

一般道道

しままき ぴりか  
島牧美利河線

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 .....	3
( 3 ) 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 ) 事業を巡る社会情勢等の変化 .....	5
( 2 ) 事業の投資効果 .....	11
( 3 ) 事業の進捗状況 .....	13
3 . 事業の進捗の見込み .....	14
4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性 .....	15
5 . 関係する地方公共団体等の意見 .....	20
6 . 対応方針 .....	22

# 1 . 事業の概要

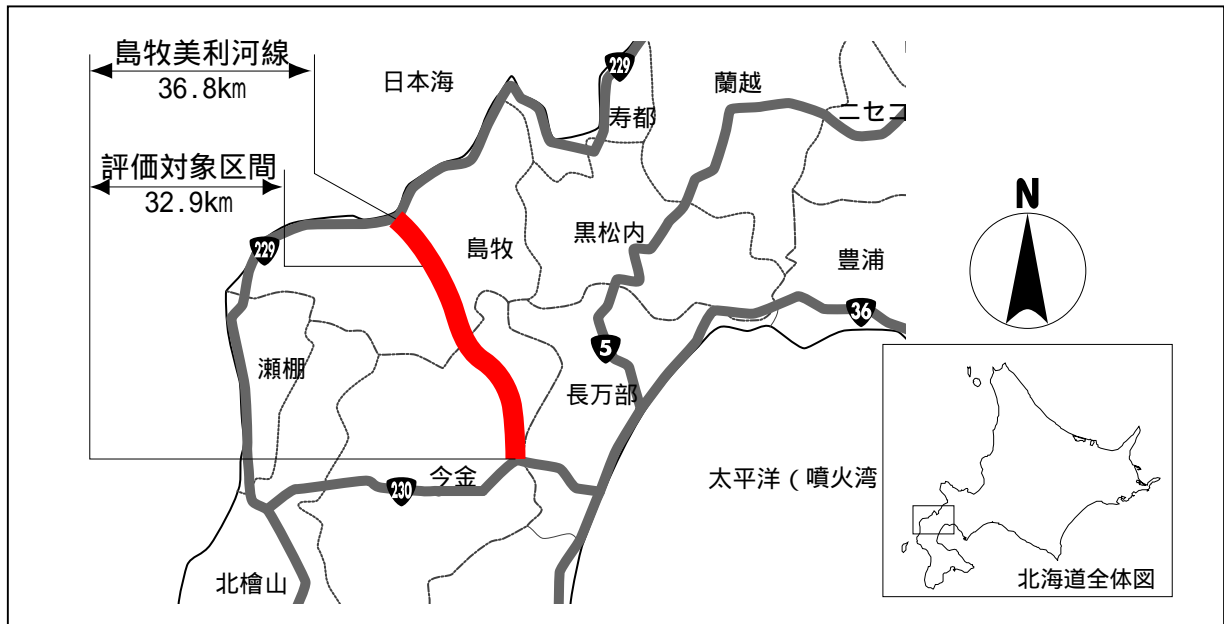
## ( 1 ) 目的

- ・ 国土・地域ネットワークの構築
- ・ 災害への備え
- ・ 個性ある地域の形成
- ・ 円滑なモビリティの確保

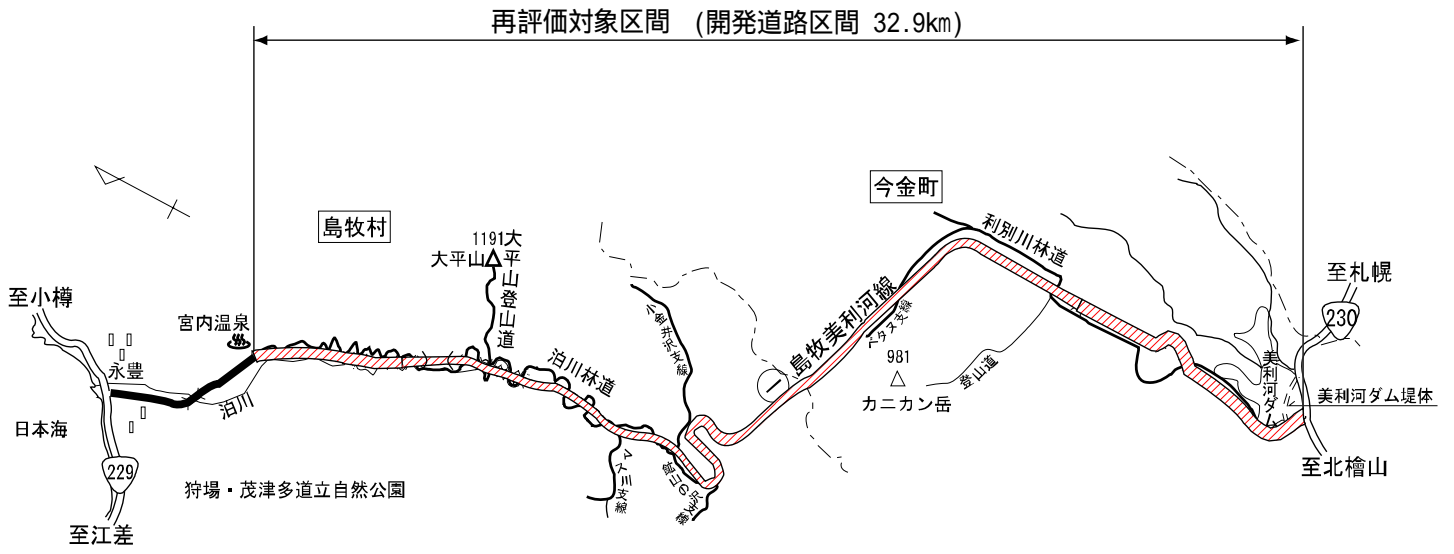
島牧美利河線は、島牧村から今金町に至る延長約37kmの一般道道です。このうち、島牧村字泊を起点とし、今金町字美利河を終点とする延長約33kmの区間が開発道路に指定されています。

本路線の整備により、渡島半島日本海沿岸地域と、太平洋噴火湾沿岸地域を結び、観光産業の支援、農林水産業の利便性向上のほか、災害による孤立化集落を解消し、国道229号及び国道230号の代替路線としての役割を果たします。

## 位置図



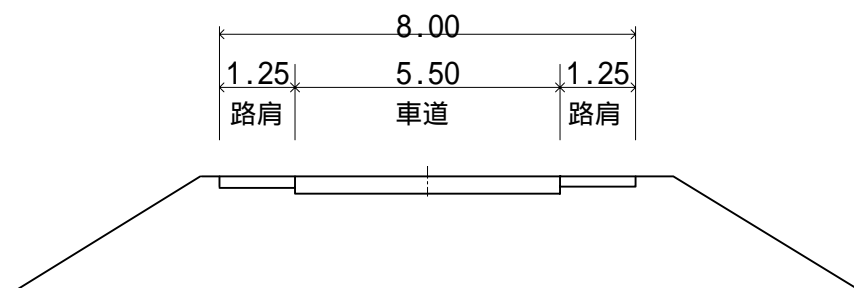
# 事業概要図



## ( 2 ) 計画の概要

起点	・ ・ ・ 北海道島牧郡島牧村字泊
終点	・ ・ ・ 北海道瀬棚郡今金町字美利河
計画延長	・ ・ ・ 3 2 . 9 k m
幅員	・ ・ ・ 8 . 0 m
構造規格	・ ・ ・ 3 種 4 級
設計速度	・ ・ ・ 4 0 k m / h
車線	・ ・ ・ 2 車線
事業主体	・ ・ ・ 北海道開発局

### 横断図



( 単位 : m )

## ( 3 ) 経緯

昭和 4 9 年度

開発道路指定

事業化、用地買収着手、工事着手

現在まで

完成区間 L = 1 2 . 2 k m 北海道へ引継

## 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	
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時間(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向上が見込まれる
		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戸以上または16ha以上、大都市においては100戸以上または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	
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
		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カ年計画に位置づけあり
		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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
(3) 安全で安心できる暮らしの確保	1	二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
(4) 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1,000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	
安 全	(1) 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カ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
		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以内で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
環 境	(1) 地球環境の保全 (2) 生活環境の改善 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	現道等における自動車からのNO2排出削減率
		3	現道等における自動車からのSPM排出削減率
		4	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
		5	その他、環境や景観上の効果が期待される
そ の 他	(1) 他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	

