

一般国道56号 おおがた 大方改良  
事業再評価

平成23年11月30日

国土交通省 四国地方整備局

# 一般国道56号 大方改良

## 【 目 次 】

<b>1. 事業の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1. 事業の目的 .....	1
1.2. 事業計画諸元 .....	2
<b>2. 事業経緯</b> .....	<b>3</b>
2.1. 主な事業の経緯 .....	3
<b>3. 事業の必要性等に関する視点</b> .....	<b>4</b>
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 .....	13
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等 .....	26
3.2. 事業の投資効果 .....	27
3.2.1. 事業の投資効果 .....	27
3.2.2. 前回評価時からの事業計画の変化 .....	28
3.3. 事業の進捗状況 .....	29
3.3.1. 事業の進捗状況 .....	29
<b>4. 事業の進捗見込みの視点</b> .....	<b>30</b>
<b>5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</b> .....	<b>31</b>
5.1. コスト縮減 .....	31
5.2. 代替案立案等の可能性 .....	31
<b>6. 地方公共団体からの要望</b> .....	<b>31</b>
<b>7. 対応方針（原案）</b> .....	<b>32</b>

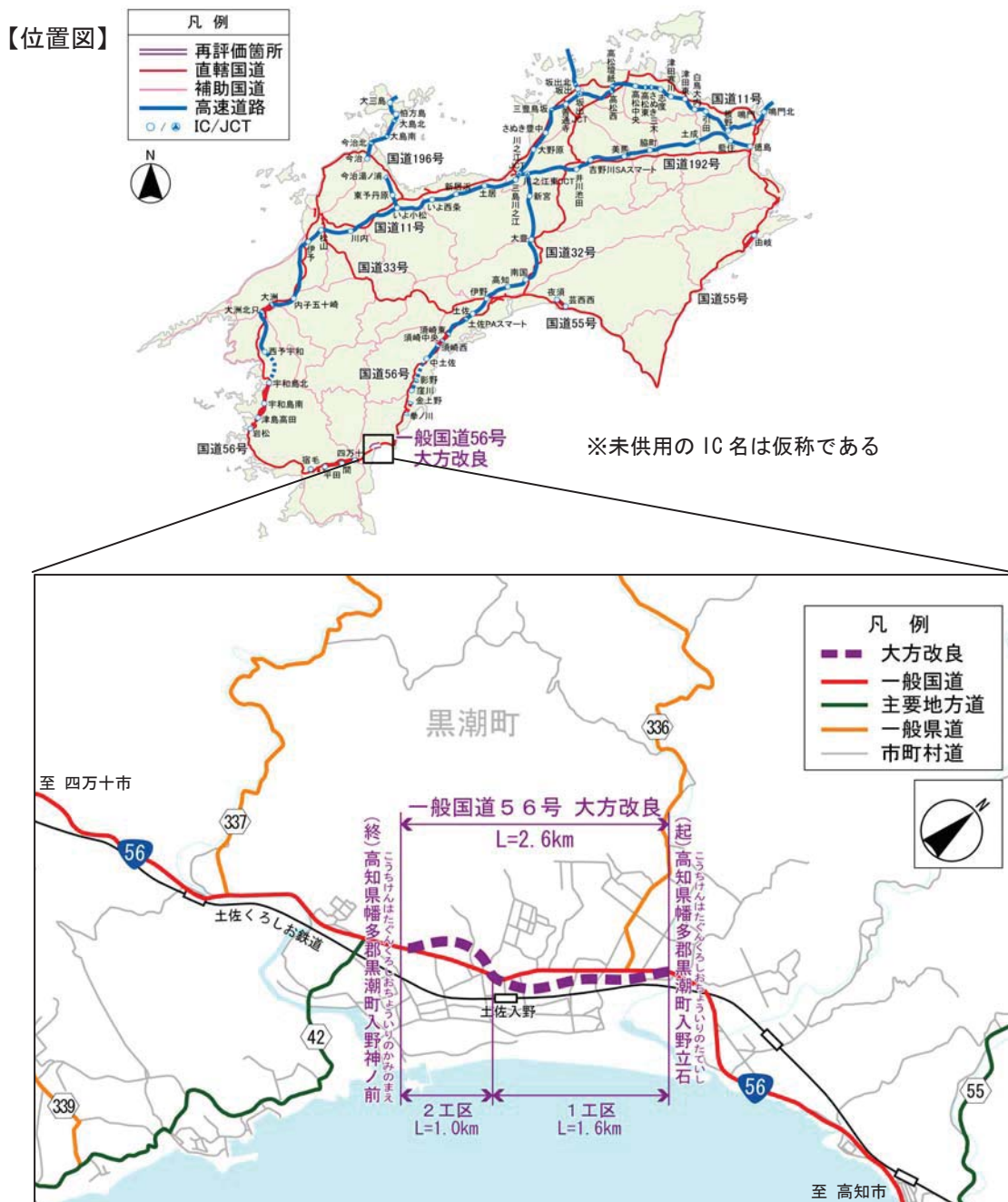
# 1. 事業の概要

## 1.1. 事業の目的

一般国道 56 号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約 320km の主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。

しかしながら、黒潮町内を走る国道は幅員が狭く、歩道も整備されていないため、多くの児童や高齢者をはじめとする歩行者等の安全が確保されていないうえ、路上駐車等による救急活動の妨げも懸念されるなど、多くの課題を残している。

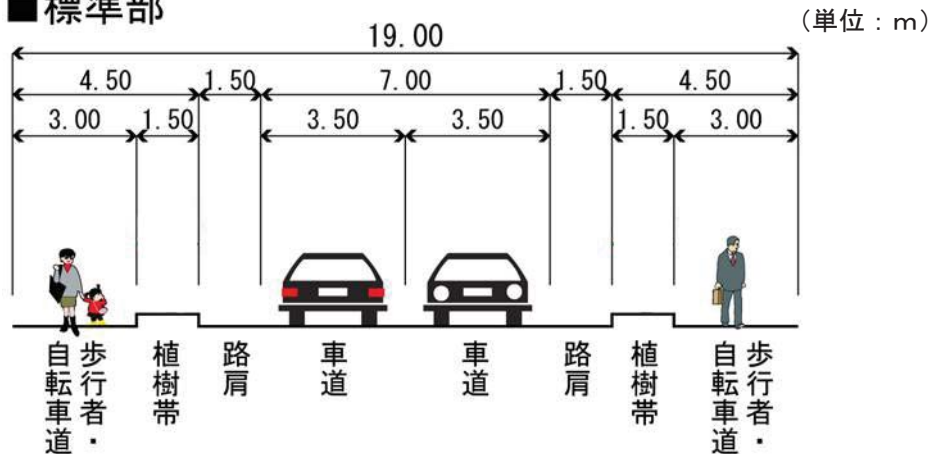
大方改良は、幹線道路である一般国道 56 号の走行性や安全性の向上及びアクセス機能の向上と黒潮町内の生活安全性の確保を目的とした延長 2.6km の道路事業である。



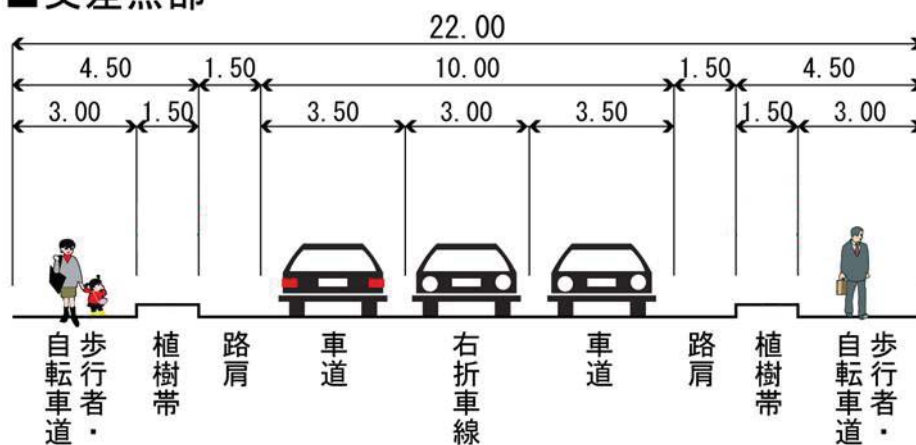
## 1.2. 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道 56 号 <small>おおがたかいりょう</small> 大方改良
計画区間	<small>こうちけん は たぐんくろしおちよういりの たていし</small> 自) 高知県幡多郡黒潮町入野立石 <small>こうちけん は たぐんくろしおちよういりの かみのまえ</small> 至) 高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前
計画延長	2.6km
構造規格	第 3 種第 2 級
設計速度	60 km / h
車線数	2 車線
標準幅員	19m(標準部)、22m(交差部)

### ■ 標準部



### ■ 交差点部



## 2. 事業経緯

### 2.1. 主な事業の経緯

年次	内容
平成 11 年度	事業化
平成 13 年度	測量に着手
平成 14 年度	設計協議に着手
平成 21 年度	用地買収に着手
平成 23 年度	工事着手

#### <事業概要図>





### 3. 事業の必要性等に関する視点

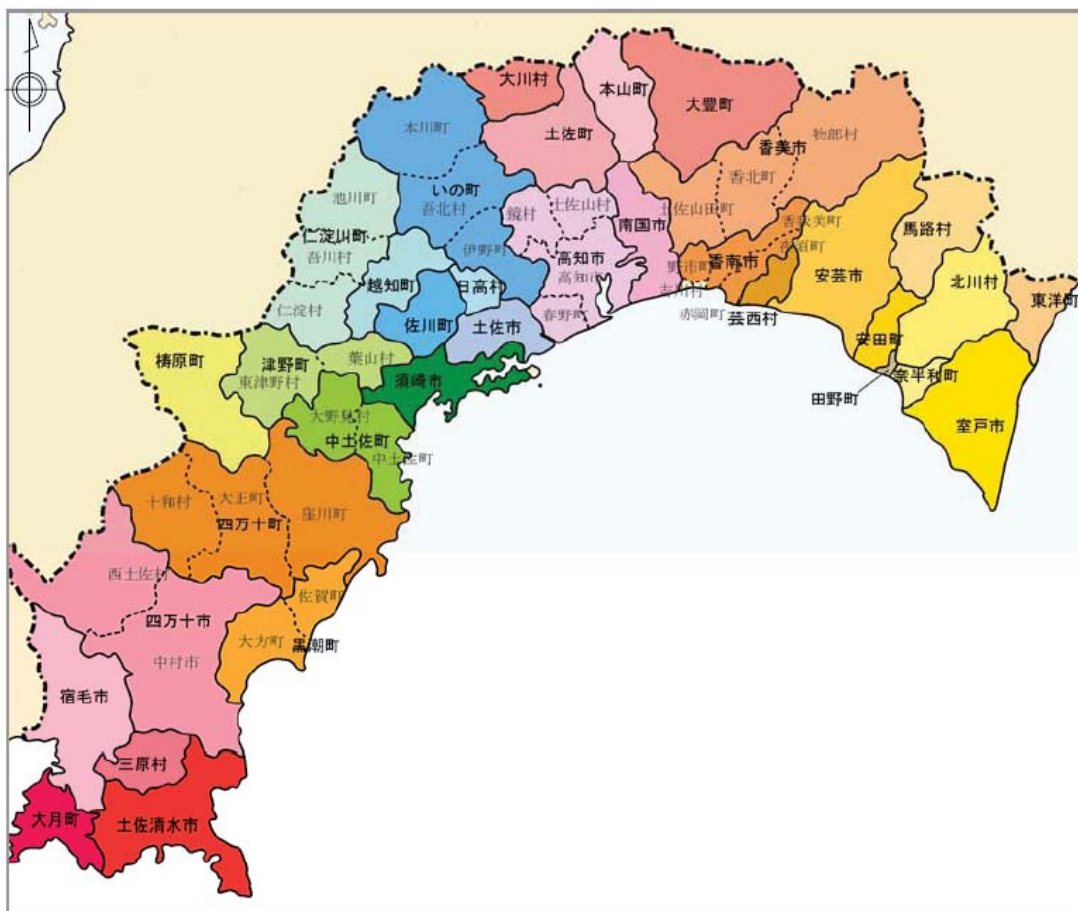
#### 3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

##### 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

- 大方改良が位置する黒潮町は、大方町と佐賀町が平成 18 年 3 月 20 日に合併し誕生した。

<高知県の市町村合併状況>



市町名	合併期日	合併前の区域
吾川郡いの町	H16. 10. 1	伊野町、吾北村、本川村
高知市	H17. 1. 1	高知市、鏡村、土佐山村
	H20. 1. 1	高知市、春野町
高岡郡津野町	H17. 2. 1	葉山村、東津野村
四万十市	H17. 4. 10	中村市、西土佐村
吾川郡仁淀川町	H17. 8. 1	池川町、吾川村、仁淀村
高岡郡中土佐町	H18. 1. 1	中土佐町、大野見村
香南市	H18. 3. 1	赤岡町、香我美町、野市町、夜須町、吉川村
香美市	H18. 3. 1	土佐山田町、香北町、物部村
高岡郡四万十町	H18. 3. 20	窪川町、大正町、十和村
幡多郡黒潮町	H18. 3. 20	佐賀町、大方町

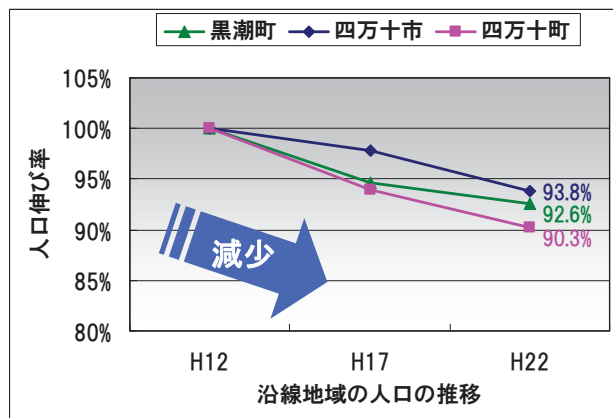
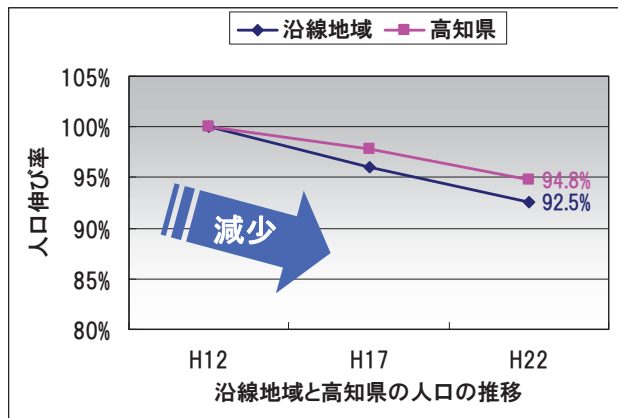
※)  : 大方改良の沿線市町村

