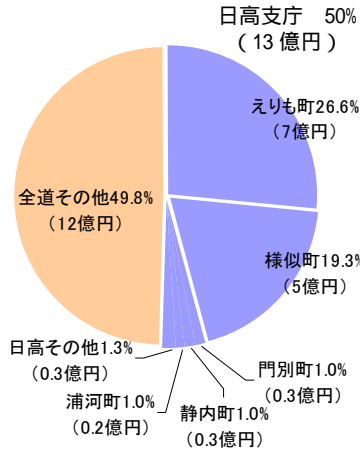


図 全道漁業生産高(つぶ類)に占める日高圏の割合 (H13)  
資料) 北海道水産林務部  
「北海道水産現勢」

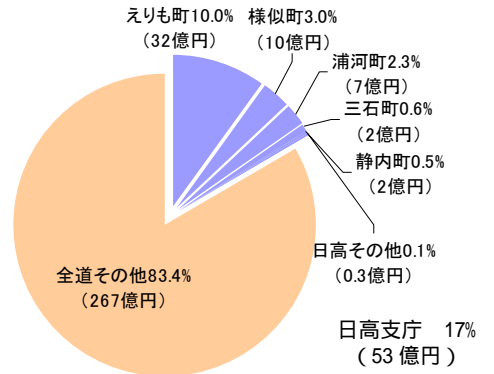


図 全道漁業生産高(昆布)に占める日高圏の割合 (H13)  
資料) 北海道水産林務部  
「北海道水産現勢」

< 日高圏・十勝圏における林業の現況 >

日高圏と十勝圏の森林蓄積量は、全道の4分の1を占めており、建築用材、家具建具用材に使用される製材や木材チップの製材品出荷量も全道の4分の1となっています。

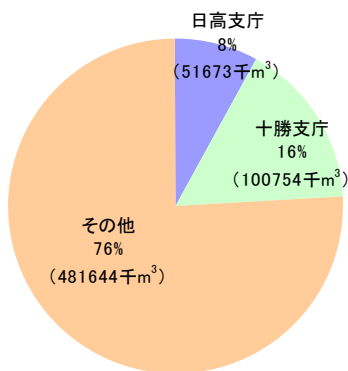


図 全道森林蓄積量に占める日高圏・十勝圏の割合 (H13.4.1)  
資料) 北海道水産林務部  
「北海道林業統計」

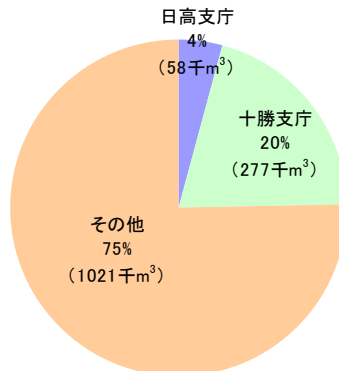


図 全道製材出荷量(製材)に占める日高圏・十勝圏の割合 (H13)  
資料) 農林水産省北海道統計情報事務所  
「北海道農林水産統計年報」

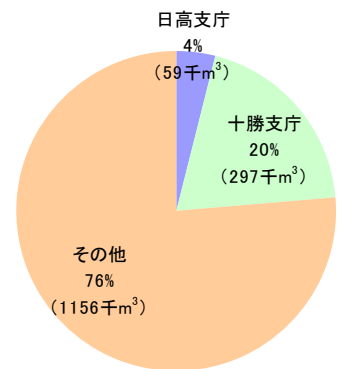
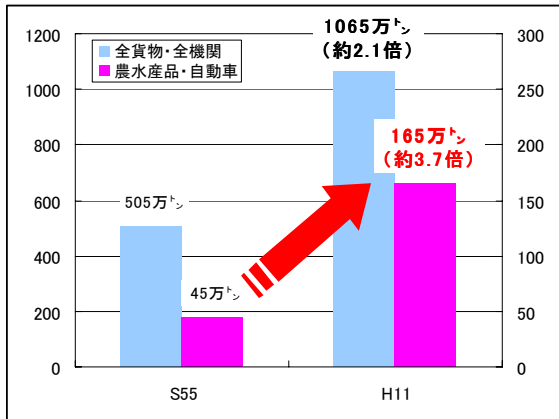


図 全道製材出荷量(木材チップ)に占める日高圏・十勝圏の割合 (H13)  
資料) 農林水産省北海道統計情報事務所  
「北海道農林水産統計年報」

< 農林水産品の流通 >

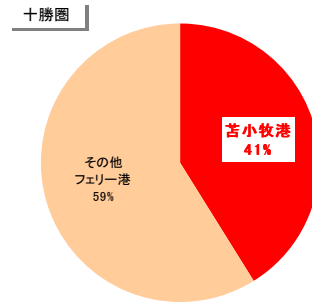
昭和55年から平成11年の19年間で道東圏と道央圏の物流量は2倍以上に増加していますが、特に自動車輸送による農水産品は約3.7倍に増加しています。

また、十勝圏・釧路圏・根室圏からのフェリーによる農産物輸送をみると、約4割は道央圏に位置する苫小牧港が占めます。



資料) 貨物地域流動調査

図 道東圏～道央圏の物流量の変化



資料) 港湾統計 (H12)

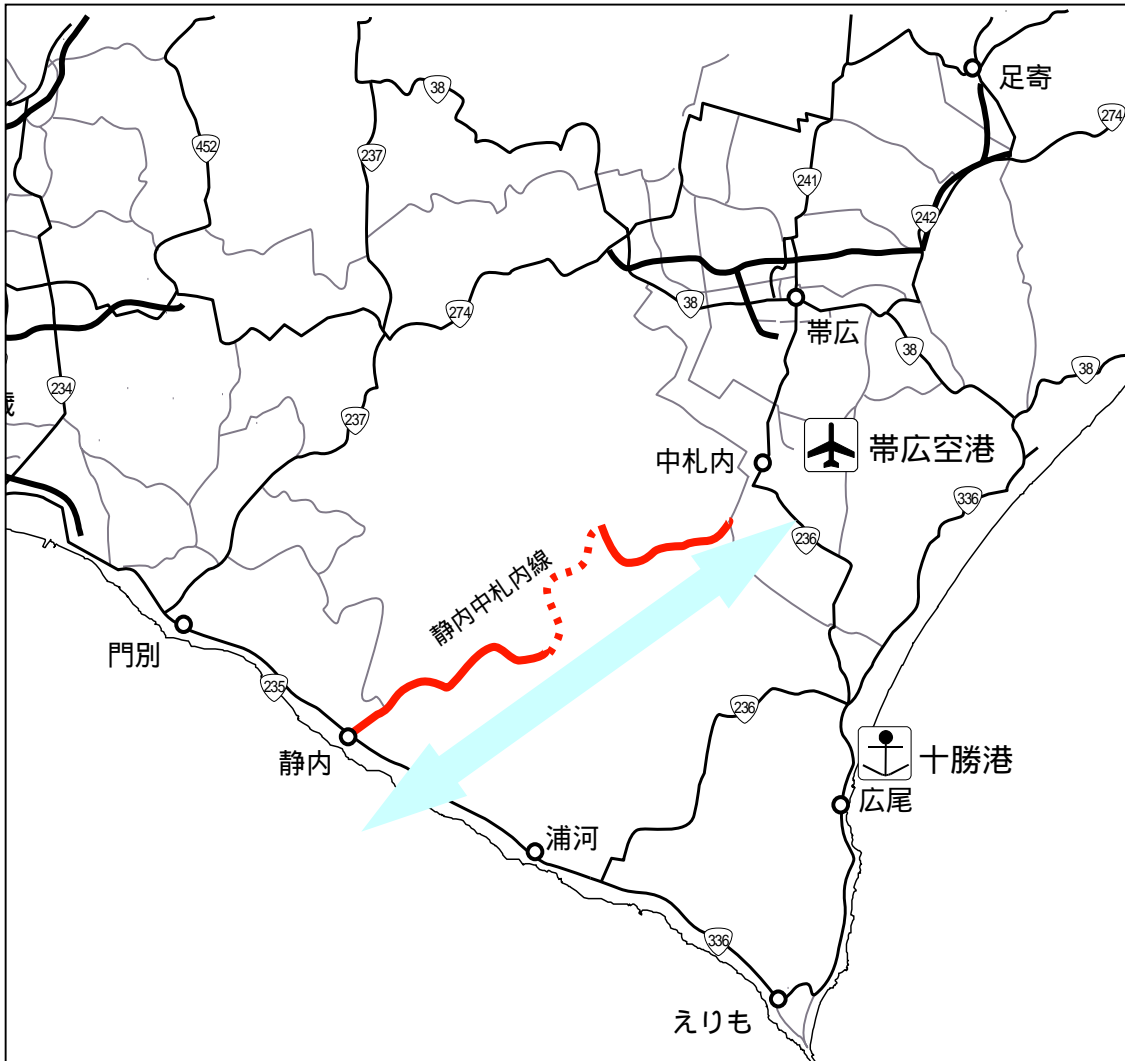
図 十勝圏農産物のうち、フェリー貨物に占める苫小牧港の割合

本路線の整備により、十勝と日高・道央・苫小牧港へのアクセスが改善され、農林水産業を主体とする日高・十勝圏の農林水産品の流通の利便性向上が見込まれます。

客観的評価指標

「現道等における通行不能区間を解消する」

静内中札内線の整備により、日高支庁管内静内町と十勝支庁管内中札内村を連絡する通行不能区間が解消されます。



< 新たな交流機会の創出 >

現在、静内町と中札内村では以下の文化的交流などが行われています。

- ・中札内村の寿大学「ポロシリ大学」と静内中央寿大学との高齢者の交流や文化交流。
- ・日高の「馬」を介して、十勝から日高へ軽種馬セリ市への出荷や帯広畜産大学生の研修交流。
- ・スポ - ツ少年団のサッカー - 交流等。
- ・「中札内村 Jr アウトドアスクール」参加児童と静内町子供会育成連絡協議会会員との交流事業
- ・「中札内村北の大地展ビエンナーレ」静内移動展の開催

