

一般国道11号 かわのえみしま 川之江三島バイパス
事業再評価

平成23年9月28日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道11号 川之江三島バイパス

【 目 次 】

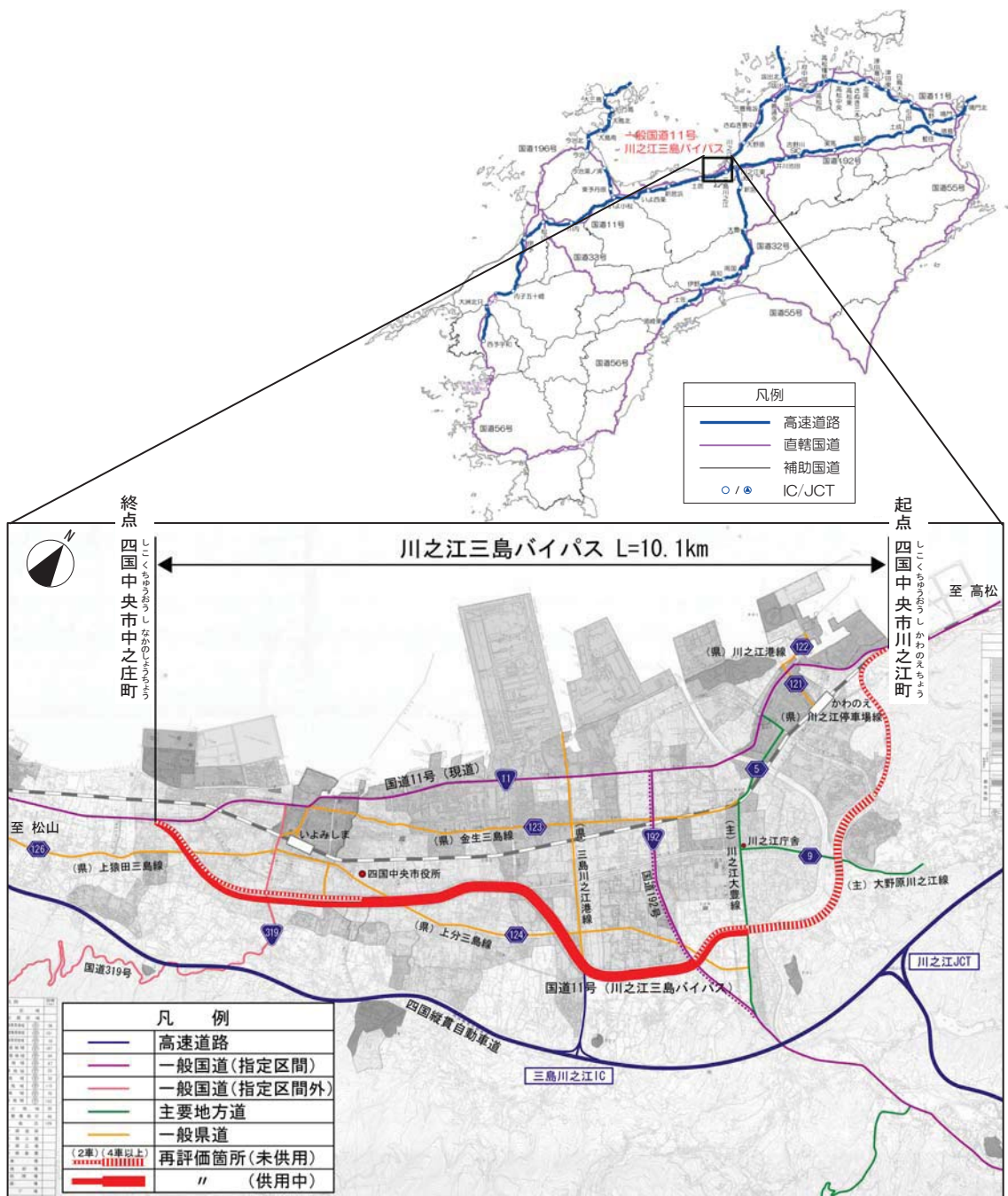
1. 事業の概要	1
1. 1 事業の目的	1
1. 2 事業計画諸元	2
2. 事業の経緯	3
2. 1 主な事業の経緯	3
3. 事業の必要性等に関する視点	4
3. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化	4
3. 1. 1 事業を巡る社会経済情勢の変化	4
3. 1. 2 事業の効果や必要性	11
3. 1. 3 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化	23
3. 2 事業の投資効果	25
3. 2. 1 事業の投資効果	25
3. 2. 2 前回再評価時（平成19年度）からの事業計画の変化	27
3. 3 事業の進捗状況	28
3. 3. 1 事業の進捗状況	28
4. 事業の進捗の見込みの視点	30
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	31
5. 1 コスト縮減	31
5. 2 代替案立案等の可能性	31
6. 地方公共団体等からの要望	31
7. 対応方針（原案）	32

1. 事業の概要

1. 1 事業の目的

一般国道 11 号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約 230km の主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。

国道 11 号川之江三島バイパスは、現国道 11 号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。

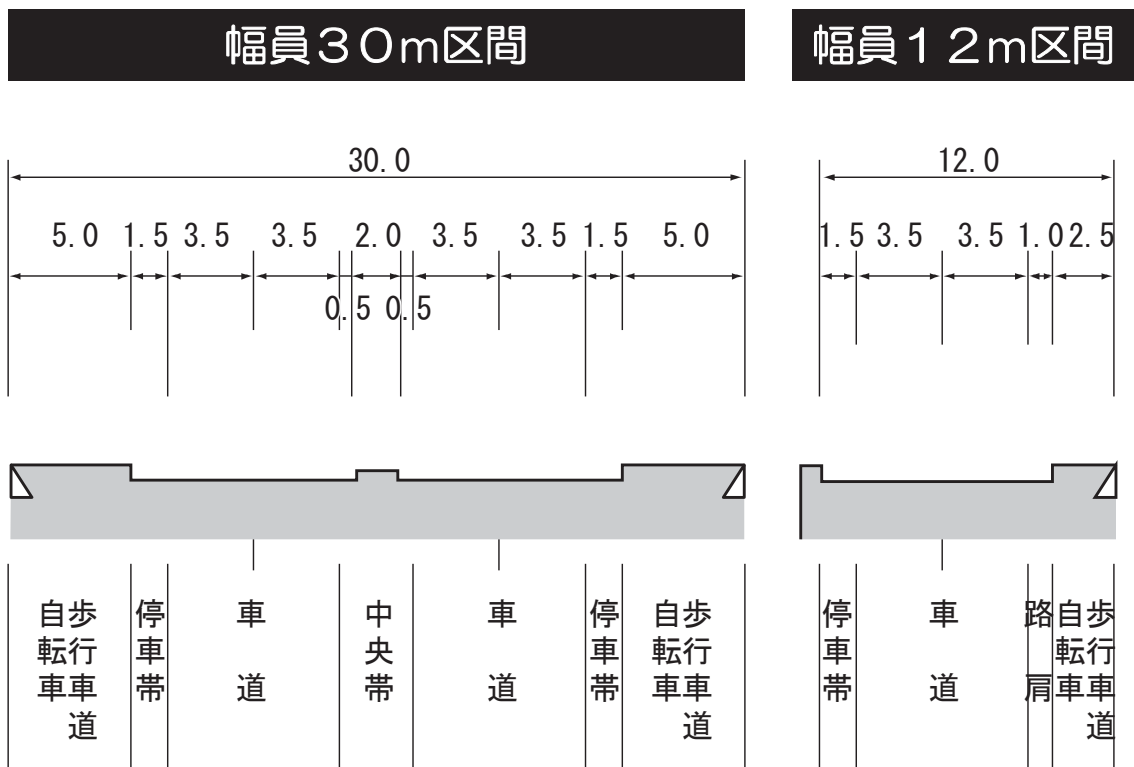


1. 2 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス
計画区間	愛媛県四国中央市川之江町 <small>しこくちゅうおうしかわのえちよう</small> ～愛媛県四国中央市中之庄町 <small>しこくちゅうおうしなかのしょうちよう</small>
計画延長	10.1 km
構造規格	第4種 第1級
設計速度	60 km/h
車線数	4車線、2車線
標準幅員	W=30.0m、12.0m

【標準横断図】

(単位:m)

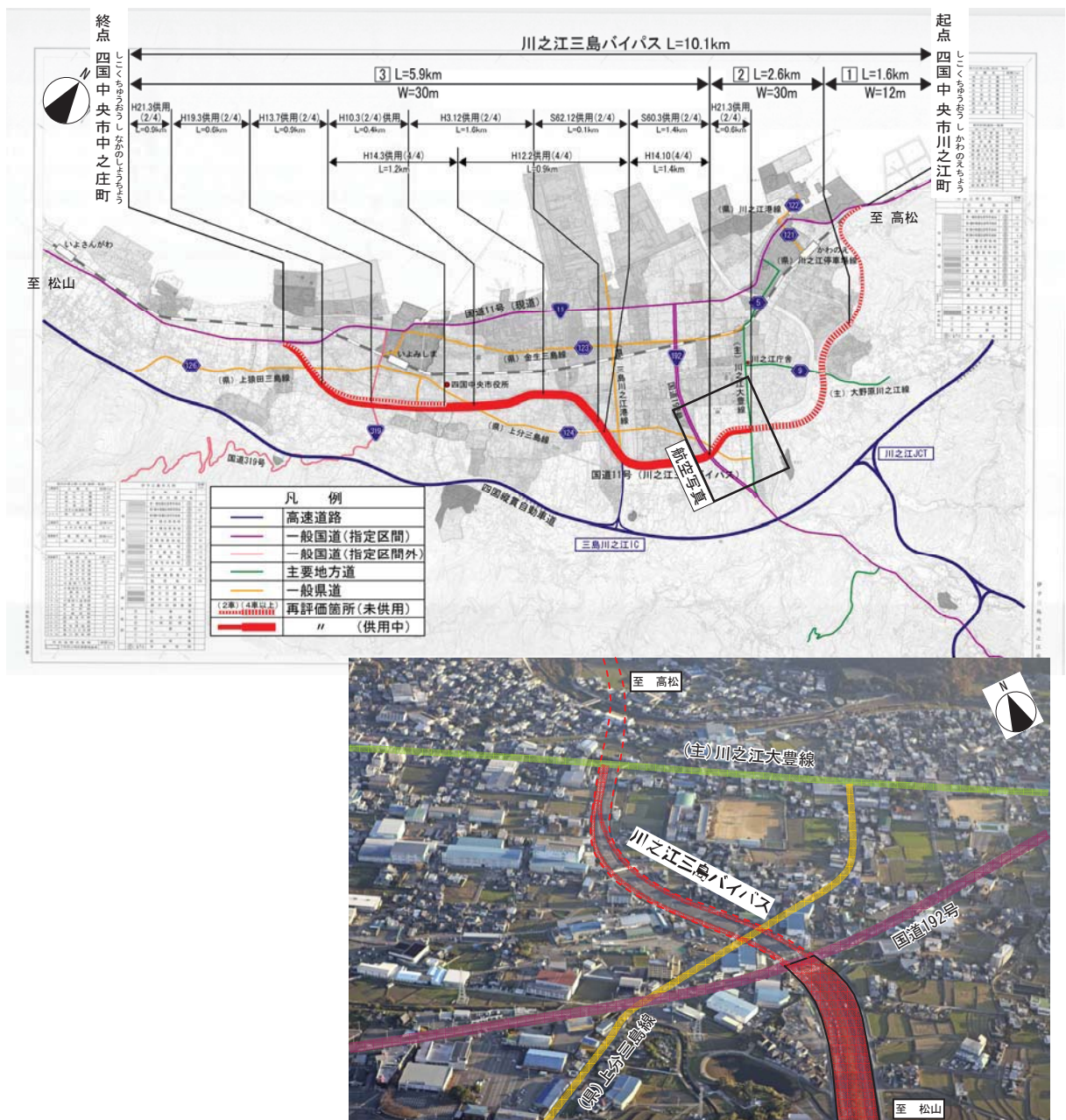


2. 事業の経緯

2. 1 主な事業の経緯

年次	内容
昭和47年度	事業着手
昭和53年度	都市計画決定
昭和54年度	測量着手
昭和55年度	用地買収着手
昭和57年度	工事着手
昭和59年度	部分供用開始

供用年度の詳細は、下記の事業概要図に示すとおり



3. 事業の必要性等に関する視点

3. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化

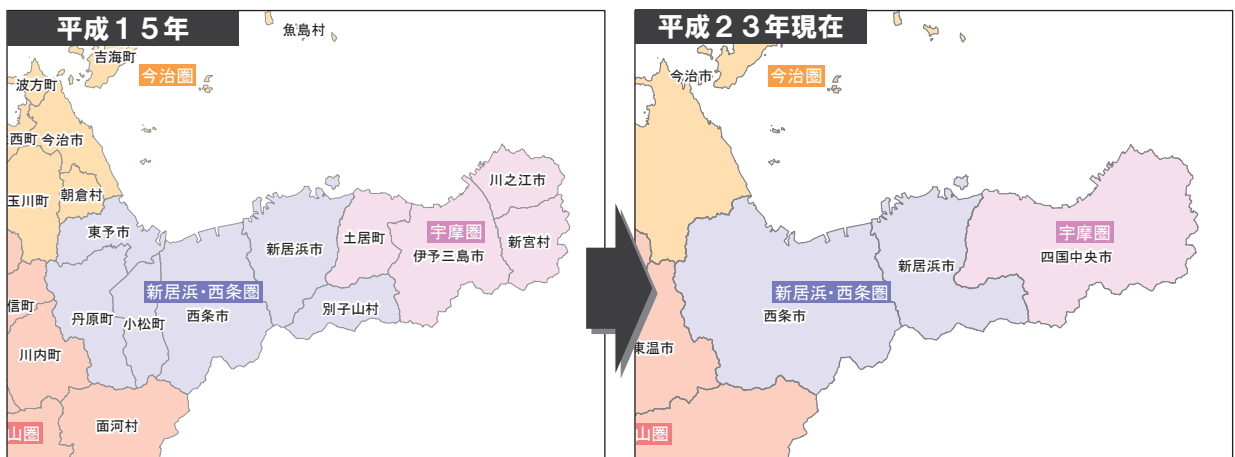
3. 1. 1 事業を巡る社会経済情勢の変化

1) 市町村合併の状況

愛媛県では、平成 15 年以降、市町村合併が進展しており、川之江三島バイパスのある四国中央市は、平成 16 年 4 月に旧川之江市・旧伊予三島市、旧新宮村、旧土居町の合併により誕生している。

周辺では、旧新居浜市、旧別子山村の合併により新居浜市、旧西条市、旧東予市、旧小松町、旧丹原町の合併により西条市が誕生している。

●愛媛県における市町村合併の変遷

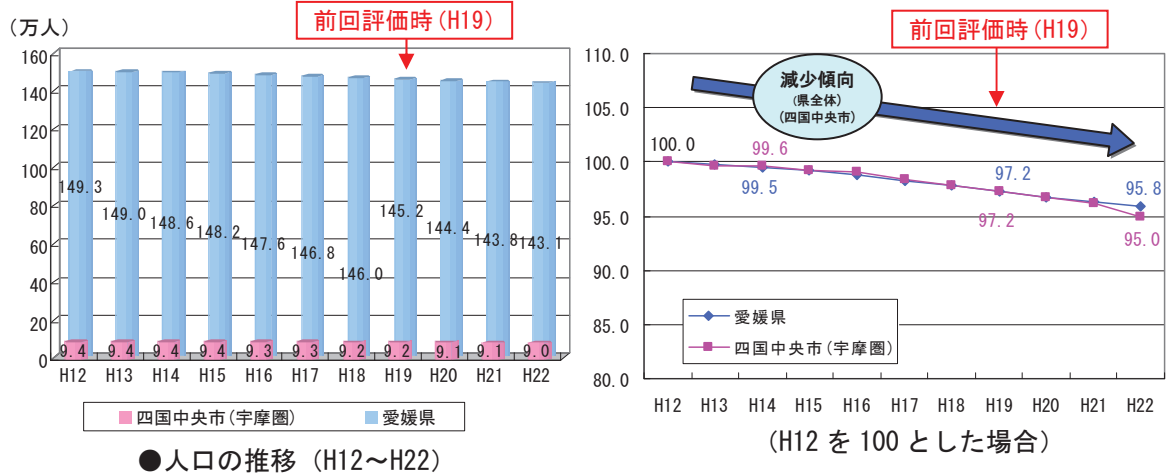


生活経済圏域	都市圏	現在の市町村 (H23. 4月現在)	前回評価時の市町村 (H19. 4. 1時点)	備 考
松山圏	松山都市圏	松山市	松山市 (旧松山市, 旧北条市, 旧中島町)	H17. 1. 1合併
		伊予市	伊予市 (旧伊予市, 旧中山町, 旧双海町)	H17. 4. 1合併
		東温市	東温市 (旧重信町, 旧川内町)	H16. 9. 21合併
		松前町	松前町	
		砥部町	砥部町 (旧砥部町, 旧広田村)	H17. 1. 1合併
		久万高原町	久万高原町 (旧久万町, 旧面河村, 旧美川村, 旧柳谷村)	H16. 8. 1合併
今治圏	今治都市圏	今治市	今治市 (旧今治市, 旧朝倉村, 旧玉川町, 旧波方町, 旧大西町, 旧菊間町, 旧吉海町, 旧宮窪町, 旧伯方町, 旧上浦町, 旧大三島町, 旧関前村)	H17. 1. 16合併
		上島町	上島町 (旧魚島村, 旧弓削町, 旧生名村, 旧岩城村)	H16. 10. 1合併
宇和島圏		宇和島市	宇和島市, 吉田町, 三間町, 津島町	H17. 8. 1合併
		松野町	松野町	
		鬼北町	鬼北町 (旧広見町, 旧日吉村)	H17. 1. 1合併
		愛南町	愛南町 (旧内海村, 旧御荘町, 旧城辺町, 旧一本松町, 旧西海町)	H16. 10. 1合併
八幡浜・大洲圏		八幡浜市	八幡浜市 (旧八幡浜市, 旧保内町)	H17. 3. 28合併
		大洲市	大洲市 (旧大洲市, 旧長浜町, 旧肱川町, 旧河辺村)	H17. 1. 11合併
		西予市	西予市 (旧三瓶町, 旧明浜町, 旧宇和町, 旧野村町, 旧城川町)	H16. 4. 1合併
		内子町	内子町 (旧内子町, 旧五十崎町, 旧小田町)	H17. 1. 1合併
		伊方町	伊方町 (旧伊方町, 旧瀬戸町, 旧三崎町)	H17. 4. 1合併
新居浜・西条圏	新居浜都市圏 (旧新居浜市、旧西条市、 旧小松町)	新居浜市	新居浜市 (旧新居浜市, 旧別子山村)	H15. 4. 1合併
		西条市	西条市 (旧西条市, 旧東予市, 旧小松町, 旧丹原町)	H16. 11. 1合併
宇摩圏		四国中央市	四国中央市 (旧川之江市, 旧伊予三島市, 旧新宮村, 旧土居町)	H16. 4. 1合併