## (2) 人口の動向

### a) 総人口の推移

- 大方改良が整備される黒潮町およびその近隣市町（四万十市、四万十町）は人口減少しており、その傾向は高知県平均を上回る割合で減少している。

<大方改良沿線市町における人口の推移（H12年比）>



(単位：人)

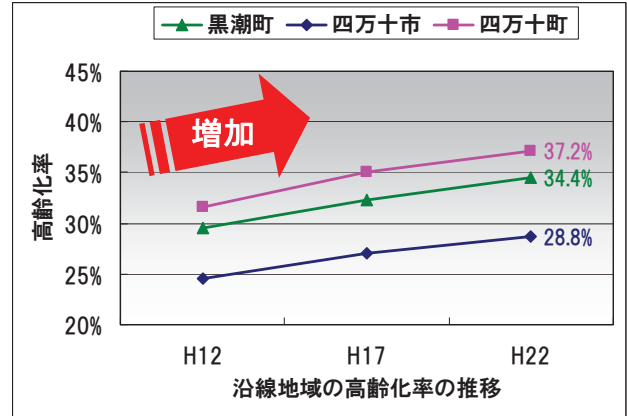
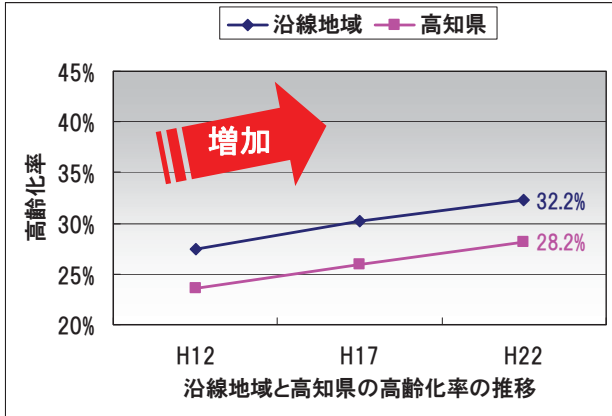
市町村別	人口		
	H12	H17	H22
沿線地域			
黒潮町	14,208	13,437	13,154
四万十市	38,784	37,917	36,380
四万十町	21,844	20,527	19,717
計	74,836	71,881	69,251
高知県	813,949	796,292	771,670

出典：H22 住民基本台帳 (H22. 9. 30 現在)、H12・H17 国勢調査

b) 高齢者割合

- 高知県の高齢者数は、年々増加しており、平成 22 年の高齢化率は 28.2%に達している。  
また、沿線地域の高齢者数も県全体の変動傾向と同様に増加しており、黒潮町における平成 22 年の高齢化率は 34.4%となっている。

<大方改良沿線市町における高齢化率の推移（H12 年比）>



(単位：人)

市町村別	高齢者			人口		
	H12	H17	H22	H12	H17	H22
沿線地域						
黒潮町	4,186	4,332	4,531	14,208	13,437	13,154
四万十市	9,506	10,249	10,464	38,784	37,917	36,380
四万十町	6,895	7,191	7,332	21,844	20,527	19,717
計	20,587	21,772	22,327	74,836	71,881	69,251
高知県	191,729	206,375	217,745	813,949	796,292	771,670

出典：H22 住民基本台帳 (H22. 9. 30 現在)、H12・H17 国勢調査



### (3) 産業活動の変化

#### a) 産業別就業人口の推移

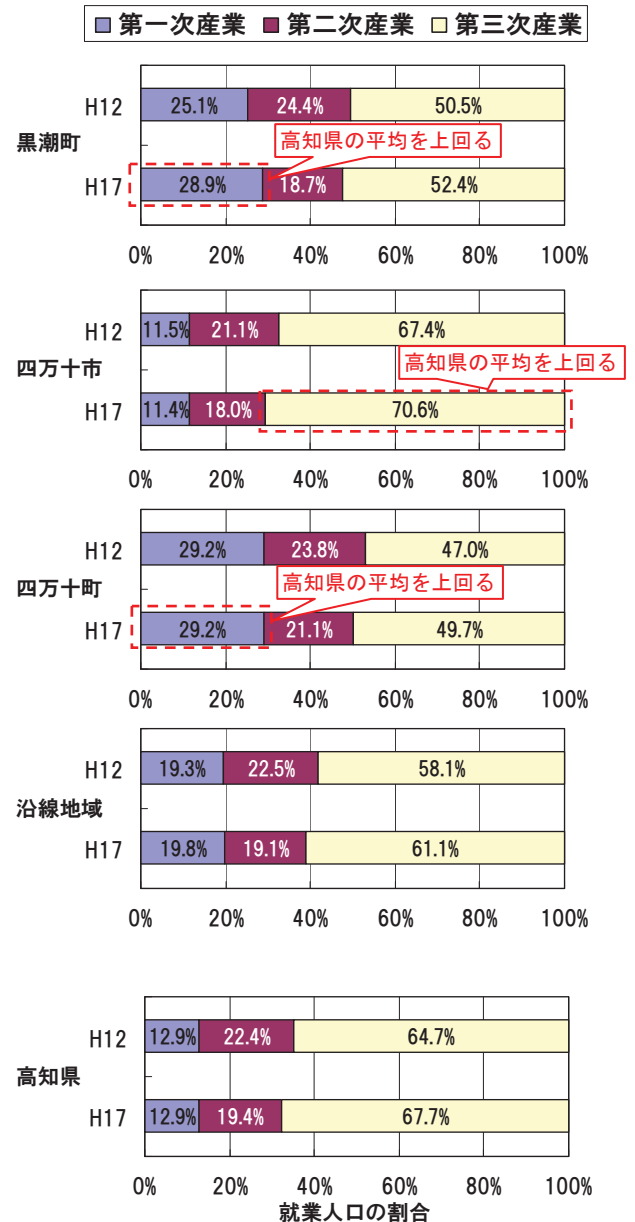
- 高知県平均と比較して、黒潮町及び四万十町では一次産業割合が多く、四万十市では三次産業割合が多くなっており、黒潮町及び四万十町と四万十市では主要産業が異なっている。

<大方改良沿線市町における産業別就業人口および構成比>

(単位：人)

市町村別		産業	H12	H17
沿線地域	黒潮町	第一次産業	1,716	1,877
		第二次産業	1,668	1,215
		第三次産業	3,444	3,396
	四万十市	第一次産業	2,215	2,062
		第二次産業	4,051	3,273
		第三次産業	12,938	12,814
	四万十町	第一次産業	3,256	2,959
		第二次産業	2,652	2,142
		第三次産業	5,234	5,046
計	第一次産業	7,187	6,898	
	第二次産業	8,371	6,630	
	第三次産業	21,616	21,256	
高知県	第一次産業	50,512	47,198	
	第二次産業	87,827	71,144	
	第三次産業	253,065	247,648	

市町村別		産業	H12	H17
沿線地域	黒潮町	第一次産業	25.1%	28.9%
		第二次産業	24.4%	18.7%
		第三次産業	50.5%	52.4%
	四万十市	第一次産業	11.5%	11.4%
		第二次産業	21.1%	18.0%
		第三次産業	67.4%	70.6%
	四万十町	第一次産業	29.2%	29.2%
		第二次産業	23.8%	21.1%
		第三次産業	47.0%	49.7%
計	第一次産業	19.3%	19.8%	
	第二次産業	22.5%	19.1%	
	第三次産業	58.2%	61.1%	
高知県	第一次産業	12.9%	12.9%	
	第二次産業	22.4%	19.4%	
	第三次産業	64.7%	67.7%	

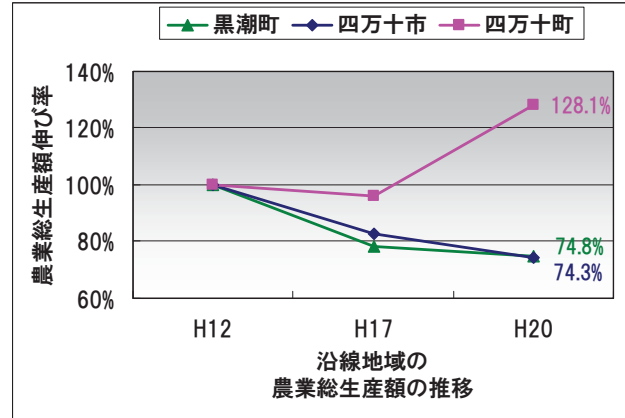
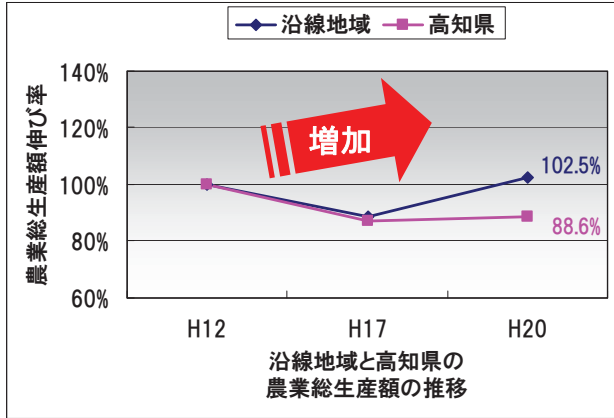


資料：H12、H17 国勢調査

**b) 農業総生産額の推移**

- 沿線地域の農業総生産額の伸び率は、高知県の平均値を上回っている。ただ、増加しているのは四万十町のみで、その他の市町村（黒潮町、四万十市）は減少傾向にある。

＜大方改良沿線市町における農業総生産額の推移（H12年比）＞



(単位：百万円)

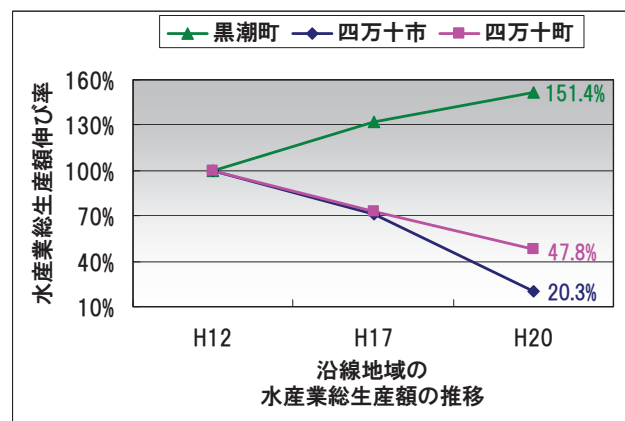
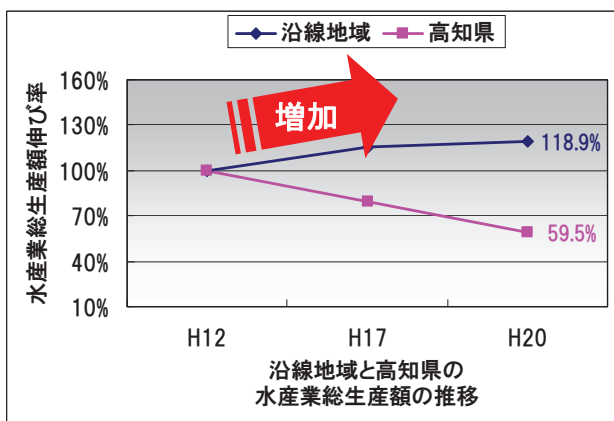
市町村別	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	
沿線地域	黒潮町	1,883	1,666	1,680	1,752	1,686	1,478	1,434	1,386	1,409
	四万十市	2,010	2,075	2,102	2,126	1,853	1,663	1,678	1,449	1,493
	四万十町	4,249	3,989	4,223	4,343	3,965	4,074	4,174	3,280	5,442
	計	8,142	7,730	8,005	8,221	7,504	7,215	7,286	6,115	8,344
高知県	64,586	61,521	59,631	61,139	58,401	56,275	57,512	54,702	57,253	

出典：市町村経済統計書

**c) 水産業総生産額の推移**

- 沿線地域の水産業総生産額の伸び率は、高知県の平均値を大きく上回っている。ただ、増加しているのは黒潮町のみで、その他の市町村（四万十市、四万十町）は減少傾向にある。

＜大方改良沿線市町における水産業総生産額の推移（H12年比）＞



(単位：百万円)

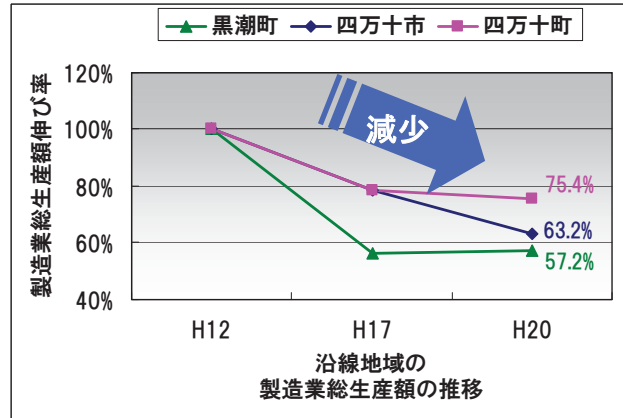
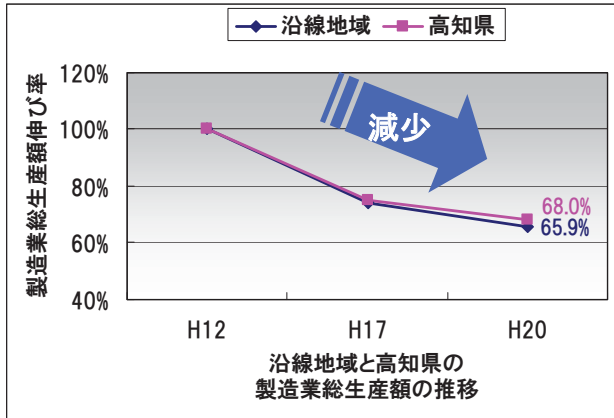
市町村別	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	
沿線地域	黒潮町	2,547	3,746	3,118	3,632	4,393	3,365	3,239	3,051	3,857
	四万十市	546	475	344	205	202	389	260	202	111
	四万十町	410	392	302	157	215	301	176	134	196
	計	3,503	4,613	3,764	3,994	4,810	4,055	3,675	3,387	4,164
高知県	29,507	27,410	25,135	21,253	25,961	23,309	19,401	22,006	17,544	

出典：市町村経済統計書

d) 製造業総生産額の推移

- 沿線地域の製造業総生産額は、減少傾向であり、その減少割合は高知県の平均値よりやや大きい。特に、黒潮町の減少割合が多い。

< 大方改良沿線市町における製造業総生産額の推移 (H12年比) >



(単位：百万円)