通行不能区間の解消によって、日高圏の中心都市静内町と十勝圏の中札内村が結ばれ、日高山脈等の地理的な制約を受けていた両圏域の更なる交流の促進が期待されます。



## 客観的評価指標

「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」

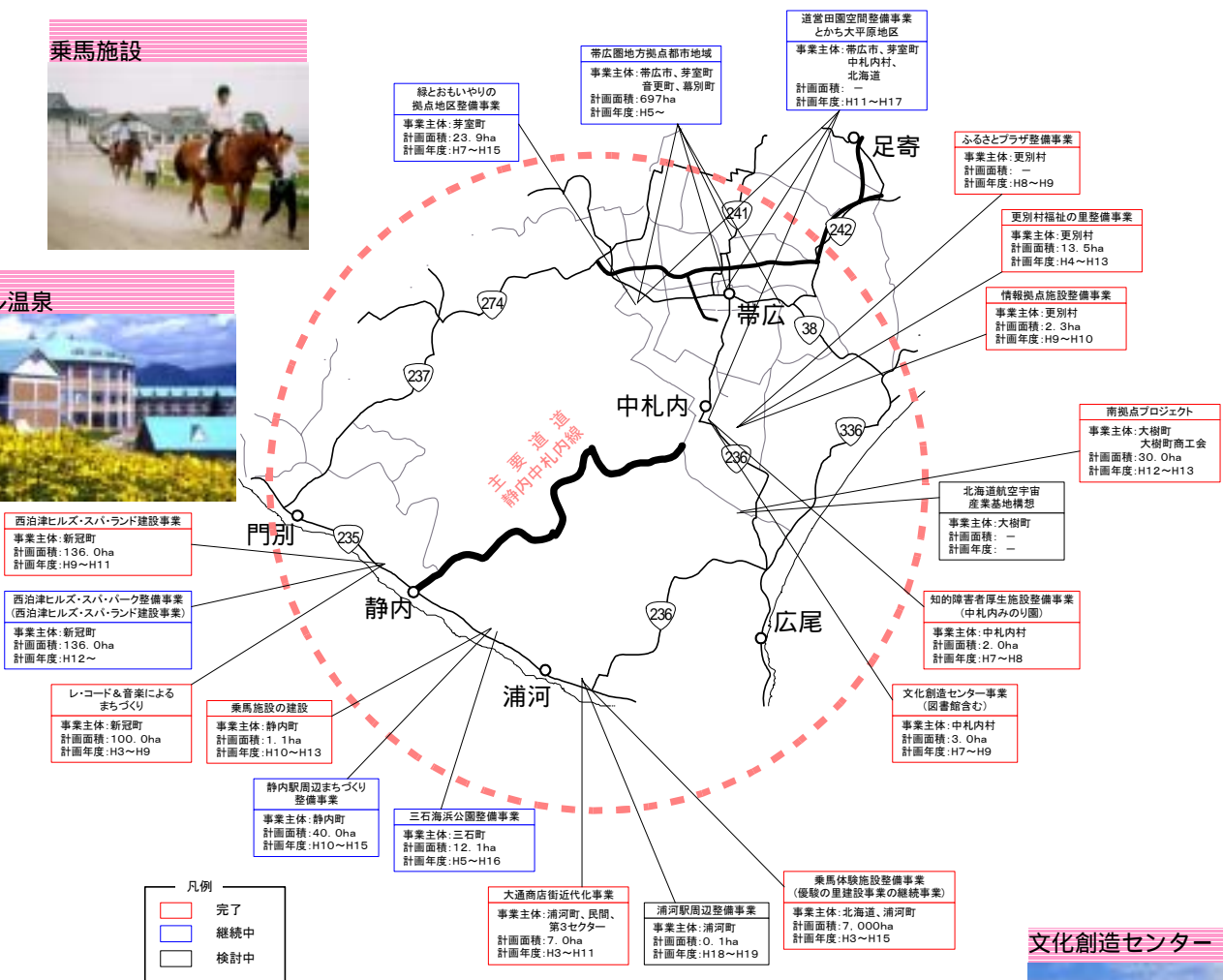
周辺地域では、豊かな地域づくり、交流人口拡大による地域の活性化を図るために多数の地域プロジェクトが計画・推進されています。

また、周辺地域では、地域の基幹産業である第1次産業に加え、観光振興策を大きな柱としています。

### 乗馬施設



### アエル温泉



### 文化創造センター





表 主要施設の入込み客数（H14）

静内中札内線周辺には豊かな大自然を背景に、様々な自然景観型・体験型の観光施設が立地していますが、当該路線の整備により、帯広空港との連携が図られるなど、日高圏と十勝圏の観光地へのアクセス向上が期待されます。

	施設名など	入り込み数 (千人)
静内町	桜まつりの入り込み数	261
	ライディングヒルズ静内利用状況	19
	牧場見学	22
	温泉の森キャンプ場	17
	フルーツ村	3
	競走馬市場関係者数	10
	老人福祉センター(静内温泉)	160
	磯遊び(あさり浜)	7
	静内ふれあいセンター御園(宿泊研修施設)	5
中札内村	中札内美術村(坂本直行記念館)	109
	中札内札内川園地	52
	中札内七夕まつり	2
	中札内収穫感謝祭	2
	道の駅	47
	やまべ放流祭	2
	ピータン農園	9
	札内川ダム	3
	花畑牧場	60

資料) 静内町・中札内村資料



客観的評価指標

「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」

< 災害時等における代替路線 >

日高圏においては、昭和57年の浦河沖地震で国道235号静内橋が26日間通行止めになるなど、地震等による災害が発生しています。

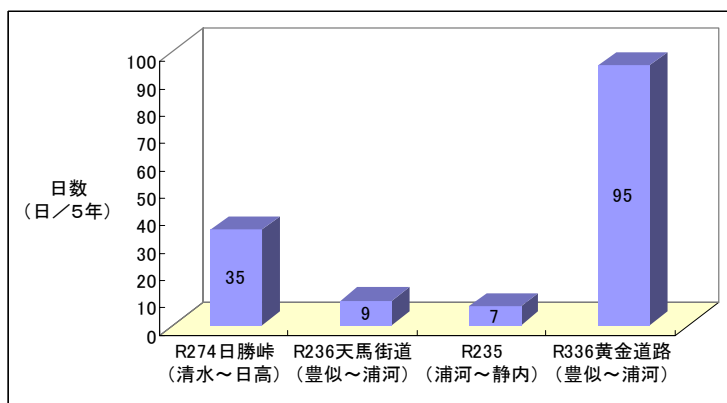


図 周辺路線過去5カ年の通行止め日数 (H10～H14) 資料) 北海道開発局資料

また、日勝峠においては、毎年40件以上の交通事故が発生しており、80人近い死傷者数となっています。

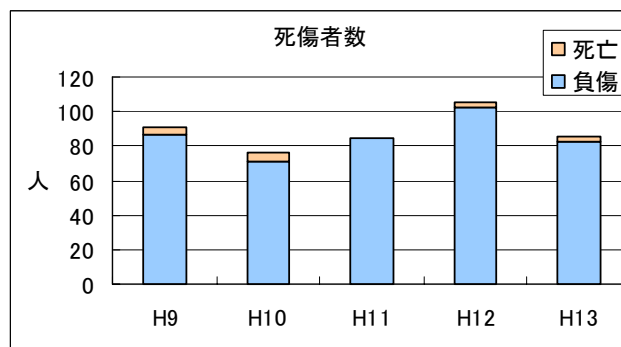
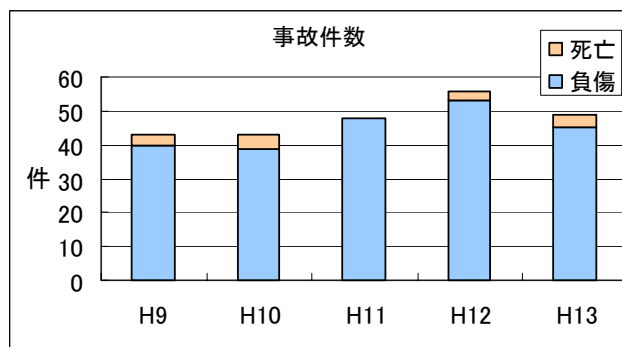