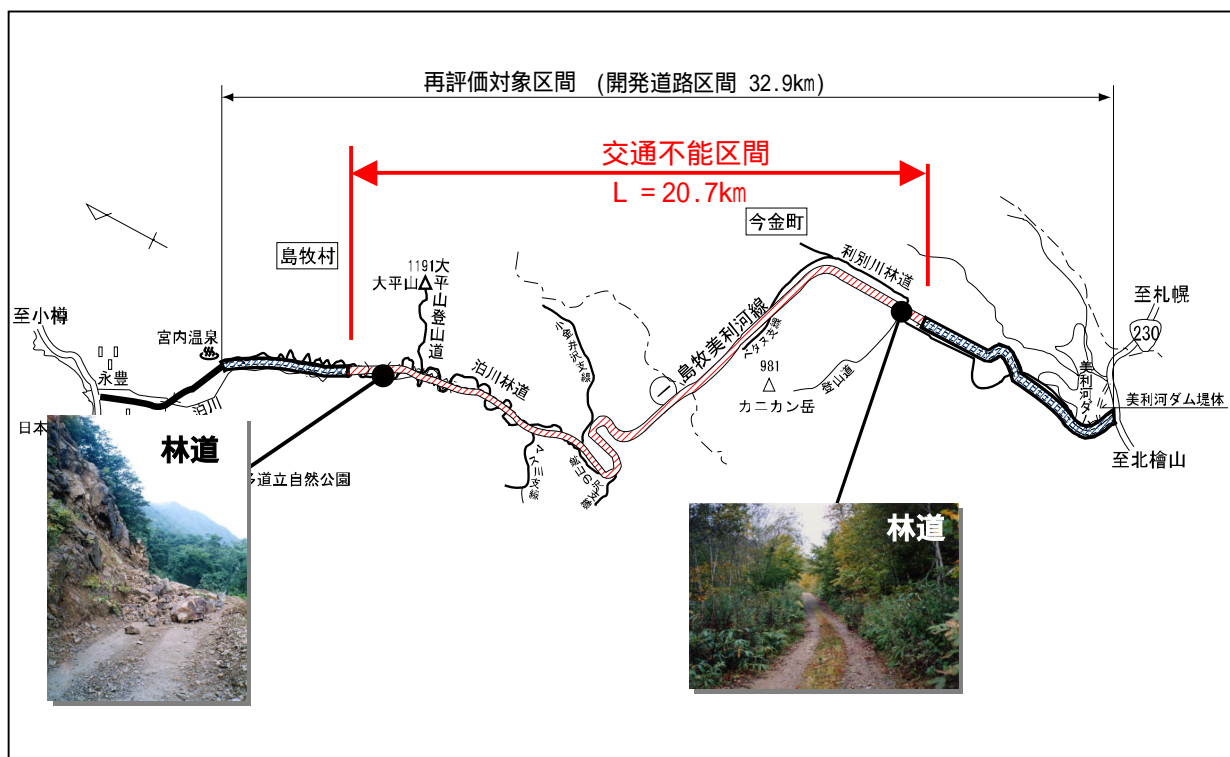
は定量的に評価する指標

## ( 1 ) 事業を巡る社会情勢等の変化

### 客観的評価指標

「現道等における交通不能区間を解消する。」

当該路線の整備により、日本海沿いの島牧村(国道229号)と内陸部の今金町(国道230号)を連絡する島牧美利河線の交通不能区間が解消されます。



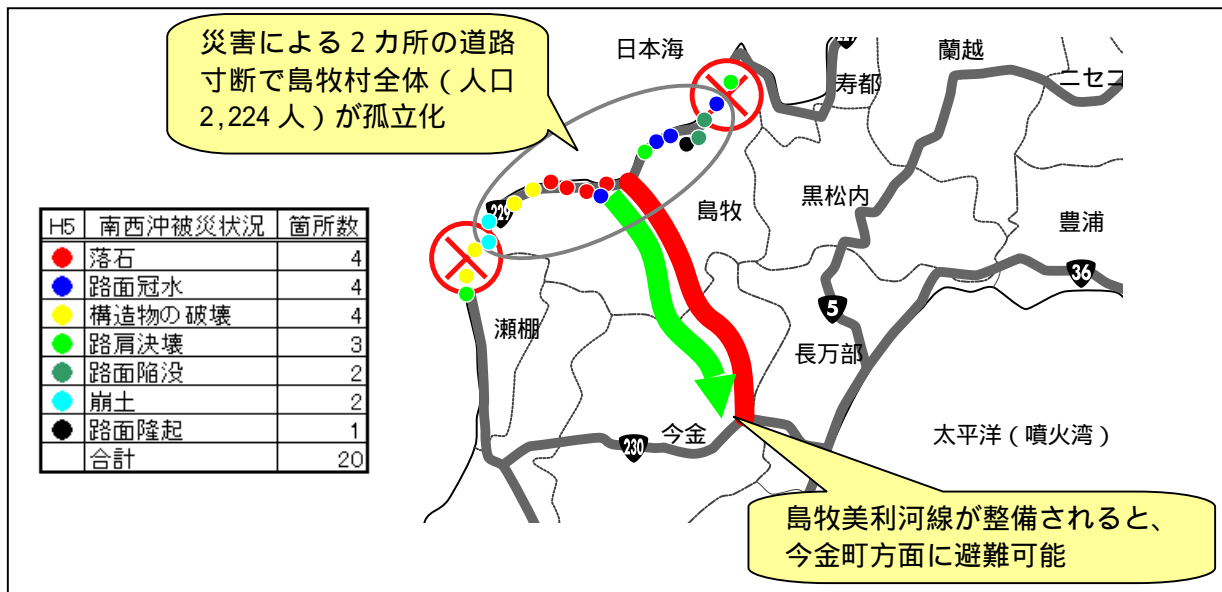
### ■ 島牧美利河線の整備による交通不能区間の解消

## 客観的評価指標

「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。」

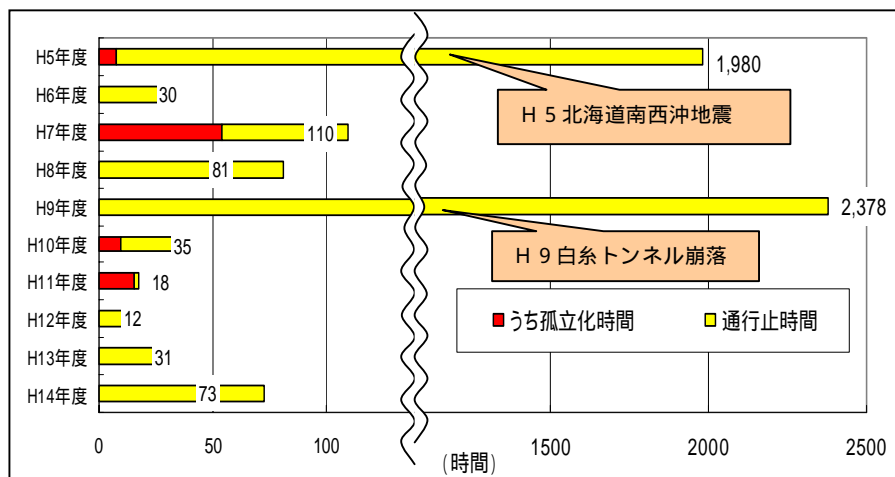
島牧村では、村内と村外を結ぶ交通を国道229号に依存しており、災害による2箇所の道路寸断で村全体が孤立化します。

当該路線の整備によって、緊急時の避難路が確保されることで、道路寸断のリスク軽減が図られ、災害に強いまちづくりに貢献する事が予想されます。



## 島牧美利河線の整備による孤立集落の解消

資料：国勢調査(H12年)



## 国道229号(瀬棚～寿都間)の通行止履歴

資料：北海道開発局






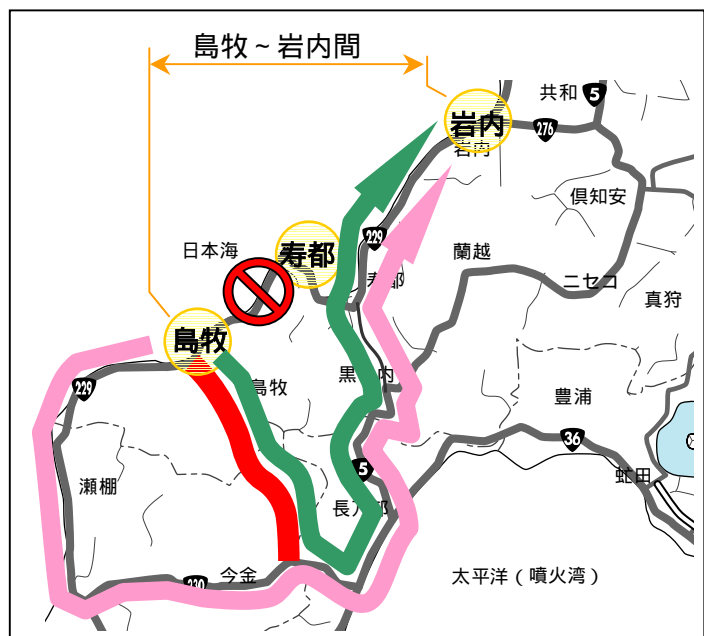
## 客観的評価指標

「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。」

緊急輸送道路に指定されている国道229号が通行止めになった場合、地域間の移動には大幅な迂回を強いられることが予想されます。

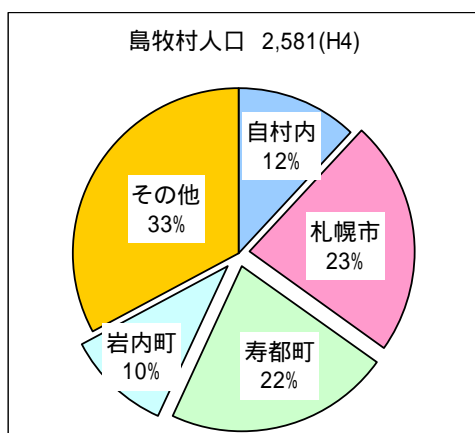
当該路線の整備により、社会的に結びつきの強い島牧村から寿都・岩内方面へのアクセスにおいて、迂回距離の短縮が見込まれます。