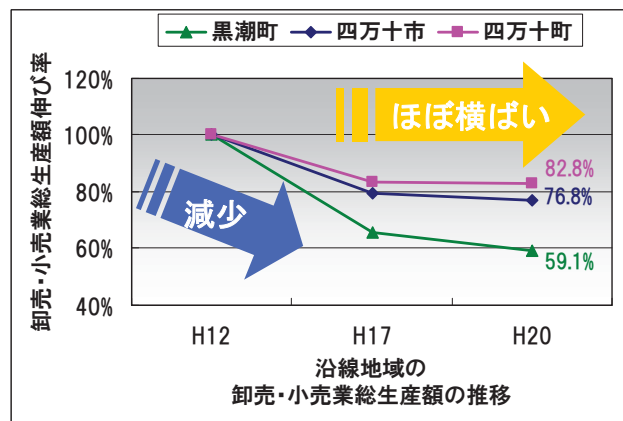
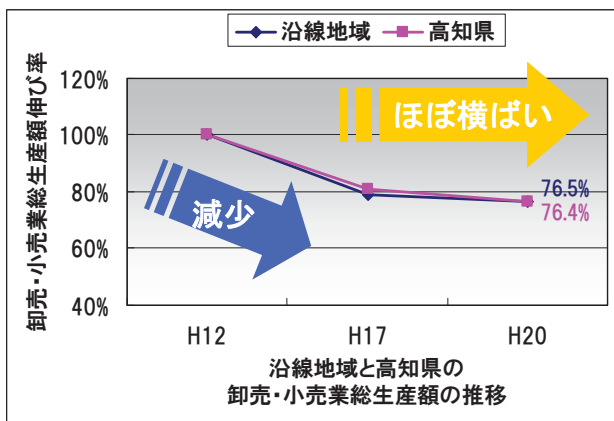
市町村別	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
沿線地域									
黒潮町	2,409	2,020	1,648	1,580	1,420	1,354	1,355	1,218	1,379
四万十市	6,086	5,569	5,894	5,361	4,765	4,773	4,067	3,597	3,845
四万十町	3,912	3,523	3,316	3,323	3,321	3,078	2,749	2,551	2,951
計	12,407	11,112	10,858	10,264	9,506	9,205	8,171	7,366	8,175
高知県	301,894	258,015	255,063	250,222	244,107	226,831	222,315	203,338	205,202

出典：市町村経済統計書

e) 卸売・小売業総生産額の推移

- 沿線地域の卸売・小売業総生産額は、H17年以降は横ばい傾向であり、その傾向は高知県の平均値とほぼ同じである。

< 大方改良沿線市町における卸売・小売業総生産額の推移 (H12年比) >



(単位：百万円)

市町村別	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
沿線地域									
黒潮町	1,919	1,853	1,677	1,557	1,227	1,260	1,115	1,081	1,134
四万十市	16,070	15,089	14,635	14,047	13,078	12,784	12,164	11,806	12,342
四万十町	4,431	4,223	4,293	4,073	3,779	3,700	3,531	3,487	3,670
計	22,420	21,165	20,605	19,677	18,084	17,744	16,810	16,374	17,146
高知県	285,962	273,888	261,628	253,870	237,037	231,057	218,091	209,437	218,390

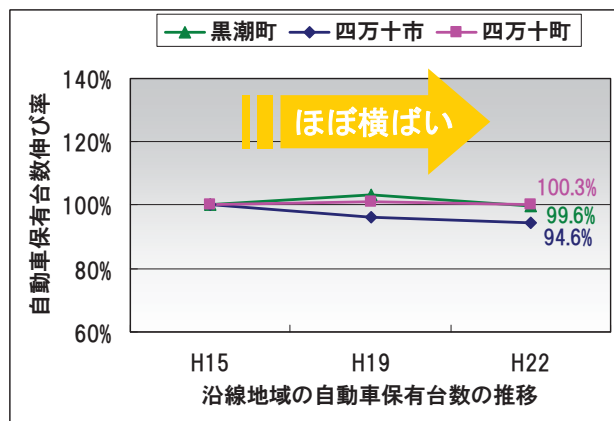
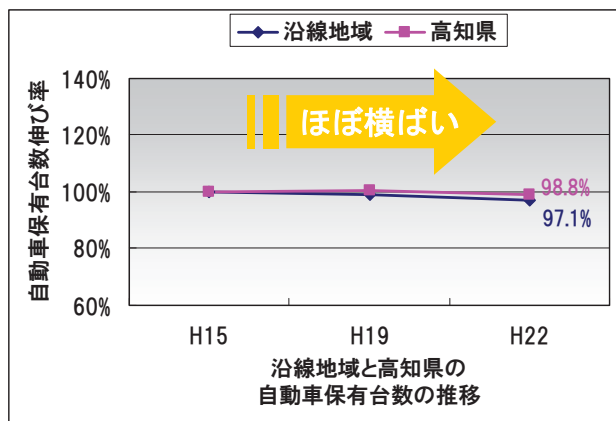
出典：市町村経済統計書

#### (4) 交通の動向

##### a) 自動車保有台数の推移

- 自動車の保有台数は、H15 からほぼ横ばいであり、その傾向は高知県平均値とほぼ同じである。

< 大方改良沿線市町における自動車保有台数の推移 (H15 年比) >



(単位：台)

市町村別		自動車保有台数					
		H15	H17	H19	H20	H21	H22
沿線地域	黒潮町	9,923	10,378	10,239	10,067	9,976	9,884
	四万十市	32,841	31,713	31,579	31,072	31,087	31,072
	四万十町	17,365	17,684	17,579	17,460	17,458	17,412
	計	60,129	59,775	59,397	58,599	58,521	58,368
高知県		560,230	564,367	563,079	557,390	553,938	553,394

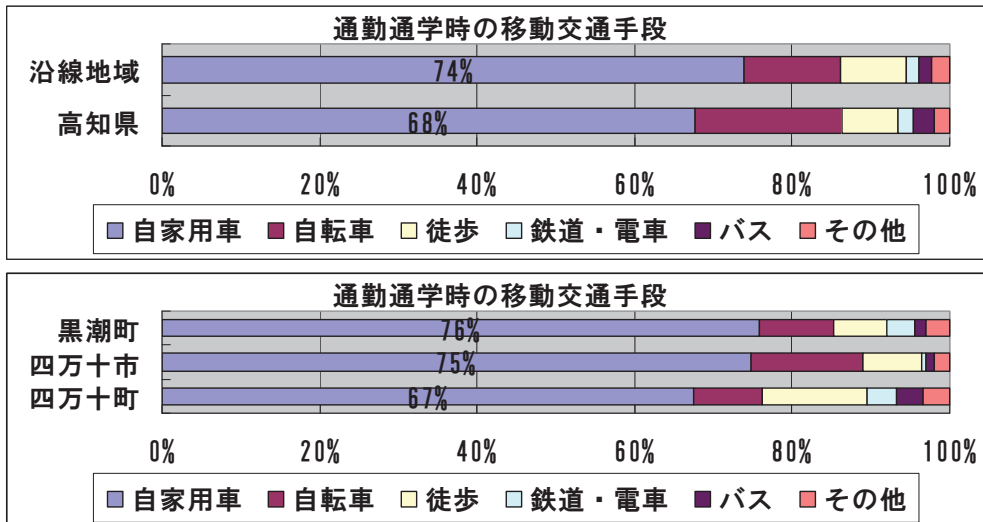
出典：四国運輸局

b) 地域間流動の変化

■ 自動車 OD 量

- 沿線地域における通勤・通学時の交通手段は約 7 割が自家用車であり、日常生活における自動車への依存度が高い。
- また、黒潮町から四万十市方面への流動が多くみられ、黒潮町では幡多地域の中心都市である四万十市との結びつきが強くなっている。

<大方改良沿線市町における通勤・通学時の交通手段>



(単位：人)

市町村別	自家用車	自転車	徒歩	鉄道・電車	バス	その他	合計
沿線地域							
黒潮町	3,830	470	348	177	71	151	5,047
四万十市	12,074	2,291	1,189	104	172	304	16,134
四万十町	2,835	369	560	151	146	141	4,202
計	18,739	3,130	2,097	432	389	596	25,383
高知県	226,997	62,840	24,034	6,370	8,942	6,594	335,777

出典：H12 国勢調査

<大方改良沿線市町における通勤・通学流動>

(単位：人)

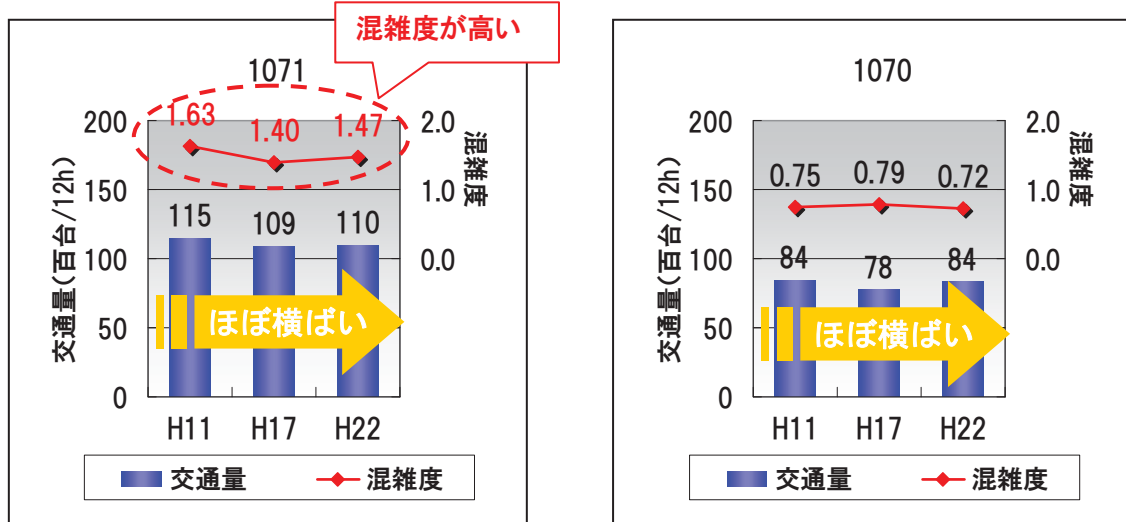


出典：H12, H17 国勢調査

### c) 現道の交通状況の変化

- 国道 56 号の交通量は、H11 年以降ほぼ横ばいである。
- 大方改良に並行する国道 56 号区間では、H11 年～H22 年にわたって混雑度が 1.0 を大きく上回っている。

#### <大方改良周辺交通量の変化>



資料) H11 道路交通センサス、H17 道路交通センサス、H22 道路交通センサス

#### <混雑度の目安>

混雑度	混雑状況
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	慢性的な混雑状況

資料) 道路の交通容量 (社) 日本道路協会



### 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 (1/3) >

政策目標		指標	指標チェックの根拠	
大項目	中項目			
1. 活力	円滑なモビリティの確保	●	現道等の年間時間損失(人・時間)及び削減率	時間損失削減量:151 千人・時間/年 削減率:90%
		■	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	現道の旅行速度が向上
		□	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	
		■	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	下田の口地区～土佐入野駅:約 1 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	高知龍馬空港(第二種空港)～四万十市役所:約 2 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	
		■	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	高知市中央卸売市場～四万十市役所:約 2 分短縮
		□	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	
		□	中心市街地内で行う事業である	
□		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		

<客観的評価指標 (2/3) >

政策目標		指標		指標チェックの根拠
大項目	中項目			
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/>	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/>	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	四万十市～黒潮町:約2分短縮
	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	「頑張る地方応援プロジェクト」に該当
		<input checked="" type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	高知市～四万十市:約2分短縮
		<input checked="" type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	黒潮町役場庁舎の新設計画
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 type="checkbox"/>	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

<客観的評価指標 (3/3) >

政策目標		指標	指標チェックの根拠		
大項目	中項目				
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	毎年 10 件の交通事故が発生 (死傷事故率は 500 件/億台キロ以下)	
		<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	H22 交通量調査 :自動車 11,025 台/12h スーパー前交差点における交通量 :歩行者等 217 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五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	国道 56 号:第一次緊急輸送道路に指定	
		<input 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		
		<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	CO2 排出削減量:537t-CO2/年 CO2 排出削減率:19%
		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 NO2 排出削減率	NO2 排出削減量:8t-NOx/年 NO2 排出削減率:92%
<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:0.8t-SPM/年 SPM 排出削減率:93%	
<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(昼間、夜間)が 7dB 減少	
<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 checked="" 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	黒潮町のまちづくり	
		<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期待される	二次医療施設(幡多けんみん病院)へのアクセス向上	

## (2) 事業の主な効果と必要性

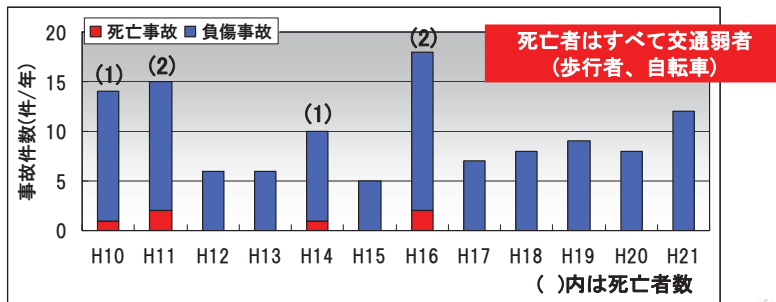
### ■ 交通事故の低減

**バイパス整備により安全性が向上し、交通事故が減少  
バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上**

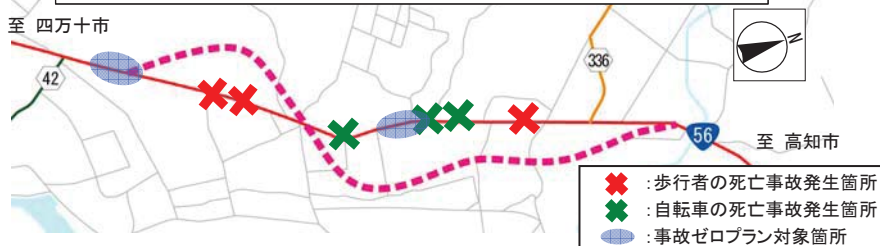
#### 【現状・課題】

- 大方改良区間では毎年歩行者の交通事故が発生し、平成10年～平成21年の12年間で6名が死亡している。
- 死亡事故の内訳を見ると、自転車3名、歩行者3名であり、自転車や歩行者といった交通弱者が犠牲者となっている。
- 国道56号（現道）区間は死傷事故率も高く、事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の対象箇所にも該当されている事故危険箇所である。
- また、国道56号（現道）区間は歩道が未整備のため、停止車両があると車道を歩かざるを得なくなり、歩行者にとって非常に危険である。また、小学校では国道56号を回避して通学するように安全指導を行っている。