図 日勝峠における事故件数・死傷者数 (H10～H13) 資料) 交通事故統計マスター

静内中札内線は、国道235号・274号などの代替路線のひとつとなります。



< 電力の安定供給 >

静内中札内線周辺には6箇所のダムがあり、発電、洪水調整、上水道や灌漑用水の供給などの役割を担っています。これらダムの年間発電量は5億7千万kwhで、発電された電力は道央や道東に供給されています。また札内川ダムは十勝中部広域水道企業団に供給され、帯広市等7市町村に送水されています。

これらダムの管理や補修点検のための車両の通行の安全性、確実性の向上に貢献します。



## 2) 事業の投資効果

### ネットワークの状況

#### ア) 幹線道路の状況

日高・十勝支庁管内の道路網密度は、北海道平均よりも低い値となっています。このため、静内町と中札内村の緊急輸送ルートは国道235号、236号に依存している状況です。

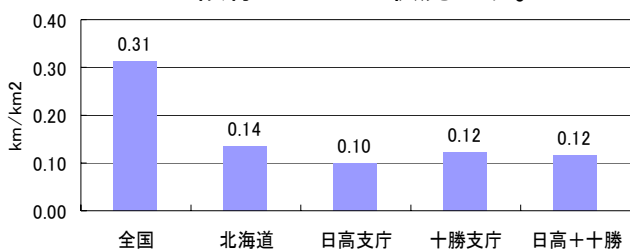


図 道路網密度の比較(主要地方道以上)  
資料) 道路現況調査書

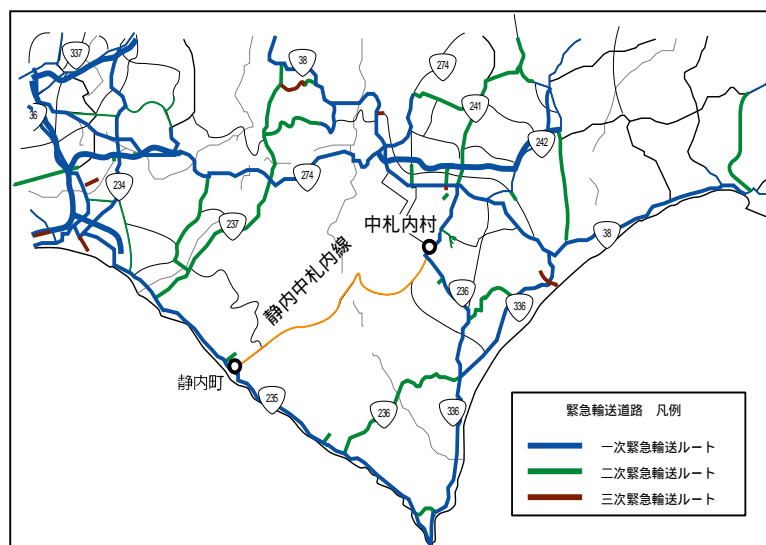
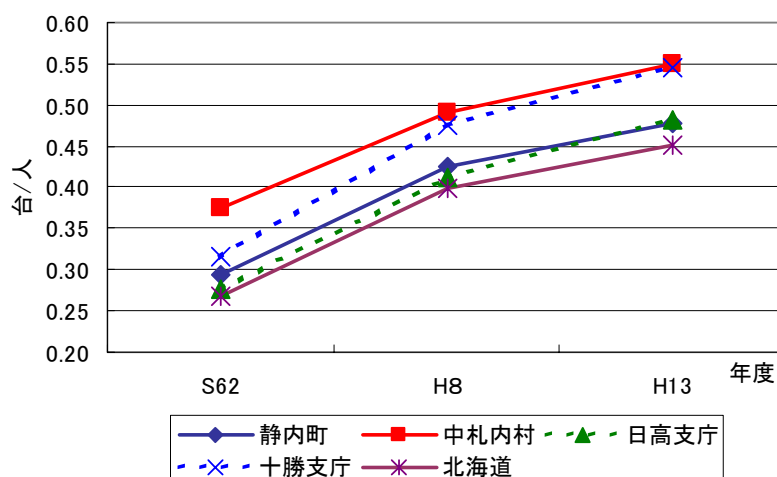


図 緊急輸送ルート図  
資料) 北海道緊急輸送道路ネットワーク

#### イ) 自動車交通需要の状況

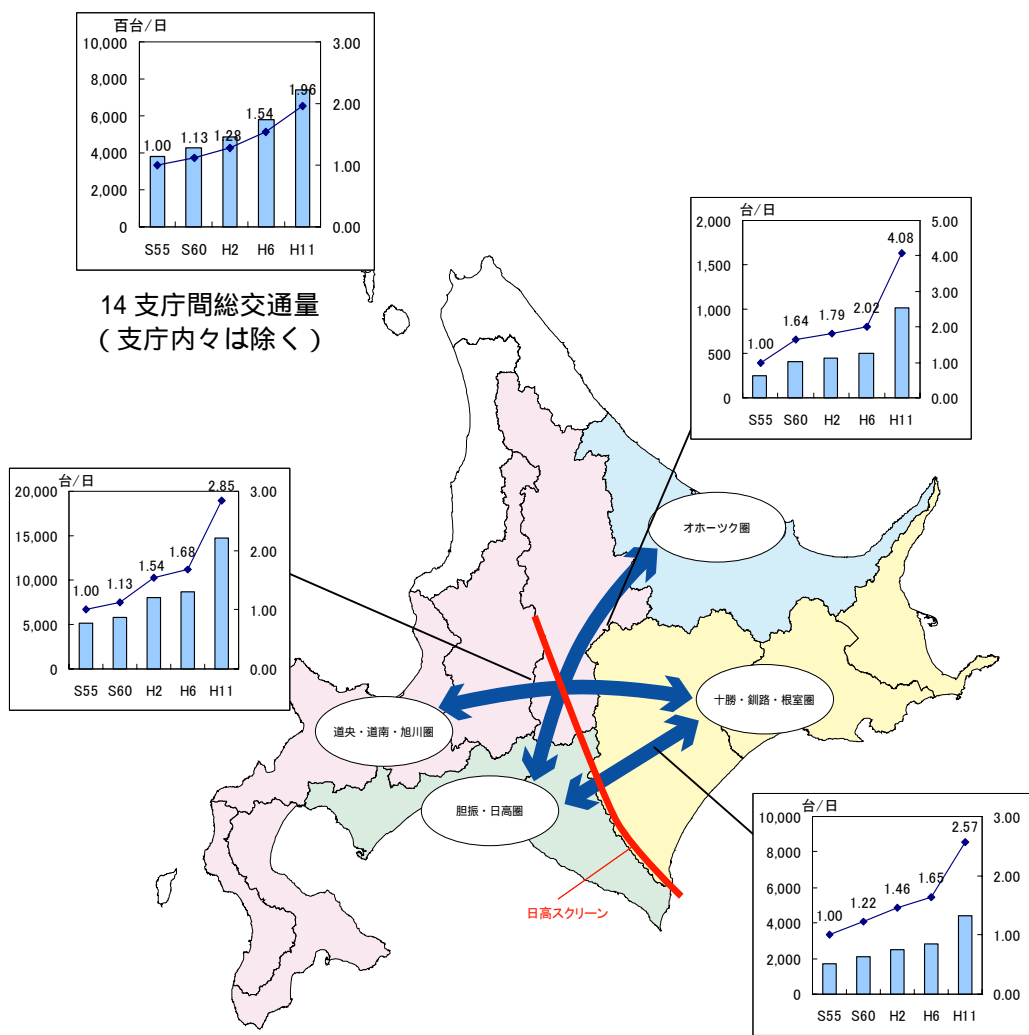
静内中札内線周辺の地域においては、自動車以外の交通手段がなく、一人あたり自動車保有台数は全道平均を上回っています。



資料) 北海道自動車保有台数、住民基本台帳  
人口1人あたりの乗用自動車保有台数

図 自動車保有率の推移

道路交通センサスによる昭和55年度から平成11年度にかけての一般国道38号狩勝峠以南の日高山脈（日高スクリーン）を超える自動車交通流動量の経年変化は、胆振・日高圏～十勝・釧路・根室間が約2.6倍の伸びとなっています。また、胆振・日高圏～オホーツク圏間は約4倍、十勝・釧路・根室～道央・道南・旭川圏が約2.9倍の伸びを示すなど、いずれも全道14支庁間総交通量の伸びを上回る高い伸びを示しています。



資料) 道路交通センサス

図 日高スクリーンを超える自動車交通流動

### ウ) 物流交通の状況

貨物地域流動調査(北海道運輸局)による昭和55年度から平成11年度にかけての日高スクリーンを超える自動車での貨物流動量は、胆振・日高圏～十勝・釧路・根室間が約4.6倍の伸びとなっています。また、胆振・日高圏～オホーツク圏間は約4倍、十勝・釧路・根室～道央・道南・道北圏が約2.6倍の伸びを示すなど、いずれも全道総貨物流動量の伸びを上回る高い伸びを示しています。