	平常時	迂回時		短縮効果
		整備前	整備後	
ルート	国道229号 經由	国道230号 經由	島牧美利河線 經由	
				
距離 (km)	88.2	172.6	118.6	<b>54.0</b>
時間 (min)	108	231	155	<b>76</b>



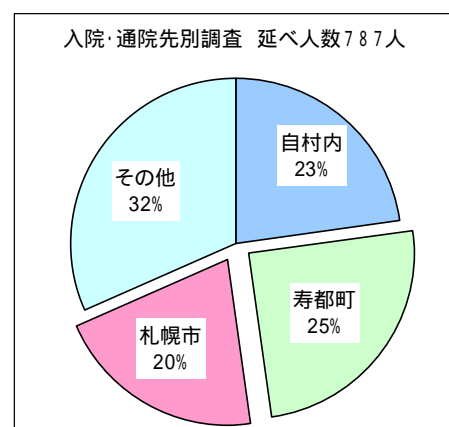
災害時の代替路線としての役割

資料：道路交通センサス（H11年）



買回品・日常品の購入先（島牧村）

資料：北海道広域商圏動向調査（H4年度）



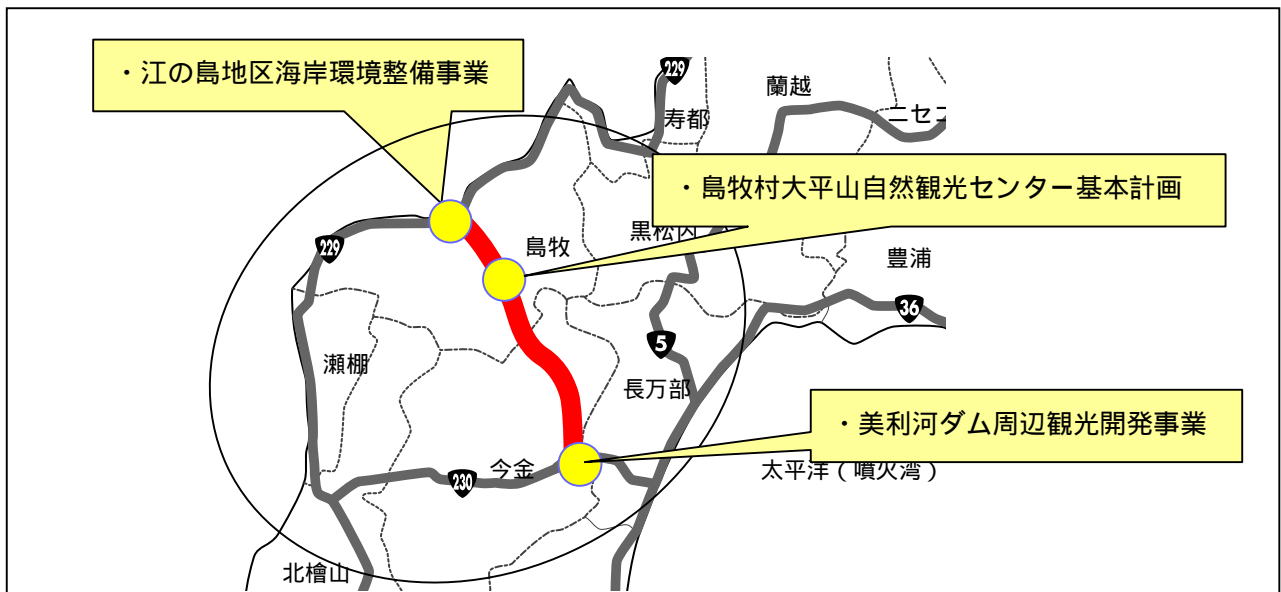
医療動向調査（島牧村）

資料：北海道開発局（H8年）

## 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。」

当該路線の周辺地域においては、雄大な自然環境を活かした観光拠点プロジェクトなど、豊かな地域づくりや交流人口拡大による地域の活性化を図るための地域プロジェクトが計画・推進されています。



地域プロジェクトの位置図

## 地域プロジェクトの概要

プロジェクト名	計画概要
江の島地区海岸環境整備事業	国道 229 号に近接する江の島海岸の砂浜と北国潤台地、豊かな緑地及び日本海を臨む景観を生かしたレクリエーション基地の整備。 【計画内容】センターハウス、イベント広場、オートキャンプ場など
美利河ダム周辺観光開発事業	美利河ダム周辺にレクリエーション施設、健康増進施設を配置し、通年型観光地の形成を図る。 【計画内容】スキー場、温泉、温水プール、宿泊施設、緑地公園など
島牧村大平山自然観光センター基本計画	大平山山系へのアクセスポイントとなる登山口と泊川渓谷の河鹿湯温泉を活用した、渓谷・山岳観光拠点として、ハード及びソフト整備を図る。

資料：地域プロジェクト総覧（H15年）ほか

## 客観的評価指標

「主要な観光地へのアクセス向上が期待される」

島牧村周辺には、大平山や賀老高原、宮内温泉などがあり、特に、島牧村大平山自然観光センター基本計画に位置づけられる溪谷・山岳観光拠点が、計画されています。

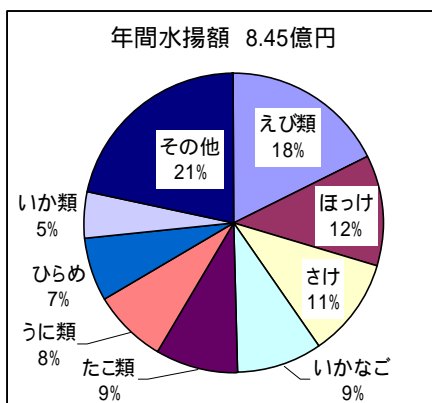
今金町周辺には、美利河ダム周辺のスキー場やキャンプ場、温泉など優れた観光拠点があります。



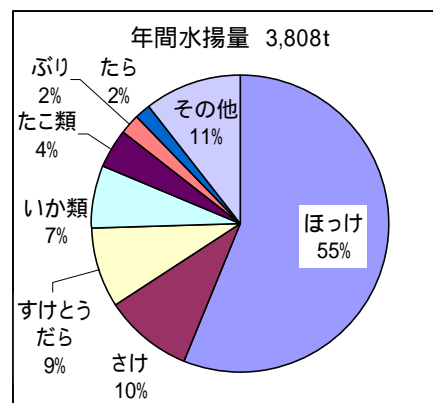
## 客観的評価指標

「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  
利便性向上が図られる。」

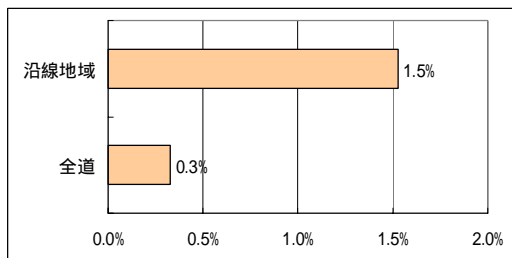
島牧村では年間の水揚額が8億円を越えているほか、島牧村  
と今金町を合わせた森林蓄積量も7,205千 $m^3$ に及んでおり、  
当該路線の沿線は、水産業や林業が盛んな地域となっています。



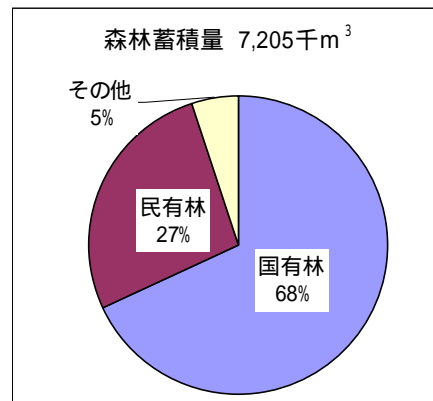
島牧村の魚種別水揚額の内訳  
資料：北海道水産現勢（H14）



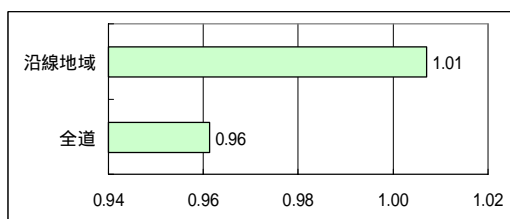
島牧村の魚種別水揚量の内訳  
資料：北海道水産現勢（H14）



沿線地域の林業就業者数比率  
資料：国勢調査（H12）



沿線地域の森林蓄積量  
資料：北海道林業統計（H13）



沿線地域の林野面積（平成14年、昭和45年 = 1.00）  
資料：国勢調査（H12）

## ( 2 ) 事業の投資効果

### 費用対効果分析の結果 事業全体

#### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	307億円	51億円	358億円
基準年における 現在価値	300億円	11億円	311億円

#### 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15年度			
単年便益 (初年便益)	25億円	3億円	0億円	28億円
基準年における 現在価値	208億円	22億円	3億円	234億円

#### 結果

費用便益比 ( B / C )	0 . 8
-----------------	-------

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 ( B / C )
交通量	1,190	± 10%	0 . 7 ~ 0 . 9
事業費	307億円	± 10%	0 . 7 ~ 0 . 8
事業期間	51年	± 11年	0 . 5 ~ 1 . 1

## 費用対効果分析の結果 - 残事業 -

### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	190億円	39億円	229億円
基準年における 現在価値(C)	126億円	8億円	135億円

### 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			
単年便益 (初年便益)	25億円	3億円	0億円	28億円
基準年における 現在価値(B)	208億円	22億円	3億円	234億円