資料) 愛媛縣市町村合併 HP

2) 人口の動向

減少傾向にある愛媛県全体の人口と同様に、対象路線が位置する四国中央市（宇摩圏）の人口も減少傾向で推移している。



●人口の推移 (H12~H22)

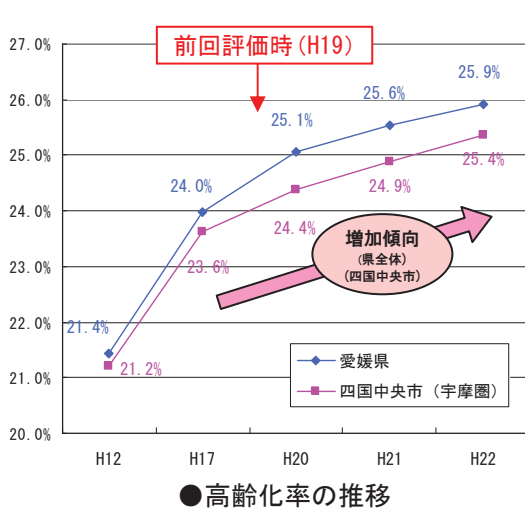
(単位：人)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
愛媛県	1,493,092	1,489,732	1,485,557	1,481,569	1,475,959	1,467,815	1,459,988	1,451,973	1,444,288	1,437,549	1,430,957
四国中央市(宇摩圏)	94,326	93,965	93,976	93,626	93,444	92,854	92,343	91,710	91,178	90,708	89,589

資料) [H12及びH17] 国勢調査、H22は速報値
[その他] 愛媛県推計人口(えひめの統計)
※各10月1日現在

3) 高齢化率の変化

対象路線が位置する四国中央市（宇摩圏）の高齢化率は、愛媛県全体よりも低いものの、前回評価時（H19）以降も増加傾向を示しており、H22では25%を超えている。



●高齢者数の推移 (H12~H22)

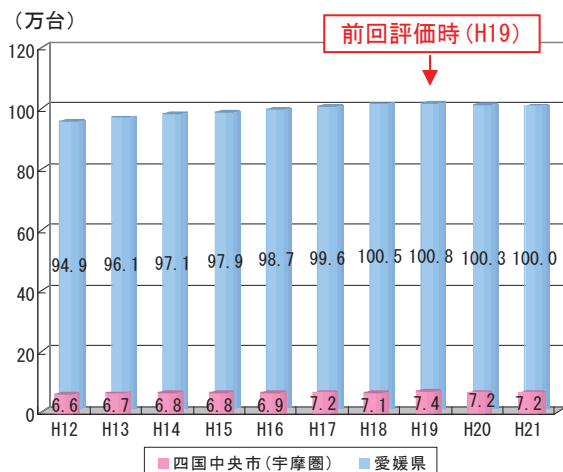
	H12		H17		
	人	構成比	人	構成比	
愛媛県	65歳以上	320,078	21.4%	351,990	24.0%
	その他	1,173,014	78.6%	1,115,825	76.0%
	計	1,493,092	100.0%	1,467,815	100.0%
四国中央市(宇摩圏)	65歳以上	20,010	21.2%	21,948	23.6%
	その他	74,316	78.8%	70,906	76.4%
	計	94,326	100.0%	92,854	100.0%

	H20		H21		H22		
	人	構成比	人	構成比	人	構成比	
愛媛県	65歳以上	368,225	25.1%	373,754	25.6%	379,459	25.9%
	その他	1,101,122	74.9%	1,088,989	74.4%	1,085,136	74.1%
	計	1,469,347	100.0%	1,462,743	100.0%	1,464,595	100.0%
四国中央市(宇摩圏)	65歳以上	22,925	24.4%	23,261	24.9%	23,573	25.4%
	その他	71,082	75.6%	70,231	75.1%	69,401	74.6%
	計	94,007	100.0%	93,492	100.0%	92,974	100.0%

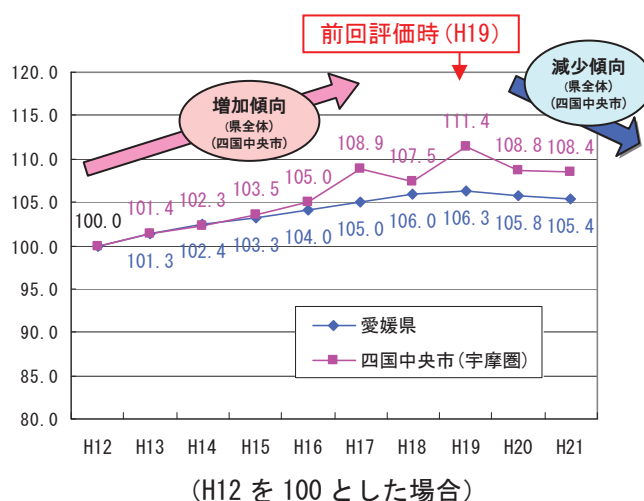
資料) [H12及びH17] 国勢調査
[その他] 愛媛県長寿介護課調べ(各4月1日現在)

4) 自動車保有台数の推移

自動車保有台数は、愛媛県・都市圏ともに前回評価時（H19）以前は増加傾向で推移していたが、前回評価時（H19）以降は減少傾向に転じている。



●自動車保有台数の推移 (H12～H21)



●自動車保有台数の推移 (H12～H21)

(単位：台)

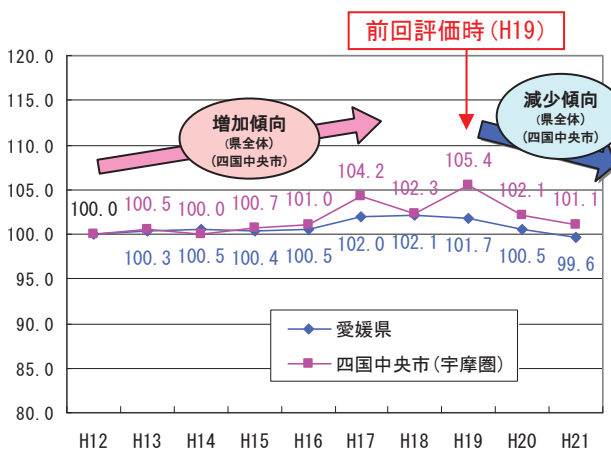
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
愛媛県	948,547	960,801	971,097	979,475	986,955	995,852	1,005,108	1,007,889	1,003,272	999,534
四国中央市(宇摩圏)	66,045	67,001	67,566	68,345	69,362	71,897	70,990	73,592	71,827	71,601

資料) 愛媛県統計BOX (四国運輸局「自動車数の推移」)

5) 世帯あたりの自動車保有台数の推移

世帯当たり自動車保有台数は、愛媛県・都市圏ともに前回評価時（H19）以前は微増傾向で推移していたが、前回評価時（H19）以降は減少傾向に転じている。

●世帯当たり保有台数の推移 (H12を100とした場合)



●世帯当たり保有台数の推移 (H12～H21)

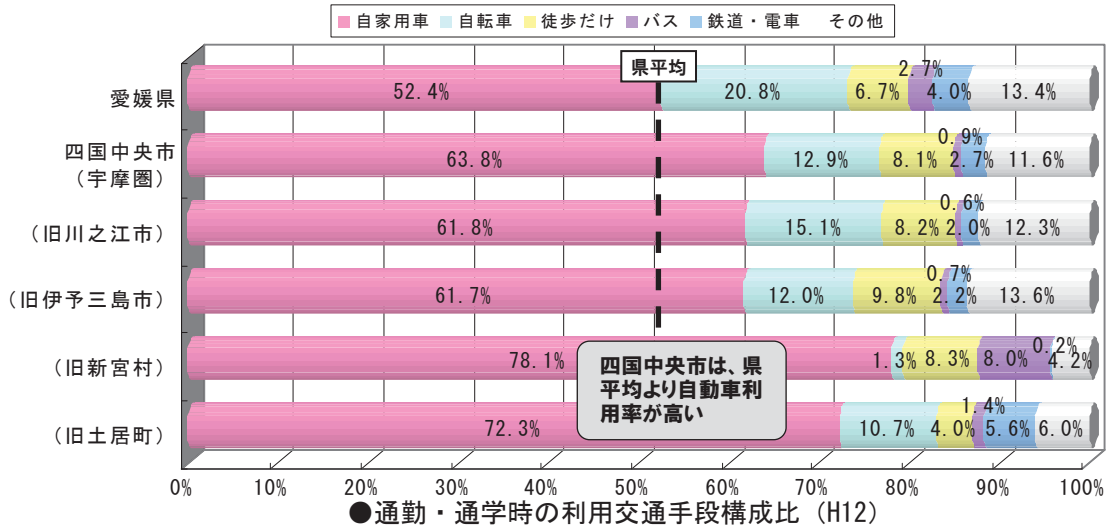
		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
自動車保有台数(台)	愛媛県	948,547	960,801	971,097	979,475	986,955	995,852	1,005,108	1,007,889	1,003,272	999,534
	四国中央市(宇摩圏)	66,045	67,001	67,566	68,345	69,362	71,897	70,990	73,592	71,827	71,601
世帯数(世帯)	愛媛県	566,146	571,523	576,956	582,038	586,361	582,803	587,504	591,300	595,537	598,911
	四国中央市(宇摩圏)	32,957	33,268	33,701	33,880	34,278	34,419	34,617	34,840	35,094	35,342
世帯当たり保有台数(台/世帯)	愛媛県	1.68	1.68	1.68	1.68	1.68	1.71	1.71	1.70	1.68	1.67
	四国中央市(宇摩圏)	2.00	2.01	2.00	2.02	2.02	2.09	2.05	2.11	2.05	2.03

資料) 愛媛県統計BOX (四国運輸局「自動車数の推移」、国勢調査、愛媛県推計人口(えひめの統計))

6) 地域間流動状況の変化

通勤通学時の利用交通手段をみると、四国中央市では6割以上が自家用車であり、県平均よりも10%以上高くなっている。特に、旧新宮村では約78%を占めている。

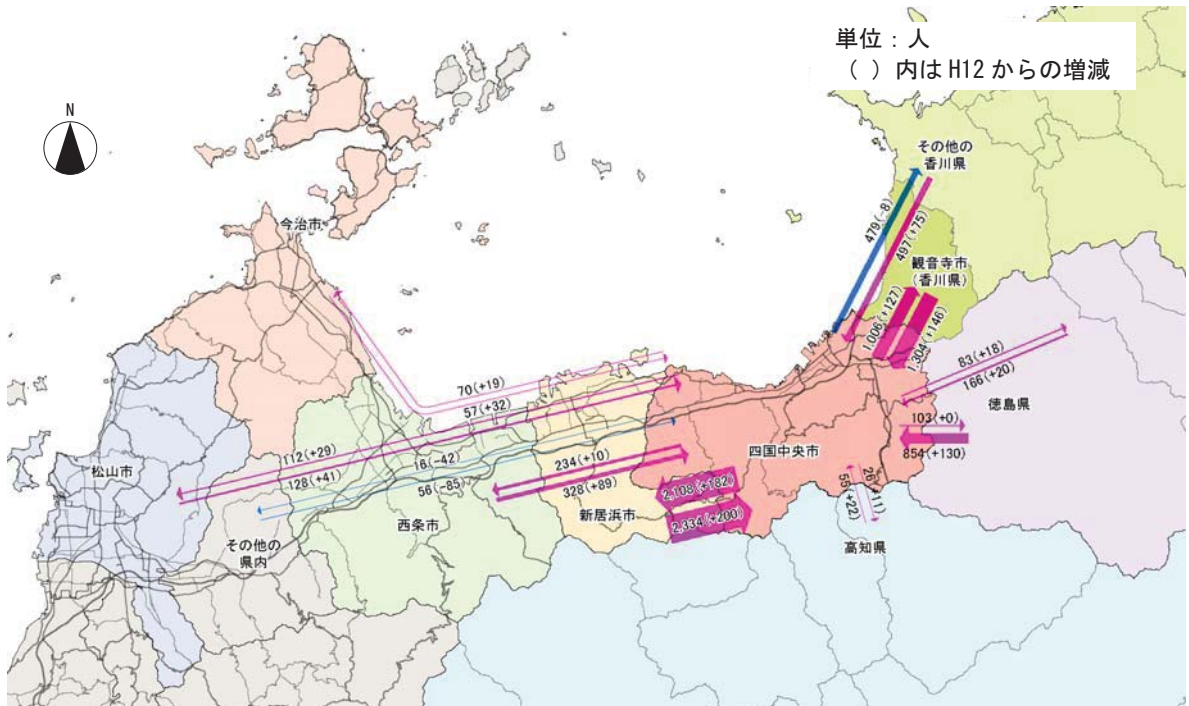
また、通勤通学流動をみると、隣接市である新居浜市（約4.4千人）や観音寺市（約2.3千人）との流動量が多く、平成12年と比べて流動量が増加している。



●通勤・通学時の利用交通手段 (H12)

	自家用車	自転車	徒歩だけ	バス	鉄道・電車	その他
愛媛県	359,702	142,635	46,098	18,335	27,551	91,962
四国中央市 (宇摩圏)	28,007	5,661	3,545	392	1,187	5,084
(旧川之江市)	11,176	2,733	1,480	109	364	2,227
(旧伊予三島市)	10,758	2,096	1,706	125	387	2,367
(旧新宮村)	499	8	53	51	1	27
(旧土居町)	5,574	824	306	107	435	463

資料) 国勢調査 (H12)



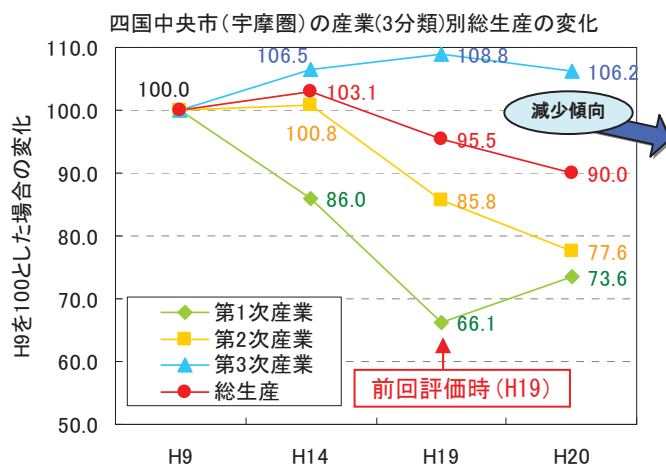
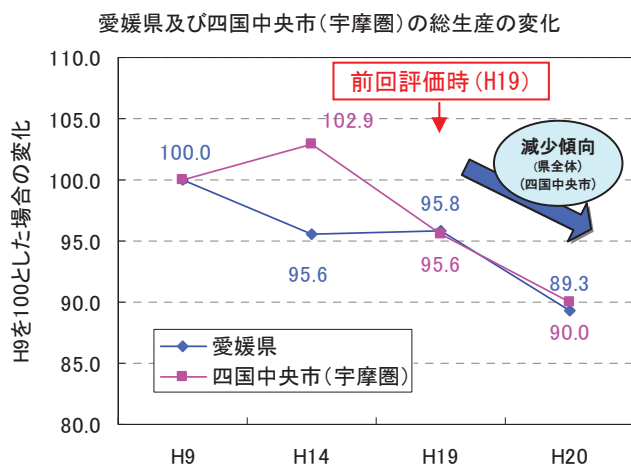
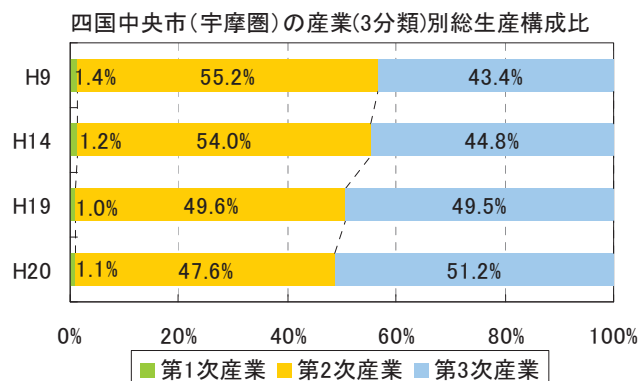
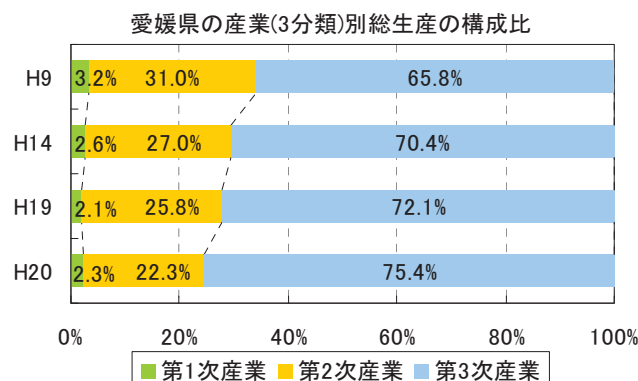
●通勤通学流動 (市内流動除く：H17)