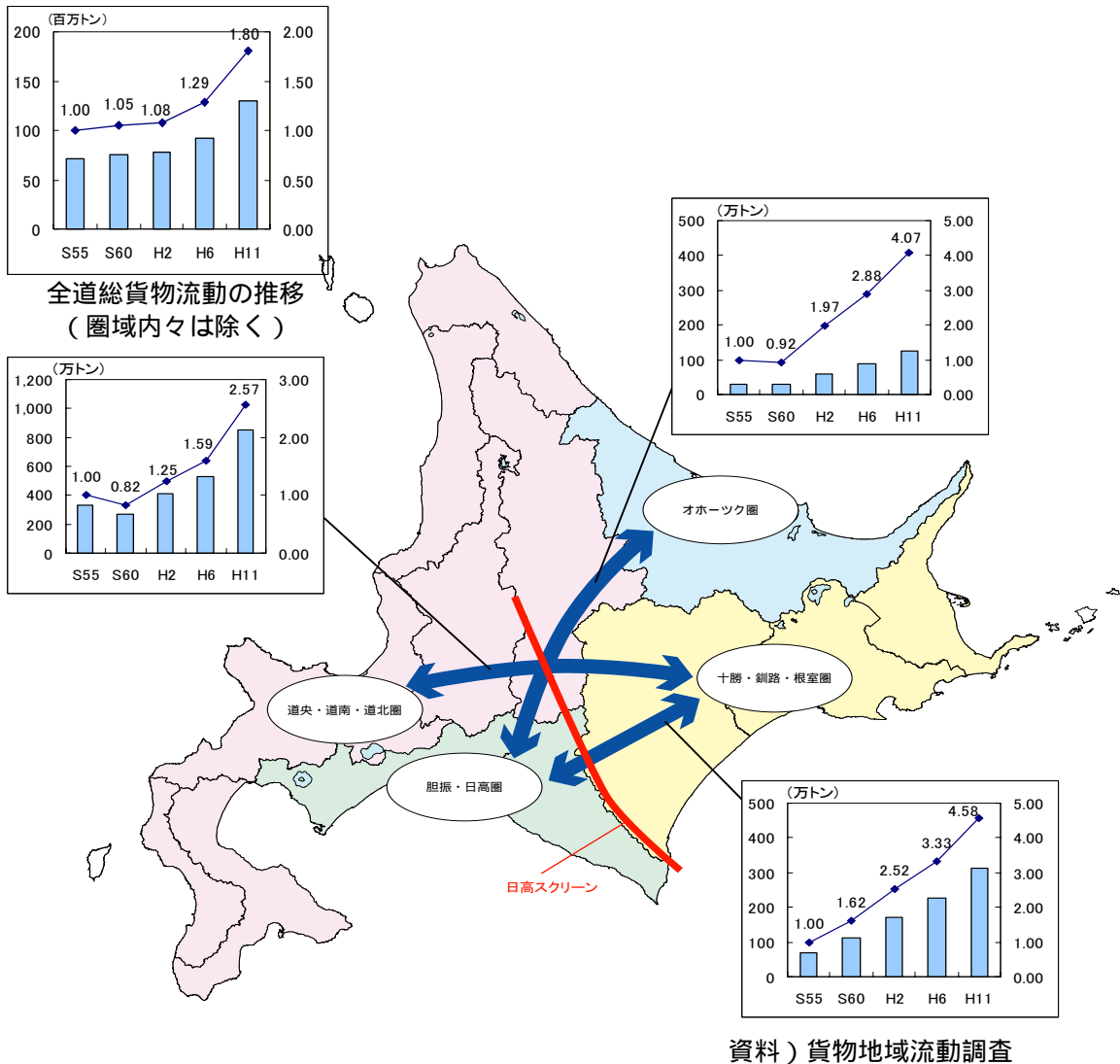


図 自動車利用による物流量の推移

## 日高圏・十勝圏の道路ネットワークの変化

静内中札内線周辺における道路ネットワークの変化を以下に示します。

- ・ S 4 5 : 一般道道浦河大樹線開発道路指定 (天馬街道)
- ・ S 5 6 : 静内中札内線開発道路指定
- ・ S 5 7 : 天馬街道 国道昇格 ( R 2 3 6 )
- ・ S 6 2 : 高規格幹線道路 1 4, 0 0 0 k m 指定  
( B 路線 : 日高自動車道、帯広広尾自動車道 )
- ・ H 3 : 国道 2 7 4 号石勝樹海ロード開通
- ・ H 7 : 横断道 (十勝清水 ~ 池田) 開通
- ・ H 9 : 横断道 (夕張 ~ 十勝清水) 整備計画指定
- ・ H 9 : 横断道 (トマム ~ 十勝清水) 施行命令
- ・ H 9 : 国道 2 3 6 号天馬街道開通
- ・ H 1 0 : 横断道 (夕張 ~ トマム) 施行命令
- ・ H 1 0 : 日高自動車道 (苫小牧東 ~ 厚真) 開通
- ・ H 1 1 : 横断道 (千歳恵庭 J C T ~ 夕張) 開通
- ・ H 1 5 : 帯広広尾自動車道 (帯広 J C T ~ 帯広川西) 開通
- ・ H 1 5 : 横断道 (池田 ~ 本別・足寄) 開通

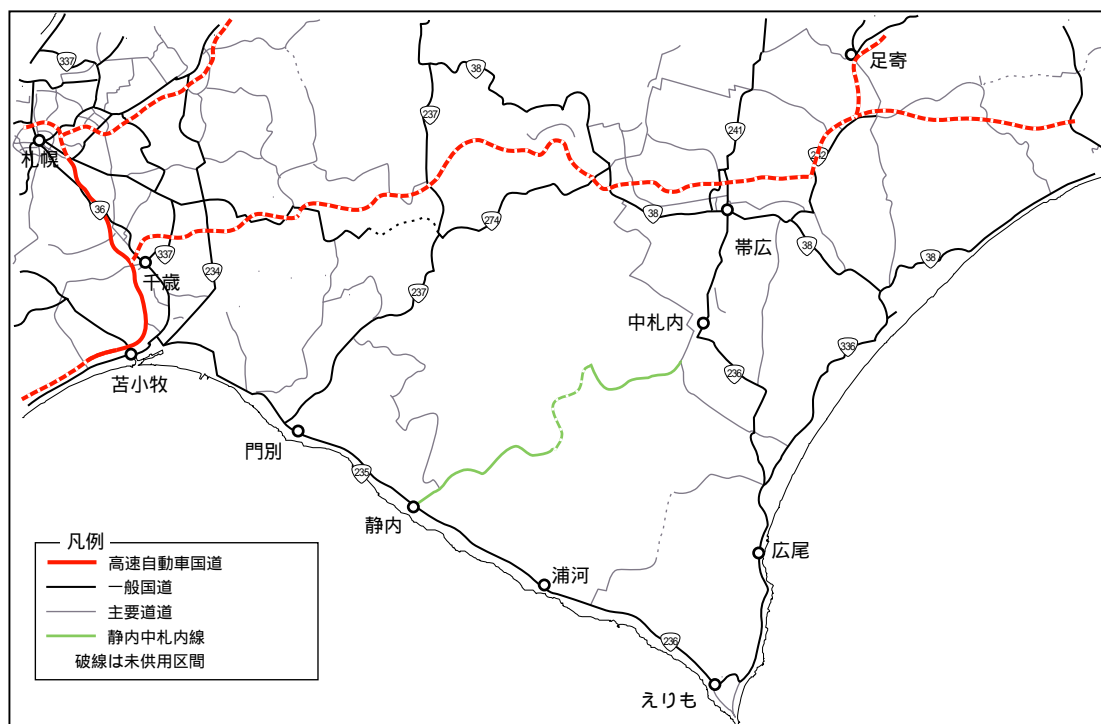


図 日高圏・十勝圏の道路ネットワーク計画  
(S56静内中札内線開発道路指定時)

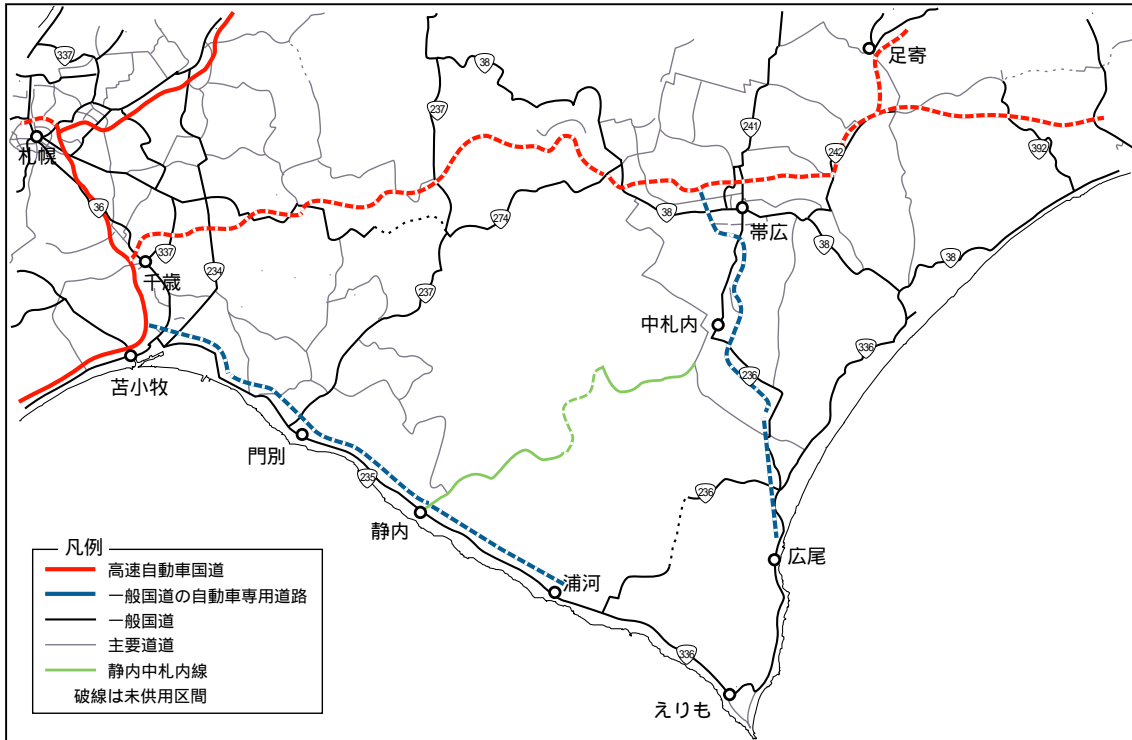


図 日高圏・十勝圏の道路ネットワーク計画  
(S62高規格幹線道路14,000km 指定時)