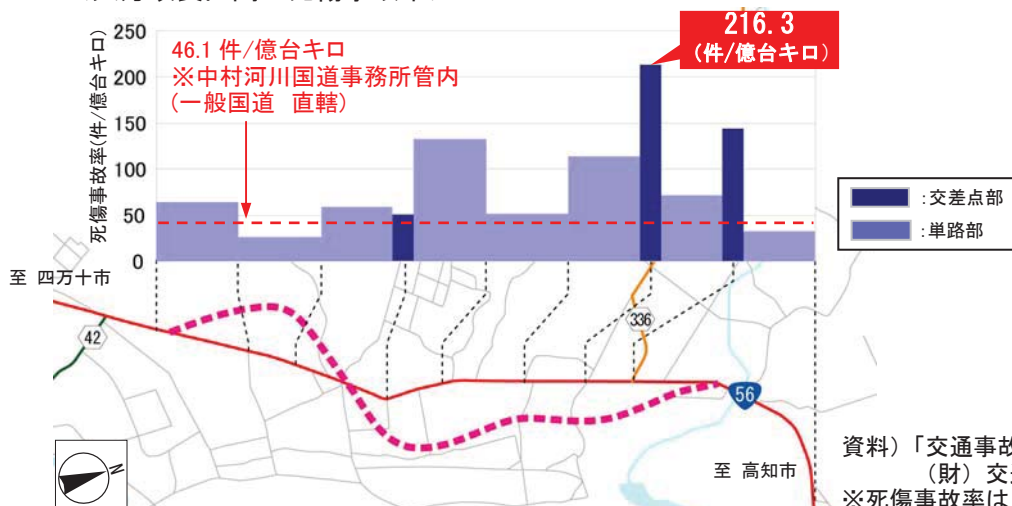
#### <大方改良区間（早咲～芝地区）事故件数と死亡事故件数の推移>



#### 【国道56号通行状況】



#### <大方改良区間の死傷事故率>



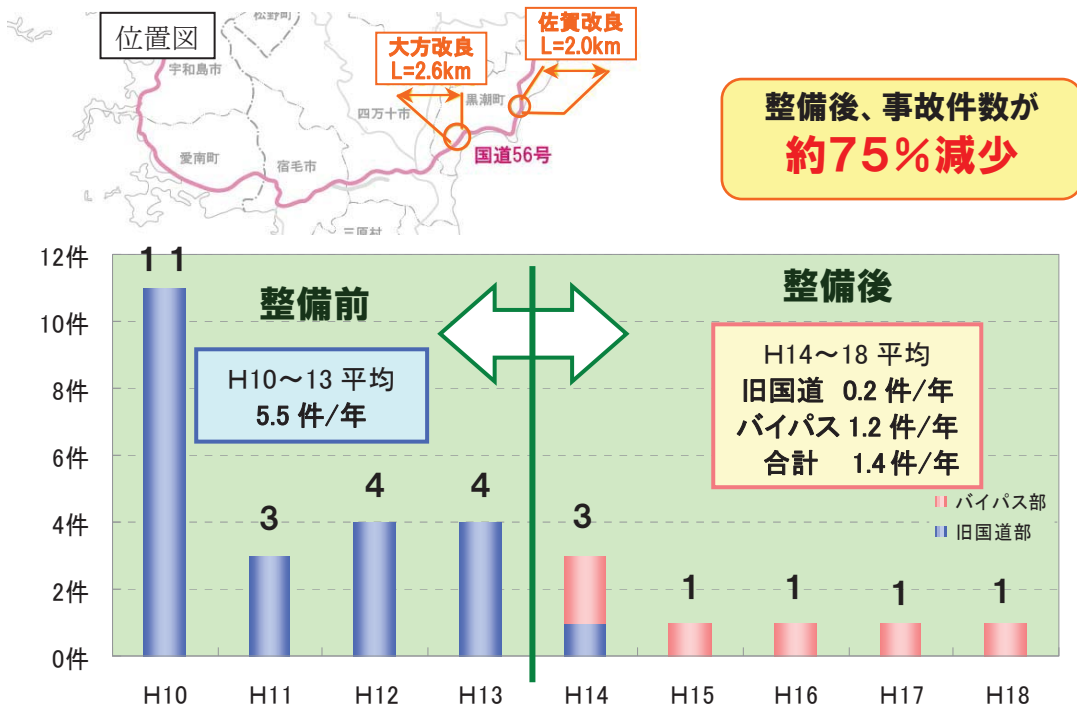
**【整備効果】**

- 大方改良の整備に伴い、現道や周辺道路の交通量がバイパスへ転換し交通事故の減少が見込まれることで、交通事故への不安感が解消される。  
 (同じ黒潮町内で平成14年に開通した国道56号佐賀改良のバイパス整備においては整備後の事故件数が約75%減少しており、大方改良の整備でも同様の効果が期待される。)
- また、大方改良の整備に伴う歩道整備により、歩行者の安全性が向上する。

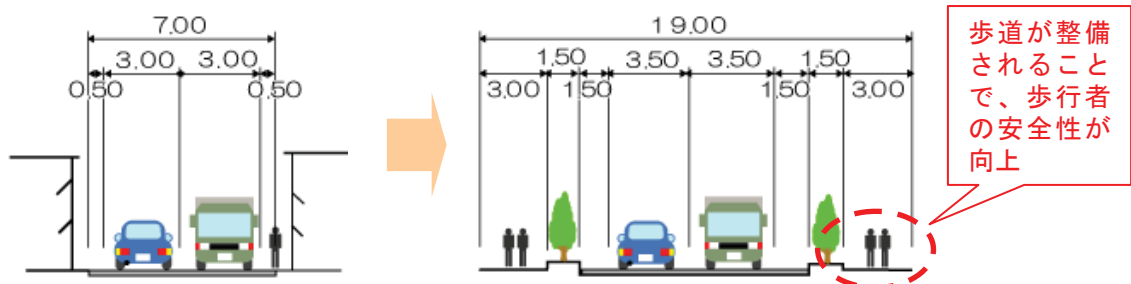
**●地住域民の声**

- 歩行空間が狭く横を大型トラック、バスなどが通ると風圧も強く、危険と隣合わせで、いつも心配しています。停止車両があると、車道を歩くようになり、大人が歩いても怖い状態です。  
 ~黒潮町の要望書より~
- 3年前、スーパー前交差点で信号待ちしているときに、国道56号から左折する車に足を轢かれ、骨折した児童がいた。  
 ~入野小学校ヒアリング(H23.2.17実施)より~
- 本来なら国道56号を利用して通学するべき場所に住んでいる生徒でも、通学時に国道56号を歩くのではなく、遠回りでも裏道を通るように安全教育で指導している。
- 1年経つ毎に大方改良区間だけでも13件もの事故が累積していく。大方改良が早期完成すれば、累積何百件もの交通事故による命や怪我を救うことができる。  
 ~黒潮町役場ヒアリング(H23.2.17実施)より~

<佐賀改良における整備前後の事故件数の変化(参考)>



<歩道整備による歩行者の安全性向上>





## ■ 交通渋滞の緩和

### 現道の時間損失が約 90%削減

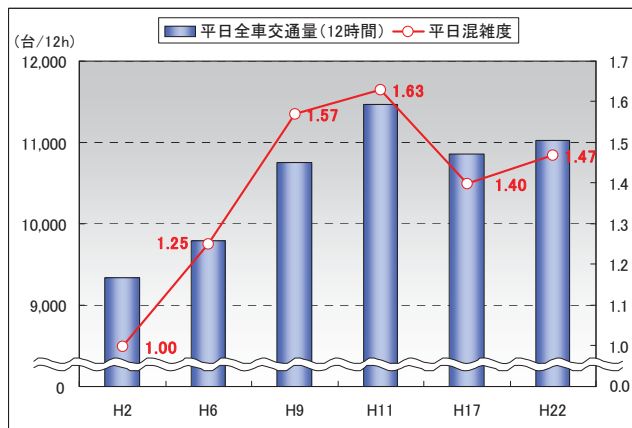
#### 【現状・課題】

- 大方市街地の国道 56 号（現道）は平成 2 年度以降、交通量が年々増加するとともに、混雑度においても 1.25 を毎年上回り、ピーク時を中心に混雑が発生している。
- 国道 56 号（現道）は街中心部（土佐くろしお鉄道 土佐入野駅付近）に近づくに従い、沿道への出入り交通や路上駐車により、前後区間に比べ旅行速度が大きく低下している。

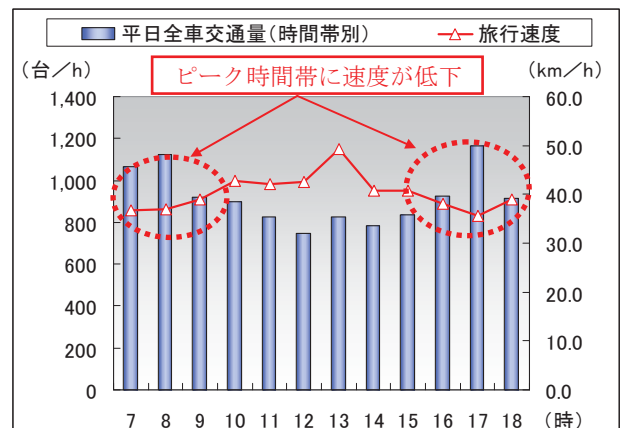
#### < 現道の混雑状況（旅行速度） >



#### < 現道の交通量の推移（センサス 1071 地点） >



#### < 時間帯別交通量 H22 調査結果 >



資料）H2～H22 の交通量・混雑度：道路交通センサス、旅行速度：民間プローブデータ（H22）

#### < 混雑度の目安 >

混雑度	混雑状況
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	慢性的な混雑状況

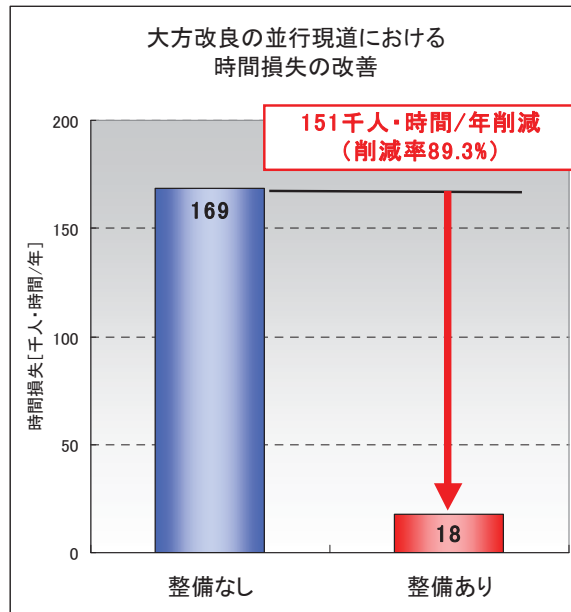
資料）道路の交通容量 （社）日本道路協会



**【整備効果】**

- 大方改良の整備に伴う交通円滑化により、現道の時間損失が年間 151 千人時間削減(削減率：約 90%) される。
- また、現道からバイパスへの交通転換により前後区間並みの速度向上が期待される。

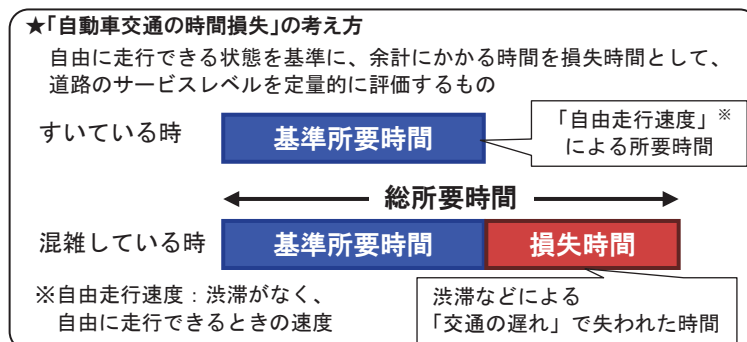
時間損失 (整備なし) : 169 千人・時間/年<sup>※1</sup>  
 // (整備あり) : 18 千人・時間/年<sup>※1</sup>



＜時間損失の評価対象区間＞



※1) 将来交通量に基づく整備あり・なしの推計値については、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)」に則り、算出したものである。



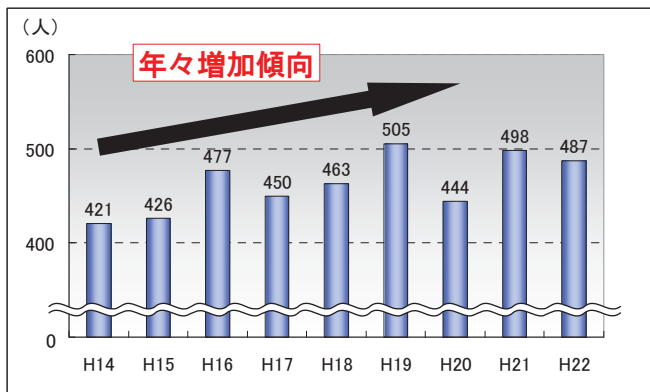
■ 医療活動の支援

幡多けんみん病院（二次医療施設）へのアクセスが向上

【現状・課題】

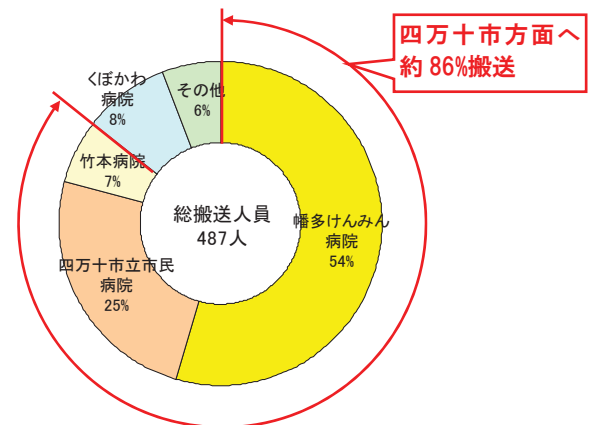
- 幡多地域には三次医療施設はなく、高知県立幡多けんみん病院（二次医療施設）が中核医療施設となっている。
- 黒潮町の救命救急搬送の大部分は幡多けんみん病院、四万十市民病院などの四万十市方面に搬送されている。
- 救急車の出勤件数及び搬送人員は年々増加傾向にある。
- しかし、国道56号（現道）では交通混雑、信号機等による発進停止の繰り返しにより搬送中の患者への負担の増加や渋滞に巻き込まれることによる搬送の遅れによって救命救急搬送に支障を来している。