資料) 国勢調査 (H12, H17)

7) 産業の動向

愛媛県全体及び川之江三島バイパスが計画されている四国中央市の総生産における産業（3分類）別の構成比を見ると、県全体では第2次産業の比率が約2割であるが、**四国中央市では第2次産業の比率が約5割と比較的高い割合を占めている。**

総生産の変化（H9を100とした場合）を見ると、愛媛県全体・四国中央市ともに、近年は減少傾向で推移している。また、四国中央市の総生産の変化を産業（3分類）別に見ると、**3分類とも全体的に減少傾向で推移している。**



●愛媛県及び四国中央市(宇摩圏)の総生産の推移等(H9~H20)

○愛媛県 (単位:百万円)

産業分類	H9	H14	H19 (前回再評価)	H20
第1次産業	175,549	135,505	111,907	111,804
第2次産業	1,694,443	1,416,632	1,345,359	1,084,517
第3次産業	3,590,498	3,695,174	3,765,481	3,674,042
小計	5,460,490	5,247,311	5,222,747	4,870,363
(控除)帰属利子	206,288	228,705	215,589	201,367
総生産	5,243,028	5,012,192	5,024,736	4,680,163

出典:愛媛県市町民所得統計

○四国中央市(宇摩圏) (単位:百万円)

産業分類	H9	H14	H19 (前回再評価)	H20
第1次産業	6,970	5,995	4,609	5,128
第2次産業	277,028	279,314	237,590	215,083
第3次産業	217,729	231,834	236,995	231,211
小計	501,727	517,143	479,194	451,423
(控除)帰属利子	10,086	11,721	11,905	11,077
総生産	490,614	504,789	468,902	441,382

出典:愛媛県市町民所得統計

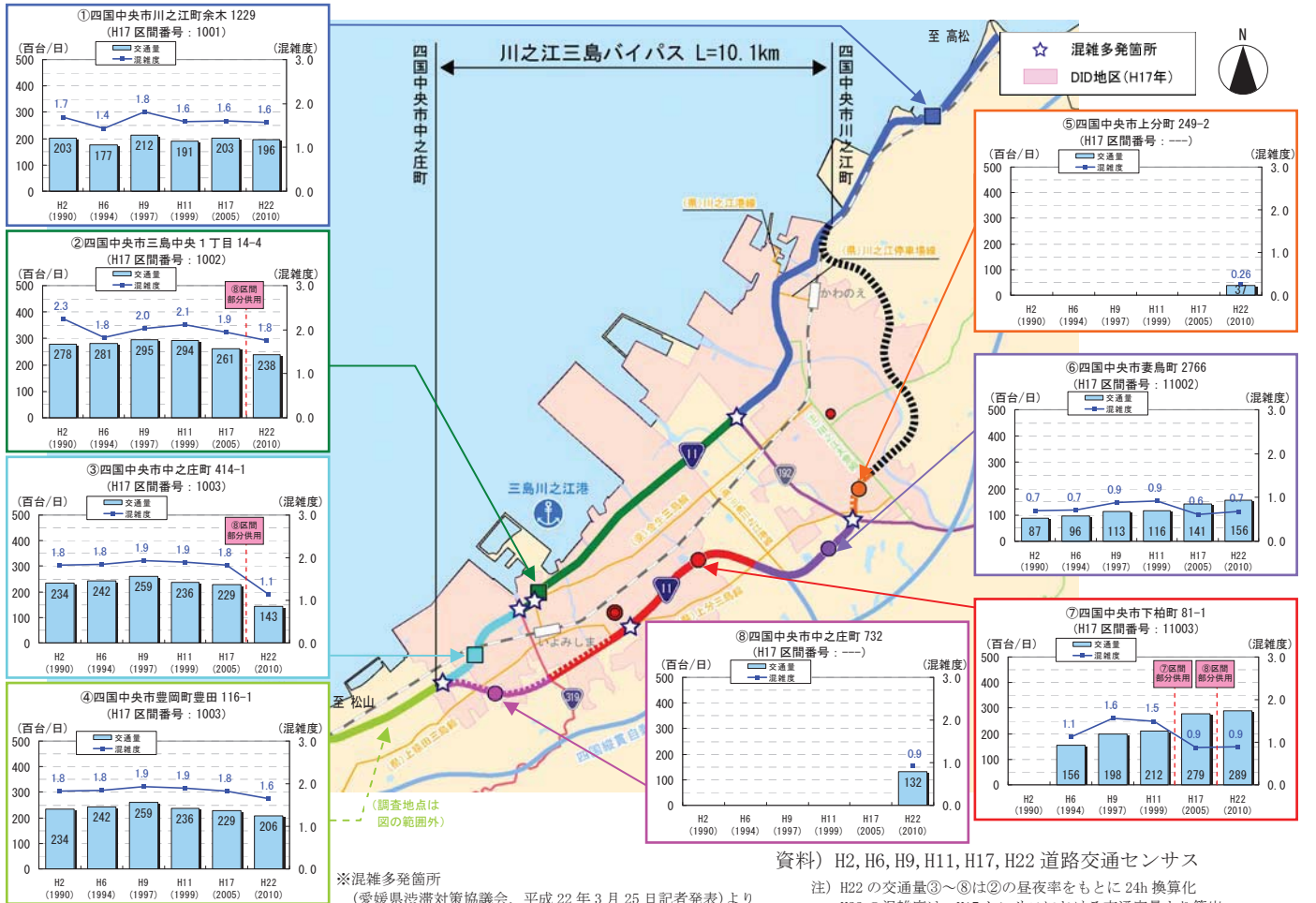
※) 帰属利子: 金融業の受取利息と支払利息の差額。利息は、財貨・サービスの取引によって生じるものではなく、総生産に計上されるべきものでないため控除する。

資料) 愛媛県市町民所得統計

8) 交通の変化

対象路線である国道11号を利用する交通量の推移を見ると、現道は、平成9年までは微増傾向で推移していたが、平成9年から平成22年にかけては、バイパス整備の進捗に伴い、減少傾向で推移している。

また、川の江三島バイパスの部分供用区間は、延伸とともに交通量が増加しており、特に下柏町では平成6年当時と比べて平成22年では約1.9倍も増加している。



●川の江三島バイパス周辺部における交通量の変化

地点	路線名	区間の位置づけ	観測地点	平日24h交通量					
				H2	H6	H9	H11	H17	H22
①	一般国道11号	現道	四国中央市川の江町余木1229	20,270	17,699	21,181	19,115	20,278	19,647
②	一般国道11号	現道	四国中央市三島中央1丁目14-4	27,789	28,127	29,479	29,393	26,143	23,774
③	一般国道11号	現道	四国中央市中之庄町414-1	23,449	24,246	25,905	23,624	22,910	14,307
④	一般国道11号	現道	四国中央市豊岡町豊田116-1	23,449	24,246	25,905	23,624	22,910	20,639
⑤	一般国道11号	バイパス	四国中央市上分町249-2	-	-	-	-	-	3,702
⑥	一般国道11号	バイパス	四国中央市妻島町2766	8,704	9,617	11,309	11,567	14,091	15,633
⑦	一般国道11号	バイパス	四国中央市下柏町81-1	-	15,584	19,832	21,192	27,891	28,877
⑧	一般国道11号	バイパス	四国中央市中之庄町732	-	-	-	-	-	13,184

混雑度の目安

1.00未満	日中を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状態
1.00～1.25	日中のうち、ピーク時間帯に道路が混雑する可能性がある状態
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、日中の連続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的な混雑状態

参考) 「道路の交通容量」 ((社)日本道路協会)

資料) H2, H6, H9, H11, H17, H22 道路交通センサ
 注) H22の交通量③～⑧は②の昼夜率をもとに24h換算

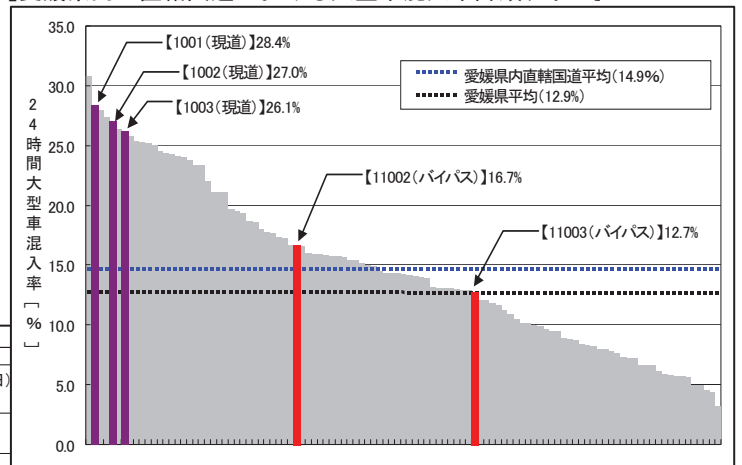
【参考】大型車混入状況（H17 道路交通センサスより）

四国中央市内の国道 11 号（現道）は、三島川之江港（重要港湾）に隣接する工場集積地を通過することから大型車交通量が非常に多く、愛媛県内の直轄国道の中でも上位を占めることが大きな特徴である。

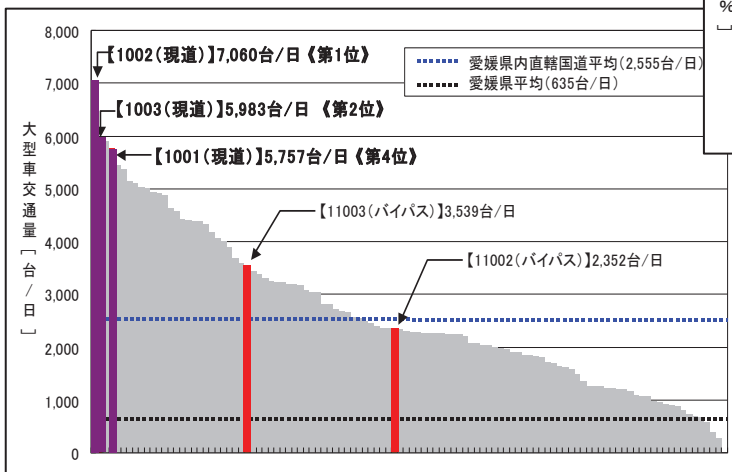


● 平日大型車混入率状況
（平成 17 年度道路交通センサス）

【愛媛県内の直轄国道における大型車混入率降順グラフ】



【愛媛県内の直轄国道における大型車交通量降順グラフ】



※ グラフ中の愛媛県平均は、愛媛県内に含まれるすべてのセンサス対象区間の平均値

資料) 平成 17 年度道路交通センサス

3. 1. 2 事業の効果や必要性

1) 客観的評価指標による事業の効果や必要性

<客観的評価指標(1/2)>

政策目標	指 標	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間時間損失(人・時間)及び削減率	時間損失削減量:267万人時間/年 削減率 66.5%
		■ 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	現道区間の混雑時旅行速度 12.6km/h⇒20.9km/h
		□ 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 の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	せとうちバスが運行しており、所要時間が短 縮(定時性が向上)する見込み
		■ 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	JR 伊予三島駅、JR 川之江駅 中之庄交差点～JR 伊予三島駅 10分⇒5分(約5分短縮)
		■ 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	高松、松山、高知龍馬空港(第二種空港) 四国中央市市役所～三島川之江 IC 11分⇒5分(約6分短縮)
	物流効率化の支援	■ 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	三島川之江港(重要港湾) 三島川之江港(東部地区)～三島川之江 IC 18分⇒8分(約10分短縮) 三島川之江港(金子地区)～三島川之江 IC 15分⇒9分(約6分短縮)
		□ 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	-
		□ 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	-
	都市の再生	□ 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	下秋則土地区画整理事業(H6～H11完了) 宮川周辺地区まちづくり総合支援事業 江之元地区住宅市街地総合整備事業
		■ 中心市街地内で行う事業である	四国中央市人口集中地区(DID地区)
		■ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である 市街地内での事業である	幹線都市計画道路網密度が0.20km/km ² で ある市街地内での事業
		■ 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	幹線都市計画道路網密度が0.22km/km ² に 向上
		□ 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・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有 り	-
		□ 地域高規格道路の位置づけあり	-
□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するル ートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)		-	
□ 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		-	
□ 現道等における交通不能区間を解消する		-	
□ 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		旧川之江市～旧伊予三島市 17分⇒9分(約8分短縮)	

<客観的評価指標(2/2)>

1. 活力	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	-	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	国際物流ターミナル整備事業、四国ロジサイト整備	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	翠波高原、紙のまち資料館、四国八十八ヶ所霊場第 65 番札所三角寺三島川之江 IC～翠波高原 25分⇒16分(約9分短縮)	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	-	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が 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	-	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	-	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	-	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	-	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	東予救命救急センター(県立新居浜病院) 四国中央市役所～東予救命救急センター(県立新居浜病院) 34分⇒27分(約7分短縮)	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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	-
<input checked="" type="checkbox"/> 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			【現道の交通量(H17 センサス:1002)】 ・自動車 19,488 台/12h ・歩行者 135 人/12h	
災害への備え		<input type="checkbox"/> 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	-	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	松山自動車道、国道 11 号現道、等	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	-	
		<input type="checkbox"/> 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	-	
		<input type="checkbox"/> 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	-	
4. 環境		地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO ₂ 排出削減量:20 千 t-CO ₂ /年 CO ₂ 排出削減率:6.4%
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からの NO ₂ 排出削減率	NO ₂ 排出削減量:82.8t-NO _x /年 NO ₂ 排出削減率:51.5%
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からの SPM 排出削減率		SPM 排出削減量:7.8t-SPM/年 SPM 排出削減率:51.7%	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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		騒音の低減が期待される	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		-	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	-	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	-	
	その他	<input checked="" type="checkbox"/> 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	公共交通手段(高速バス・鉄道)の乗り継ぎ利便性向上 三島川之江 IC 高速バス停～伊予三島駅 17分⇒10分(約7分短縮)	

2) 事業の主な効果と必要性

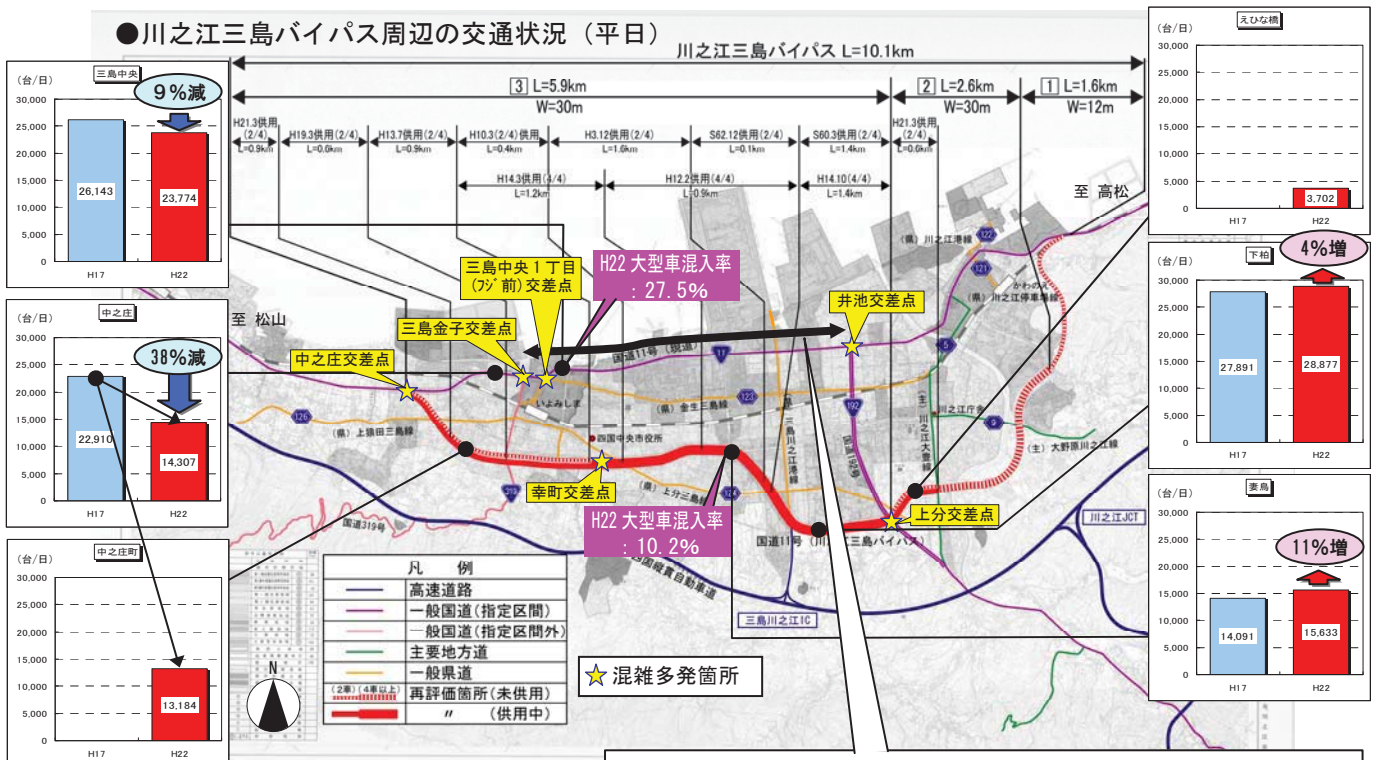
■現道等の年間時間損失及び削減率

並行する現道の時間損失を67%削減

【現状・課題】

- ・川之江三島バイパスに並行する国道11号現道は、2万台/日以上での過大な交通需要により、市内には混雑多発箇所が6箇所存在しており慢性的な渋滞が課題となっている。
- ・川之江三島バイパスの終点部側の暫定供用（H21年3月）などにより、並行する国道11号現道区間の交通量は減少しているものの、依然として大型車の交通量は多く旅行速度に影響を及ぼしており、速度水準が低いことが課題である。