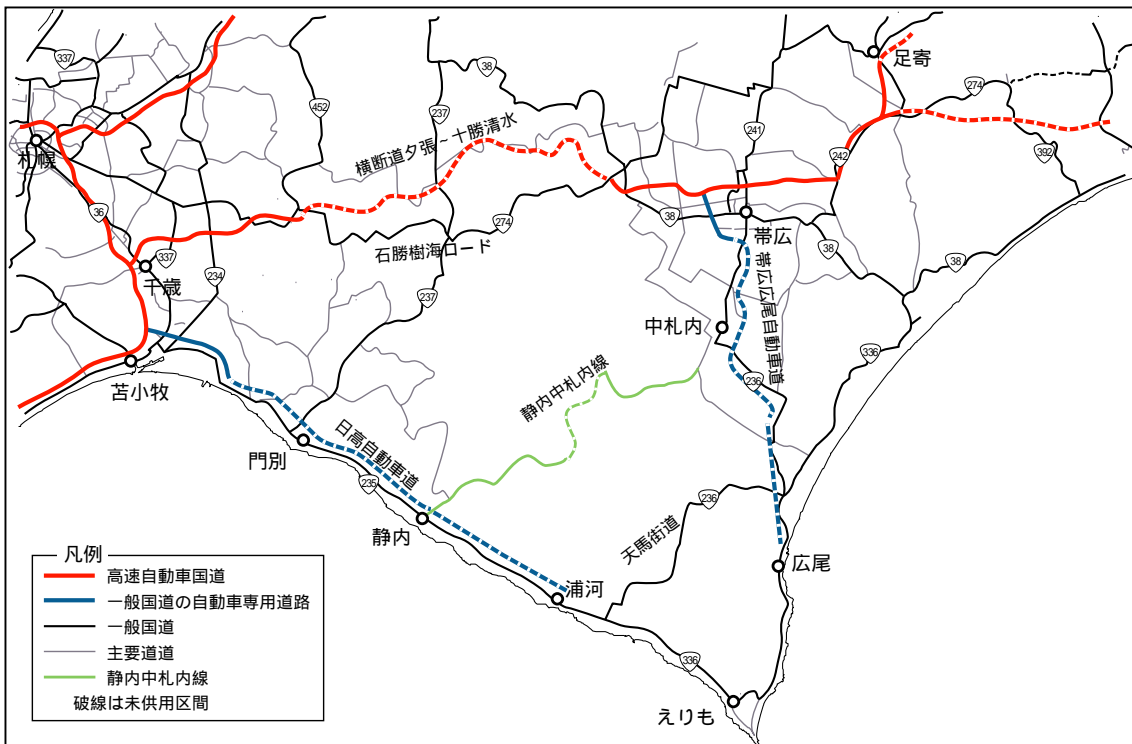


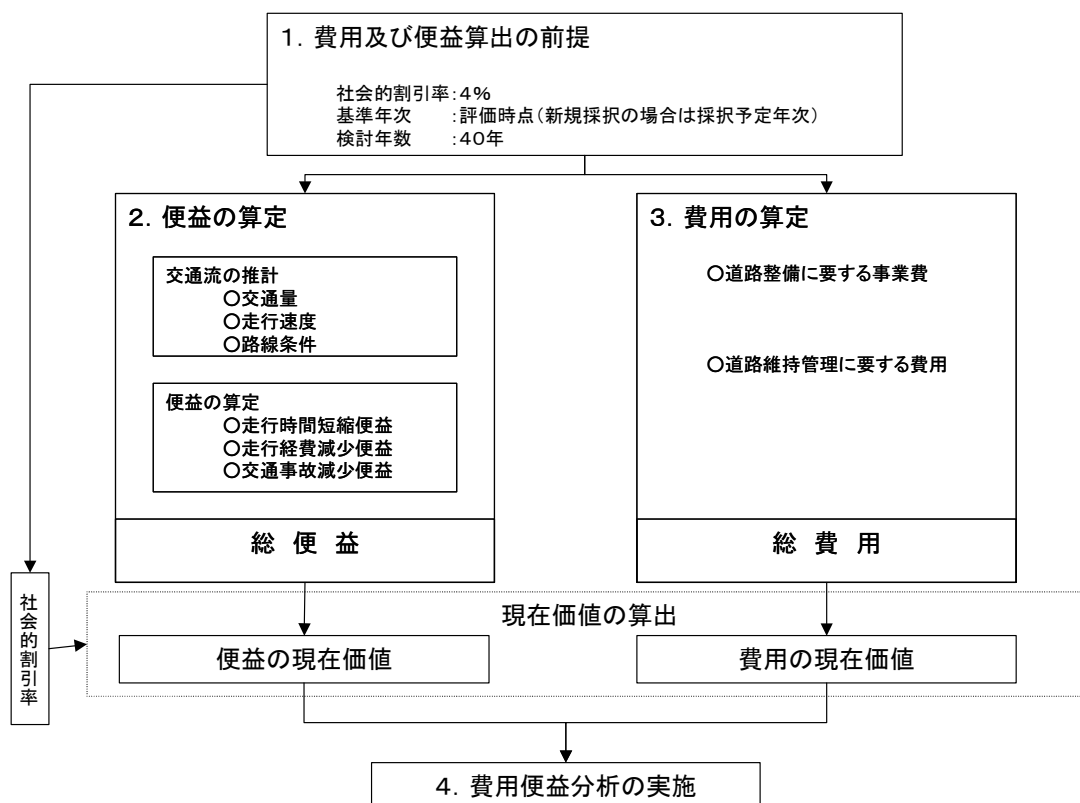
図 H15.6現在の道路網の状況

## 費用便益分析

事業の投資効果やその変化を検証するため、費用便益分析マニュアルに基づき、費用効果分析を実施します。

「費用便益分析マニュアル(案)」についても、客観的評価指標(案)と同様に、現在、道路事業評価手法検討委員会(委員長:森地茂東京大学大学院工学系研究科教授)において改定案に関する審議が行われています。改定の背景等は、現在の「費用便益マニュアル(案)」で用いられている原単位は平成11年度時点の価格となっており、その後の経済情勢の変化等を鑑み、原単位の最新の値への改定が必要となっており、地方公共団体に対する意見照会及びパブリックコメントを行い寄せられた意見等をふまえた見直しが行われました。

今回の評価では、最新の「費用便益分析マニュアル(案)」(H15.7.17 評価手法検討委員会資料)に基づき分析を行います。



## <交通量の推計>

### ア) 推計のフレーム

道路交通センサスは5年毎に調査しており、直近では平成11年に道路交通センサスを実施しておりますが、この推計フレームは現在「将来交通量予測のあり方に関する検討委員会」(委員長：太田勝敏東洋大学国際地域学部教授)で検討中です。

このため、今回は、平成6年に実施した道路交通センサスの将来フレーム(平成32年)を用いて推計します。

### イ) ゾーニング

交通が発生集中するゾーンは、北海道開発局において通常利用しているもの(Bゾーン)を利用します。静内町や中札内村は1自治体1ゾーンとして取り扱います。ゾーン内の「内々交通」は、推計に含めず、自治体の境界を越える広域的な交通だけを対象として推計を行います。

### ウ) ネットワークの設定

周辺道路網の計画として、高規格幹線道路については、計画及び事業中の下記3路線は全て完成(4車線、有料)している前提で推計します。

完成している周辺道路：北海道横断自動車道、日高自動車道、帯広・広尾自動車道

### エ) 静内中札内線の設定

#### 開発道路区間

開発道路区間の整備の有無(with, without)それぞれの場合について推計を行います。

#### 北海道が管理する区間のうち未改良区間について

北海道が行った特定政策評価の結果をふまえ、未改良のままとして取り扱います。この区間は、1車線であること、冬期通行が不能であること、曲線半径・縦断勾配が厳しいことなどから、走行速度20km/時・交通容量500台/日として容量制限付き分割法により、交通量配分を行います。



図 分析条件のネットワーク図



## <費用便益分析>

### ア) 条件

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算し分析します。費用便益分析にあたり、

- ・ 現在価値算出のための割引率：4%
- ・ 基準年次：評価時点（平成15年）
- ・ 検討年数：40年

の数値を用い計算を行います。

### イ) 便益の算定

「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」について、整備路線の供用開始年を起算点として、検討期間(40年間)にわたり、各年次の便益の値を算出し、現在価値額を合計したものが便益合計額となります。