<黒潮消防署の搬送人員>



資料) 黒潮消防署提供資料

<搬送先別の搬送人員構成比>



資料) 黒潮消防署提供資料 H22年1~12月実績値

<緊急医療の搬送状況>



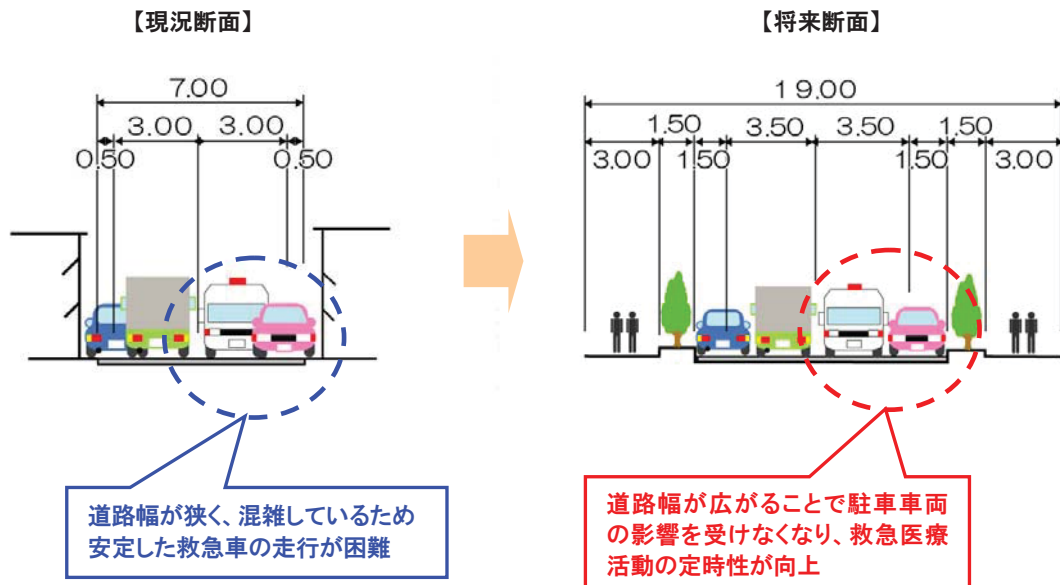
<渋滞に巻き込まれている救急搬送状況>



### 【整備効果】

- 大方改良の整備に伴い、渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで、救急医療活動の定時性が向上する。
- また、スムーズな運転が可能となることで患者の負担が軽減するとともに、救急車のドライバーの負担も軽減される。

### ＜救急医療の定時性の向上＞



### ●救急救命士の声

- 救急車で大半の患者を病院へ搬送する場合、必ず入野地区の国道を通行しなければなりません。この国道は歩道がなく狭いので、救急車の運転手は安全運転に大変神経を使います。国道改良が完成すれば、安全性、搬送時間の短縮、患者への負担も軽くなり、救命率の向上につながります。  
～黒潮町の要望書より～
- バイパスができて道路が良くなれば、救急車の振動・揺れが減少し、ブレーキをかける必要がなくなるので、非常に助かる。

～黒潮消防署ヒアリング(H23.2.17 実施)より～

■ 日常生活の支援

日常生活を支える道路の走行性や交通安全性が向上

【現状・課題】

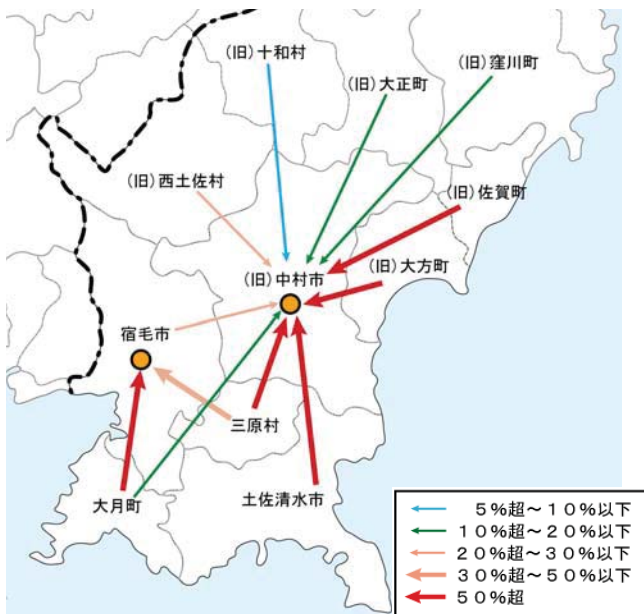
- ・ 幡多地域の市町村の買回品※<sup>1</sup>は、大型店舗が多数立地している四万十市（旧中村市）に依存しており、国道56号は日常生活において重要な役割を担っている。
- ・ また、幡多地域の中心都市である四万十市に向かう通勤・通学者は増加傾向である。
- ・ このように四万十市への移動ニーズが高いにも関わらず、国道56号（現道）区間は慢性的な混雑や道路幅の狭小・歩道の未整備による歩行者との接触への不安など、走行性や交通安全面で多くの課題を有している。

※1 買回品：衣料品など嗜好性が高い品物

【整備効果】

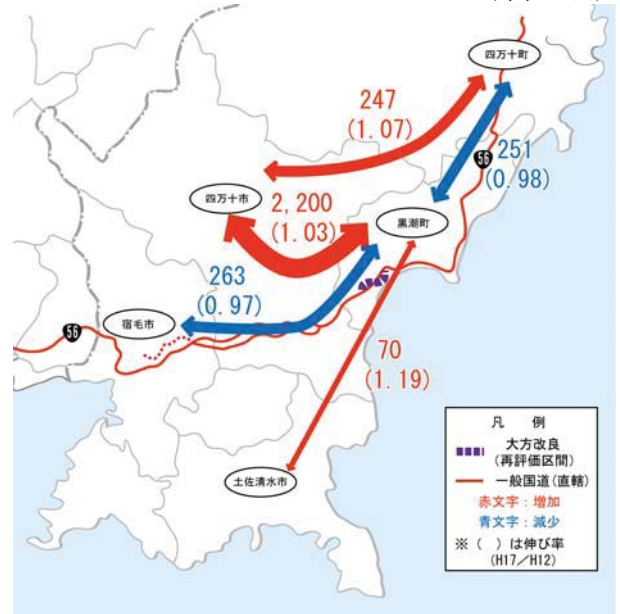
- ・ 市街地を迂回するバイパス構造により大方改良を整備することで、日常生活を支える道路の走行性や交通安全性が向上する。

＜幡多地域の買回品の流出率＞



資料) 平成22年 県民消費動向調査報告書  
市町村名は平成17年市町村合併前の名称で記載

＜幡多地域の通勤・通学流動＞



資料) H12, H17 国勢調査

＜四万十市の大型店 (1,000m<sup>2</sup>以上)＞

開設から10年以上経過している店舗			開設から10年未満の店舗		
店舗名	店舗面積 (m <sup>2</sup> )	開設年次	店舗名	店舗面積 (m <sup>2</sup> )	開設年次
アピア・さつき	3,702	1978	ダイキ四万十店	2,123	2002
フジ中村	2,403	1984	洋服の青山新中村店・ダイソー&アオヤマ100円プラザ	1,661	2003
ホームセンターマルニ四万十店	1,322	1986	ファッションセンターしまむら中村店	1,219	2003
マナベインテリアハーツ中村店	1,496	1995	サニータウンⅡ(ベスト電器四万十店)	2,058	2004
ショッピングセンターデイズ	3,785	1996	四万十ショッピングガーデン(ユニクロ四万十店)	4,679	2005
フジグラン四万十SC	10,491	1998	ヤマダ電気中四国テックランド高知四万十店	1,650	2007
サニータウン四万十(HCマルニ クエスト古津賀店)	7,600	2000	マルナカ四万十店	13,000	2010

黒潮町以東の大型店は、黒潮町0店、四万十町3店、中土佐町1店、須崎市8店と四万十市に比べ少ない。

資料) 2010 全国大型小売店総覧

■ 生活環境の改善

環境基準値を上回る騒音の解消

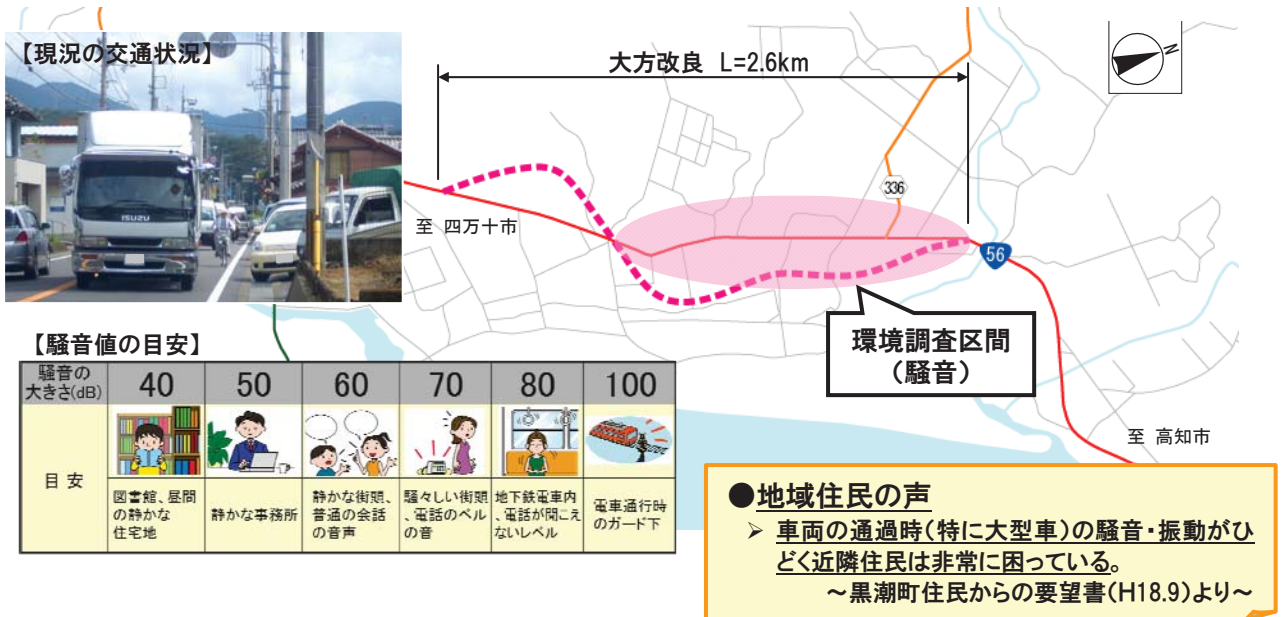
【現状・課題】

- 大方改良の現道である国道 56 号沿線地域では、車の通行による騒音によって住民の快適な生活環境が脅かされている。
- 昼間の騒音は 70.4dB が観測され、騒音の環境基準値である 70dB (昼間) を超過している。
- 一方、夜間では、ほぼ環境基準値 (65dB) と同程度の騒音であり、沿道住民の安眠の妨げとなっている。

【整備効果】

- 大方改良の整備に伴い、バイパスに交通が転換し現道の交通量が減少することで騒音の低下が期待される。

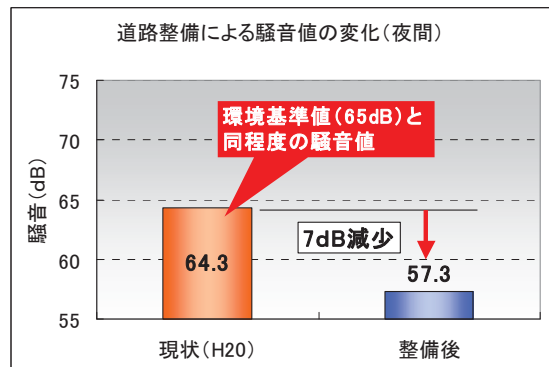
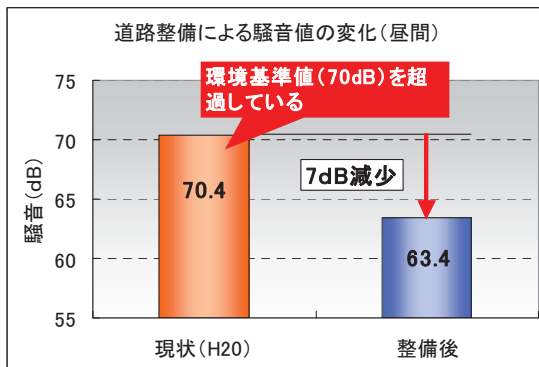
<環境調査箇所等>



【騒音値の目安】

騒音の大きさ(dB)	40	50	60	70	80	100
目安	図書館、昼間の静かな住宅地	静かな事務所	静かな街頭、普通の会話の音声	騒々しい街頭、電話のベルの音	地下鉄電車内、電話が聞こえないレベル	電車通行時のガード下

<バイパスへの交通転換による騒音の低下>



※) 整備後の騒音値は、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において現道交通量からバイパスへの転換割合(現道交通量の 8 割がバイパスに転換)に基づき、現道交通量が 10,043 台/日→2,000 台/日に減少した場合の予測値。

資料) 大方改良環境調査結果 (H20)







■ 自動車からのCO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPM排出量削減

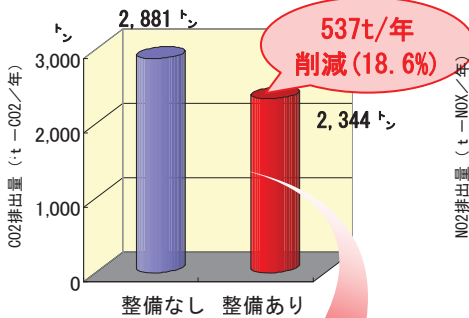
CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPMの排出量削減

【整備効果】

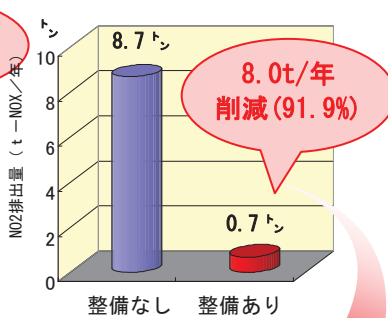
- 大方改良の整備により、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPMの削減が期待できる。

<大方改良の供用による交通量の変化>

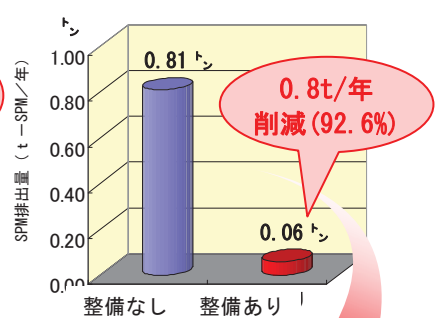
● CO<sub>2</sub>排出量の変化



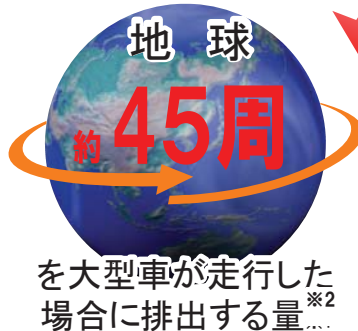
● NO<sub>2</sub>排出量の変化



● SPM排出量の変化



※1 森林吸収量 10.6 t/ha  
満濃池の面積  
140ha で計算



※2 大型車が 40 km/h で走行した場合の排出係数 (4.4g/km  
地球1周4万km) で計算

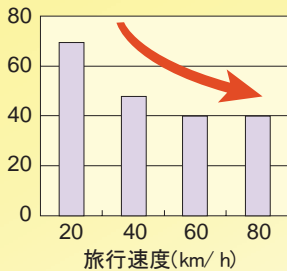


※3 500ml ペットボトル1本は  
SPM100g として換算

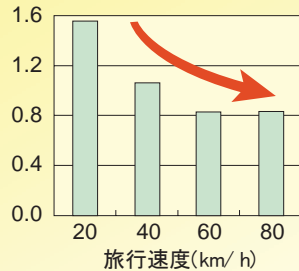
※) 平成17年度道路交通センサスに基づく平成42年  
将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