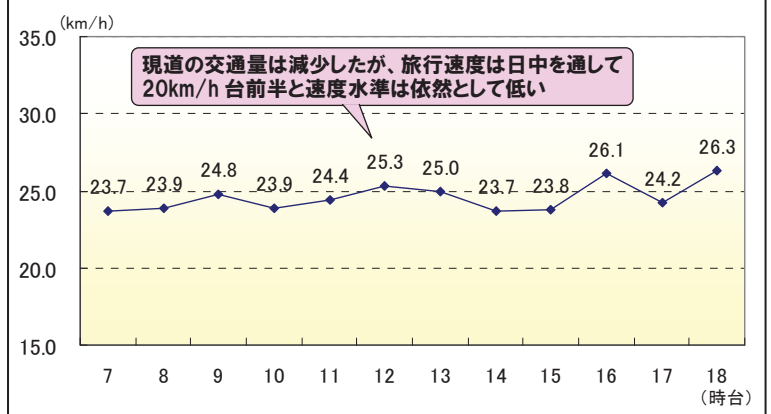
●川之江三島バイパス周辺の交通状況（平日）



●大型車の通行が多い現道区間 (港通交差点付近)



●国道11号現道(三島金子～井池交差点間)の旅行速度変化



資料) 交通量: H17, H22 道路交通センサス

旅行速度: パスプロデータ (センサス区間別上下平均、2010年度平均)

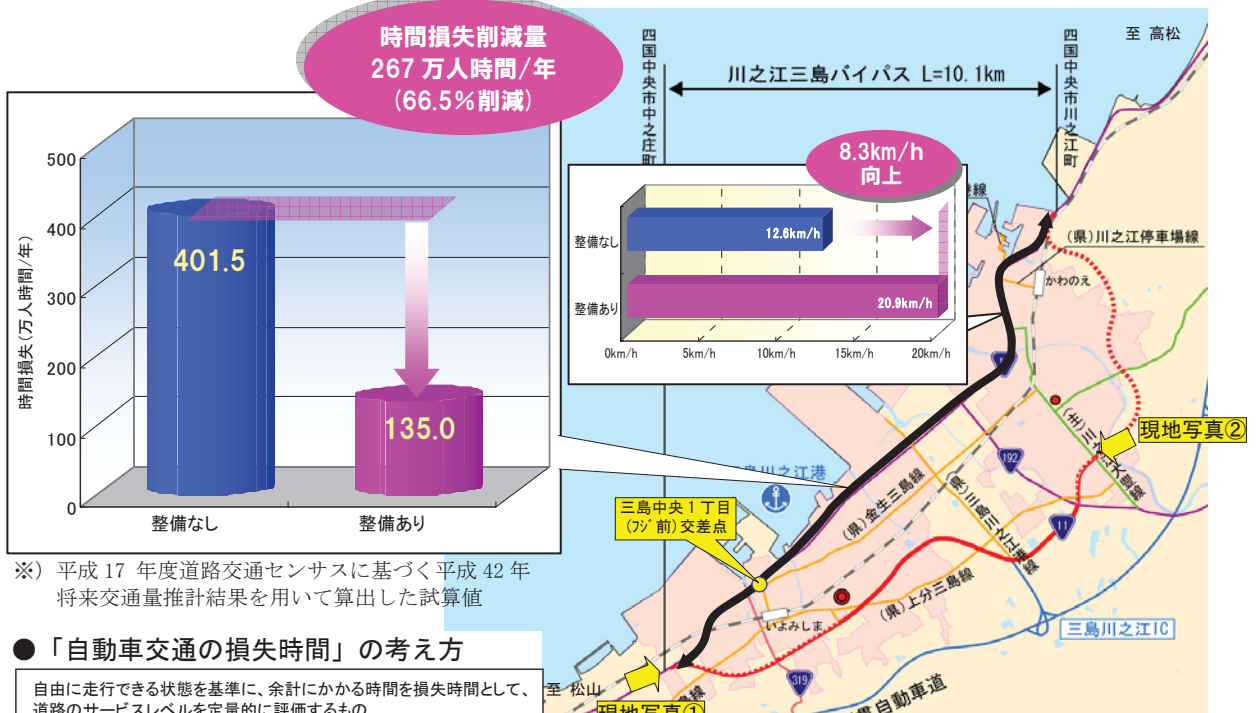
愛媛県渋滞対策協議会、平成22年3月25日記者発表資料 (混雑多発箇所)

【整備効果】

・川之江三島バイパスの整備に伴う東西方向の交通容量の拡大により、バイパスに並行する現道区間では、約 267 万人・時間/年の時間損失が削減される（削減率：66.5%）と推計されており、大幅な混雑の緩和が期待される。

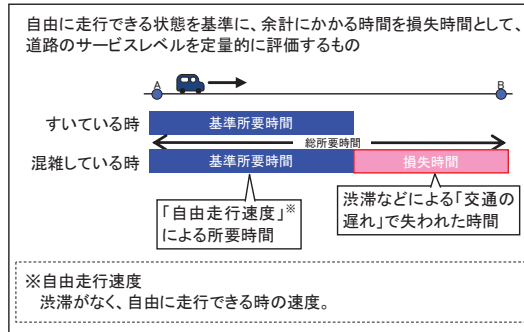
●バイパス整備による時間損失、旅行速度の変化
（バイパスに並行する国道 11 号現道を対象）

※バイパスに並行する国道 11 号現道を対象



※) 平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年 将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

●「自動車交通の損失時間」の考え方



●バイパス供用区間の現地状況



●部分供用による効果

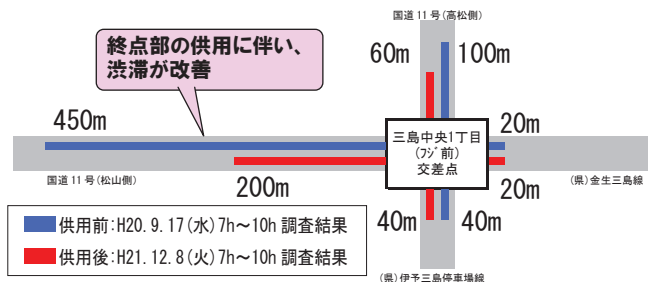
地元企業の声①

- ・バイパス整備以前から、本店と支店の往復は頻繁にあったが、バイパスの整備により、移動時間は短縮された。
- ・日常的に色々な担当者が一日に何往復もするため、時間短縮によりロス時間が縮小されている。

地元企業の声②

- ・バイパスが途中までしか供用していなかった(中之庄町まで接続していなかった)頃は、一部細い県道を利用せざるを得ないこともあったが、現在は、西側で国道11号と接続しているので、利用しやすくなった。

〈三島中央 1 丁目交差点の渋滞長の変化〉
(終点側 0.9km 区間の供用前後の比較)



- ・終点側の 0.9km 区間が暫定供用したことで、三島中央 1 丁目交差点(混雑多発箇所)の渋滞が緩和するなど、段階的に整備効果が発現している。

■バスの利便性向上①

バスの所要時間が短縮し、利便性が向上

【現状・課題】

- ・四国中央市の市街地部を走る路線バスは、せとうちバス（瀬戸内運輸株式会社）が運行している。
- ・川之江地域中心部を起点に国道 11 号と国道 192 号沿線にて運行されているが、年間輸送人員はやや減少している状況にある。
- ・川之江三島バイパスに並行する現道区間には 15 の停留所が存在しており、同路線バスの主要なルートとなっているが、交通集中に伴う速度低下が著しいことから、定時運行に支障が生じており、定時性の確保が課題である。

●四国中央市内の路線バス及び年間輸送人員



運行会社	路線	市内運行距離 (km)	往復運行回数 (回)	年間輸送人員		
				17年度輸送人員 (人)	20年度輸送人員 (人)	H20/H17 の伸び
瀬戸内運輸	川之江～新居浜(豊岡台経由)	24.4	8.2	119,512	117,741	0.99
	川之江～新居浜(三島病院経由)	26.1	8.2	105,860	104,291	0.99
	川之江～三島～別子山	32.4	2.9	17,110	14,744	0.86
	川之江～三島～新宮	25.3	3.6	22,636	20,390	0.90
	川之江～池田	16.7	1.8	13,823	13,596	0.98
	川之江～七田	12.4	3.2	12,041	11,844	0.98
	川之江～鳥越(余木)	8.3	3.4	1,652	1,568	0.95

資料) 四国中央市地域公共交通総合連携計画書(H21.12)
 ※往復運行回数は四国中央市内を運行する 1 日あたりの往復運行回数の平均値を示す

バス事業者の声

- ・特に朝タピーク時では混雑が激しく、混雑に起因する路線バスのダイヤの乱れ(遅れ)がよく発生している。
 - ・部分供用により、一定の交通転換がみられるが、ネットワークとして連続性が確保されていないため、完全な通過交通の転換には至っていないと感じる。
- ※バス会社ヒアリング結果

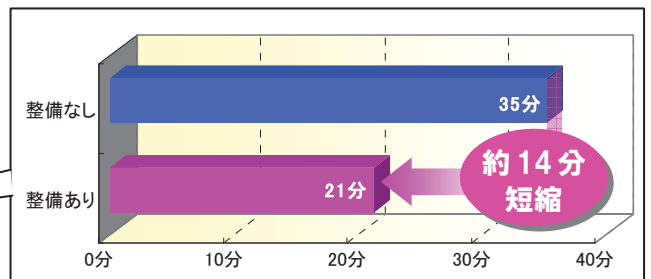
※図上の○はバイパスと並行する国道 11 号現道の停留所を示す。

【整備効果】

- ・川之江三島バイパスの整備により、バイパスに並行する現道区間の通過時間が約 23 分短縮するなど、周辺道路の交通混雑の緩和が予想され、路線バスの定時性の確保が図られるほか、安全で安心な運行が可能となる。

●バイパス整備による国道 11 号現道の所要時間の変化

※バイパスに並行する国道 11 号現道を対象



資料) 「整備なし」「整備あり」とも H17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年将来交通量推計結果より試算

バス事業者の声

- ・全線供用によりネットワークとしての連続性が確保できれば、より高い効果(バイパスへの交通転換、それによる現道の混雑緩和)が得られると期待している。
- ※バス事業所ヒアリング結果

■バスの利便性向上②

公共交通手段（高速バス・鉄道）の乗り継ぎ利便性向上に寄与

【現状・課題】

- ・ 鉄道を利用して高知駅から新居浜・西条方面に向かう場合、高知駅→多度津駅(乗り継ぎ)→新居浜・西条方面が主なルートであるが、車での移動と比べて大幅な迂回が生じることから時間ロスが大きく、非常に不便な移動を強いられている。
- ・ このため、利用者の多くは高知-松山間を連絡する高速バスを利用しているが、新居浜や西条には高速バスが停車しないことから、高速バスの乗降が可能な三島川之江 IC から伊予三島駅へ乗り継ぐ人が多いのが現状である。
- ・ しかし三島川之江 IC から伊予三島駅へのアクセス道路である県道は、幅員も狭く低速走行を強いられるため時間がかかり、利便性の向上が課題である。

●高知駅-新居浜・西条方面への主なルート（公共交通機関利用者）



タクシー事業者の声

- ・ 高知方面から新居浜・西条方面へ行く人は、JR利用の場合、多度津駅での乗り換えが面倒（乗り継ぎ時間のロスなど）のため、高速バスで三島川之江 IC まで行く人が多い。

※タクシー事業所ヒアリング結果

【整備効果】

- ・ 川之江三島バイパスの整備により、高速バス（高知-松山間）の乗降が可能な三島川之江 IC から伊予三島駅間のアクセスが向上するなど、広域交通手段間（高速バス・JR）の乗り継ぎ利便性の向上が期待できる。

●三島川之江 IC から伊予三島駅間の所要時間の変化



タクシー事業者の声

- ・ 伊予三島駅へのアクセスが非常にしやすくなり、駅～臨海部にある企業の利用者を乗せる際にも、渋滞での遅れを気にすることもなくなった。
- ・ 高速 IC ~ JR 伊予三島駅への利用者を乗せる際にも、国道11号の渋滞を避けて裏道を利用することも多々あったが、バイパスができてからはその必要もなくなり、大変助かっている。

※タクシー事業所ヒアリング結果

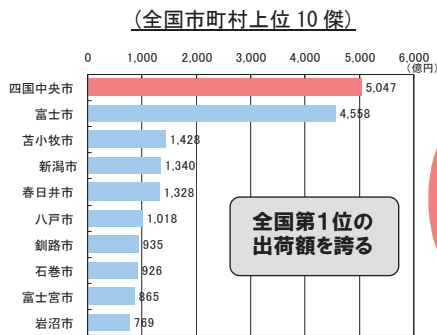
- 重要港湾へのアクセス向上
- 拠点開発プロジェクトを支援

- ・三島川之江港へのアクセスが向上
- ・国際物流ターミナル・四国ロジサイトの支援

【現状・課題】

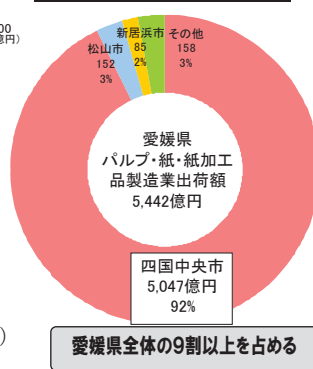
- ・四国最大規模の国際貿易港である三島川之江港(重要港湾)では、木材チップや原木、またそれらを加工して製造した紙・パルプなどの貨物が多く取り扱われており、地域の産業を支える重要な拠点となっている。特に、四国中央市はパルプ・紙・紙加工品の出荷額が全国1位であり、愛媛県内全体の92%のシェアを有している。
- ・同港では、約48ヘクタールに及ぶ「金子地区臨海土地造成事業」が行われており、大型岸壁や大規模な埠頭用地の整備など、物流・生産・交通の拠点として港湾整備が進められているほか、国際物流ターミナル・四国ロジサイトは、四国の「8の字ネットワーク」の中心部に位置しており、海路では海外と直結し、陸路では8の字ネットワークの効果を最大限に活用できるものとして期待されている。
- ・しかし、高速道路10から当該港湾への主なアクセス道路である現道では、港湾を利用する大型車に加え、通過交通と沿線地域の生活交通が混在するため、慢性的な交通混雑により時間をロスしており、アクセス性の向上が課題である。

●パルプ・紙・紙加工品出荷額(H21)

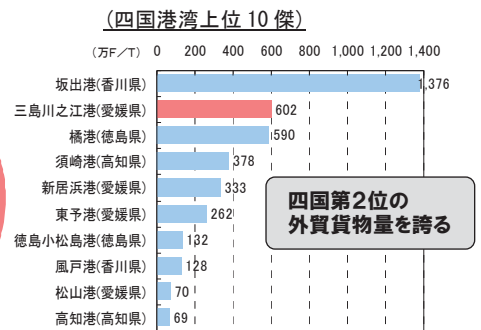


資料) 平成21年度工業統計(経済産業省)

(愛媛県内におけるシェア)



●港湾別外国貿易取扱貨物量(H20)



資料) 港湾統計
港湾取扱貨物量等の現況
平成20年分(国土交通省)

●国際物流ターミナル・四国ロジサイトの概要
(エクスポート四国ロジサイト) (国際物流ターミナル)



●事業名	金子地区臨海土地造成事業
●所在地	愛媛県四国中央市三島川之江1丁目地先 ※三島川之江ICよりバス15分徒歩10分
●総面積	476,500㎡
●国施行分(岸壁)	19,400㎡
●県施行分(ふ頭用地)	175,600㎡
●市施行分(その他用地)	281,500㎡
●分譲予定面積	188,000㎡



資料) 四国地方整備局、四国中央市ホームページ、四国中央市建設部港湾課資料

【整備効果】

- ・三島川之江 IC から 東部臨海土地造成地（川之江町）間の所要時間が約 17 分、金子地区臨海土地造成地（三島中央）間の所要時間が約 9 分短縮されるなど利便性が向上し、地域産業の活性化に大きく貢献する。
- ・三島川之江港と松山自動車道（三島川之江 IC）とのアクセス性が向上し、より一層の物流効率化、港湾事業への支援が可能となる。

物流事業者の声

- ・バイパスが国道11号まで開通したため、三島川之江インターへのアクセス性が向上したので、必ずバイパスを利用するようになった。
- ・今後の整備にも期待している。

※物流会社ヒアリング結果



資料)「整備なし」「整備あり」とも H17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年将来交通量推計結果より試算