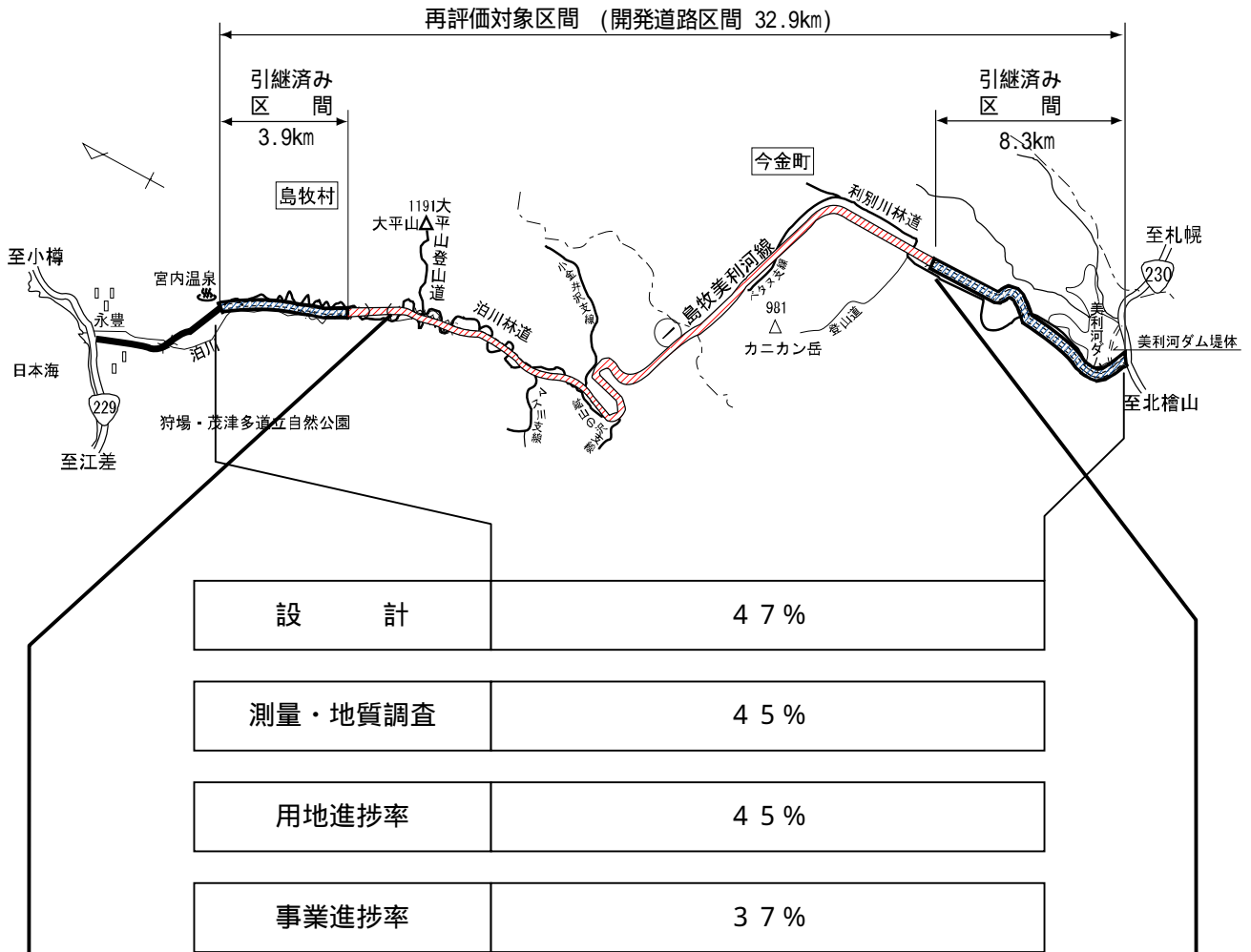
### 結果

費用便益比(B/C)	1.7
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

### (3) 事業の進捗状況

島牧美利河道路の整備状況は、平成15年3月末で、用地進捗率45%、事業進捗率37%です。



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

平成15年度末時点

凡例：数字は進捗率



河鹿トンネル  
(今金町側坑口)



未整備区間  
↑  
↓  
整備区間



### 3 . 事業の進捗の見込み

#### 1 ) 整備の現状

島牧美利河線は、昭和49年度に工事着手後、現在までに約12kmを北海道へ引き継いでおり、全体の進捗率は37%です。

また、島牧村側は大平山登山道付近の島牧村大平山自然観光センター基本計画につながる河鹿トンネル(延長1.2km)の掘削を完了し、附帯工を残すのみとなっています。

さらに、今金町側は、美利河ダムを經由して、既存の利別川林道に接続済みです。

#### 2 ) 進捗の見込み

残る約21kmの区間については、

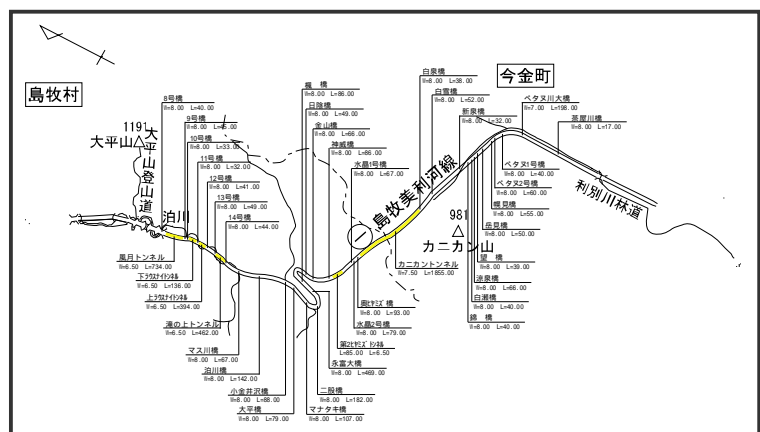
急峻な山岳地帯を貫く新設路線となっており、大規模な構造物(トンネル6、橋梁34)が多数予定されています。

豪雪地帯であり、積雪期間が長く施工期間が限定されます。

狩場・茂津多道立自然公園の中にあり、工事用道路として利用できる道路がなく、一方向からの施工となります。

これらの現地条件を勘案すると、工事の完成には、今後20年以上の期間が見込まれるため、完成の目途は最短でも平成30年代後半以降となるものと想定されます。また、地質未調査による不確定要素があり、更に大きなコスト増及び事業期間の延伸も想定されます。

未着手区間における  
計画構造物





## 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（車道部5.5m）、曲線半径60m以上、縦断勾配6%以下）の道路として計画されています。

設計方法の見直しや建設副産物対策などの施策について計画的に取り組むなど、コスト縮減を図っています。

またルートを選定に当たっては、上記基準による走行性を満足させつつ、建設発生土を抑制するための土工バランスや縦断勾配等の検討及び森林や河川等周辺環境への影響の最小化などの視点から検討を行い決定しています。

## 2) 代替案等の立案と採用の可能性

抜本的な見直しとしては、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車線的整備や、林道の活用による早期整備効果発現等が考えられます。

### (1) 1.5車線的整備の可能性

本路線を1.5車線的に整備した場合

1.5車線的整備では旅行速度が大幅に下がるため時間短縮効果は見込めない。

1.5車線的整備としても、急峻な山岳地帯を通る構造物を回避することは困難である。

急峻な山岳地帯にあるため、縦断勾配が急で大型車の通行には困難を来し、物流の効率化は期待できない。豪雪地帯であるため、1車線の整備では幅員が狭く冬期間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、走行速度が遅くなり、時間短縮効果が見込めないことや、大幅なコスト縮減や事業期間の短縮が見込めないことから、早期整備効果の発現につながりません。