● 走行速度と排出ガスの関係

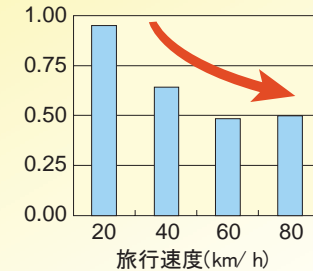
CO<sub>2</sub>排出量(g-C/ km)



NO<sub>x</sub>排出量(g/ km)



SPM排出量(g/ km)



※ 国土交通省道路局 HP 2001 資料「日本の道路」より



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等

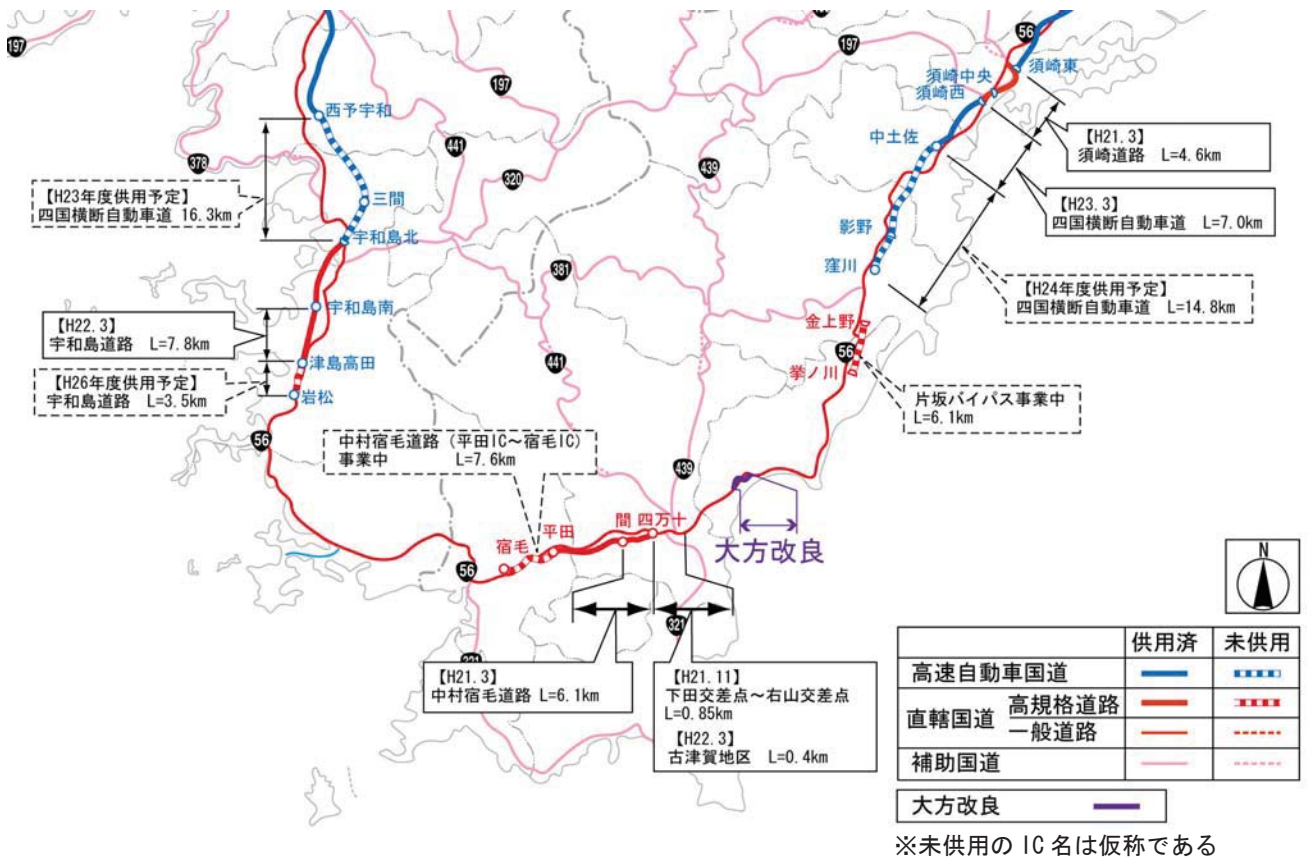
#### ■ 周辺道路の供用

- ・平成 21 年 3 月 須崎道路 L=4.6km 2車線供用  
中村宿毛道路（四万十 IC～間 IC）L=6.1km 2車線供用
- ・平成 21 年 11 月 中村宿毛道路（下田交差点～右山交差点）L=0.85km 4車化供用
- ・平成 22 年 3 月 宇和島道路（津島高田 IC～宇和島南 IC）L=7.8km 2車線供用  
中村宿毛道路（古津賀地区）L=0.4km 4車化供用
- ・平成 22 年 6 月～平成 23 年 3 月 高速道路無料化社会実験（高知 IC～須崎東 IC）実施
- ・平成 23 年 3 月 四国横断自動車道（須崎西 IC～中土佐 IC）L=7.0km 2車線供用

#### ■ 大規模小売店の出店状況

- ・平成 22 年 7 月 マルナカ四万十店（13,000m<sup>2</sup>）

#### < 大方改良周辺における環境の変化 >



#### < 四国 8 の字ネットワーク 供用予定路線 >

供用予定年	供用区間
平成 23 年度	四国横断自動車道（宇和島北 IC～西予宇和 IC）L=16.3km 2車線供用予定
平成 24 年度	四国横断自動車道（中土佐 IC～窪川 IC）L=14.8km 2車線供用予定
平成 26 年度	宇和島道路（岩松 IC～津島高田 IC） L=3.5km 2車線供用予定

## 3.2. 事業の投資効果

### 3.2.1. 事業の投資効果

- 事業全体の費用便益比は1.1。残事業の費用便益比は1.5で、1.0を上回っている。
- 交通事故への不安感の解消、救急医療アクセス向上による定時性の向上、環境基準値を上回る騒音や沿道環境の改善など、多様な整備効果が期待できる。

#### ■ 3 便益による費用便益比

項目		事業全体	残事業	
費用(C)		55 億円	38 億円	
	事業費	50 億円	32 億円	
	維持管理費	5.5 億円	5.5 億円	
便益(B)		58 億円	58 億円	
	3 便 益	走行時間短縮便益	57 億円	57 億円
		走行経費減少便益	1.2 億円	1.2 億円
		交通事故減少便益	0.16 億円	0.16 億円
費用便益比(B/C)		1.1	1.5	
経済的純現在価値(ENPV)		3 億円	20 億円	
経済的内部収益率(EIRR)		4.2%	6.8%	

※) 費用及び便益額の値は、基準年（H23）における現在価値を表す。

#### ■ その他効果

##### <事故>

- 現道や周辺道路の交通量がバイパスへ転換し交通事故の減少が見込まれることで、交通事故への不安感が解消

##### <医療>

- 渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで、救急医療活動の定時性が向上

##### <騒音>

- バイパスへの交通転換により現道交通量の騒音が解消される
- 騒音が環境基準値以下（70dB以下）に低減（70.4dB→63.4 dB）

##### <環境>

- CO<sub>2</sub>排出量が約 537 t/年、NO<sub>2</sub>排出量が約 8 t/年、SPM排出量が約 0.8 t/年削減されるなど、沿道環境の改善に貢献

## ■ 感度分析（3便益）

### ○事業全体

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	7,000～12,200 台/日	±10%	0.9～1.2
事業費	38 億円	±10%	1.0～1.1
事業期間	7 年	±10%	1.0～1.1

### ○残事業

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	7,000～12,200 台/日	±10%	1.3～1.8
事業費	38 億円	±10%	1.4～1.7
事業期間	7 年	±10%	1.5～1.6

※) 事業費は残事業の単純価値を表す。

※) 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. 前回評価時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）>

項目	前回再評価時 (平成 20 年度)	今回再評価時 (平成 23 年度)	前回評価時からの変化要因
総費用 (C)	49 億円 [56 億円]	55 億円 [56 億円]	・基準年の見直しにより増加
総便益 (B)	67 億円	58 億円	・H22 交通需要推計の見直しにより減少
費用便益比 (B/C)	1.4	1.1	

※) 上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。

※) [ ]内は現在価値化前の事業費を示す。



### 3.3. 事業の進捗状況

#### 3.3.1. 事業の進捗状況



項目	2工区	1工区
延長	1.0km	1.6km
現状	調査設計、用地買収推進中	調査設計、用地買収及び改良工事着手
用地取得状況 (H22年度末時点)	0%	約55%
全体進捗率(事業費ベース) (H22年度末時点)	約19%	

#### ■ 状況写真

①四万十市方面から計画路線を望む



②高知市方面から計画路線を望む



#### 4. 事業の進捗見込みの視点

- 1工区では用地取得率が約55%であり、また、改良工事に着手し、早期供用に向け事業を推進している。

<事業概要図>





## 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

- 大方改良の計画は、地域の方々を交えた12回におよぶ「国道56号（大方町）整備検討委員会」（平成10年12月～平成14年12月）にて決定され、交通渋滞及び交通事故を改善するとともに、今後のまちづくり計画とも整合性が図られた計画であり、また、起点側（1工区）は55%の用地取得状況であることから代替案立案の可能性はない。

## 6. 地方公共団体からの要望

- 周辺の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。

#### <大方改良の整備促進に関する最近の要望活動について>

年月日	内容	団体名
平成20年6月	要望活動	高知県黒潮町
平成20年8月	要望活動	高知県黒潮町
平成20年10月	要望活動	一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会
平成21年7月	要望活動	高知県黒潮町
平成22年8月	要望活動	高知県黒潮町
平成23年6月	要望活動	高知県黒潮町
平成23年11月	要望活動	一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会
平成23年11月	要望活動	黒潮町道路建設促進期成同盟会

## 7. 対応方針(原案)

### ①再評価の視点

#### (1) 事業の必要性に関する視点

##### 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】

- 沿線市町村の人口は減少傾向、乗用車保有台数は増加傾向と自動車依存が高い
- 死亡事故を含めた交通事故が多発
- 中心部において慢性的な交通渋滞が発生
- 救急搬送時における搬送時間、交通安全面で課題あり
- 走行性や交通安全性が低いため日常生活に支障あり
- 環境基準値を上回る騒音
- 中心市街地の活性化や快適なネットワークの確保に向けた取り組みを実施

###### 【事業の効果や必要性】

- 交通安全の確保
- 交通渋滞の緩和
- 第二次医療施設へのアクセス向上
- 日常生活を支える道路の走行性や交通安全性の向上
- 騒音の改善
- 黒潮町のまちづくりを支援

##### 2) 事業の投資効果

- 費用便益比 (B/C) 事業全体：1.1 残事業：1.5

###### ■その他効果

交通事故への不安感の解消、救急医療アクセス向上による定時性の向上、環境基準値を上回る騒音や沿道環境の改善など、多様な整備効果が期待できる。

##### 3) 事業の進捗状況

- 1工区(1.6km)の用地進捗率は約55%
- 事業全体の進捗率は約19%(平成22年度末)

## (2) 事業進捗の見込みの視点

### 【事業進捗見込み】

- 1工区では用地取得率が約 55%であり、また改良工事に着手し、早期供用に向け事業を推進している。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

### 【コスト縮減や代替案立案等の可能性】

- 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等、総コストの縮減に努めていくこととする。
- 大方改良の計画は、国道56号の課題である交通渋滞及び交通事故を改善するとともに、今後のまちづくり計画とも整合性が図られた計画であり、また、起点側（1工区）は55%の用地取得状況であることから代替案立案の可能性はない。

## ②地方公共団体の意見

### 【高知県知事意見】

- 事業継続に異議ありません。一般国道56号大方改良は、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な改築事業であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業推進をお願いします。



### 【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、大方改良の事業を継続する

## 県への意見照会と回答

国四整企画第44号

平成23年11月11日

高知県知事 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11月30日に第4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11月24日(木)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)

## 【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
吉野川総合水系環境整備事業 (早明浦ダム水環境整備、早明浦ダム水防災)	継続	

※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。

## 【海岸事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
高知海岸直轄海岸保全施設整備事業	継続	

※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。

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道56号 大方改良	継続	

※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。

## 【港湾整備事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
室津港室津地区避難港整備事業	継続	

※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 高土企第 161 号  
平成 23 年 11 月 24 日

四国地方整備局長 様

高知県知事



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 11 月 11 日付け国四整企画第 44 号で照会のありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

1. 吉野川総合水系環境整備事業（早明浦ダム水環境整備、早明浦ダム地域防災）  
意見：事業継続に異議ありません。ダム下流域における濁水の長期化等、嶺北地域が長年抱える河川環境面の問題点を早期に解決できるよう、より一層の事業推進をお願いします。
2. 高知海岸直轄海岸保全施設整備事業  
意見：事業継続に異議ありません。高知海岸の背後には、主要県道春野赤岡線があり、また園芸作物の栽培が盛んで住家も連担しています。毎年のように県道の通行止め等の越波被害が発生しており、当海岸が県民生活や経済活動へ与える影響が大きいことから、沿岸住民の安全・安心の確保のため、より一層の事業推進をお願いします。
3. 一般国道 56 号 大方改良  
意見：事業継続に異議ありません。一般国道 56 号大方改良は、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な改築事業であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業推進をお願いします。
4. 室津港室津地区避難港整備事業  
意見：施設規模を見直し事業を継続することに異議ありません。本事業による防波堤の整備により、室戸岬沖を航行する船舶の避泊水域が確保され、海難事故を防止できるとともに、津波の水位や流速が低減されるなどの背後地域への減災効果も見込まれることから、事業の早期完成を目指し、より一層の事業推進をお願いします。

四国地方整備局

企画第 38 号

平成 23 年 11 月 24 日

## 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56号	大方改良	L=2.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,000~12,200	2車線	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	53億円	17億円	70億円
うち残事業分	38億円	17億円	55億円
基準年における 現在価値(C)	50億円	5.5億円	55億円
うち残事業分	32億円	5.5億円	38億円

## 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31年度			
単年便益 (初年便益)	3.9億円	0.07億円	0.01億円	4.0億円
基準年における 現在価値(B)	57億円	1.2億円	0.16億円	58億円
うち残事業分	57億円	1.2億円	0.16億円	58億円