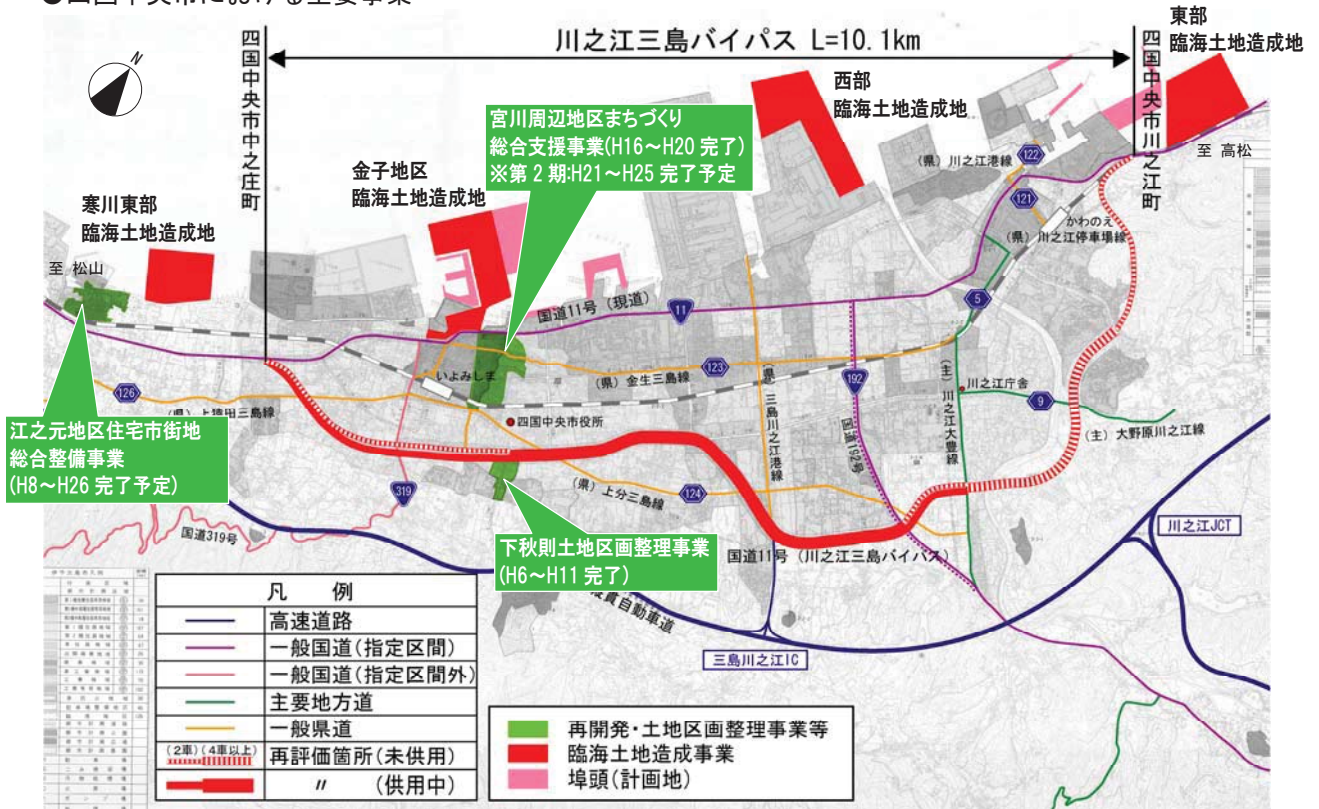
■沿道まちづくり（市街地再開発、区画整理）との連携あり

沿道まちづくり（下秋則地区、宮川周辺地区、江之元地区）を支援

【現状・課題】

・四国中央市では、まちづくりの一環として、川之江三島バイパスの整備と連携して地域活性化を図るために実施された下秋則土地区画整理事業（H6～H11 完了）をはじめ、地域活性化ならびに災害に強いまちづくりを図るために、宮川周辺地区まちづくり総合支援事業（H16～H20 完了、第2期:H21～H25 完了予定）や江之元地区住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型、H8～H26 完了予定）などが実施されている。

●四国中央市における主要事業



資料)「えひめの都市計画」、四国中央市都市再生計画資料、他

【整備効果】

・川之江三島バイパスの整備により、まちづくり事業と連携した地域活性化や防災性の向上が期待できる。
 ・また、高速道路 IC とのアクセス向上により、他地域との連携が強化されるなど、四国中央市全体のまちづくりに寄与する。

警備保障会社関係者の声

・バイパス沿線の生活利便性は確実に向上しており、沿線にマンションなどの建物が増え、周辺が明るくなった。
 ・広い歩道が整備されているので、夕方以降、蛍光の反射タスキを付けて、健康のためのウォーキングをしている人もよく見かける。照明もあり、歩きやすい。
 ・東側区間でもバイパスが整備されることで、部分供用されている西側方面と同様の効果が期待される。
 ※警備保障会社ヒアリング結果

四国中央市職員の声

・供用済み区間の沿線ではバイパス整備によるアクセス性の向上により、住宅などの土地利用の活性化がみられる。
 ・未供用区間は比較的、平坦な地形を通過しているため、供用済み区間よりも活発な土地利用が期待されることから、地域の活性化や経済の活性化も期待される。
 ※四国中央市ヒアリング結果

■三次医療施設へのアクセス向上

東予救命救急センターへの所要時間が短縮

【現状・課題】

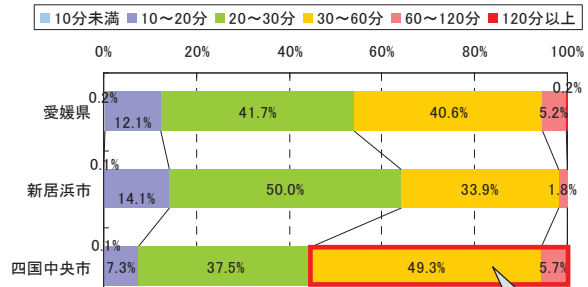
- ・ 川之江三島バイパスが計画されている四国中央市周辺には、愛媛県下にある4つの三次医療施設の1つである東予救命救急センター（県立新居浜病院）があり、東予地区全域を対象に、心筋梗塞や脳卒中などの一刻を争う重篤患者の救命医療が行われているが、市内には三次医療施設がないことから、愛媛県全体や三次医療施設のある新居浜市と比べて転送の割合や収容所要時間が30分以上かかる割合が高いのが現状である。
- ・ 救命医療では、通報を受けてから医療施設へ搬送するまでの1分1秒が患者の生死に大きな影響を及ぼすことから、各地区の消防局等と連携した救急患者搬送体制の確立及び搬送ルート確保、当該ルートのアクセス性向上が大きな課題である。

●転送回数別搬送人員状況(H21)

	愛媛県		新居浜市		四国中央市	
	転送人員	(構成比)	転送人員	(構成比)	転送人員	(構成比)
0回 (転送なし)	53,604	(99.5%)	4,291	(99.8%)	2,843	(98.1%)
1～3回	273	(0.5%)	8	(0.2%)	55	(1.9%)
4回以上	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
合計	53,877	(100.0%)	4,299	(100.0%)	2,898	(100.0%)

県全体や新居浜市と比べて転送割合が高い

●収容所要時間別搬送人員状況(H21)



県全体や新居浜市と比べて収容まで30分以上かかる割合が高い

資料) 平成22年度版 消防年報(愛媛県消防防災安全課)

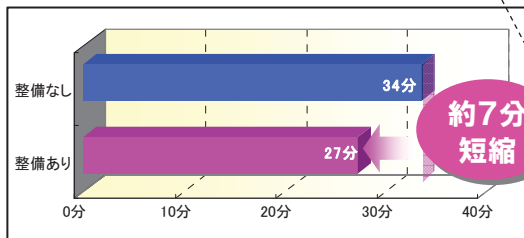
【整備効果】

- ・ 川之江三島バイパスの整備により、県境付近に位置する四国中央市川之江町、金生町、金田町といった遠隔地から三次医療施設へのアクセスルートが確保されるとともに、現道及び周辺道路の慢性的な交通混雑が緩和されることで、三次医療施設までの搬送時間が短縮され、救急患者の負担軽減や生存率の向上に大きく寄与する。

●三次医療施設へのアクセス向上



●四国中央市市役所～東予救命救急センター(県立新居浜病院)間の所要時間の変化



資料) 第5次愛媛県地域保健医療計画(H20.3)

資料) 「整備なし」「整備あり」ともH17年度道路交通センサスに基づく平成42年将来交通量推計結果より試算

■安全な生活環境の確保

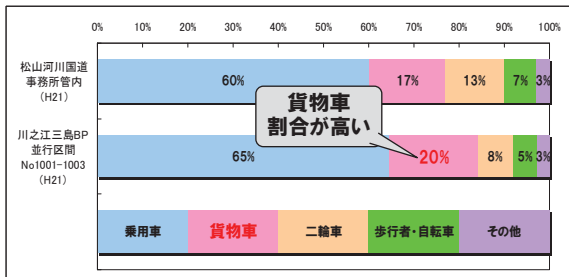
現道区間の交通量減少に伴い、道路利用者の安全性が向上

【現状・課題】

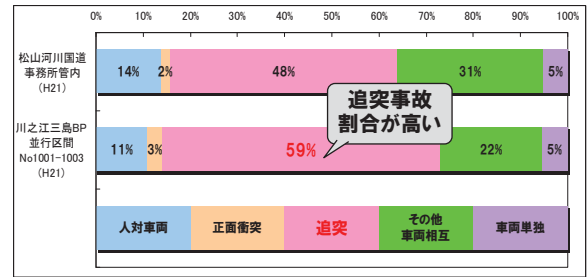
- ・対象路線周辺では、港湾を利用する物流業者等が多いことから、松山河川国道事務所管内の国道全体と比べて貨物車が関連する事故が多く、事故の内容としては「追突事故」の割合が高いのが特徴である。
- ・川之江三島バイパスの段階的整備により、並行する現道の交通事故件数は徐々に減少していることから、未供用区間についても早期整備により現道の事故を減少することが課題である。

●川之江三島バイパスに並行する区間（国道11号現道）の事故内訳（H21）

（当事者別）※第1当事者、第2当事者の計



（事故類型）



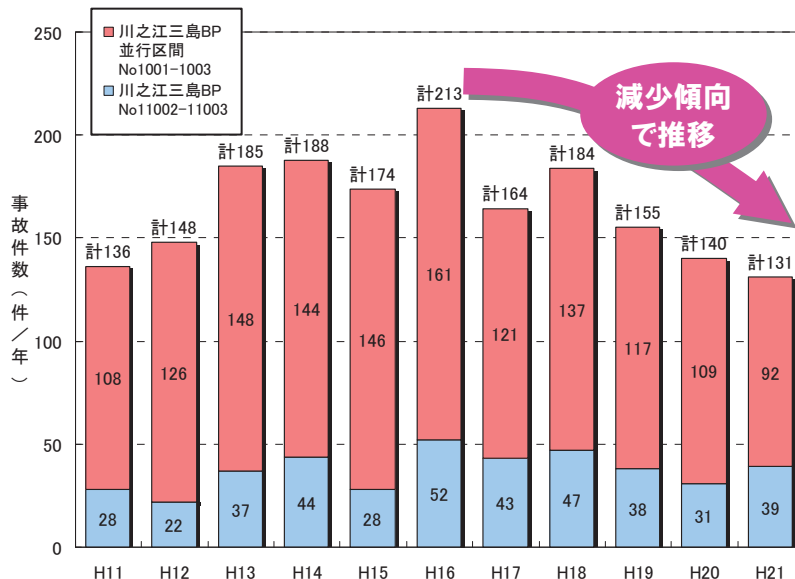
資料) 交通事故統合データベース、並行区間はH17センサス区間No. 1001, 1002, 1003の集計値

※第1当事者とは、交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。
 第2当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等(自転車を含む)の運転者、歩行者又は構造物等の物件のうち第1当事者以外の者をいう。

【整備効果】

- ・川之江三島バイパス既供用区間に並行する道路では、交通事故が減少するなど、交通安全面での効果が発現している。
- ・未供用区間についても、バイパス整備により旧川之江市街地の交通集中の緩和が図られ、その結果として事故件数が減少するなど、地元住民のさらなる安全性向上が期待される。

●川之江三島バイパス及び並行区間（国道11号現道）の事故件数の変化(H11～H21)

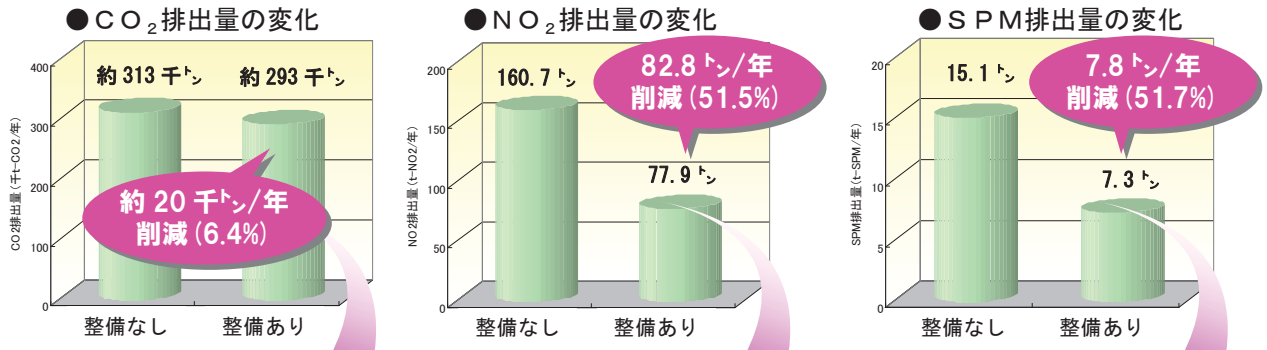


資料) 交通事故統合データベース、並行区間はH17センサス区間No. 1001, 1002, 1003、バイパス区間はNo. 11002, 11003の集計値

■自動車からのCO₂、NO₂、SPM排出量削減

CO₂、NO₂、SPMの排出量削減

・川之江三島バイパスの整備により、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO₂、NO₂、SPMの削減が期待できる。



地球
約**470周**
を大型車が走行した場合に排出する量^{※2}

坊っちゃんスタジアム
約**1,320個分**
に相当する森林が
年間に吸収する量^{※1}

500ml ペットボトル
約**77,824本**
に相当する量^{※3}

※1 森林吸収量 10.6 t / ha
坊っちゃんスタジアムの面積
1.43ha で計算

※2 大型車が 40 km/h で走行した
場合の排出係数で計算

※3 500ml ペットボトル 1本は
SPM100 g として換算

※) 平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年
将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

●走行速度と排出ガスの関係

旅行速度(km/h)	CO ₂ 排出量
20	約 70
40	約 48
60	約 40
80	約 38

旅行速度(km/h)	NO _x 排出量
20	約 1.5
40	約 1.0
60	約 0.8
80	約 0.8

旅行速度(km/h)	SPM排出量
20	約 0.95
40	約 0.65
60	約 0.5
80	約 0.5

※ 国土交通省道路局 HP 2001 資料「日本の道路」より

速度が低いと排出ガスは多くなります

速度が上がって一定速度で走行できるようになると排出ガスは少なくなります

自動車から排出される有害物質の量は、自動車の走行速度と密接な関係があります。走行速度が低い場合（渋滞など）には、上記グラフのように排出量が多く、周辺環境に大きな影響を及ぼすことになります。走行速度が上がるとこの量は少なくなり、ある一定の速度になるまで低下する傾向にあります。

3. 1. 3 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化

■周辺道路の整備状況

(高速道路)

- ・昭和 60 年 3 月 四国縦貫自動車道 三島川之江 IC～土居 IC 間 開通 (L=11.0km)
- ・昭和 62 年 12 月 四国横断自動車道 善通寺 IC～川之江 JCT 間 開通 (L=35.2km)
- 四国縦貫自動車道 川之江 JCT～三島川之江 IC 間 開通 (L=38.4km)
- ・平成 3 年 3 月 四国縦貫自動車道 土居 IC～いよ西条 IC 間 開通 (L=23.4km)
- ・平成 4 年 1 月 四国縦貫自動車道 川之江 JCT～大豊間 開通 (L=29.1km : 暫定 2 車線)
- ・平成 6 年 11 月 四国縦貫自動車道 いよ西条 IC～川内 IC 間 開通 (L=35.6km)
- ・平成 9 年 2 月 四国縦貫自動車道 川内 IC～伊予 IC 間 開通 (L=21.9km)
- ・平成 11 年 7 月 今治小松自動車道 東予丹原 IC～いよ小松 JCT 間 開通 (L=4.0km)
- ・平成 12 年 7 月 四国縦貫自動車道 伊予 IC～大洲 IC 間 開通 (L=31.8km)
- ・平成 13 年 7 月 今治小松自動車道 今治湯ノ浦 IC～東予丹原 IC 開通 (L=9.0km)
- ・平成 17 年 4 月 四国横断自動車道 川之江 JCT～新宮間 4 車線化 (L=10.8km)
- ・平成 20 年 7 月 四国横断自動車道 新宮 IC～大豊 IC 間 4 車線化 (L=18.3km)

(一般県道三島川之江港線)

- ・平成 3 年度末 三島川之江 IC 入口交差点～市道本郷平木線間 開通 (暫定 2 車線)
- ・平成 12 年度末 市道本郷平木線～一般県道金生三島線間 開通 (暫定 2 車線)
- ・平成 18 年度末 一般県道金生三島線～国道 11 号間 開通
- ・平成 20 年度末 国道 11 号～三島川之江港間 4 車線化
- ・平成 21 年度末 三島川之江 IC 入口交差点～一般県道金生三島線間 4 車線化

(その他)

- ・昭和 58 年 4 月 市道中村山田井線 開通
- ・平成元年 2 月 市道本郷平木線 開通
- ・平成 6 年 1 月 (都)中曾根三島港線 開通
- ・平成 6 年 1 月 (都)中曾根神之元線 開通

■大規模小売店の出店状況 (店舗面積 10,000 m²以上記載)

- ・平成 6 年 9 月 フジグラン川之江 (17,300 m²)
- ・平成 4 年 11 月 フレッシュバリュー中之庄店 (10,822 m²)
- ・平成 11 年 11 月 イオン川之江ショッピングセンター (18,693 m²)

