

一般国道56号 いかざきうちこ 五十崎内子拡幅
事後評価

平成24年3月15日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道56号 五十崎内子拡幅

【 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. 事後評価の視点.....	4
3. 1 事業の効果の発現状況.....	4
①客観的指標に対応する事後評価項目.....	4
②事業の主な効果と必要性.....	6
3. 2 費用対効果分析に関する要因の変化.....	17
3. 3 費用対効果分析の結果.....	17
①費用対効果.....	18
②その他効果.....	18
3. 4 事業を巡る社会経済情勢の変化.....	19
①市町村合併の状況.....	19
②人口の動向.....	20
③高齢化率の変化.....	20
④自動車保有台数の推移.....	21
⑤世帯あたりの自動車保有台数の推移.....	21
⑥地域間流動の状況.....	22
⑦産業の動向.....	24
⑧交通の変化.....	25
4. 対応方針(案).....	26

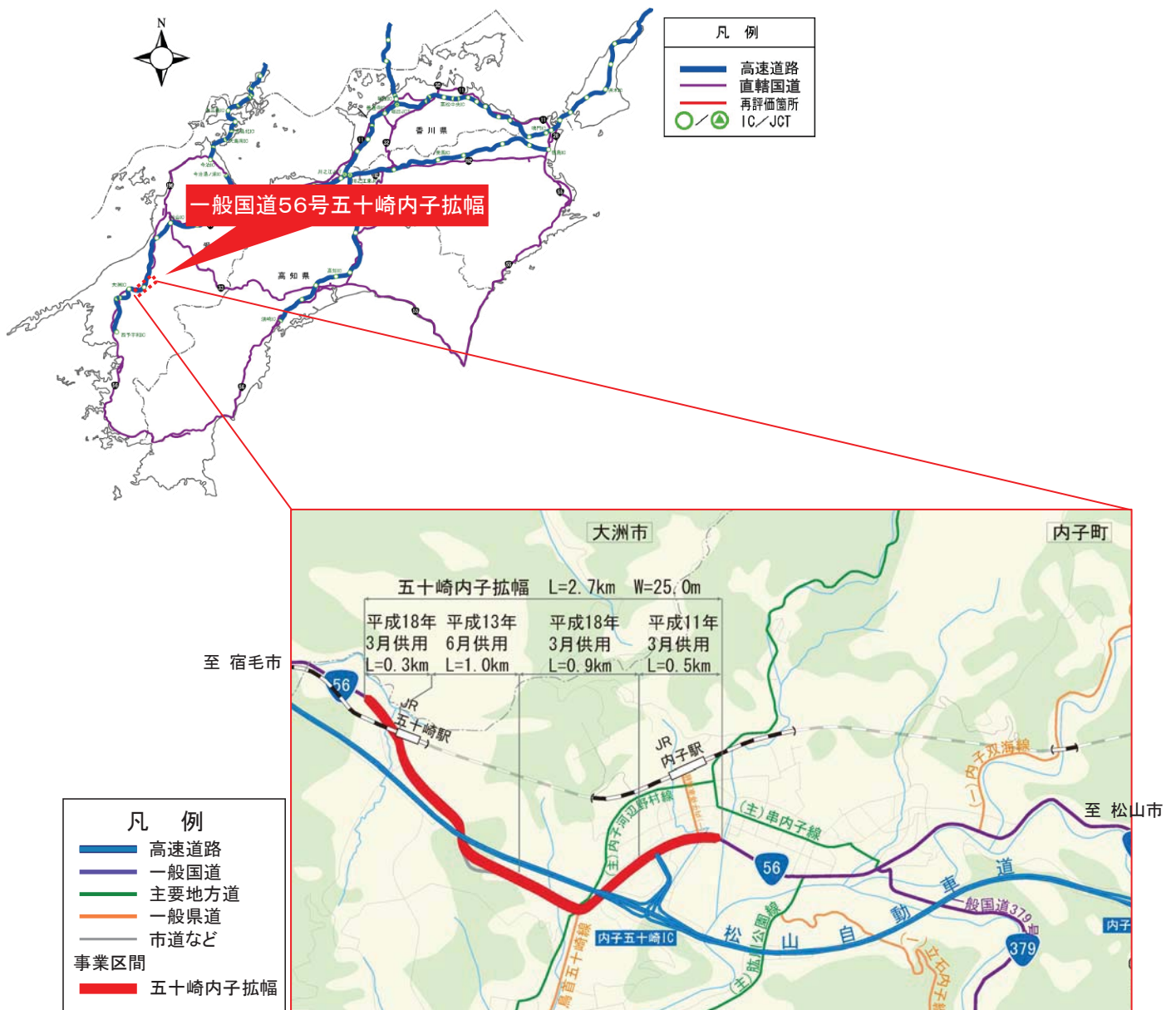
1. 事業の概要

1. 1 事業の目的

国道56号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約300kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。

しかし、喜多郡内子町内の国道56号では、鳥越交差点周辺の道路線形が悪く、交通が集中するため交通渋滞が日常化していた。また、四国縦貫自動車道の延伸に伴い内子五十崎ICが供用されると交通量が増加し、地域の生活や産業に深刻な影響を及ぼすと懸念されていた。

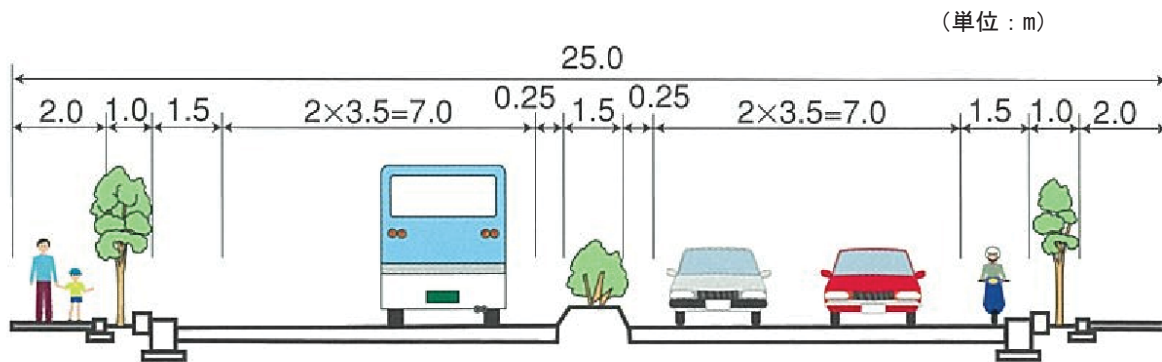
五十崎内子拡幅は、交通混雑の解消と交通安全の確保、並びに四国縦貫自動車道の内子五十崎ICのアクセス強化を目的とした事業である。



1. 2 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道56号 <small>いかざきうちこ</small> 五十崎内子拡幅