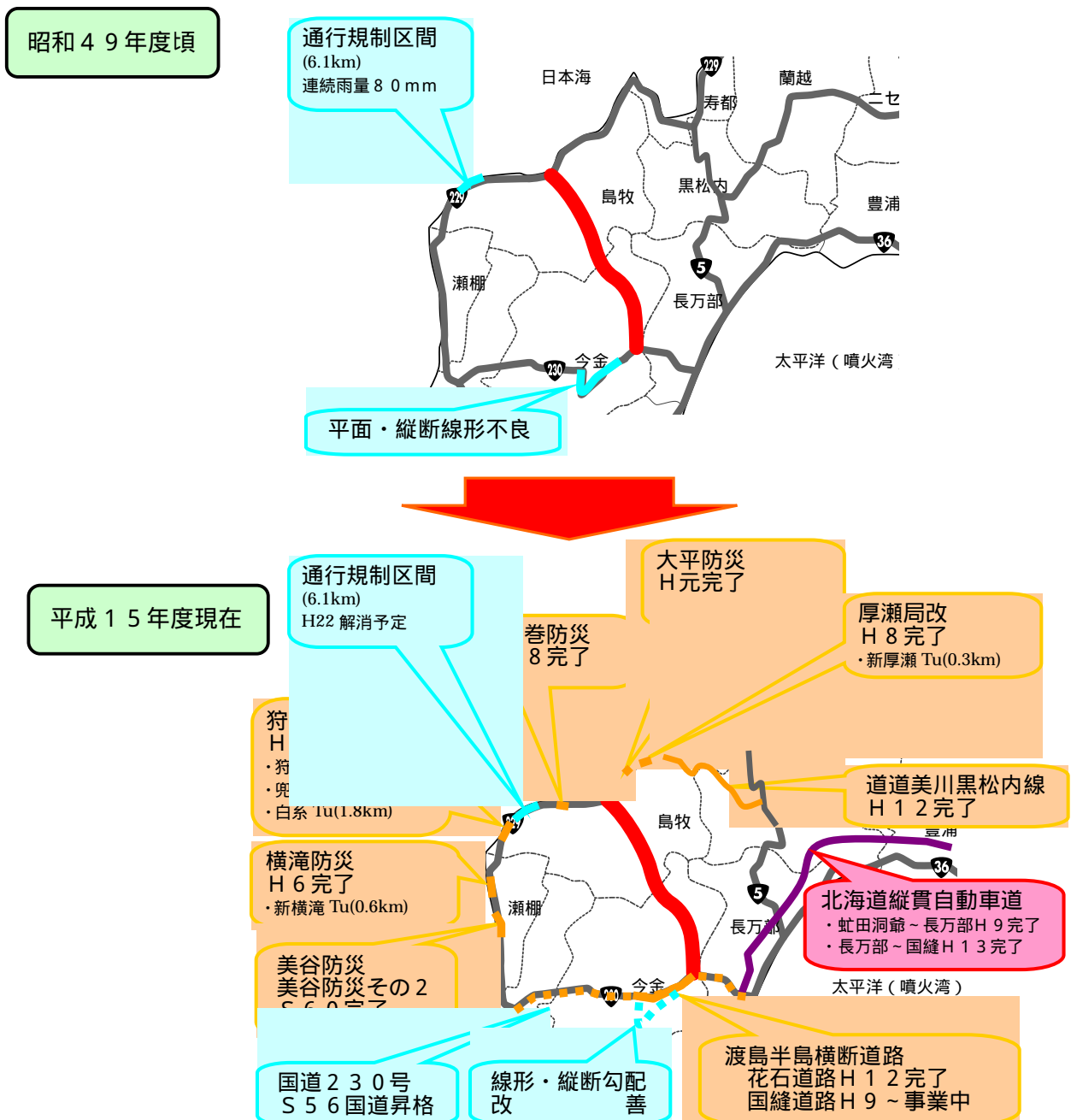
### (2) 既存道路の活用による代替案

本路線においては、既存道路がほとんどなく、急峻な山岳地帯部の未開削区間において、道路の新設が必要となり、大幅なコスト縮減や事業期間の短縮が見込めないことから、早期整備効果の発現に繋がりにません。

### (3) 周辺のネットワークによる代替性

本路線が、開発道路として指定された昭和49年当時の道路網は、国道昇格・道道認定など、道路整備の計画が始まったばかりであり、周辺道路のネットワークは不十分な状況でした。

その後、国道229号においては、トンネルにより迂回するなど落石等への対策が進められてきたとともに、高速道路、地域高規格道路網の整備が進められています。



#### (4) 地域計画を考慮した見直し案

島牧村側は、現在施工中の河鹿トンネル完成により、泊川林道へ接続し「島牧村太平山自然観光センター基本計画」に位置づけられる大平山周辺の登山道や泊川林道へのアクセスが確保されます。

今金町側は、既に利別川林道に接続済みであり、途中の美利河ダムを經由して森林管理や自然体験型観光等への広範な利用が期待されます。



これらの状況を勘案し、本路線については、河鹿トンネルの完成のみの整備に変更する代替案が考えられます。この場合、本事業の投資効果は残事業B/Cにして、1.1となります。

## 見直し継続案費用対効果分析の結果 - 残事業 -

### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	8億円	0億円	8億円
基準年における 現在価値(C)	7億円	0億円	7億円

### 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			
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)	8億円	0億円	0億円	8億円

### 結果

費用便益比(B/C)	1.1
------------	-----

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。

## 5 . 関係する地方公共団体等の意見

### ( 1 ) 関係町村等の意見

沿線の島牧村、今金町からは、島牧美利河線の整備による渡島半島日本海沿岸地域と太平洋噴火湾沿岸地域の連結、観光産業の支援、農林水産業の利便性向上等の観点から要望を行ってききましたが、昨今の厳しい情勢等から、事業の継続が困難な状況は理解できるが、建設中のトンネルの完成や登山口までの整備を期待するとともに、周辺国道網の機能強化について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て、早期に整備の効果を発現していくことが重要であり、道としては、地域間の交流・連携、自律的発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一般道道島牧美利河線の整備に関して以下の意見が出されています。

「一般道道島牧美利河線は、国道229号が唯一の接続道路である島牧村と長万部町を結び、物流、観光などの交流・連携を促進し、地域の活性化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、事業の見直しも止むを得ない。」

(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
開発道路島 牧美利河線 促進期成会	島牧村長 藤田 章	今金町、島牧村の首 長及び議会議長	平成15年度ま でに、不通区間 の解消に向けて 整備促進の要望 あり
後志総合 開発期成会	蘭越町長 宮谷内 留雄	小樽市、余市町、仁 木町、赤井川村、古 平町、積丹町、神恵 内村、泊村、岩内町、 共和町、倶知安町、 京極町、喜茂別町、 留寿都村、真狩村、 二セコ町、蘭越町、 黒松内町、寿都町、 島牧村の首長及び議 会議長	平成15年度ま でに、国道を補 完する道路網の 整備、不通区間 の開削のため整 備促進の要望あ り
檜山総合 開発期成会	瀬棚町長 平田 泰雄	江差町、上ノ国町、 厚沢部町、乙部町、 熊石町、大成町、奥 尻町、瀬棚町、北檜 山町、今金町の首長 及び議会議長	平成14年度以 降の要望なし

## 6 . 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。

一般道道島牧美利河線は日本海沿いの島牧村（国道229号）と内陸部の今金町（国道230号）を連絡し、農林水産品の物流効率化、観光アクセスの向上、災害時の代替路線等を目的とした路線であり、平成14年度までに約12kmを北海道に引継いでいます。

本路線は昭和49年度から島牧村・今金町側より事業を進め、現在、今金町側では美利河ダムを經由して利別川林道に接続されており、また、島牧村側では大平山登山道周辺の泊川林道に接続する河鹿トンネルを建設中です。

しかし、残る区間は多積雪地域の急峻な山岳地帯を通過するなど現地の状況が厳しく、残事業量が多大であることから今後の事業期間は最短でも約20年以上を要することが見込まれます。

「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の必要性は変わらないが、事業期間の大幅な短縮が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り、今後の完成を目指した事業継続は困難な状況にあります。

「コスト縮減や代替案等の立案と採用の可能性」の視点から、1.5車線の整備及び既存道路の活用などについて検討しましたが、大幅なコスト縮減や事業期間の短縮が見込めないため、早期整備効果の発現につながらず、急峻な山岳道路で冬期交通



止めも回避できないなど、有効な代替案となりません。

「周辺ネットワークによる代替性」の視点では、本路線が開発道路として指定された昭和49年当時の道路網に比べ、昭和60年度には美谷防災が、平成14年度には狩場防災が完了するなど国道229号の安全性・確実性が向上しています。また、国道230号では、地域高規格道路渡島半島横断道路の整備が進められ、平成12年度に花石道路が完成し、国縫道路の整備が進められるなど、周辺のネットワークは着実に向上されつつあります。

これらのことから、国においては、林道との接続による登山利用、木材運搬、森林管理への活用が図られるよう、附帯工のみを残す河鹿トンネルの完成のみに事業規模を見直し、未着手となっている約19km区間の整備を行わないこととします。

なお、今後関係地方公共団体等の意見をふまえ、本路線周辺の道路ネットワーク機能を充実に関する検討を進めることとします。

## 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
一般道道	島牧美利河線	L = 32.9 km	一次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,190	2	北海道開発局

## 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	307億円	51億円	358億円
うち残事業分	190億円	39億円	229億円
基準年における 現在価値 (C)	300億円	11億円	311億円
うち残事業分	126億円	8億円	135億円

## 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 1 5 年度			
供 用 年	平成 3 7 年度			
単年便益 (初年便益)	25億円	3億円	0億円	28億円
基準年における 現在価値 (B)	208億円	22億円	3億円	234億円
うち残事業分	208億円	22億円	3億円	234億円

## 結 果

費用便益比 (事業全体)	0.8
費用便益比 (残事業)	1.7

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 感 度 分 析 (事業全体を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B / C)
交通量	1,190	± 1 0 %	0.7 ~ 0.9
事業費	307億円	± 1 0 %	0.7 ~ 0.8
事業期間	5 1 年	± 1 1 年	0.5 ~ 1.1

## 交通状況の変化

事業名：一般道道島牧美利河道路(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] : 32.9 km	交通量	[台/日]	0	1,200	
	走行時間	[分]	0	43	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	16.65	
主な周辺道路	一般国道 229号: 78.8 km	交通量	[台/日]	2,400	1,900
		走行時間	[分]	94	93
		走行時間費用	[億円/年]	67.81	53.17
	一般国道 5号: 24.8 km	交通量	[台/日]	11,800	11,600
		走行時間	[分]	46	44
		走行時間費用	[億円/年]	184.80	177.24
	(主)八雲北檜山 線: 33.8 km	交通量	[台/日]	2,400	2,000
		走行時間	[分]	41	41
		走行時間費用	[億円/年]	31.73	26.65
	(主)寿都黒松内 線: 15.2 km	交通量	[台/日]	3,000	2,400
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	22.70	18.10
その他道路合計 : 21323.2 km		走行時間費用	[億円/年]	52606.13	52596.77