■その他

- ・平成 18 年 3 月 東予有料道路 無料化
- ・平成 21 年 3 月 高速道路料金土日祝日上限 1000 円(普通車・軽自動車等)の開始
- ・平成 22 年 6 月 松山自動車道 (松山 IC～大洲 IC) の高速道路無料化社会実験開始
- ・平成 23 年 6 月 高速道路料金土日祝日上限 1000 円(普通車・軽自動車等)の廃止
- ・平成 23 年 6 月 松山自動車道 (松山 IC～大洲 IC) の高速道路無料化社会実験一時凍結

3. 2 事業の投資効果

3. 2. 1 事業の投資効果

- 全事業、残事業とも費用便益比は1.0を上回っている。
- 流通の利便性の向上、救急医療アクセス向上による救命率の向上など、多様な整備効果が期待できる。

■ 3 便益による費用便益分析

項目	事業全体	残事業
費用 (C)	835億円	176億円
事業費	798億円	165億円
維持管理費	36億円	10億円
便益 (B)	3,041億円	923億円
走行時間短縮便益	2,861億円	876億円
走行経費減少便益	140億円	40億円
交通事故減少便益	40億円	7.2億円
費用便益比 (B/C)	3.6	5.3
経済的純現在価値 (ENPV)	2,206億円	748億円
経済的内部収益率 (EIRR)	10.9%	14.0%

※費用及び便益は基準年 (H23) における現在価値の値

■ その他効果

○公共交通

- ・三島川之江 IC から伊予三島駅間のアクセスが向上することにより、高速バスと鉄道の乗り継ぎ利便性が向上。
⇒三島川之江 IC から伊予三島駅の所要時間短縮：約7分短縮 (17分から10分に短縮)

○産業の振興

- ・全国1位の出荷額を誇る四国中央市の「パルプ・紙・紙加工品」の流通の利便性が向上。
⇒三島川之江港(東部地区)から三島川之江 IC の所要時間短縮：約10分短縮
(18分から8分に短縮)

○沿道まちづくり

- ・まちづくり事業との連携により、地域活性化に貢献。

○医療支援

- ・四国中央市市役所から第三次医療施設の東予救命救急センター (県立新居浜病院) への搬送時間が約7分短縮し、救命率の向上に寄与するとともに、走行性が高い高速道路を利用することで、救急搬送時の患者への負担が軽減。
⇒四国中央市市役所から東予救命救急センター (県立新居浜病院) の所要時間短縮：約7分短縮 (34分から27分に短縮)

○環境

- ・CO₂排出量が約20千トン/年、NO₂排出量が82.8トン/年、SPM排出量が7.8トン/年削減されるなど、環境の改善に貢献。

■感度分析（3便益）

○全事業

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,600～ 32,000 台/日	±10%	3.4～3.7
事業費	264 億円	±10%	3.6～3.7
事業期間	18 年	±10%	3.4～3.9

※事業費は単純価値の値

※上記の交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

○残事業

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,600～ 32,000 台/日	±10%	5.2～5.3
事業費	264 億円	±10%	4.8～5.8
事業期間	18 年	±10%	4.8～5.8

※事業費は単純価値の値

※上記の交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

3. 2. 2 前回再評価時（平成 19 年度）からの事業計画の変化

■費用便益比（B/C）の変化（事業全体での比較）

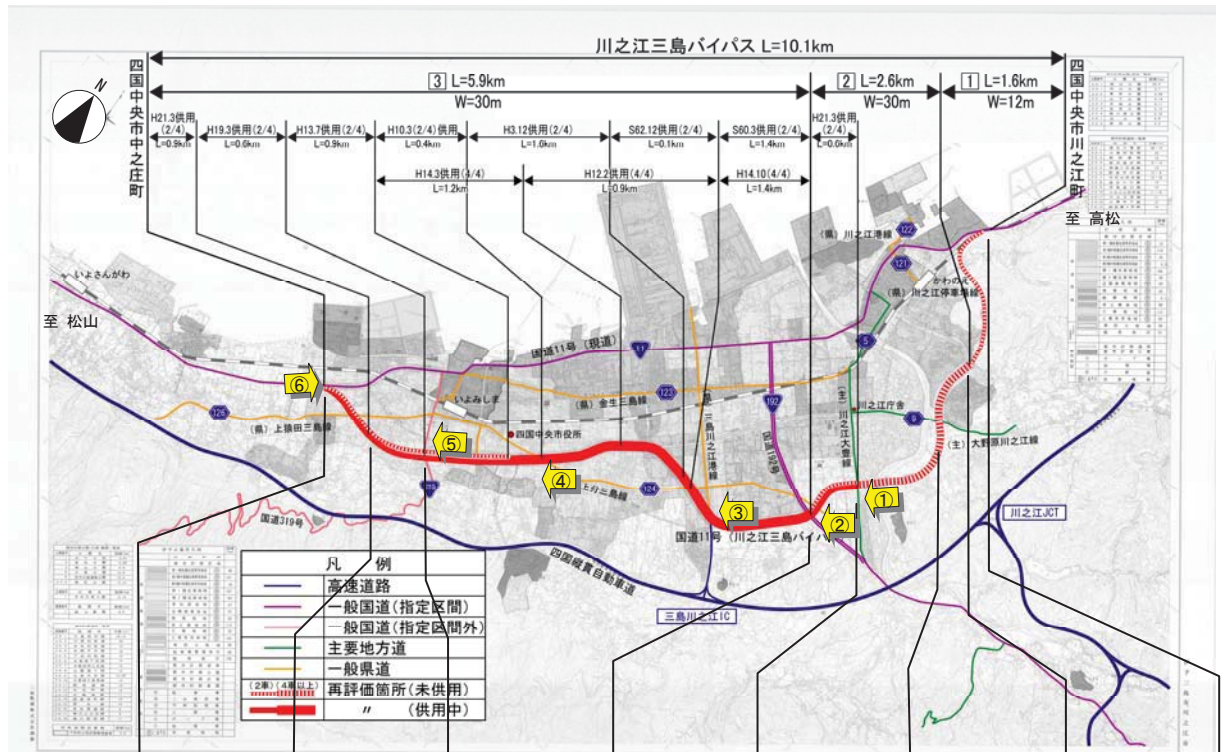
	前回再評価時 (平成 19 年度)	今回再評価時 (平成 23 年度)	備考 (前回再評価時からの変化要因)
総費用 (C)	841 億円 [690 億円]	835 億円 [690 億円]	・ 基準年の見直しにより増加 ・ 維持管理費の見直しにより減少
総便益 (B)	4,014 億円	3,041 億円	・ 「費用便益分析マニュアル」の改訂により減少 ・ 将来交通需要推計手法の見直しにより減少
費用便益比 (B/C)	4.8	3.6	

※総費用及び総便益は基準年における現在価値の値

[] 書きは、維持管理費を除く事業費

3. 3 事業の進捗状況

3. 3. 1 事業の進捗状況



区間	3-3 工区	3-2 工区	3-1 工区	2-3 工区	2-2 工区	2-1 工区	1 工区
区間延長	0.9km	0.6km	4.4km	0.6km	1.3km	0.7km	1.6km
現状	供用中 (2/4 車線)	供用中 (2/4 車線)	供用中 (2/4,4/4 車線)	供用中 (2/4 車線)	用地買収及び 調査設計中	調査設計中	調査設計中
用地取得状況 (H22 年度末時点)	100%	100%	100%	100%	1%	0%	0%
事業進捗率 (H22 年度末時点)	約60%						



【事業地周辺の遺跡の状況について】

事業地周辺では、四国中央市金生町に四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」が存在している。

「宇摩向山古墳」については、今後国史跡の指定を受けることが確実となるなど貴重な遺跡であるため、関係機関と調整を図りながら事業を推進する。

●事業地周辺の遺跡の分布



●宇摩向山古墳の現地状況



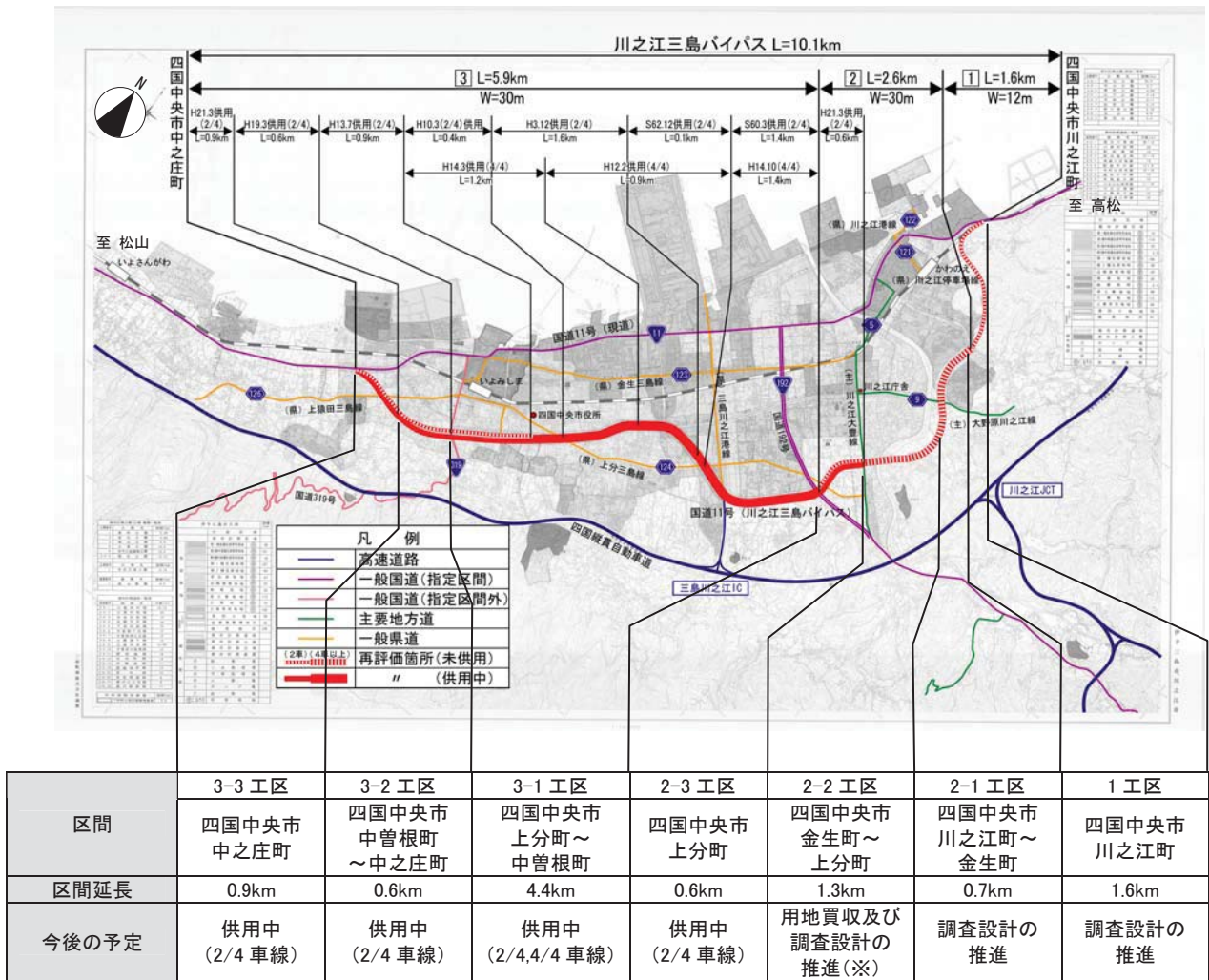
出典) 四国中央市教育委員会資料

●宇摩向山古墳の国史跡に向けた動きについて

- ・平成 23 年 5 月 20 日(金)、国の文化審議会は、四国中央市の「宇摩向山古墳」を国史跡に指定するよう文部科学大臣に答申しました。

4. 事業の進捗見込みの視点

- ・川之江三島バイパスは、現在、未供用区間について構造等検討中であり、関係機関と調整を図りながら、新たな工区への着手に向け事業を進める。



※：(主) 川之江大豊線の拡幅にあわせ一部用地買収中

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

5. 1 コスト縮減

■今後のコスト縮減に対する取り組み

今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

5. 2 代替案立案等の可能性

- ・川之江三島バイパスの計画は、国道11号の交通混雑の緩和、及び交通安全の確保を図るため、当該地域の地形条件、周辺土地利用との整合等を勘案し選定された合理的な計画であり、引き続き本計画で事業を推進する。

6. 地方公共団体等からの要望

- ・周辺自治体などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

<川之江三島バイパスの整備促進に関する最近の主な要望活動について>

年月日	内容	団体名
平成19年10月	要望活動	四国中央市
平成20年6月	要望活動	四国中央市
平成21年6月	要望活動	四国中央市

7. 対応方針(原案)

①再評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

【事業を巡る社会情勢等の変化】

- 四国中央市(宇摩圏)の人口と自動車保有台数は減少傾向ではあるが、自動車依存率が高い
- 川之江三島バイパスに並行する現道では、過大な交通需要により慢性的な渋滞が課題
- 路線バスの定時性確保や広域交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上が課題
- 三島川之江港と高速IC間のアクセス性の向上が課題
- 救急患者の搬送において、アクセス性向上が課題
- 現道では貨物車に関連する事故が多く、これら事故の減少が課題

【事業の効果や必要性】

- 東西方向の交通容量拡大により、バイパスに並行する現道区間の混雑緩和が期待
- 交通混雑の緩和により、路線バスの定時性の確保や広域交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上が期待
- 三島川之江港と高速ICとのアクセス性向上により、地域産業の活性化や物流効率化が期待
- 三次医療施設への所要時間短縮により、救急患者の負担軽減や生存率向上に寄与
- 交通事故の減少による地元住民の安全性向上が期待

2) 事業の投資効果

- 費用便益比(B/C) [事業全体] 3.6 [残事業] 5.3

■その他効果

交通拠点間アクセス改善による公共交通の乗り継ぎ利便の向上や、四国中央市の「パルプ・紙・紙加工品」の流通利便の向上など、多様な整備効果が期待できる。

3) 事業の進捗状況

- 用地進捗率は約78%(平成22年度末)
- 事業全体の進捗率は約60%(平成22年度末)
- 事業区間のうち、西側の国道11号接続部から(主)川之江大豊線までの延長6.5kmは供用済み

(2) 事業の進捗の見込みの視点

【事業進捗見込み】

- 現在、未供用区間について構造等検討中であり、関係機関と調整を図りながら、新たな工区への着手に向け事業を進める。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。
- 本計画は、地形条件、周辺土地利用との整合性を勘案し選定された合理的な計画であり、引き続き本計画で事業を推進する。

②地方公共団体の意見

【愛媛県知事意見】

- 国の「対応方針（原案）」案については異議ありません。【継続】
一般国道11号川之江三島バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。
このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。



【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、川之江三島バイパスの事業を継続する。

県への意見照会と回答

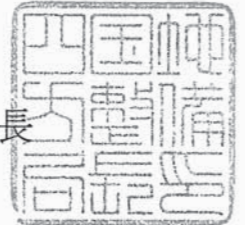


国四整企画第34号

平成23年 9月 6日

愛媛県知事 殿

四国地方整備局長



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

平素より国土交通省直轄事業の推進にあたり、ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、四国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成23年9月28日に第2回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成23年9月20日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

FAX 087-811-8408

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道11号 川之江三島バイパス	継続	
一般国道11号 新居浜バイパス	継続	
一般国道56号 伊予インター関連	継続	
一般国道56号 五十崎内子拡幅	中止	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

23土(技)第397号
平成23年9月14日

四国地方整備局長 様

愛媛県知事 中村 時広



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)
の作成に係る意見照会について(回答)

平成23年9月6日付け国四整企画第34号で依頼のあった標記の件について、
別紙のとおり回答いたします。

愛媛県土木部管理局
土木管理課技術企画室
企画調整係 ■■■ (内線 4302)
電話：089-912-2647



(別紙)

各事業の再評価に対する意見は下記のとおりであり、国の「対応方針(原案)」案については異議ありません。

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案	備考
一般国道11号 川之江三島バイパス	継続	意見は下記のとおり
一般国道11号 新居浜バイパス	継続	〃
一般国道56号 伊予インター関連	継続	〃
一般国道56号 五十崎内子拡幅	中止	〃

記

○一般国道11号川之江三島バイパスに対する意見

一般国道11号川之江三島バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。

このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

○一般国道11号新居浜バイパスに対する意見

一般国道11号新居浜バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。

このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

○一般国道56号伊予インター関連に対する意見

一般国道56号伊予インター関連は、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保、四国縦貫自動車道伊予ICとのアクセス強化などのため必要な道路です。

このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

○一般国道56号五十崎内子拡幅に対する意見

本事業箇所である城廻地区の現道については、防災点検による危険箇所もあり、また、道路線形が非常に悪く、交通事故も発生していることから、地元からの改良要望も非常に強いものがあります。

このため、本事業の中止はやむを得ませんが、引き続き、交通安全事業等による現道対策を実施していただくようお願いします。

費用便益比算出資料

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道11号	川之江三島バイパス	L = 10.1 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,600~32,000	2, 4	四国地方整備局

上記の計画交通量は、現況＋事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	662億円	60億円	722億円
うち残事業分	264億円	50億円	313億円
基準年における 現在価値 (C)	798億円	36億円	835億円
うち残事業分	165億円	10億円	176億円

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23年度			
供用年	平成10年度(暫定)、平成14年度(暫定)、 平成15年度(暫定)、平成21年度(暫定)、平成42年度			
単年便益 (初年便益)	24億円	1.1億円	0.25億円	26億円
基準年における 現在価値 (B)	2,861億円	140億円	40億円	3,041億円
うち残事業分	876億円	40億円	7.2億円	923億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.6
経済的純現在価値（事業全体）	2,206億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.9%
費用便益比（残事業）	5.3
経済的純現在価値（残事業）	748億円
経済的内部収益率（残事業）	14.0%