### ウ) 費用の算定

道路整備に要する事業費(用地費を含む)及び維持管理に要する費用について、消費税相当額を控除し、現在価値化して算定します。

今回の算定では、開発道路区間のこれまでの投入された費用及び完成までに見込まれる費用と、北海道の管理区間におけるこれまで投入された費用を用いています。

維持管理に要する費用は冬期通行止めを考慮し算定しています。

### エ) 費用便益分析の結果

今回の分析では、「当分、新規の改築工事を行わない」との北海道知事の判断から北海道が管理する未改良区間(約30km)を1車線の未改良のままとして取り扱ったことから、開発道路区間の整備だけを実施しても、静内町・中札内村間を通過する広域的な交通流は、時間距離の短い一般国道236号(天馬街道)等を利用することから、静内中札内線の交通量は見込めず、費用便益分析(CBR)結果は0となります。

なお、この結果には新たな開発計画による開発交通量の上乗せや、現在も利用されている木材の搬出、ダムの管理、登山等の各町村内で発生する交通は含まれていません。

## 費用便益分析の結果

路 線 名	主要道道静内中札内線
事 業 名	静内中札内線

### 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 15 年度			
基準年における 現 在 価 値	0 億円	0 億円	0 億円	0 億円

・・・(B)

### 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 15 年度		
単 純 合 計	7 4 2 億円	3 9 億円	7 8 2 億円
基準年における 現 在 価 値	8 2 8 億円	1 0 億円	8 3 8 億円

・・・(C)

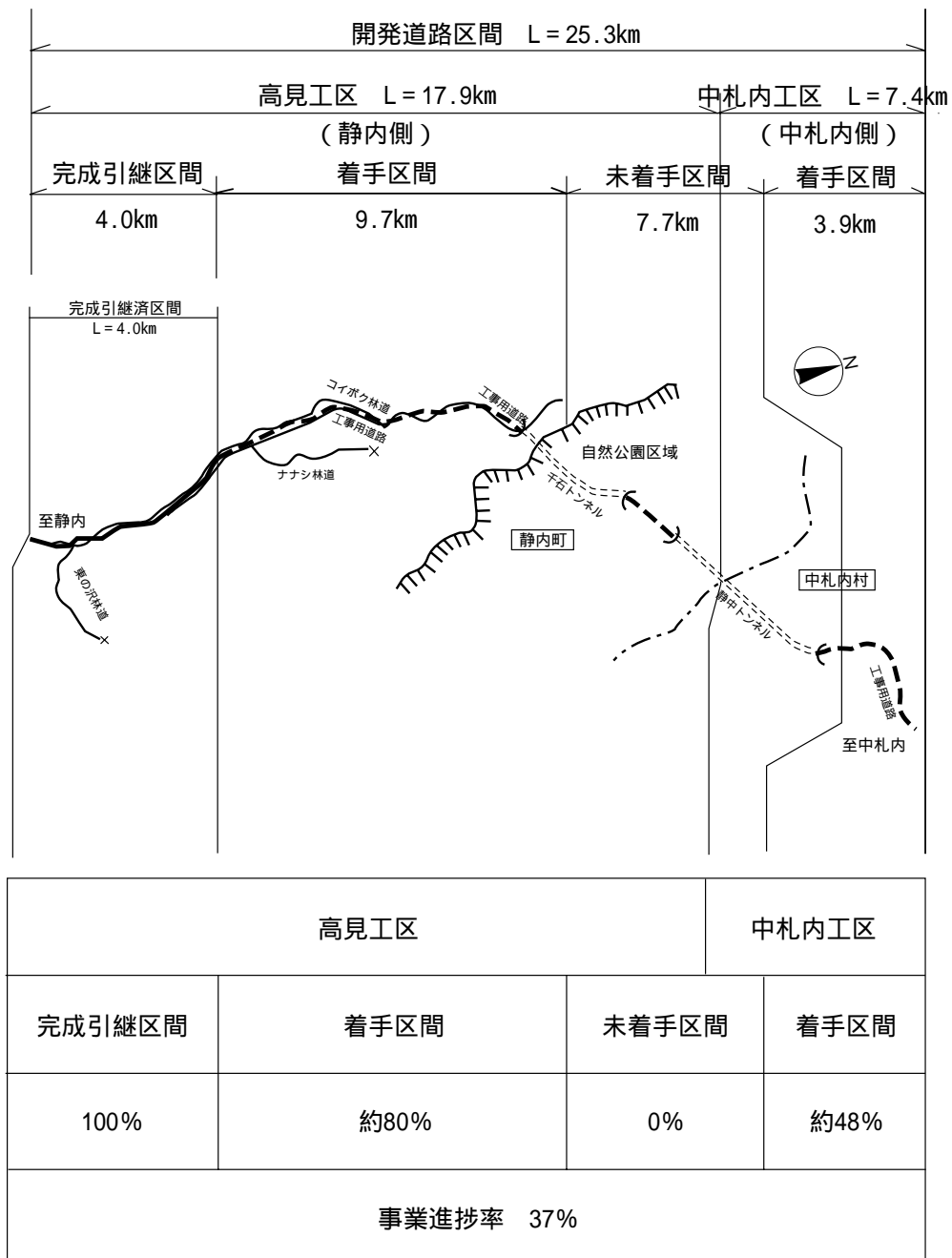
### 算定結果

費用便益分析 (CBR)			
$B / C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	$= \frac{0 \text{ 億円}}{8 3 8 \text{ 億円}}$	$= 0.0$

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止とする。  
 2. 費用、便益の合計及び算定結果は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。  
 3. 費用には道管理区間の事業費及び維持管理費を含む。

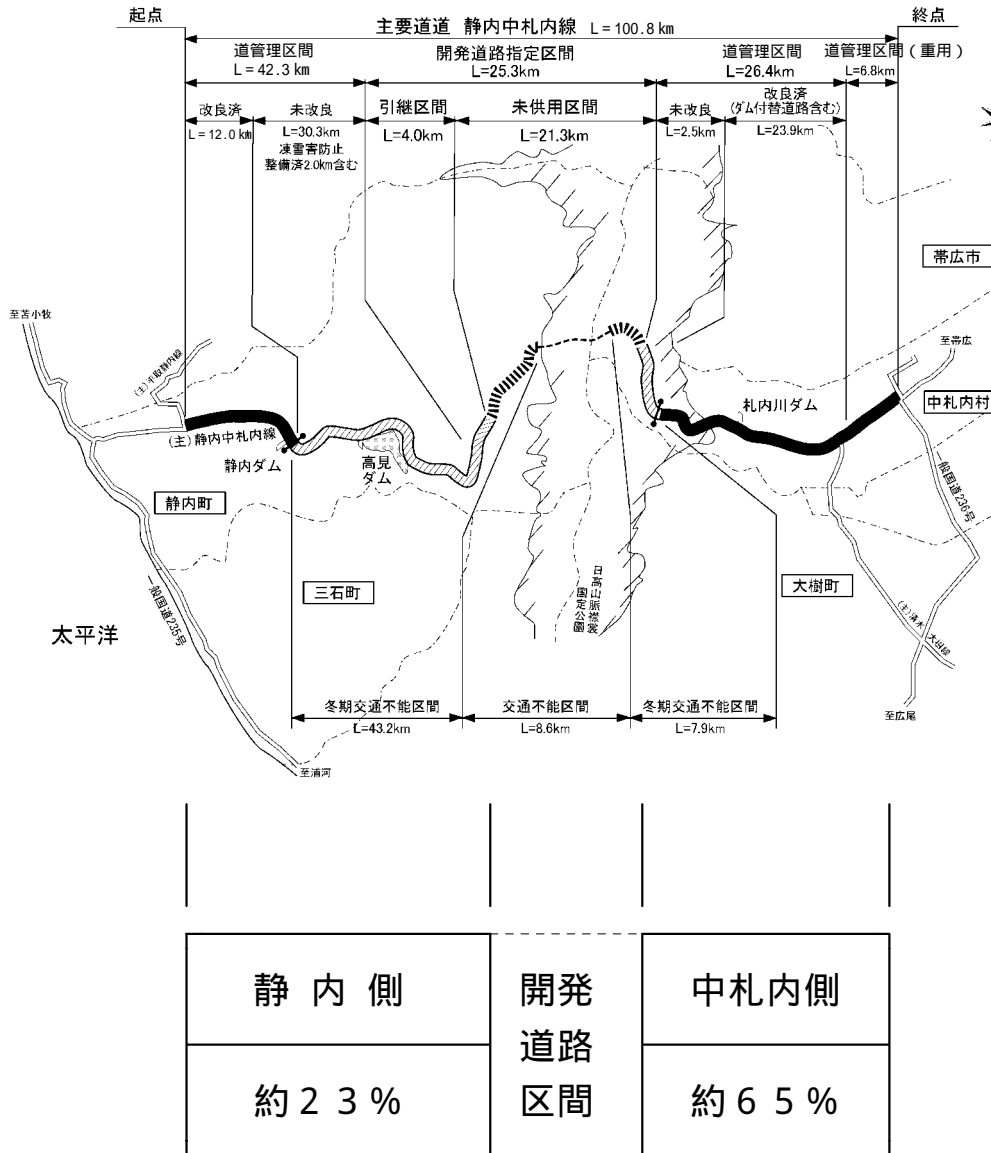
### 3) 事業の進捗状況

#### 開発道路区間の事業進捗率



注) 事業進捗率には工事費のほか、設計、測量・地質調査、用地費・補償費を含む。

## 道管理区間の事業進捗率



注) 平成14年度実施した「北海道条例に基づく特定政策評価」の評価調書による。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点