### ③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	3億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	1.5
経済的純現在価値（残事業）	20億円
経済的内部収益率（残事業）	6.8%

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。

### ④ 感度分析（全事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	7,000～12,200	±10%	0.9～1.2
事業費	38億円	±10%	1.0～1.1
事業期間	7年	±10%	1.0～1.1

### ④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	7,000～12,200	±10%	1.3～1.8
事業費	38億円	±10%	1.4～1.7
事業期間	7年	±10%	1.5～1.6

## 交通状況の変化

事業名：一般国道56号 大方改良 【全事業】

(推計時点 H42年)

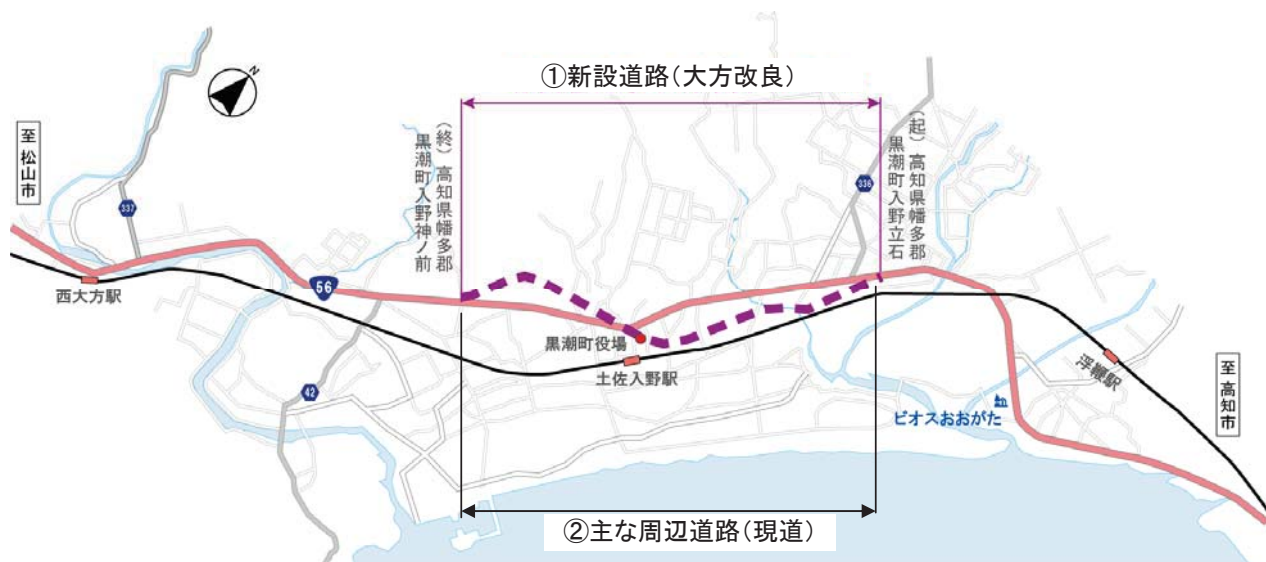
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 2.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	11,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	5.44	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道(国道56号) : 2.5km	交通量	[台/日]	13,000	1,800
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.55	1.33
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他 道路合計	0.1km	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.13
合計：5.2km			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)
			10.55	6.90	3.65

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- ※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。

事業名：一般国道56号 大方改良

【 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

事業名：一般国道56号 大方改良 【残事業】

(推計時点 H42年)

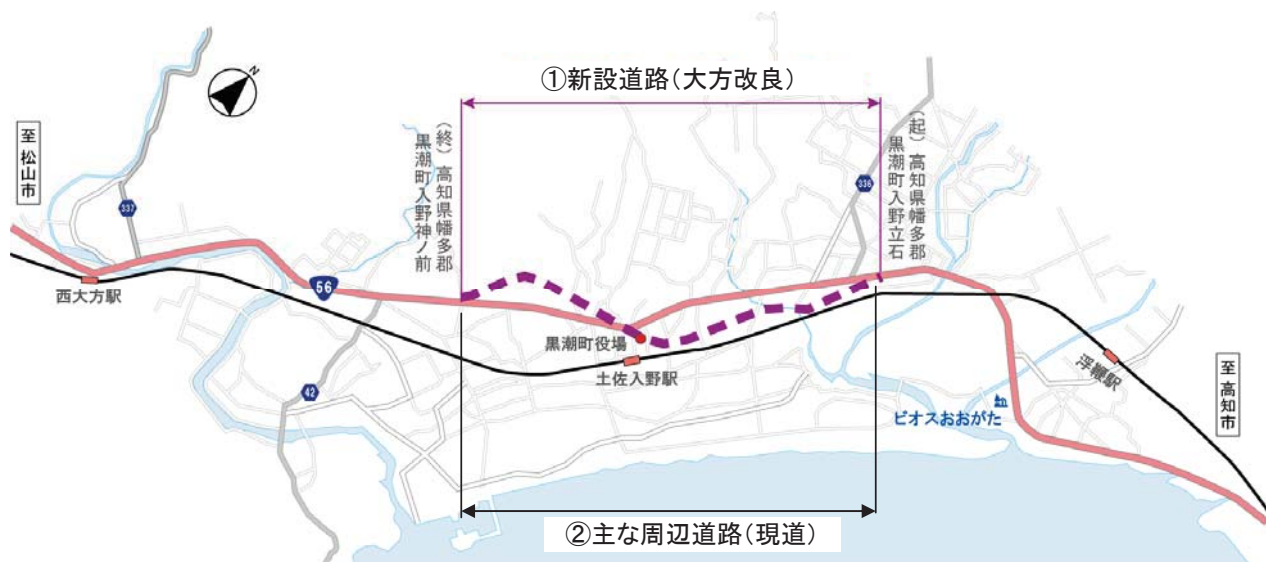
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 2.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	11,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	3	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	5.44	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道(国道56号) : 2.5km	交通量	[台/日]	13,000	1,800
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	10.55	1.33
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他 道路合計	0.1km	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.13
合計：5.2km			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)
			10.55	6.90	3.65

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- ※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。

事業名：一般国道56号 大方改良

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること） 】



# 費用便益分析の条件

事業名：一般国道56号大方改良

(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28日「費用便益マニュアル(案)」)	<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 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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"/>
	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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況を概ね反映しているため		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )		<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄	
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 type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定

事業名:一般国道56号大方改良

(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(供用までの残事業費を等配分)	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 中村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 上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			



費用の現在価値算定表【全事業】

維持管理費の単純単価の算出

箇所名：一般国道56号 大方改良

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.13	2.6	0.34

年次	年度	割引率 (基準年:23)	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
-20年目	H 11	1.6010	101.3	0.48	0.68		
-19年目	H 12	1.5395	99.7	0.19	0.26		
-18年目	H 13	1.4802	98.4	0.36	0.49		
-17年目	H 14	1.4233	96.6	0.48	0.63		
-16年目	H 15	1.3686	95.4	0.91	1.18		
-15年目	H 16	1.3159	94.4	2.04	2.56		
-14年目	H 17	1.2653	93.2	2.63	3.21		
-13年目	H 18	1.2167	92.5	0.10	0.11		
-12年目	H 19	1.1699	91.7	0.10	0.11		
-11年目	H 20	1.1249	91.2	0.23	0.25		
-10年目	H 21	1.0816	90.0	1.48	1.60		
-9年目	H 22	1.0400	90.0	1.04	1.08		
-8年目	H 23	1.0000	90.0	5.67	5.67		
-7年目	H 24	0.9615	90.0	5.73	5.51		
-6年目	H 25	0.9246	90.0	10.00	9.25		
-5年目	H 26	0.8890	90.0	5.33	4.74		
-4年目	H 27	0.8548	90.0	2.29	1.95		
-3年目	H 28	0.8219	90.0	6.19	5.09		
-2年目	H 29	0.7903	90.0	3.33	2.63		
-1年目	H 30	0.7599	90.0	4.77	3.63		
供用開始年次	H 31	0.7307	90.0			0.34	0.25
1年目	H 32	0.7026	90.0			0.34	0.24
2年目	H 33	0.6756	90.0			0.34	0.23
3年目	H 34	0.6496	90.0			0.34	0.22
4年目	H 35	0.6246	90.0			0.34	0.21
5年目	H 36	0.6006	90.0			0.34	0.20
6年目	H 37	0.5775	90.0			0.34	0.20
7年目	H 38	0.5553	90.0			0.34	0.19
8年目	H 39	0.5339	90.0			0.34	0.18
9年目	H 40	0.5134	90.0			0.34	0.17
10年目	H 41	0.4936	90.0			0.34	0.17
11年目	H 42	0.4746	90.0			0.34	0.16
12年目	H 43	0.4564	90.0			0.34	0.15
13年目	H 44	0.4388	90.0			0.34	0.15
14年目	H 45	0.4220	90.0			0.34	0.14
15年目	H 46	0.4057	90.0			0.34	0.14
16年目	H 47	0.3901	90.0			0.34	0.13
17年目	H 48	0.3751	90.0			0.34	0.13
18年目	H 49	0.3607	90.0			0.34	0.12
19年目	H 50	0.3468	90.0			0.34	0.12
20年目	H 51	0.3335	90.0			0.34	0.11
21年目	H 52	0.3207	90.0			0.34	0.11
22年目	H 53	0.3083	90.0			0.34	0.10
23年目	H 54	0.2965	90.0			0.34	0.10
24年目	H 55	0.2851	90.0			0.34	0.10
25年目	H 56	0.2741	90.0			0.34	0.09
26年目	H 57	0.2636	90.0			0.34	0.09
27年目	H 58	0.2534	90.0			0.34	0.09
28年目	H 59	0.2437	90.0			0.34	0.08
29年目	H 60	0.2343	90.0			0.34	0.08
30年目	H 61	0.2253	90.0			0.34	0.08
31年目	H 62	0.2166	90.0			0.34	0.07
32年目	H 63	0.2083	90.0			0.34	0.07
33年目	H 64	0.2003	90.0			0.34	0.07
34年目	H 65	0.1926	90.0			0.34	0.07
35年目	H 66	0.1852	90.0			0.34	0.06
36年目	H 67	0.1780	90.0			0.34	0.06
37年目	H 68	0.1712	90.0			0.34	0.06
38年目	H 69	0.1646	90.0			0.34	0.06
39年目	H 70	0.1583	90.0			0.34	0.05
40年目	H 71	0.1522	90.0			0.34	0.05
41年目	H 72	0.1463	90.0			0.34	0.05
42年目	H 73	0.1407	90.0			0.34	0.05
43年目	H 74	0.1353	90.0			0.34	0.05
44年目	H 75	0.1301	90.0			0.34	0.04
45年目	H 76	0.1251	90.0			0.34	0.04
46年目	H 77	0.1203	90.0			0.34	0.04
47年目	H 78	0.1157	90.0			0.34	0.04
48年目	H 79	0.1112	90.0			0.34	0.04
49年目	H 80	0.1069	90.0			0.34	0.04
合計				44.33	49.67	16.90	5.52
単純事業費計				53.33		16.90	

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

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

費用の現在価値算定表【残事業】

維持管理費の単純単価の算出

箇所名：一般国道56号 大方改良

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.13	2.6	0.34

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-7年目	H 24	0.9615	90.0	5.73	5.51		
-6年目	H 25	0.9246	90.0	10.00	9.25		
-5年目	H 26	0.8890	90.0	5.33	4.74		
-4年目	H 27	0.8548	90.0	2.29	1.95		
-3年目	H 28	0.8219	90.0	6.19	5.09		
-2年目	H 29	0.7903	90.0	3.33	2.63		
-1年目	H 30	0.7599	90.0	4.77	3.63		
供用開始年次	H 31	0.7307	90.0			0.34	0.25
1年目	H 32	0.7026	90.0			0.34	0.24
2年目	H 33	0.6756	90.0			0.34	0.23
3年目	H 34	0.6496	90.0			0.34	0.22
4年目	H 35	0.6246	90.0			0.34	0.21
5年目	H 36	0.6006	90.0			0.34	0.20
6年目	H 37	0.5775	90.0			0.34	0.20
7年目	H 38	0.5553	90.0			0.34	0.19
8年目	H 39	0.5339	90.0			0.34	0.18
9年目	H 40	0.5134	90.0			0.34	0.17
10年目	H 41	0.4936	90.0			0.34	0.17
11年目	H 42	0.4746	90.0			0.34	0.16
12年目	H 43	0.4564	90.0			0.34	0.15
13年目	H 44	0.4388	90.0			0.34	0.15
14年目	H 45	0.4220	90.0			0.34	0.14
15年目	H 46	0.4057	90.0			0.34	0.14
16年目	H 47	0.3901	90.0			0.34	0.13
17年目	H 48	0.3751	90.0			0.34	0.13
18年目	H 49	0.3607	90.0			0.34	0.12
19年目	H 50	0.3468	90.0			0.34	0.12
20年目	H 51	0.3335	90.0			0.34	0.11
21年目	H 52	0.3207	90.0			0.34	0.11
22年目	H 53	0.3083	90.0			0.34	0.10
23年目	H 54	0.2965	90.0			0.34	0.10
24年目	H 55	0.2851	90.0			0.34	0.10
25年目	H 56	0.2741	90.0			0.34	0.09
26年目	H 57	0.2636	90.0			0.34	0.09
27年目	H 58	0.2534	90.0			0.34	0.09
28年目	H 59	0.2437	90.0			0.34	0.08
29年目	H 60	0.2343	90.0			0.34	0.08
30年目	H 61	0.2253	90.0			0.34	0.08
31年目	H 62	0.2166	90.0			0.34	0.07
32年目	H 63	0.2083	90.0			0.34	0.07
33年目	H 64	0.2003	90.0			0.34	0.07
34年目	H 65	0.1926	90.0			0.34	0.07
35年目	H 66	0.1852	90.0			0.34	0.06
36年目	H 67	0.1780	90.0			0.34	0.06
37年目	H 68	0.1712	90.0			0.34	0.06
38年目	H 69	0.1646	90.0			0.34	0.06
39年目	H 70	0.1583	90.0			0.34	0.05
40年目	H 71	0.1522	90.0			0.34	0.05
41年目	H 72	0.1463	90.0			0.34	0.05
42年目	H 73	0.1407	90.0			0.34	0.05
43年目	H 74	0.1353	90.0			0.34	0.05
44年目	H 75	0.1301	90.0			0.34	0.04
45年目	H 76	0.1251	90.0			0.34	0.04
46年目	H 77	0.1203	90.0			0.34	0.04
47年目	H 78	0.1157	90.0			0.34	0.04
48年目	H 79	0.1112	90.0			0.34	0.04
49年目	H 80	0.1069	90.0	-5.76	-0.62	0.34	0.04
合計				31.89	32.19	16.90	5.52
単純事業費計				37.65		16.90	

注1) 事業費の投資パターンは、供用までの残事業費を等配分した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