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。

④ 感度分析

【全事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,600~32,000 台/日	±10%	3.4~3.7
事業費	264億円	±10%	3.6~3.7
事業期間	18年	±10%	3.4~3.9

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,600~32,000 台/日	±10%	5.2~5.3
事業費	264億円	±10%	4.8~5.8
事業期間	18年	±10%	4.8~5.8

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：川之江三島バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 川之江三島 バイパス : 10.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0	64.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道11号 (現道) : 7.4km	交通量	[台/日]	18,700	12,600
		走行時間	[分]	35	21
		走行時間費用	[億円/年]	129.60	53.65
	金生 三島線 : 4.2km	交通量	[台/日]	10,000	1,500
		走行時間	[分]	19	11
		走行時間費用	[億円/年]	39.99	3.00
	上分 三島線 : 5.4km	交通量	[台/日]	7,600	1,000
		走行時間	[分]	20	16
		走行時間費用	[億円/年]	28.51	3.69
	国道 192号 : 1.9km	交通量	[台/日]	13,800	7,000
		走行時間	[分]	8	3
		走行時間費用	[億円/年]	21.87	4.12
	国道 319号 : 0.8km	交通量	[台/日]	9,200	1,200
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	4.04	0.39
③その他道路合計 : 222.6km		走行時間費用	[億円/年]	769.59	706.35
			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 : 252.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	993.60	835.37	158.23

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

【残事業】

様式-3①

事業名：川之江三島バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 川之江三島 バイパス : 10.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	19,000	20,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	21	16	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	70.80	64.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道11号 (現道) : 7.4km	交通量	[台/日]	16,700	12,600
		走行時間	[分]	35	21
		走行時間費用	[億円/年]	113.71	53.65
	金生 三島線 : 4.2km	交通量	[台/日]	3,400	1,500
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	6.74	3.00
	上分 三島線 : 5.4km	交通量	[台/日]	1,400	1,000
		走行時間	[分]	12	16
		走行時間費用	[億円/年]	3.37	3.69
	国道 192号 : 1.9km	交通量	[台/日]	8,300	7,000
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	5.31	4.12
	国道 319号 : 0.8km	交通量	[台/日]	2,900	1,200
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	0.98	0.39
③その他道路合計 : 222.6km	走行時間費用	[億円/年]	724.66	706.35	
			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 : 252.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	925.58	835.37	90.21

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

費用便益分析の条件

事業名：川之江三島バイパス

(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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17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)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
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	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 配分交通量に対する平均的な速度として、 QV式から速度を算出した。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 松山河川国道事務所の実績値より設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：川之江三島バイパス

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割引率 (基準年：H23)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.17	10.1	1.72	
-25年目	S 48	4.4388	52.4	0.30	2.29		
-24年目	S 49	4.2681	62.5	0.40	2.46		
-23年目	S 50	4.1039	66.1	0.20	1.12		
-22年目	S 51	3.9461	71.7	0.20	0.99		
-21年目	S 52	3.7943	76.0	0.30	1.35		
-20年目	S 53	3.6484	79.2	0.30	1.24		
-19年目	S 54	3.5081	81.3	0.30	1.17		
-18年目	S 55	3.3731	86.4	0.30	1.05		
-17年目	S 56	3.2434	88.6	6.10	20.10		
-16年目	S 57	3.1187	89.6	1.63	5.11		
-15年目	S 58	2.9987	90.5	6.91	20.61		
-14年目	S 59	2.8834	92.3	15.98	44.93		
-13年目	S 60	2.7725	93.0	7.69	20.63		
-12年目	S 61	2.6658	94.6	6.00	15.22		
-11年目	S 62	2.5633	94.4	13.57	33.16		
-10年目	S 63	2.4647	94.9	16.00	37.40		
-9年目	H 1	2.3699	97.4	9.37	20.52		
-8年目	H 2	2.2788	99.6	11.78	24.25		
-7年目	H 3	2.1911	102.0	12.14	23.46		
-6年目	H 4	2.1068	103.4	13.69	25.10		
-5年目	H 5	2.0258	103.7	11.76	20.67		
-4年目	H 6	1.9479	103.6	7.69	13.01		
-3年目	H 7	1.8730	103.0	9.13	14.94		
-2年目	H 8	1.8009	102.4	7.54	11.94		
-1年目	H 9	1.7317	103.4	7.21	10.87		
供用開始年次	H 10	1.6651	102.8	8.62	12.56	0.49	0.71
1年目	H 11	1.6010	101.3	39.37	56.00	0.49	0.70
2年目	H 12	1.5395	99.7	14.38	19.99	0.49	0.68
3年目	H 13	1.4802	98.4	19.81	26.82	0.49	0.66
4年目	H 14	1.4233	96.6	22.85	30.30	0.70	0.93
5年目	H 15	1.3686	95.4	25.43	32.83	0.75	0.97
6年目	H 16	1.3159	94.4	24.07	30.19	0.75	0.94
7年目	H 17	1.2653	93.2	15.52	18.97	0.75	0.92
8年目	H 18	1.2167	92.5	23.08	27.32	0.75	0.89
9年目	H 19	1.1699	91.7	15.32	17.59	0.75	0.86
10年目	H 20	1.1249	91.2	19.70	21.86	0.75	0.83
11年目	H 21	1.0816	90.0	2.03	2.19	1.04	1.12
12年目	H 22	1.0400	90.0	0.86	0.89	1.04	1.08
13年目	H 23	1.0000	90.0	1.09	1.09	1.04	1.04
14年目	H 24	0.9615	90.0	0.57	0.55	1.04	1.00
15年目	H 25	0.9246	90.0	0.53	0.49	1.04	0.96
16年目	H 26	0.8890	90.0	1.22	1.08	1.04	0.92
17年目	H 27	0.8548	90.0	1.24	1.06	1.04	0.89
18年目	H 28	0.8219	90.0	2.29	1.88	1.04	0.85
19年目	H 29	0.7903	90.0	3.10	2.45	1.04	0.82
20年目	H 30	0.7599	90.0	8.31	6.32	1.04	0.79
21年目	H 31	0.7307	90.0	11.10	8.11	1.04	0.76
22年目	H 32	0.7026	90.0	20.09	14.11	1.04	0.73
23年目	H 33	0.6756	90.0	52.10	35.20	1.04	0.70
24年目	H 34	0.6496	90.0	44.62	28.98	1.04	0.68
25年目	H 35	0.6246	90.0	22.66	14.15	1.04	0.65
26年目	H 36	0.6006	90.0	18.47	11.09	1.04	0.62
27年目	H 37	0.5775	90.0	10.08	5.82	1.04	0.60
28年目	H 38	0.5553	90.0	25.56	14.19	1.04	0.58
29年目	H 39	0.5339	90.0	21.70	11.58	1.04	0.56
30年目	H 40	0.5134	90.0	10.85	5.57	1.04	0.53
31年目	H 41	0.4936	90.0	9.30	4.59	1.04	0.51
32年目	H 42	0.4746	90.0			1.72	0.82
33年目	H 43	0.4564	90.0			1.72	0.79
34年目	H 44	0.4388	90.0			1.72	0.75
35年目	H 45	0.4220	90.0			1.72	0.73
36年目	H 46	0.4057	90.0			1.72	0.70
37年目	H 47	0.3901	90.0			1.72	0.67
38年目	H 48	0.3751	90.0			1.72	0.65
39年目	H 49	0.3607	90.0			1.72	0.62
40年目	H 50	0.3468	90.0			1.72	0.60
41年目	H 51	0.3335	90.0			1.72	0.57
42年目	H 52	0.3207	90.0			1.72	0.55
43年目	H 53	0.3083	90.0			1.72	0.53
44年目	H 54	0.2965	90.0			1.72	0.51
45年目	H 55	0.2851	90.0			1.72	0.49
46年目	H 56	0.2741	90.0			1.72	0.47
47年目	H 57	0.2636	90.0			1.72	0.45
48年目	H 58	0.2534	90.0			1.72	0.44
49年目	H 59	0.2437	90.0	-168.78	-41.13	1.72	0.42
合計				493.58	798.28	59.96	36.24
単純事業費計				662.35		59.96	

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】

箇所名：川之江三島バイパス

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割引率 (基準年：H23)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.15		延長(km) 6.6	単純単価(億円) 0.99
-18年目	H 24	0.9615	90.0	0.57	0.55	0.00	0.00
-17年目	H 25	0.9246	90.0	0.53	0.49	0.00	0.00
-16年目	H 26	0.8890	90.0	1.22	1.08	0.00	0.00
-15年目	H 27	0.8548	90.0	1.24	1.06	0.00	0.00
-14年目	H 28	0.8219	90.0	2.29	1.88	0.00	0.00
-13年目	H 29	0.7903	90.0	3.10	2.45	0.00	0.00
-12年目	H 30	0.7599	90.0	8.31	6.31	0.00	0.00
-11年目	H 31	0.7307	90.0	11.10	8.11	0.00	0.00
-10年目	H 32	0.7026	90.0	20.09	14.12	0.00	0.00
-9年目	H 33	0.6756	90.0	52.10	35.20	0.00	0.00
-8年目	H 34	0.6496	90.0	44.62	28.99	0.00	0.00
-7年目	H 35	0.6246	90.0	22.66	14.15	0.00	0.00
-6年目	H 36	0.6006	90.0	18.47	11.09	0.00	0.00
-5年目	H 37	0.5775	90.0	10.08	5.82	0.00	0.00
-4年目	H 38	0.5553	90.0	25.56	14.19	0.00	0.00
-3年目	H 39	0.5339	90.0	21.70	11.59	0.00	0.00
-2年目	H 40	0.5134	90.0	10.85	5.57	0.00	0.00
-1年目	H 41	0.4936	90.0	9.30	4.59	0.00	0.00
供用開始年次	H 42	0.4746	90.0			0.99	0.47
1年目	H 43	0.4564	90.0			0.99	0.45
2年目	H 44	0.4388	90.0			0.99	0.43
3年目	H 45	0.4220	90.0			0.99	0.42
4年目	H 46	0.4057	90.0			0.99	0.40
5年目	H 47	0.3901	90.0			0.99	0.39
6年目	H 48	0.3751	90.0			0.99	0.37
7年目	H 49	0.3607	90.0			0.99	0.36
8年目	H 50	0.3468	90.0			0.99	0.34
9年目	H 51	0.3335	90.0			0.99	0.33
10年目	H 52	0.3207	90.0			0.99	0.32
11年目	H 53	0.3083	90.0			0.99	0.31
12年目	H 54	0.2965	90.0			0.99	0.29
13年目	H 55	0.2851	90.0			0.99	0.28
14年目	H 56	0.2741	90.0			0.99	0.27
15年目	H 57	0.2636	90.0			0.99	0.26
16年目	H 58	0.2534	90.0			0.99	0.25
17年目	H 59	0.2437	90.0			0.99	0.24
18年目	H 60	0.2343	90.0			0.99	0.23
19年目	H 61	0.2253	90.0			0.99	0.22
20年目	H 62	0.2166	90.0			0.99	0.21
21年目	H 63	0.2083	90.0			0.99	0.21
22年目	H 64	0.2003	90.0			0.99	0.20
23年目	H 65	0.1926	90.0			0.99	0.19
24年目	H 66	0.1852	90.0			0.99	0.18
25年目	H 67	0.1780	90.0			0.99	0.18
26年目	H 68	0.1712	90.0			0.99	0.17
27年目	H 69	0.1646	90.0			0.99	0.16
28年目	H 70	0.1583	90.0			0.99	0.16
29年目	H 71	0.1522	90.0			0.99	0.15
30年目	H 72	0.1463	90.0			0.99	0.14
31年目	H 73	0.1407	90.0			0.99	0.14
32年目	H 74	0.1353	90.0			0.99	0.13
33年目	H 75	0.1301	90.0			0.99	0.13
34年目	H 76	0.1251	90.0			0.99	0.12
35年目	H 77	0.1203	90.0			0.99	0.12
36年目	H 78	0.1157	90.0			0.99	0.11
37年目	H 79	0.1112	90.0			0.99	0.11
38年目	H 80	0.1069	90.0			0.99	0.11
39年目	H 81	0.1028	90.0			0.99	0.10
40年目	H 82	0.0989	90.0			0.99	0.10
41年目	H 83	0.0951	90.0			0.99	0.09
42年目	H 84	0.0914	90.0			0.99	0.09
43年目	H 85	0.0879	90.0			0.99	0.09
44年目	H 86	0.0845	90.0			0.99	0.08
45年目	H 87	0.0813	90.0			0.99	0.08
46年目	H 88	0.0781	90.0			0.99	0.08
47年目	H 89	0.0751	90.0			0.99	0.07
48年目	H 90	0.0722	90.0			0.99	0.07
49年目	H 91	0.0695	90.0	-31.02	-2.15	0.99	0.07
合計				232.77	165.09	49.50	10.47
単純事業費計				263.79		49.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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