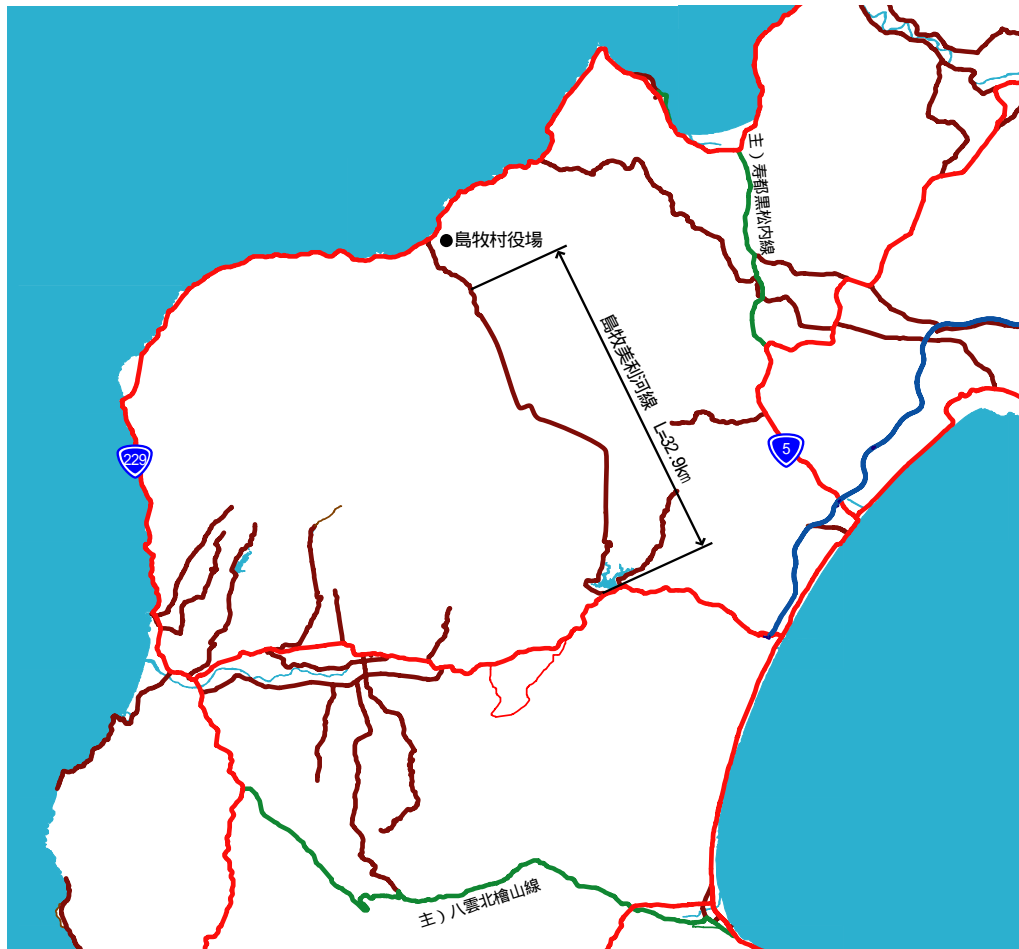
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計: 21508.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	52913.17	52888.58	24.59

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：一般道道島牧美利河道路(事業全体)

【 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：一般道道島牧美利河道路(残事業)

(推計時点 H42年)

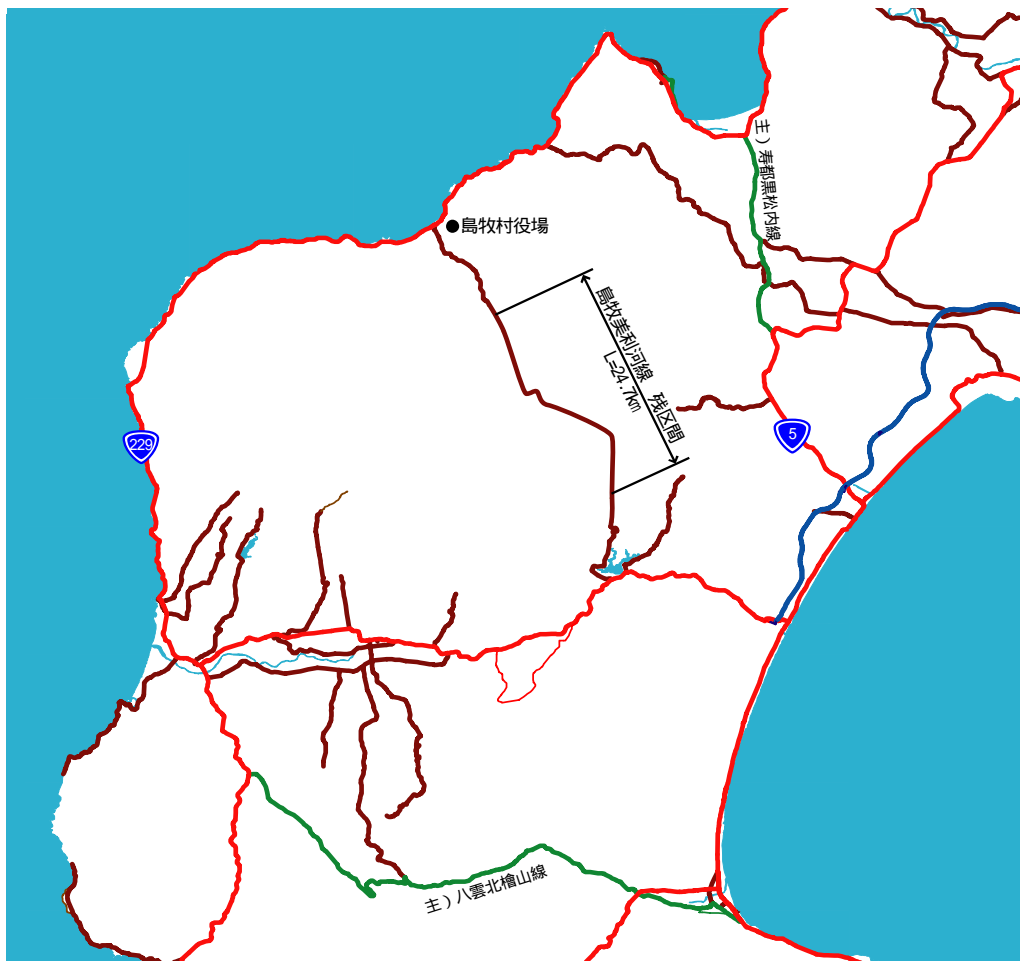
			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [バイパス等] : 24.7 km	交通量	[台/日]	0	1,200	
	走行時間	[分]	0	43	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	16.65	
主な周辺道路	一般国道 229号: 78.8 km	交通量	[台/日]	2,400	1,900
		走行時間	[分]	94	93
		走行時間費用	[億円/年]	67.81	53.17
	一般国道 5号: 24.8 km	交通量	[台/日]	11,800	11,600
		走行時間	[分]	46	44
		走行時間費用	[億円/年]	184.80	177.24
	(主)八雲北檜山 線: 33.8 km	交通量	[台/日]	2,400	2,000
		走行時間	[分]	41	41
		走行時間費用	[億円/年]	31.73	26.65
	(主)寿都黒松内 線: 15.2 km	交通量	[台/日]	3,000	2,400
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	22.70	18.10
その他道路合計 : 21323.2 km		走行時間費用	[億円/年]	52606.13	52596.77
			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
合計: 21508.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	52913.17	52888.58	24.59

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：一般道道島牧美利河道路(残事業)

【 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：島牧美利河線

(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15年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 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
	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	
		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( )	
その他(Q - V式と転換率式の組合せによる配分 )			
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( )		





## 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 都道府県道(一般都道府県道)

箇所名:一般道道島牧美利河線

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.041	32.9	1.35

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
- 51年目	S 49	3.1187	0	0	0	0
- 50年目	S 50	2.9987	0	0	0	0
- 49年目	S 51	2.8834	0	1	0	0
- 48年目	S 52	2.7725	0	1	0	0
- 47年目	S 53	2.6658	1	3	0	0
- 46年目	S 54	2.5633	1	3	0	0
- 45年目	S 55	2.4647	2	4	0	0
- 44年目	S 56	2.3699	2	5	0	0
- 43年目	S 57	2.2788	1	3	0	0
- 42年目	S 58	2.1911	1	3	0	0
- 41年目	S 59	2.1068	2	4	0	0
- 40年目	S 60	2.0258	1	3	0	0
- 39年目	S 61	1.9479	4	7	0	0
- 38年目	S 62	1.8730	3	6	0	0
- 37年目	S 63	1.8009	4	7	0	0
- 36年目	H 1	1.7317	5	9	0	0
- 35年目	H 2	1.6651	6	10	0	0
- 34年目	H 3	1.6010	5	8	0	0
- 33年目	H 4	1.5395	6	9	0	0
- 32年目	H 5	1.4802	8	12	0	0
- 31年目	H 6	1.4233	6	9	0	0
- 30年目	H 7	1.3686	6	8	0	0
- 29年目	H 8	1.3159	6	8	0	0
- 28年目	H 9	1.2653	6	8	0	0
- 27年目	H 10	1.2167	5	6	0	0
- 26年目	H 11	1.1699	6	7	0	0
- 25年目	H 12	1.1249	6	6	0	0
- 24年目	H 13	1.0816	8	8	0	0
- 23年目	H 14	1.0400	7	7	0	0
- 22年目	H 15	1.0000	7	7	0	0
- 21年目	H 16	0.9615	8	7	0	0
- 20年目	H 17	0.9246	7	6	0	0
- 19年目	H 18	0.8890	8	7	0	0
- 18年目	H 19	0.8548	10	8	0	0
- 17年目	H 20	0.8219	11	9	0	0
- 16年目	H 21	0.7903	10	8	0	0
- 15年目	H 22	0.7599	9	7	0	0
- 14年目	H 23	0.7307	9	6	0	0
- 13年目	H 24	0.7026	9	6	0	0
- 12年目	H 25	0.6756	9	6	0	0
- 11年目	H 26	0.6496	9	6	0	0
- 10年目	H 27	0.6246	9	5	0	0
- 9年目	H 28	0.6006	10	6	0	0
- 8年目	H 29	0.5775	11	6	0	0
- 7年目	H 30	0.5553	9	5	0	0
- 6年目	H 31	0.5339	9	5	0	0
- 5年目	H 32	0.5134	9	5	0	0
- 4年目	H 33	0.4936	9	5	0	0
- 3年目	H 34	0.4746	9	4	0	0
- 2年目	H 35	0.4564	9	4	0	0
- 1年目	H 36	0.4388	8	4	0	0