【全事業】

箇所名：一般国道56号 大方改良

年次	年度 (基準年) H23	総走行台キロの年次別伸び率 (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)				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	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 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%
供用開始年次	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7307	90.0	2.48	0.98	0.45	3.91	2.85	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.99	2.92
1年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	2.46	0.97	0.45	3.88	2.72	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.96	2.78
2年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.6756	90.0	2.45	0.96	0.45	3.85	2.60	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.94	2.66
3年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6496	90.0	2.44	0.95	0.45	3.83	2.49	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.91	2.54
4年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6246	90.0	2.42	0.94	0.44	3.81	2.38	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.89	2.43
5年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6006	90.0	2.41	0.93	0.44	3.79	2.27	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.87	2.32
6年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.5775	90.0	2.40	0.92	0.44	3.76	2.17	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.85	2.22
7年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5553	90.0	2.39	0.91	0.44	3.74	2.08	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.82	2.12
8年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5339	90.0	2.38	0.90	0.44	3.72	1.99	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.80	2.03
9年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5134	90.0	2.36	0.89	0.44	3.70	1.90	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.78	1.94
10年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.4936	90.0	2.35	0.88	0.44	3.67	1.81	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.75	1.85
11年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4746	90.0	2.34	0.87	0.44	3.65	1.73	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.73	1.77
12年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4564	90.0	2.32	0.86	0.44	3.62	1.65	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.70	1.69
13年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4388	90.0	2.30	0.86	0.44	3.60	1.58	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.67	1.61
14年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4220	90.0	2.27	0.85	0.44	3.57	1.51	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.65	1.54
15年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4057	90.0	2.25	0.85	0.44	3.54	1.44	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.62	1.47
16年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.3901	90.0	2.23	0.84	0.44	3.51	1.37	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.59	1.40
17年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3751	90.0	2.21	0.83	0.44	3.48	1.31	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.56	1.34
18年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3607	90.0	2.18	0.83	0.45	3.46	1.25	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.54	1.28
19年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3468	90.0	2.16	0.82	0.45	3.43	1.19	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.51	1.22
20年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3335	90.0	2.14	0.82	0.45	3.40	1.13	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.48	1.16
21年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3207	90.0	2.12	0.81	0.45	3.37	1.08	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.45	1.11
22年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3083	90.0	2.09	0.81	0.45	3.35	1.03	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.43	1.06
23年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.2965	90.0	2.07	0.80	0.45	3.32	0.98	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.40	1.01
24年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2851	90.0	2.05	0.79	0.45	3.29	0.94	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.37	0.96
25年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2741	90.0	2.03	0.79	0.45	3.26	0.89	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.34	0.92
26年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2636	90.0	2.00	0.78	0.45	3.24	0.85	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.32	0.87
27年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2534	90.0	1.98	0.78	0.45	3.21	0.81	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.29	0.83
28年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2437	90.0	1.96	0.77	0.45	3.18	0.78	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.26	0.79
29年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2343	90.0	1.94	0.76	0.45	3.15	0.74	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.23	0.76
30年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2253	90.0	1.91	0.76	0.45	3.13	0.70	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.21	0.72
31年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2166	90.0	1.89	0.75	0.46	3.10	0.67	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.18	0.69
32年目	H 63	0.98820	0.99218	1.00168	0.99058	0.2083	90.0	1.87	0.75	0.46	3.07	0.64	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.15	0.66
33年目	H 64	0.98809	0.99213	1.00168	0.99050	0.2003	90.0	1.85	0.74	0.46	3.05	0.61	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.12	0.63
34年目	H 65	0.98797	0.99208	1.00167	0.99043	0.1926	90.0	1.83	0.73	0.46	3.02	0.58	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.10	0.60
35年目	H 66	0.98786	0.99203	1.00167	0.99036	0.1852	90.0	1.80	0.73	0.46	2.99	0.55	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.07	0.57
36年目	H 67	0.98775	0.99198	1.00167	0.99029	0.1780	90.0	1.78	0.72	0.46	2.96	0.53	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.04	0.54
37年目	H 68	0.98764	0.99192	1.00167	0.99021	0.1712	90.0	1.76	0.72	0.46	2.94	0.50	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.02	0.52
38年目	H 69	0.98753	0.99187	1.00167	0.99014	0.1646	90.0	1.74	0.71	0.46	2.91	0.48	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.99	0.49
39年目	H 70	0.98741	0.99182	1.00166	0.99007	0.1583	90.0	1.72	0.71	0.46	2.88	0.46	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.96	0.47
40年目	H 71	0.98730	0.99177	1.00166	0.98999	0.1522	90.0	1.69	0.70	0.46	2.86	0.43	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.93	0.45
41年目	H 72	0.98719	0.99172	1.00166	0.98992	0.1463	90.0	1.67	0.69	0.46	2.83	0.41	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.91	0.43
42年目	H 73	0.98708	0.99167	1.00166	0.98985	0.1407	90.0	1.65	0.69	0.46	2.80	0.39	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.88	0.41
43年目	H 74	0.98697	0.99162	1.00166	0.98977	0.1353	90.0	1.63	0.68	0.46	2.78	0.38	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.85	0.39
44年目	H 75	0.98685	0.99157	1.00165	0.98970	0.1301	90.0	1.61	0.68	0.47	2.75	0.36	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.83	0.37
45年目	H 76	0.98674	0.99152	1.00165	0.98963	0.1251	90.0	1.59	0.67	0.47	2.72	0.34	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.80	0.35
46年目	H 77	0.98663	0.99147	1.00165	0.98956	0.1203	90.0	1.57	0.66	0.47	2.70	0.32	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.78	0.33
47年目	H 78	0.98652	0.99141	1.00165	0.98948	0.1157	90.0	1.54	0.66	0.47	2.67	0.31	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.75	0.32
48年目	H 79	0.98641	0.99136	1.00165	0.98941	0.1112	90.0	1.52	0.65	0.47	2.64	0.29	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.72	0.30
49年目	H 80	0.98629	0.99131	1.00164	0.98934	0.1069	90.0	1.50	0.65	0.46	2.61	0.28	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.69	0.29
合計								101.29	39.82	22.60	163.71	56.79	0.00	0.46	3.08	3.54	1.16	0.45	0.16	167.69	58.10

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：一般国道56号 大方改良

年次	年度 (基準年) H23	総走行台キロの年次別伸び率 (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)				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	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 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%
供用開始年次	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7307	90.0	2.48	0.98	0.45	3.91	2.85	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.99	2.92
1年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	2.46	0.97	0.45	3.88	2.72	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.96	2.78
2年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.6756	90.0	2.45	0.96	0.45	3.85	2.60	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.94	2.66
3年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6496	90.0	2.44	0.95	0.45	3.83	2.49	0.00	0.01	0.06	0.07	0.05	0.01	0.01	3.91	2.54
4年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6246	90.0	2.42	0.94	0.44	3.81	2.38	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.89	2.43
5年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6006	90.0	2.41	0.93	0.44	3.79	2.27	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.87	2.32
6年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.5775	90.0	2.40	0.92	0.44	3.76	2.17	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.85	2.22
7年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5553	90.0	2.39	0.91	0.44	3.74	2.08	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.82	2.12
8年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5339	90.0	2.38	0.90	0.44	3.72	1.99	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.80	2.03
9年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5134	90.0	2.36	0.89	0.44	3.70	1.90	0.00	0.01	0.06	0.07	0.04	0.01	0.01	3.78	1.94
10年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.4936	90.0	2.35	0.88	0.44	3.67	1.81	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.75	1.85
11年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4746	90.0	2.34	0.87	0.44	3.65	1.73	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.73	1.77
12年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4564	90.0	2.32	0.86	0.44	3.62	1.65	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.70	1.69
13年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4388	90.0	2.30	0.86	0.44	3.60	1.58	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.67	1.61
14年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4220	90.0	2.27	0.85	0.44	3.57	1.51	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.65	1.54
15年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4057	90.0	2.25	0.85	0.44	3.54	1.44	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.62	1.47
16年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.3901	90.0	2.23	0.84	0.44	3.51	1.37	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.59	1.40
17年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3751	90.0	2.21	0.83	0.44	3.48	1.31	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.56	1.34
18年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3607	90.0	2.18	0.83	0.45	3.46	1.25	0.00	0.01	0.06	0.07	0.03	0.01	0.00	3.54	1.28
19年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3468	90.0	2.16	0.82	0.45	3.43	1.19	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.51	1.22
20年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3335	90.0	2.14	0.82	0.45	3.40	1.13	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.48	1.16
21年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3207	90.0	2.12	0.81	0.45	3.37	1.08	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.45	1.11
22年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3083	90.0	2.09	0.81	0.45	3.35	1.03	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.43	1.06
23年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.2965	90.0	2.07	0.80	0.45	3.32	0.98	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.40	1.01
24年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2851	90.0	2.05	0.79	0.45	3.29	0.94	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.37	0.96
25年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2741	90.0	2.03	0.79	0.45	3.26	0.89	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.34	0.92
26年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2636	90.0	2.00	0.78	0.45	3.24	0.85	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.32	0.87
27年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2534	90.0	1.98	0.78	0.45	3.21	0.81	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.29	0.83
28年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2437	90.0	1.96	0.77	0.45	3.18	0.78	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.26	0.79
29年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2343	90.0	1.94	0.76	0.45	3.15	0.74	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.23	0.76
30年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2253	90.0	1.91	0.76	0.45	3.13	0.70	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.21	0.72
31年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2166	90.0	1.89	0.75	0.46	3.10	0.67	0.00	0.01	0.06	0.07	0.02	0.01	0.00	3.18	0.69
32年目	H 63	0.98820	0.99218	1.00168	0.99058	0.2083	90.0	1.87	0.75	0.46	3.07	0.64	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.15	0.66
33年目	H 64	0.98809	0.99213	1.00168	0.99050	0.2003	90.0	1.85	0.74	0.46	3.05	0.61	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.12	0.63
34年目	H 65	0.98797	0.99208	1.00167	0.99043	0.1926	90.0	1.83	0.73	0.46	3.02	0.58	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.10	0.60
35年目	H 66	0.98786	0.99203	1.00167	0.99036	0.1852	90.0	1.80	0.73	0.46	2.99	0.55	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.07	0.57
36年目	H 67	0.98775	0.99198	1.00167	0.99029	0.1780	90.0	1.78	0.72	0.46	2.96	0.53	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.04	0.54
37年目	H 68	0.98764	0.99192	1.00167	0.99021	0.1712	90.0	1.76	0.72	0.46	2.94	0.50	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	3.02	0.52
38年目	H 69	0.98753	0.99187	1.00167	0.99014	0.1646	90.0	1.74	0.71	0.46	2.91	0.48	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.99	0.49
39年目	H 70	0.98741	0.99182	1.00166	0.99007	0.1583	90.0	1.72	0.71	0.46	2.88	0.46	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.96	0.47
40年目	H 71	0.98730	0.99177	1.00166	0.98999	0.1522	90.0	1.69	0.70	0.46	2.86	0.43	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.93	0.45
41年目	H 72	0.98719	0.99172	1.00166	0.98992	0.1463	90.0	1.67	0.69	0.46	2.83	0.41	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.91	0.43
42年目	H 73	0.98708	0.99167	1.00166	0.98985	0.1407	90.0	1.65	0.69	0.46	2.80	0.39	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.88	0.41
43年目	H 74	0.98697	0.99162	1.00166	0.98977	0.1353	90.0	1.63	0.68	0.46	2.78	0.38	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.85	0.39
44年目	H 75	0.98685	0.99157	1.00165	0.98970	0.1301	90.0	1.61	0.68	0.47	2.75	0.36	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.83	0.37
45年目	H 76	0.98674	0.99152	1.00165	0.98963	0.1251	90.0	1.59	0.67	0.47	2.72	0.34	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.80	0.35
46年目	H 77	0.98663	0.99147	1.00165	0.98956	0.1203	90.0	1.57	0.66	0.47	2.70	0.32	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.78	0.33
47年目	H 78	0.98652	0.99141	1.00165	0.98948	0.1157	90.0	1.54	0.66	0.47	2.67	0.31	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.75	0.32
48年目	H 79	0.98641	0.99136	1.00165	0.98941	0.1112	90.0	1.52	0.65	0.47	2.64	0.29	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.72	0.30
49年目	H 80	0.98629	0.99131	1.00164	0.98934	0.1069	90.0	1.50	0.65	0.46	2.61	0.28	0.00	0.01	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00	2.69	0.29
合計								101.29	39.82	22.60	163.71	56.79	0.00	0.46	3.08	3.54	1.16	0.45	0.16	167.69	58.10

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	大方改良	2	2.6 km

■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				1,993	
	改良費				1,414	
		土工	m3	309,648	361	切土(158,961m3)、盛土(78,285m3)、残土処理土(72,402m3)
		軟弱地盤改良工	m3	32,152	149	安定処理工(BH混合)、浅層混合処理工
		法面工	m2	9,188	35	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	312	大型ブロック積擁壁、ブロック積擁壁、石積擁壁、重力式擁壁、L型擁壁 等
		管渠工	m	1,639	40	
		函渠工	m	399	132	
		排水工	m	12,343	277	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	108	ゴム堰 等
	橋梁費				214	
		100m以上	m			
		100m未満	m	88	214	PC橋(2橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				318	
		車道舗装	m2	43,924	252	
		歩道舗装	m2	21,348	67	
	付帯施設費				47	
		交通管理施設工	式	1	47	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,031	
	用地費		m2	87,167	945	
		宅地	m2	19,677	492	
		田畑	m2	49,333	444	
		山林・原野	m2	18,157	9	
		その他	m2			
	補償費		式	1	1,086	
③	間接経費		式	1	1,575	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				5,600	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償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



参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	大方改良	2	2.6 km

■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				1,892	
	改良費				1,313	
		土工	m3	309,648	361	切土(158,961m3)、盛土(78,285m3)、残土処理土(72,402m3)
		軟弱地盤改良工	m3	31,115	145	安定処理工(BH混合)、浅層混合処理工
		法面工	m2	9,188	35	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	301	大型ブロック積擁壁、ブロック積擁壁、石積擁壁、重力式擁壁、L型擁壁 等
		管渠工	m	1,639	40	
		函渠工	m	307	45	
		排水工	m	12,343	277	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	108	ゴム堰 等
	橋梁費				214	
		100m以上	m			
		100m未満	m	88	214	PC橋(2橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				318	
		車道舗装	m2	43,924	252	
		歩道舗装	m2	21,348	67	
	付帯施設費				47	
		交通管理施設工	式	1	47	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				1,309	
	用地費		m2	87,167	605	
		宅地	m2	15,198	380	
		田畑	m2	23,980	216	
		山林・原野	m2	18,157	9	
		その他	m2			
	補償費	式		1	704	
③	間接経費	式		1	752	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				3,953	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償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56号	大方改良	2	2.6km

### ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.6	335	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,440	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			1,775	

#### 【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。