便益の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：川之江三島バイパス

年次	年度	総走行台和の年次別伸び率 (四国ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)					走行費用減少便益 (億円/年)					事故減少便益 (億円/年)		合計 (億円/年)																																
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (①×A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (②×A)	③	現在価値 (③×A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%																															
																						基準年 H 23	H 10	H 11	H 12	H 13	H 14	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36	H 37	H 38	H 39
供用開始年次	H 10	1.05423	0.99734	1.00153	1.03203	1.6651	102.8	12.41	6.57	5.27	24.25	35.35	0.58	0.23	0.24	1.05	1.53	0.25	0.36	25.55	37.25																															
1年目	H 11	1.05423	0.99734	1.00153	1.03203	1.6010	101.3	13.08	6.55	5.28	24.91	35.43	0.61	0.23	0.24	1.08	1.54	0.26	0.37	26.25	37.34																															
2年目	H 12	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.5395	99.7	13.26	6.33	5.39	24.98	34.72	0.62	0.22	0.24	1.08	1.50	0.26	0.36	26.32	36.58																															
3年目	H 13	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.4802	98.4	13.44	6.12	5.50	25.06	33.93	0.63	0.21	0.25	1.09	1.48	0.26	0.35	26.41	35.75																															
4年目	H 14	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.4233	96.6	31.90	13.87	13.57	59.34	78.69	1.20	0.22	0.40	1.82	2.41	0.32	0.42	61.48	81.53																															
5年目	H 15	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.3686	95.4	39.64	16.48	18.56	74.68	96.42	1.60	0.30	0.79	2.69	3.47	0.55	0.71	77.92	100.61																															
6年目	H 16	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.3159	94.4	40.18	15.92	18.94	75.04	94.14	1.62	0.29	0.81	2.72	3.41	0.55	0.69	78.31	98.25																															
7年目	H 17	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.2653	93.2	40.73	15.38	19.33	75.44	92.18	1.64	0.28	0.83	2.75	3.36	0.55	0.67	78.74	96.21																															
8年目	H 18	0.99410	0.99015	0.99503	0.99323	1.2167	92.5	40.49	15.23	19.23	74.95	88.73	1.63	0.28	0.83	2.74	3.24	0.55	0.65	78.24	92.62																															
9年目	H 19	0.99407	0.99005	0.99501	0.99318	1.1699	91.7	40.25	15.08	19.13	74.46	85.50	1.62	0.28	0.83	2.73	3.13	0.55	0.63	77.74	89.26																															
10年目	H 20	0.99403	0.98995	0.99498	0.99314	1.1249	91.2	40.01	14.93	19.03	73.97	82.11	1.61	0.28	0.83	2.72	3.02	0.55	0.61	77.24	85.74																															
11年目	H 21	0.99399	0.98985	0.99496	0.99309	1.0816	90.0	42.57	15.90	18.97	77.44	83.76	2.15	0.70	1.48	4.33	4.68	1.46	1.58	83.23	90.02																															
12年目	H 22	0.99396	0.98975	0.99493	0.99304	1.0400	90.0	42.31	15.74	18.87	76.92	80.00	2.14	0.69	1.47	4.30	4.47	1.45	1.51	82.67	85.98																															
13年目	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	1.0000	90.0	42.05	15.58	18.77	76.40	76.40	2.13	0.68	1.46	4.27	4.27	1.44	1.44	82.11	82.11																															
14年目	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	0.9615	90.0	41.79	15.42	18.67	75.88	72.96	2.12	0.67	1.45	4.24	4.08	1.43	1.37	81.55	78.41																															
15年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.9246	90.0	41.53	15.26	18.57	75.36	69.68	2.11	0.66	1.44	4.21	3.89	1.42	1.31	80.99	74.88																															
16年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.8890	90.0	41.27	15.10	18.47	74.84	66.53	2.10	0.65	1.43	4.18	3.72	1.41	1.25	80.43	71.50																															
17年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8548	90.0	41.01	14.94	18.37	74.32	63.53	2.09	0.64	1.42	4.15	3.55	1.40	1.20	79.87	68.27																															
18年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8219	90.0	40.75	14.78	18.27	73.80	60.66	2.08	0.63	1.41	4.12	3.39	1.39	1.14	79.31	65.18																															
19年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.7903	90.0	40.49	14.62	18.17	73.28	57.91	2.07	0.62	1.40	4.09	3.23	1.38	1.09	78.75	62.24																															
20年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7599	90.0	40.23	14.46	18.07	72.76	55.29	2.06	0.61	1.39	4.06	3.09	1.37	1.04	78.19	59.42																															
21年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7307	90.0	39.97	14.30	17.97	72.24	52.79	2.05	0.60	1.38	4.03	2.94	1.36	0.99	77.63	56.72																															
22年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	39.71	14.14	17.87	71.72	50.39	2.04	0.59	1.37	4.00	2.81	1.35	0.95	77.07	54.15																															
23年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99252	0.6756	90.0	39.52	13.99	17.84	71.35	48.20	2.03	0.58	1.37	3.98	2.69	1.34	0.91	76.67	51.80																															
24年目	H 34	0.99351	0.98851	0.99466	0.99251	0.6486	90.0	39.33	13.84	17.81	70.98	46.11	2.02	0.57	1.37	3.96	2.57	1.33	0.86	76.27	49.54																															
25年目	H 35	0.99347	0.98847	0.99466	0.99250	0.6216	90.0	39.14	13.69	17.78	70.61	44.10	2.01	0.56	1.37	3.94	2.46	1.32	0.82	75.87	47.39																															
26年目	H 36	0.99343	0.98843	0.99466	0.99249	0.5946	90.0	38.95	13.54	17.75	70.24	42.19	2.00	0.55	1.37	3.92	2.35	1.31	0.79	75.47	45.33																															
27年目	H 37	0.99339	0.98839	0.99466	0.99248	0.5676	90.0	38.76	13.39	17.72	69.87	40.35	1.99	0.54	1.37	3.90	2.25	1.30	0.75	75.07	43.35																															
28年目	H 38	0.99335	0.98835	0.99466	0.99247	0.5406	90.0	38.57	13.24	17.69	69.50	38.59	1.98	0.53	1.37	3.88	2.15	1.29	0.72	74.67	41.46																															
29年目	H 39	0.99331	0.98831	0.99466	0.99246	0.5136	90.0	38.38	13.09	17.66	69.13	36.91	1.97	0.52	1.37	3.86	2.06	1.28	0.68	74.27	39.65																															
30年目	H 40	0.99327	0.98827	0.99466	0.99245	0.4866	90.0	38.19	12.94	17.63	68.76	35.30	1.96	0.51	1.37	3.84	1.97	1.27	0.65	73.87	37.92																															
31年目	H 41	0.99323	0.98823	0.99466	0.99244	0.4596	90.0	38.00	12.79	17.60	68.39	33.76	1.95	0.50	1.37	3.82	1.89	1.26	0.62	73.47	36.26																															
32年目	H 42	0.99319	0.98819	0.99466	0.99243	0.4326	90.0	80.51	27.80	49.92	158.23	75.10	3.91	0.87	3.10	7.88	3.74	2.10	1.00	168.21	79.83																															
33年目	H 43	0.99315	0.98815	0.99466	0.99242	0.4056	90.0	79.74	27.61	50.01	157.36	71.82	3.87	0.86	3.11	7.84	3.58	2.08	0.95	167.28	76.35																															
34年目	H 44	0.99311	0.98811	0.99466	0.99241	0.3786	90.0	78.97	27.42	50.10	156.49	68.67	3.83	0.85	3.12	7.80	3.42	2.06	0.90	166.35	72.99																															
35年目	H 45	0.99307	0.98807	0.99466	0.99240	0.3516	90.0	78.20	27.23	50.19	155.62	65.67	3.79	0.84	3.13	7.76	3.27	2.04	0.86	165.42	69.81																															
36年目	H 46	0.99303	0.98803	0.99466	0.99239	0.3246	90.0	77.43	27.04	50.28	154.75	62.78	3.75	0.83	3.14	7.72	3.13	2.02	0.82	164.49	66.73																															
37年目	H 47	0.99299	0.98803	0.99466	0.99238	0.2976	90.0	76.66	26.85	50.37	153.88	60.03	3.71	0.82	3.15	7.68	3.00	2.00	0.78	163.56	63.80																															
38年目	H 48	0.99295	0.98803	0.99466	0.99237	0.2706	90.0	75.89	26.66	50.46	153.01	57.39	3.67	0.81	3.16	7.64	2.87	1.98	0.74	162.63	61.00																															
39年目	H 49	0.99291	0.98803	0.99466	0.99236	0.2436	90.0	75.12	26.47	50.55	152.14	54.88	3.63	0.80	3.17	7.60	2.74	1.96	0.71	161.70	58.33																															
40年目	H 50	0.99287	0.98803	0.99466	0.99235	0.2166	90.0	74.35	26.28	50.64	151.27	52.46	3.59	0.79	3.18	7.56	2.62	1.94	0.67	160.77	55.76																															
41年目	H 51	0.99283	0.98803	0.99466	0.99234	0.1896	90.0	73.58	26.09	50.73	150.40	50.16	3.55	0.78	3.19	7.52	2.51	1.92	0.64	159.84	53.31																															
42年目	H 52	0.99279	0.98803	0.99466	0.99233	0.1626	90.0	72.81	25.90	50.82	149.53	47.95	3.51	0.77	3.20	7.48	2.40	1.90	0.61	158.91	50.96																															
43年目	H 53	0.99275	0.98803	0.99466	0.99232	0.1356	90.0	72.04	25.71	50.91	148.66	45.83	3.47	0.76	3.21	7.44	2.29	1.88	0.58	157.98	48.71																															
44年目	H 54	0.99271	0.98803	0.99466	0.99231	0.1086	90.0	71.27	25.52	51.00	147.79	43.82	3.43	0.75	3.22	7.40	2.19	1.86	0.55	157.05	46.57																															
45年目	H 55	0.99267	0.98803	0.99466	0.99230	0.0816	90.0	70.50	25.33	51.09	146.92	41.89	3.39																																							

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：川之江三島バイパス

年次	年度 基準年 H 23	総走行台和の年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)					走行費用減少便益 (億円/年)					事故減少便益 (億円/年)		合計 (億円/年)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (①×A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (②×A)	③	現在価値 (③×A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	H 23	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4746	90.0	42.70	15.16	32.35	90.21	42.81	1.97	0.38	1.73	4.08	1.94	0.85	0.40	95.14	45.15
1年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4564	90.0	42.29	15.06	32.41	89.76	40.97	1.95	0.38	1.73	4.06	1.85	0.84	0.38	94.66	43.20
2年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4388	90.0	41.88	14.96	32.47	89.31	39.19	1.93	0.38	1.73	4.04	1.77	0.83	0.36	94.18	41.33
3年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4220	90.0	41.47	14.86	32.53	88.86	37.50	1.91	0.38	1.73	4.02	1.70	0.82	0.35	93.70	39.54
4年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4057	90.0	41.06	14.76	32.59	88.41	35.87	1.89	0.38	1.73	4.00	1.62	0.81	0.33	93.22	37.82
5年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.3901	90.0	40.65	14.66	32.65	87.96	34.31	1.87	0.38	1.73	3.98	1.55	0.80	0.31	92.74	36.18
6年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3751	90.0	40.24	14.56	32.71	87.51	32.83	1.85	0.38	1.73	3.96	1.49	0.79	0.30	92.26	34.61
7年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3607	90.0	39.83	14.46	32.77	87.06	31.40	1.83	0.38	1.73	3.94	1.42	0.78	0.28	91.78	33.11
8年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3468	90.0	39.42	14.36	32.83	86.61	30.04	1.81	0.38	1.73	3.92	1.36	0.77	0.27	91.30	31.66
9年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3335	90.0	39.01	14.26	32.89	86.16	28.73	1.79	0.38	1.73	3.90	1.30	0.76	0.25	90.82	30.29
10年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3207	90.0	38.60	14.16	32.95	85.71	27.49	1.77	0.38	1.73	3.88	1.24	0.75	0.24	90.34	28.97
11年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3083	90.0	38.19	14.06	33.01	85.26	26.29	1.75	0.38	1.73	3.86	1.19	0.74	0.23	89.86	27.70
12年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.2965	90.0	37.78	13.96	33.07	84.81	25.15	1.73	0.38	1.73	3.84	1.14	0.73	0.22	89.38	26.50
13年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2851	90.0	37.37	13.86	33.13	84.36	24.05	1.71	0.38	1.73	3.82	1.09	0.72	0.21	88.90	25.35
14年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2741	90.0	36.96	13.76	33.19	83.91	23.00	1.69	0.38	1.73	3.80	1.04	0.71	0.19	88.42	24.24
15年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2636	90.0	36.55	13.66	33.25	83.46	22.00	1.67	0.38	1.73	3.78	1.00	0.70	0.18	87.94	23.18
16年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2534	90.0	36.14	13.56	33.31	83.01	21.03	1.65	0.38	1.73	3.76	0.95	0.69	0.17	87.46	22.16
17年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2437	90.0	35.73	13.46	33.37	82.56	20.12	1.63	0.38	1.73	3.74	0.91	0.68	0.17	86.98	21.20
18年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2343	90.0	35.32	13.36	33.43	82.11	19.24	1.61	0.38	1.73	3.72	0.87	0.67	0.16	86.50	20.27
19年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2253	90.0	34.91	13.26	33.49	81.66	18.40	1.59	0.38	1.73	3.70	0.83	0.66	0.15	86.02	19.38
20年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2166	90.0	34.50	13.16	33.55	81.21	17.59	1.57	0.38	1.73	3.68	0.80	0.65	0.14	85.54	18.53
21年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2083	90.0	34.09	13.06	33.61	80.76	16.82	1.55	0.38	1.73	3.66	0.76	0.64	0.13	85.06	17.72
22年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2003	90.0	33.68	12.96	33.67	80.31	16.09	1.53	0.38	1.73	3.64	0.73	0.63	0.13	84.58	16.94
23年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.1926	90.0	33.27	12.86	33.73	79.86	15.38	1.51	0.38	1.73	3.62	0.70	0.62	0.12	84.10	16.20
24年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.1852	90.0	32.86	12.76	33.79	79.41	14.71	1.49	0.38	1.73	3.60	0.67	0.61	0.11	83.62	15.49
25年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.1780	90.0	32.45	12.66	33.85	78.96	14.05	1.47	0.38	1.73	3.58	0.64	0.60	0.11	83.14	14.80
26年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.1712	90.0	32.04	12.56	33.91	78.51	13.44	1.45	0.38	1.73	3.56	0.61	0.59	0.10	82.66	14.15
27年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.1646	90.0	31.63	12.46	33.97	78.06	12.85	1.43	0.38	1.73	3.54	0.58	0.58	0.10	82.18	13.53
28年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1583	90.0	31.22	12.36	34.03	77.61	12.29	1.41	0.38	1.73	3.52	0.56	0.57	0.09	81.70	12.93
29年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1522	90.0	30.81	12.26	34.09	77.16	11.74	1.39	0.38	1.73	3.50	0.53	0.56	0.09	81.22	12.36
30年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1463	90.0	30.40	12.16	34.15	76.71	11.22	1.37	0.38	1.73	3.48	0.51	0.55	0.08	80.74	11.81
31年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1407	90.0	29.99	12.06	34.21	76.26	10.73	1.35	0.38	1.73	3.46	0.49	0.54	0.08	80.26	11.29
32年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1353	90.0	29.58	11.96	34.27	75.81	10.26	1.33	0.38	1.73	3.44	0.47	0.53	0.07	79.78	10.79
33年目	H 75	0.98622	0.99135	1.00164	0.98936	0.1301	90.0	29.17	11.86	34.33	75.36	9.80	1.31	0.38	1.73	3.42	0.44	0.52	0.07	79.30	10.32
34年目	H 76	0.98603	0.99128	1.00164	0.98925	0.1251	90.0	28.76	11.76	34.39	74.91	9.37	1.29	0.38	1.73	3.40	0.43	0.51	0.06	78.82	9.86
35年目	H 77	0.98583	0.99120	1.00164	0.98913	0.1203	90.0	28.35	11.66	34.45	74.46	8.96	1.27	0.38	1.73	3.38	0.41	0.50	0.06	78.34	9.42
36年目	H 78	0.98563	0.99112	1.00163	0.98901	0.1157	90.0	27.94	11.56	34.51	74.01	8.56	1.25	0.38	1.73	3.36	0.39	0.49	0.06	77.86	9.01
37年目	H 79	0.98542	0.99104	1.00163	0.98889	0.1112	90.0	27.53	11.46	34.57	73.56	8.18	1.23	0.38	1.73	3.34	0.37	0.48	0.05	77.38	8.60
38年目	H 80	0.98520	0.99096	1.00163	0.98876	0.1069	90.0	27.12	11.36	34.63	73.11	7.82	1.21	0.38	1.73	3.32	0.35	0.47	0.05	76.90	8.22
39年目	H 81	0.98498	0.99088	1.00162	0.98863	0.1028	90.0	26.71	11.26	34.69	72.66	7.47	1.19	0.38	1.73	3.30	0.34	0.46	0.05	76.42	7.86
40年目	H 82	0.98475	0.99080	1.00162	0.98850	0.0989	90.0	26.30	11.16	34.75	72.21	7.14	1.17	0.38	1.73	3.28	0.32	0.45	0.04	75.94	7.51
41年目	H 83	0.98451	0.99071	1.00162	0.98837	0.0951	90.0	25.89	11.06	34.81	71.76	6.82	1.15	0.38	1.73	3.26	0.31	0.44	0.04	75.46	7.18
42年目	H 84	0.98427	0.99062	1.00162	0.98823	0.0914	90.0	25.48	10.96	34.87	71.31	6.52	1.13	0.38	1.73	3.24	0.30	0.43	0.04	74.98	6.85
43年目	H 85	0.98402	0.99054	1.00161	0.98809	0.0879	90.0	25.07	10.86	34.93	70.86	6.23	1.11	0.38	1.73	3.22	0.28	0.42	0.04	74.50	6.55
44年目	H 86	0.98376	0.99045	1.00161	0.98795	0.0845	90.0	24.66	10.76	34.99	70.41	5.95	1.09	0.38	1.73	3.20	0.27	0.41	0.03	74.02	6.25
45年目	H 87	0.98349	0.99035	1.00161	0.98780	0.0813	90.0	24.25	10.66	35.05	69.96	5.69	1.07	0.38	1.73	3.18	0.26	0.40	0.03	73.54	5.98
46年目	H 88	0.98321	0.99026	1.00161	0.98765	0.0781	90.0	23.84	10.56	35.11	69.51	5.43	1.05	0.38	1.73	3.16	0.25	0.40	0.03	73.07	5.71
47年目	H 89	0.98293	0.99016	1.00160	0.98750	0.0751	90.0	23.43	10.46	35.17	69.06	5.19	1.03	0.38	1.73	3.14	0.24	0.40	0.03	72.60	5.45
48年目	H 90	0.98263	0.99007	1.00160	0.98734	0.0722	90.0	23.02	10.36	35.23	68.61	4.95	1.01	0.38	1.73	3.12	0.23	0.39	0.03	72.12	5.21
49年目	H 91	0.98232	0.98997	1.00160	0.98718	0.0695	90.0	22.61	10.26	35.29	68.16	4.74	0.99	0.38	1.73	3.10	0.22	0.39	0.03	71.65	4.98
合 計								1632.75	635.50	1691.00	3959.25	876.39	74.00	19.00	86.50	179.50	39.70	30.33	7.24	4169.08	923.33

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	川之江三島バイパス	4	10.1km

■事業費内訳（全体事業費）

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				29,313	
	改良費				16,381	
		土工	m ³	2,599,783	8,234	切土(1,235,733m ³)、盛土(310,478m ³)、捨土工(1,053,573m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	50,000	493	
		法面工	m ²	64,938	861	切土法面(吹付枠、受圧板)、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,415	大型ブロック積擁壁、プレキャストL型擁壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	1,367	116	
		函渠工	m	1,977	862	
		排水工	m	17,582	898	
		中央分離帯工	m	9,147	483	
		雑工	式	1	2,020	機能補償道路(340m)・水路(340m)、跨道橋等
	橋梁費				6,504	
		100m以上	m	667	4,559	PC橋(1橋)、鋼橋(2橋)
		100m未満	m	224	1,944	PC橋(5橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費				4,019	
		NATM	m	810	4,019	3本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				2,011	
		車道舗装	m ²	185,952	1,870	
		歩道舗装	m ²	38,923	141	
	付帯施設費				398	
		交通管理施設工	式	1	398	標識工、防護柵工、路面表示等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				32,301	
	用地費		m ²	266,583	21,908	
		宅地	m ²	110,424	12,307	
		田畑	m ²	150,169	9,583	
		山林・原野	m ²	5,990	18	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	10,393	
③	間接経費		式	1	7,386	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				69,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、四国共通ユニットプライス単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	川之江三島バイパス	4	6.6km

■事業費内訳（残事業費）

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				16,694	
	改良費				5,585	
		土工	m ³	943,700	3,105	切土(455,050m ³)、盛土(79,520m ³)、捨土工(409,130m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	50,000	493	
		法面工	m ²	25,291	338	切土法面(吹付枠、受圧板)、盛土法面
		擁壁工	式	1	900	大型ブロック積擁壁、プレキャストL型擁壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	603	55	
		函渠工	m	479	225	
		排水工	m	7,165	311	
		中央分離帯工	m	2,657	140	
		雑工	式	1	18	機能補償道路(40m)・水路(40m)、跨道橋等
	橋梁費				6,096	
		100m以上	m	667	4,559	PC橋(1橋)、鋼橋(2橋)
		100m未満	m	162	1,537	PC橋(3橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費				4,019	
		NATM	m	810	4,019	3本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				807	
		車道舗装	m ²	74,925	753	
		歩道舗装	m ²	14,814	54	
	付帯施設費				186	
		交通管理施設工	式	1	186	標識工、防護柵工、路面表示等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				8,559	
	用地費		m ²	59,900	4,422	
		宅地	m ²	20,000	2,200	
		田畑	m ²	33,910	2,204	
		山林・原野	m ²	5,990	18	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	4,137	
③	間接経費		式	1	2,446	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				27,698	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、四国共通ユニットプライス単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	川之江三島バイパス	4	10.1km

■維持管理費内訳（全体事業費）

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.1	1,089	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,259	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			6,349	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	川之江三島バイパス	4	6.6km

■維持管理費内訳（残事業費）

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.6	990	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,290	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			5,280	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。