### 1) 道管理区間

道管理区間は、北海道が平成15年2月に決定した特定政策評価の結果により「道道静内中札内線(道管理区間)の未改良区間においては、当分、新規の改築工事を行わない」こととなりました。

### 2) 開発道路区間

開発道路区間は昭和59年に工事着手後、平成11年度までにL=4.0kmを完成し北海道に引き継いでいます。

当路線は急峻な山岳地の沢沿いを経て、日高山脈の中央部をトンネルで通過するルートであるため、大規模な構造物(橋梁やトンネル)が多く、中でも静中トンネルは延長4千メートルを超える長大トンネルとなっています。また冬期の積雪も平地部と比べ早く、量も多いため施工期間も限られます。これらの現地の条件を勘案すると、今後の工事工程は概ね20年程度と見込まれます。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

当該区間は、道路構造令に基づく3種4級(車線数2、設計速度50km、総幅員8.0m(車道部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。

そのルートの選定に当たっては、切土量と盛土量の土工バランスや構造物比率の低減等コストの縮減、森林や河川等周辺環境への影響、雪崩、落石等安全性の確保等の視点から検討を行い決定しています。

この計画を前提として本評価を行っていますが、車線数、設計速度等道路構造の見直しにより、

1車線のみを整備

ローカルルールの導入による待避場や視距改良等による1.5車線的整備

開発道路区間のみ2車線整備

などの代替案が考えられます。

しかし、いずれも北海道の管理区間が未改良である限り、

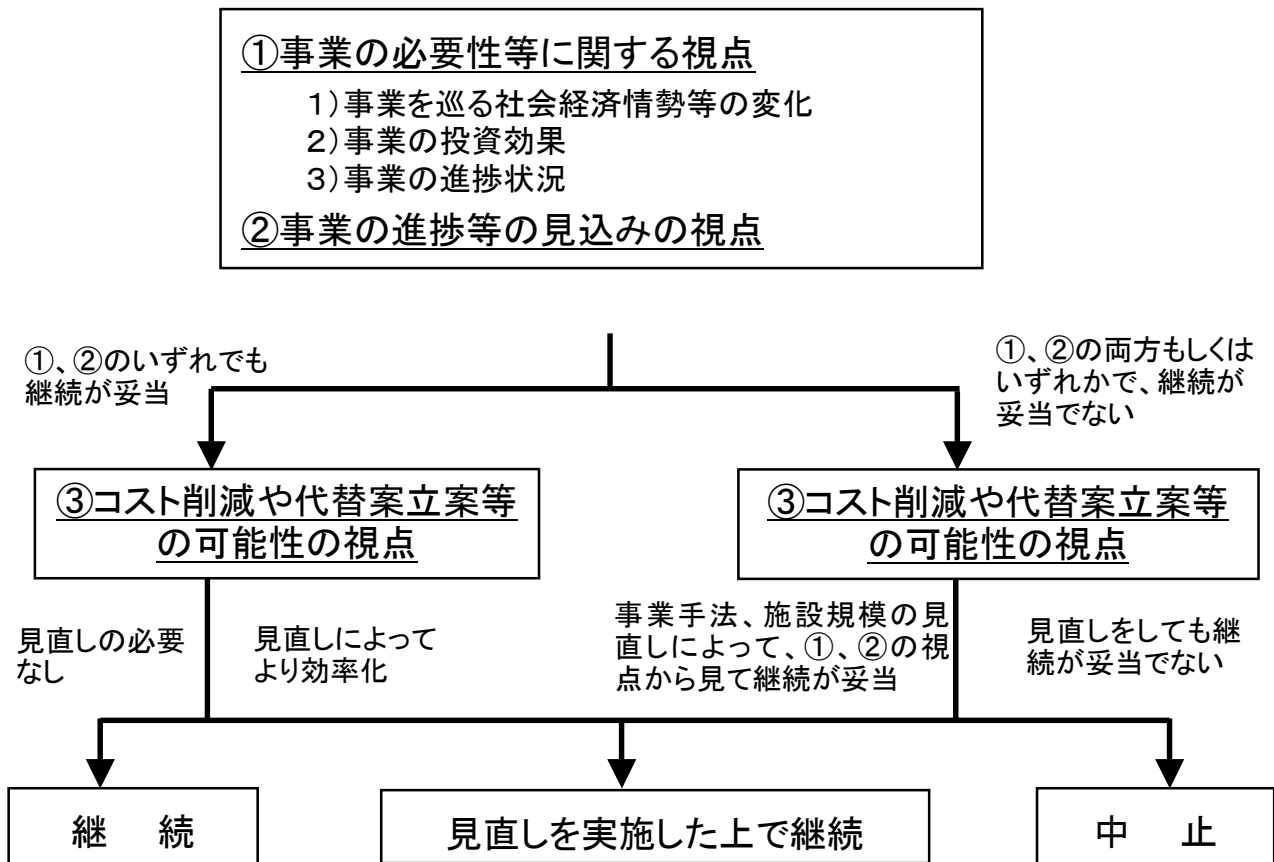
北海道の管理区間の走行速度が低いため、当路線を通過する交通が見込めない

北海道の管理区間が引き続き冬期間通行止めとなり、便益が見込めない(年200日以上通行止め(中札内側過去5年実績))

ことから開発道路区間の構造、ルートの見直しに関わらず、便益の増加は見込めません。

(参 考)

【対応方針又は対応方針(案)決定の考え方】



※「事業評価手法検討部会」(国土交通省)第5回(H15.5.16)部会資料より

## 4 . 地方公共団体等の意見

地元自治体等の意見収集は以下のとおり実施しました。

### 1) 帯広市

日 時：平成15年7月7日(月) 15:00~16:00

場 所：帯広市議会棟全員協議会室

発表者：砂川 敏文 帯広市長

岩野 洋一 帯広商工会議所会頭

山田 昭義 帯広大正農業共同組合組合長

### 2) 中札内村

日 時：平成15年7月9日(水) 13:30~15:00

場 所：中札内村農村環境改善センター

発表者：和田 民次郎 中札内村長

三上 清志 中札内村議会議長

山本 勝博 中札内村農業協同組合代表理事組合長

高嶋 重信 中札内村商工会長

吉田 勇治 札内川上流地域開発研究センター所長

佐竹 英司 日高中央横断道路早期完成を願う村民の会代表

### 3) 静内町

日 時：平成15年7月10日(木) 10:30~12:30

場 所：静内町役場

発表者：沢田 房晴 静内町長

中島 滋 静内町議会議長

片岡 禹雄 静内町農業協同組合代表理事組合長

姥谷 尚宏 日高中部森林組合代表理事組合長

須崎 幸雄 静内漁業共同組合副組合長

武岡 大侖 静内町商工会副会長

細川 好弘 静内観光協会会長

成田 達夫 静内町文化連盟会長

### 4)(社)北海道自然保護協会等 13:30~15:00

日 時：平成15年7月3日(木)

場 所：札幌第1合同庁舎10階共用2号会議室

発表者：俵 浩三 (社)北海道自然保護協会会長

今野 平支郎 「止めよう日高横断道路」全国連絡会常任委員長

植田 幹夫 十勝自然保護協会常任理事

帯広市、中札内村、静内町の首長、議会代表、経済団体等からは、物流、観光、文化交流、災害時における代替路線等の観点から本事業の継続及び現有構造物の有効活用等の意見が出されています。

また、自然保護等の観点から事業中止の意見も出されています。

北海道知事からは、静内中札内線のうち開発道路区間の事業について下記の意見が出されています。

北海道では、主要道静内中札内線（道管理区間）の今後の整備の進め方について特定政策評価を実施し、本年2月に「当分、新規の改築工事は行わない」こととした。

このことにより、当該道路は、当分、幹線道路としての機能が発揮できなくなり開発道路区間で継続して実施されている事業の位置付けに多大な影響を与えるものと考え、本年3月26日に国に対し、開発道路区間に係る事業の当分の中断を含めた見直しについて要請を行ったところであり、現時点においても、この考え方に変わりはない。

なお、北海道では、これまで整備が進められてきた道路の有効活用策や地域の活性化のために必要な方策などについて地元自治体と検討協議することとしており、国においても日高・十勝の両地域の交流・連携を促進し、地域の活性化を図るために、一般国道236号（天馬街道）に通じる、日高自動車道、帯広尾自動車道の重点的整備が行われるよう要望する。



## 5 . 対応方針

「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（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。

主要道道静内中札内線（道管理区間）については、北海道が平成15年2月に北海道政策評価条例に基づき実施した特定政策評価において「道道静内中札内線（道管理区間）の未改良区間においては、当分、新規の改築工事を行わない」と判断しました。また、平成15年6月には、同条例に基づく公共事業再評価により継続中の事業についても計画変更（平成15年度で終了）となりました。