供用開始年次	H 37	0.4220	0	0	1	1
1年目	H 38	0.4057	0	0	1	1
2年目	H 39	0.3901	0	0	1	1
3年目	H 40	0.3751	0	0	1	0
4年目	H 41	0.3607	0	0	1	0
5年目	H 42	0.3468	0	0	1	0
6年目	H 43	0.3335	0	0	1	0
7年目	H 44	0.3207	0	0	1	0
8年目	H 45	0.3083	0	0	1	0
9年目	H 46	0.2965	0	0	1	0
10年目	H 47	0.2851	0	0	1	0
11年目	H 48	0.2741	0	0	1	0
12年目	H 49	0.2636	0	0	1	0
13年目	H 50	0.2534	0	0	1	0
14年目	H 51	0.2437	0	0	1	0
15年目	H 52	0.2343	0	0	1	0
16年目	H 53	0.2253	0	0	1	0
17年目	H 54	0.2166	0	0	1	0
18年目	H 55	0.2083	0	0	1	0
19年目	H 56	0.2003	0	0	1	0
20年目	H 57	0.1926	0	0	1	0
21年目	H 58	0.1852	0	0	1	0
22年目	H 59	0.1780	0	0	1	0
23年目	H 60	0.1712	0	0	1	0
24年目	H 61	0.1646	0	0	1	0
25年目	H 62	0.1583	0	0	1	0
26年目	H 63	0.1522	0	0	1	0
27年目	H 64	0.1463	0	0	1	0
28年目	H 65	0.1407	0	0	1	0
29年目	H 66	0.1353	0	0	1	0
30年目	H 67	0.1301	0	0	1	0
31年目	H 68	0.1251	0	0	1	0
32年目	H 69	0.1203	0	0	1	0
33年目	H 70	0.1157	0	0	1	0
34年目	H 71	0.1112	0	0	1	0
35年目	H 72	0.1069	0	0	1	0
36年目	H 73	0.1028	0	0	1	0
37年目	H 74	0.0989	0	0	1	0
38年目	H 75	0.0951	0	0	1	0
39年目	H 76	0.0914	0	0	1	0
合計			307	300	51	11
単純事業費計			307		51	

- 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)

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 都道府県道(一般都道府県道)

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.041	24.7	1.01

箇所名: 一般道道島牧美利河線

年次	年度	割戻率	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
- 21年目	H 16	0.9615	8	7	0	0
- 20年目	H 17	0.9246	7	6	0	0
- 19年目	H 18	0.8890	8	7	0	0
- 18年目	H 19	0.8548	10	8	0	0
- 17年目	H 20	0.8219	11	9	0	0
- 16年目	H 21	0.7903	10	8	0	0
- 15年目	H 22	0.7599	9	7	0	0
- 14年目	H 23	0.7307	9	6	0	0
- 13年目	H 24	0.7026	9	6	0	0
- 12年目	H 25	0.6756	9	6	0	0
- 11年目	H 26	0.6496	9	6	0	0
- 10年目	H 27	0.6246	9	5	0	0
- 9年目	H 28	0.6006	10	6	0	0
- 8年目	H 29	0.5775	11	6	0	0
- 7年目	H 30	0.5553	9	5	0	0
- 6年目	H 31	0.5339	9	5	0	0
- 5年目	H 32	0.5134	9	5	0	0
- 4年目	H 33	0.4936	9	5	0	0
- 3年目	H 34	0.4746	9	4	0	0
- 2年目	H 35	0.4564	9	4	0	0
- 1年目	H 36	0.4388	8	4	0	0
供用開始年次	H 37	0.4220	0	0	1	0
1年目	H 38	0.4057	0	0	1	0
2年目	H 39	0.3901	0	0	1	0
3年目	H 40	0.3751	0	0	1	0
4年目	H 41	0.3607	0	0	1	0
5年目	H 42	0.3468	0	0	1	0
6年目	H 43	0.3335	0	0	1	0
7年目	H 44	0.3207	0	0	1	0
8年目	H 45	0.3083	0	0	1	0
9年目	H 46	0.2965	0	0	1	0
10年目	H 47	0.2851	0	0	1	0
11年目	H 48	0.2741	0	0	1	0
12年目	H 49	0.2636	0	0	1	0
13年目	H 50	0.2534	0	0	1	0
14年目	H 51	0.2437	0	0	1	0
15年目	H 52	0.2343	0	0	1	0
16年目	H 53	0.2253	0	0	1	0
17年目	H 54	0.2166	0	0	1	0
18年目	H 55	0.2083	0	0	1	0
19年目	H 56	0.2003	0	0	1	0
20年目	H 57	0.1926	0	0	1	0
21年目	H 58	0.1852	0	0	1	0
22年目	H 59	0.1780	0	0	1	0
23年目	H 60	0.1712	0	0	1	0
24年目	H 61	0.1646	0	0	1	0
25年目	H 62	0.1583	0	0	1	0
26年目	H 63	0.1522	0	0	1	0
27年目	H 64	0.1463	0	0	1	0
28年目	H 65	0.1407	0	0	1	0
29年目	H 66	0.1353	0	0	1	0
30年目	H 67	0.1301	0	0	1	0
31年目	H 68	0.1251	0	0	1	0
32年目	H 69	0.1203	0	0	1	0
33年目	H 70	0.1157	0	0	1	0
34年目	H 71	0.1112	0	0	1	0
35年目	H 72	0.1069	0	0	1	0
36年目	H 73	0.1028	0	0	1	0
37年目	H 74	0.0989	0	0	1	0
38年目	H 75	0.0951	0	0	1	0
39年目	H 76	0.0914	0	0	1	0
合計			190	126	39	8
単純事業費計			190		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。