この結果、道管理区間が未整備の状況では本路線への新たな交通需要を見込むことができず、日高圏と十勝圏を結ぶ幹線道路としての整備効果を期待することはできなくなりました。

また、現在進めている高規格幹線道路網の整備を重点化することにより、日高圏と十勝圏における新たな広域的幹線道路網の充実が図られ、静内中札内線の機能が代替されることとなります。

これらのことから、国においては主要道道静内中札内線の開発道路としての事業を中止いたします。

今後、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、北海道の管理区間と併せ、ダムの管理、森林の管理、木材の搬出、登山、観光等に有効活用し、適切な公物管理を行う必要があります。このため、これら道路施設の供用に向けて、関係機関との手続きを進め、本来管理者である北海道へ速やかに移管します。

## 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 静内中札内線	静内中札内線	L = 5 4 . 3 k m	開発道路	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
0	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 5 年度		
単純合計	742億円	39億円	782億円
うち残事業分	313億円	15億円	329億円
基準年における 現在価値 (C)	828億円	10億円	838億円
うち残事業分	216億円	4億円	220億円

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15年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	0億円	0億円	0億円	0億円
基準年における 現在価値 (B)	0億円	0億円	0億円	0億円
うち残事業分	0億円	0億円	0億円	0億円

結 果

費用便益比 (事業全体)	0.0
費用便益比 (残事業)	0.0

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。

## 費用の現在価値算定表 (事業全体)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 主要道道静内中札内線

採用単価の根拠 主要道道		
単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.019	54.3	1.03

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
- 42年目	H -8	2.4647	0	0	0	0
- 41年目	H -7	2.3699	0	1	0	0
- 40年目	H -6	2.2788	1	1	0	0
- 39年目	H -5	2.1911	1	3	0	0
- 38年目	H -4	2.1068	4	8	0	0
- 37年目	H -3	2.0258	9	19	0	0
- 36年目	H -2	1.9479	14	26	0	0
- 35年目	H -1	1.8730	17	31	0	0
- 34年目	H 0	1.8009	21	38	0	0
- 33年目	H 1	1.7317	18	31	0	0
- 32年目	H 2	1.6651	24	40	0	0
- 31年目	H 3	1.6010	24	38	0	0
- 30年目	H 4	1.5395	29	45	0	0
- 29年目	H 5	1.4802	29	43	0	0
- 28年目	H 6	1.4233	23	33	0	0
- 27年目	H 7	1.3686	30	41	0	0
- 26年目	H 8	1.3159	26	35	0	0
- 25年目	H 9	1.2653	24	31	0	0
- 24年目	H 10	1.2167	15	18	0	0
- 23年目	H 11	1.1699	23	27	0	0
- 22年目	H 12	1.1249	22	25	0	0
- 21年目	H 13	1.0816	29	31	0	0
- 20年目	H 14	1.0400	30	31	0	0
- 19年目	H 15	1.0000	16	16	0	0
- 18年目	H 16	0.9615	16	16	0	0
- 17年目	H 17	0.9246	16	15	0	0
- 16年目	H 18	0.8890	16	15	0	0
- 15年目	H 19	0.8548	16	14	0	0
- 14年目	H 20	0.8219	16	14	0	0
- 13年目	H 21	0.7903	16	13	0	0
- 12年目	H 22	0.7599	16	13	0	0
- 11年目	H 23	0.7307	16	12	0	0
- 10年目	H 24	0.7026	16	12	0	0
- 9年目	H 25	0.6756	16	11	0	0
- 8年目	H 26	0.6496	16	11	0	0
- 7年目	H 27	0.6246	16	10	0	0
- 6年目	H 28	0.6006	16	10	0	0
- 5年目	H 29	0.5775	16	10	0	0
- 4年目	H 30	0.5553	16	9	0	0
- 3年目	H 31	0.5339	16	9	0	0
- 2年目	H 32	0.5134	16	8	0	0
- 1年目	H 33	0.4936	16	8	0	0
供用開始年次	H 34	0.4746	16	8	1	0
1年目	H 35	0.4564	0	0	1	0
2年目	H 36	0.4388	0	0	1	0
3年目	H 37	0.4220	0	0	1	0
4年目	H 38	0.4057	0	0	1	0
5年目	H 39	0.3901	0	0	1	0
6年目	H 40	0.3751	0	0	1	0
7年目	H 41	0.3607	0	0	1	0
8年目	H 42	0.3468	0	0	1	0
9年目	H 43	0.3335	0	0	1	0
10年目	H 44	0.3207	0	0	1	0
11年目	H 45	0.3083	0	0	1	0
12年目	H 46	0.2965	0	0	1	0
13年目	H 47	0.2851	0	0	1	0
14年目	H 48	0.2741	0	0	1	0
15年目	H 49	0.2636	0	0	1	0
16年目	H 50	0.2534	0	0	1	0
17年目	H 51	0.2437	0	0	1	0
18年目	H 52	0.2343	0	0	1	0
19年目	H 53	0.2253	0	0	1	0
20年目	H 54	0.2166	0	0	1	0
21年目	H 55	0.2083	0	0	1	0
22年目	H 56	0.2003	0	0	1	0
23年目	H 57	0.1926	0	0	1	0
24年目	H 58	0.1852	0	0	1	0
25年目	H 59	0.1780	0	0	1	0
26年目	H 60	0.1712	0	0	1	0
27年目	H 61	0.1646	0	0	1	0
28年目	H 62	0.1583	0	0	1	0
29年目	H 63	0.1522	0	0	1	0
30年目	H 64	0.1463	0	0	1	0
31年目	H 65	0.1407	0	0	1	0
32年目	H 66	0.1353	0	0	1	0
33年目	H 67	0.1301	0	0	1	0
34年目	H 68	0.1251	0	0	1	0
35年目	H 69	0.1203	0	0	1	0
36年目	H 70	0.1157	0	0	1	0
37年目	H 71	0.1112	0	0	1	0
38年目	H 72	0.1069	0	0	1	0
39年目	H 73	0.1028	0	0	1	0

合計		742	828	39	10
単純事業費計		742		39	

- 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。
- 注3)維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

## 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: 主要道道静内中札内線

採用単価の根拠 主要道道		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.019	21.3	0.40

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
- 18年目	H 16	0.9615	16	16	0	0
- 17年目	H 17	0.9246	16	15	0	0
- 16年目	H 18	0.8890	16	15	0	0
- 15年目	H 19	0.8548	16	14	0	0
- 14年目	H 20	0.8219	16	14	0	0
- 13年目	H 21	0.7903	16	13	0	0
- 12年目	H 22	0.7599	16	13	0	0
- 11年目	H 23	0.7307	16	12	0	0
- 10年目	H 24	0.7026	16	12	0	0
- 9年目	H 25	0.6756	16	11	0	0
- 8年目	H 26	0.6496	16	11	0	0
- 7年目	H 27	0.6246	16	10	0	0
- 6年目	H 28	0.6006	16	10	0	0
- 5年目	H 29	0.5775	16	10	0	0
- 4年目	H 30	0.5553	16	9	0	0
- 3年目	H 31	0.5339	16	9	0	0
- 2年目	H 32	0.5134	16	8	0	0
- 1年目	H 33	0.4936	16	8	0	0
供用開始年次	H 34	0.4746	16	8	0	0
1年目	H 35	0.4564	0	0	0	0
2年目	H 36	0.4388	0	0	0	0
3年目	H 37	0.4220	0	0	0	0
4年目	H 38	0.4057	0	0	0	0
5年目	H 39	0.3901	0	0	0	0
6年目	H 40	0.3751	0	0	0	0
7年目	H 41	0.3607	0	0	0	0
8年目	H 42	0.3468	0	0	0	0
9年目	H 43	0.3335	0	0	0	0
10年目	H 44	0.3207	0	0	0	0
11年目	H 45	0.3083	0	0	0	0
12年目	H 46	0.2965	0	0	0	0
13年目	H 47	0.2851	0	0	0	0
14年目	H 48	0.2741	0	0	0	0
15年目	H 49	0.2636	0	0	0	0
16年目	H 50	0.2534	0	0	0	0
17年目	H 51	0.2437	0	0	0	0
18年目	H 52	0.2343	0	0	0	0
19年目	H 53	0.2253	0	0	0	0
20年目	H 54	0.2166	0	0	0	0
21年目	H 55	0.2083	0	0	0	0
22年目	H 56	0.2003	0	0	0	0
23年目	H 57	0.1926	0	0	0	0
24年目	H 58	0.1852	0	0	0	0
25年目	H 59	0.1780	0	0	0	0
26年目	H 60	0.1712	0	0	0	0
27年目	H 61	0.1646	0	0	0	0
28年目	H 62	0.1583	0	0	0	0
29年目	H 63	0.1522	0	0	0	0
30年目	H 64	0.1463	0	0	0	0
31年目	H 65	0.1407	0	0	0	0
32年目	H 66	0.1353	0	0	0	0
33年目	H 67	0.1301	0	0	0	0
34年目	H 68	0.1251	0	0	0	0
35年目	H 69	0.1203	0	0	0	0
36年目	H 70	0.1157	0	0	0	0
37年目	H 71	0.1112	0	0	0	0
38年目	H 72	0.1069	0	0	0	0
39年目	H 73	0.1028	0	0	0	0
合計			313	216	15	4
単純事業費計			313		15	

- 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。
- 注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。