## 便益の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 一般道道島牧美利河線

年次	年度 (基準年) H15	総走行台数の年次別伸び率 (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)					事故減少便益(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	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A)×	現在価値 ×(A)	便益合計 (-)	現在価値 割引率4%	
																					乗用車
供用開始年次	H 37	0.99969	0.99400	0.99836	0.4220	18	0	2	5	25	10	1	0	0	1	3	1	0	0	28	12
1年目	H 38	0.99969	0.99396	0.99836	0.4057	18	0	2	5	25	10	1	0	0	1	3	1	0	0	28	11
2年目	H 39	0.99969	0.99392	0.99836	0.3901	18	0	2	5	25	10	1	0	0	1	3	1	0	0	28	11
3年目	H 40	0.99969	0.99389	0.99835	0.3751	18	0	2	5	25	9	1	0	0	1	3	1	0	0	28	10
4年目	H 41	0.99969	0.99385	0.99835	0.3607	18	0	2	5	25	9	1	0	0	1	3	1	0	0	28	10
5年目	H 42	0.99969	0.99381	0.99835	0.3468	18	0	2	5	25	9	1	0	0	1	3	1	0	0	28	10
6年目	H 43	0.99801	0.99542	0.99743	0.3335	18	0	2	5	25	8	1	0	0	1	3	1	0	0	28	9
7年目	H 44	0.99801	0.99540	0.99742	0.3207	18	0	2	5	24	8	1	0	0	1	3	1	0	0	27	9
8年目	H 45	0.99801	0.99538	0.99741	0.3083	18	0	2	5	24	8	1	0	0	1	3	1	0	0	27	8
9年目	H 46	0.99800	0.99536	0.99741	0.2965	18	0	2	5	24	7	1	0	0	1	3	1	0	0	27	8
10年目	H 47	0.99800	0.99534	0.99740	0.2851	18	0	2	5	24	7	1	0	0	1	3	1	0	0	27	8
11年目	H 48	0.99799	0.99531	0.99739	0.2741	18	0	2	5	24	7	1	0	0	1	3	1	0	0	27	7
12年目	H 49	0.99799	0.99529	0.99738	0.2636	18	0	2	5	24	6	1	0	0	1	3	1	0	0	27	7
13年目	H 50	0.99799	0.99527	0.99738	0.2534	18	0	2	5	24	6	1	0	0	1	3	1	0	0	27	7
14年目	H 51	0.99798	0.99525	0.99737	0.2437	18	0	2	5	24	6	1	0	0	1	3	1	0	0	27	7
15年目	H 52	0.99798	0.99522	0.99736	0.2343	18	0	2	5	24	6	1	0	0	1	3	1	0	0	27	6
16年目	H 53	0.99706	0.99834	0.99734	0.2253	18	0	2	5	24	5	1	0	0	1	3	1	0	0	27	6
17年目	H 54	0.99705	0.99834	0.99734	0.2166	18	0	2	5	24	5	1	0	0	1	3	1	0	0	27	6
18年目	H 55	0.99704	0.99834	0.99733	0.2083	18	0	2	5	24	5	1	0	0	1	3	1	0	0	27	6
19年目	H 56	0.99703	0.99833	0.99732	0.2003	18	0	2	5	24	5	1	0	0	1	3	1	0	0	27	5
20年目	H 57	0.99702	0.99833	0.99732	0.1926	18	0	2	5	24	5	1	0	0	1	3	0	0	0	27	5
21年目	H 58	0.99701	0.99833	0.99731	0.1852	18	0	2	5	24	4	1	0	0	1	3	0	0	0	26	5
22年目	H 59	0.99700	0.99833	0.99730	0.1780	17	0	2	5	23	4	1	0	0	1	3	0	0	0	26	5
23年目	H 60	0.99700	0.99832	0.99729	0.1712	17	0	2	5	23	4	1	0	0	1	3	0	0	0	26	5
24年目	H 61	0.99699	0.99832	0.99729	0.1646	17	0	2	5	23	4	1	0	0	1	3	0	0	0	26	4
25年目	H 62	0.99698	0.99832	0.99728	0.1583	17	0	1	5	23	4	1	0	0	1	3	0	0	0	26	4
26年目	H 63	0.99697	0.99831	0.99727	0.1522	17	0	1	5	23	4	1	0	0	1	3	0	0	0	26	4
27年目	H 64	0.99696	0.99831	0.99726	0.1463	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	4
28年目	H 65	0.99695	0.99831	0.99726	0.1407	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	4
29年目	H 66	0.99694	0.99831	0.99725	0.1353	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	4
30年目	H 67	0.99693	0.99830	0.99724	0.1301	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	3
31年目	H 68	0.99692	0.99830	0.99723	0.1251	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	3
32年目	H 69	0.99691	0.99830	0.99723	0.1203	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	3
33年目	H 70	0.99690	0.99829	0.99722	0.1157	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	3
34年目	H 71	0.99689	0.99829	0.99721	0.1112	17	0	1	4	23	3	1	0	0	1	2	0	0	0	26	3
35年目	H 72	0.99688	0.99829	0.99720	0.1069	17	0	1	4	23	2	1	0	0	1	2	0	0	0	25	3
36年目	H 73	0.99687	0.99828	0.99719	0.1028	17	0	1	4	23	2	1	0	0	1	2	0	0	0	25	3
37年目	H 74	0.99686	0.99828	0.99719	0.0989	17	0	1	4	23	2	1	0	0	1	2	0	0	0	25	3
38年目	H 75	0.99685	0.99828	0.99718	0.0951	17	0	1	4	22	2	1	0	0	1	2	0	0	0	25	2
39年目	H 76	0.99684	0.99828	0.99717	0.0914	17	0	1	4	22	2	1	0	0	1	2	0	0	0	25	2
合計						701	0	61	184	946	208	56	0	15	31	102	22	15	3	1,063	234

## 費用便益分析の結果（見直し継続）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般道道	島牧美利河線	L = 1 . 8 k m	一次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
300	2	北海道開発局

## 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計 (残事業分)	8億円	0億円	8億円
基準年における 現在価値(C) (残事業分)	7億円	0億円	7億円

## 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17年度			
単年便益 (初年便益) (残事業分)	0億円	0億円	0億円	0億円
基準年における 現在価値(B) (残事業分)	8億円	0億円	0億円	8億円

## 結果

費用便益比(残事業)	1.1
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 交通状況の変化

事業名：一般道道島牧美利河線（見直し継続残事業）

（推計時点 H11年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路 [バイパス等] : 1.8 km	交通量	[台/日]	0	300	
	走行時間	[分]	0	2	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.19	
主な周辺道路 現道(島 牧美利河 線): 2.1 km	交通量	[台/日]	300	0	
	走行時間	[分]	6	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.56	0.00	
その他道路合計 : 0.0 km		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
			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
合計: 3.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	0.56	0.19	0.37

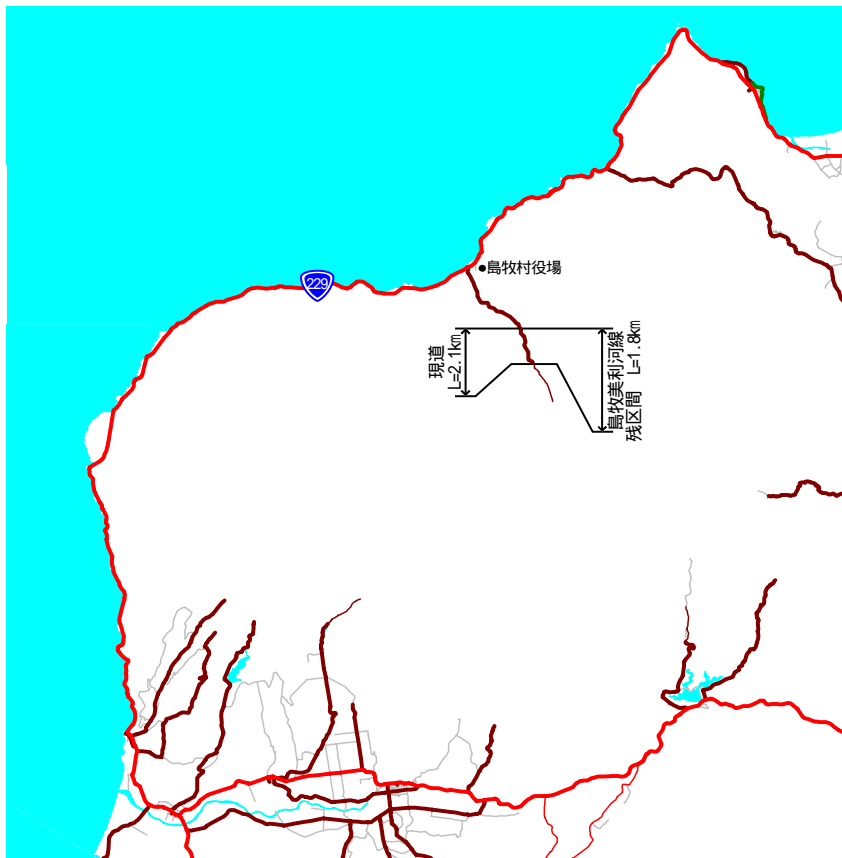
四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- 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：一般道道島牧美利河線（見直し継続残事業）

（推計時点 H11年）

【 図面（ 、 に該当する道路を明示すること）】



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。



## 費用便益分析の条件(見直し継続)

事業名: 島牧美利河線

(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15年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	( )
		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)	( )
		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(H11センサス観測値による)	
	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	
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( )	
その他(Q - V式と転換率式の組合せによる配分)	( )		
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		
	その他(設計速度を参考に設定した)	( )	



費用の現在価値算定表(見直し継続 残事:維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般道道島牧美利河線

採用単価の根拠 都道府県道(一般都道府県道)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.041	0.0	0.00

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	H 16	0.9615	8	7	0	0
供用開始年次	H 17	0.9246	0	0	0	0
1年目	H 18	0.8890	0	0	0	0
2年目	H 19	0.8548	0	0	0	0
3年目	H 20	0.8219	0	0	0	0
4年目	H 21	0.7903	0	0	0	0
5年目	H 22	0.7599	0	0	0	0
6年目	H 23	0.7307	0	0	0	0
7年目	H 24	0.7026	0	0	0	0
8年目	H 25	0.6756	0	0	0	0
9年目	H 26	0.6496	0	0	0	0
10年目	H 27	0.6246	0	0	0	0
11年目	H 28	0.6006	0	0	0	0
12年目	H 29	0.5775	0	0	0	0
13年目	H 30	0.5553	0	0	0	0
14年目	H 31	0.5339	0	0	0	0
15年目	H 32	0.5134	0	0	0	0
16年目	H 33	0.4936	0	0	0	0
17年目	H 34	0.4746	0	0	0	0
18年目	H 35	0.4564	0	0	0	0
19年目	H 36	0.4388	0	0	0	0
20年目	H 37	0.4220	0	0	0	0
21年目	H 38	0.4057	0	0	0	0
22年目	H 39	0.3901	0	0	0	0
23年目	H 40	0.3751	0	0	0	0
24年目	H 41	0.3607	0	0	0	0
25年目	H 42	0.3468	0	0	0	0
26年目	H 43	0.3335	0	0	0	0
27年目	H 44	0.3207	0	0	0	0
28年目	H 45	0.3083	0	0	0	0
29年目	H 46	0.2965	0	0	0	0
30年目	H 47	0.2851	0	0	0	0
31年目	H 48	0.2741	0	0	0	0
32年目	H 49	0.2636	0	0	0	0
33年目	H 50	0.2534	0	0	0	0
34年目	H 51	0.2437	0	0	0	0
35年目	H 52	0.2343	0	0	0	0
36年目	H 53	0.2253	0	0	0	0
37年目	H 54	0.2166	0	0	0	0
38年目	H 55	0.2083	0	0	0	0
39年目	H 56	0.2003	0	0	0	0
合計			8	7	0	0
単純事業費計			8		0	

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。