計画区間	<small>えひめけんきたぐんうちこちょういかざき</small> 愛媛県喜多郡内子町五十崎～ <small>えひめけんきたぐんうちこちょううちこ</small> 愛媛県喜多郡内子町内子
計画延長	L = 2.7 km
構造規格	第3種 第2級
設計速度	60 km/h
車線数	4車線
標準幅員	W = 25.0 m (4車線)

【標準横断面図】



2. 事業の経緯

2. 1 主な事業の経緯

年次	内容
平成 4年度 (1992 年度)	都市計画決定
平成 5年度 (1992 年度)	事業着手
平成 6年度 (1994 年度)	五十崎内子地区 用地調査着手
平成 10 年度 (1998 年度)	〃 工事着手
平成 10 年度 (1998 年度)	内子五十崎 IC 取付部供用 (0.5km)
平成 12 年度 (2000 年度)	四国縦貫自動車道 大洲 IC～伊予 IC 間 2車線暫定供用
平成 13 年度 (2001 年度)	五十崎内子地区 部分供用 (L=1.0km)
平成 17 年度 (2005 年度)	五十崎内子地区 全線完成供用 (L=2.7km)
平成 23 年度 (2011 年度)	城廻地区事業中止

【事業概要図】



3. 事後評価の視点

3. 1 事業の効果の発現状況

① 客観的指標に対応する事後評価項目

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目(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及び削減率	区間b(五十崎内子拡幅事業区間)について 整備なし:約 11 万人・時間/年 整備あり:約 0 万人・時間/年 削減率:約 100%
		● 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満であった区間の旅行速度の改善状況	-
		● 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	-
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	伊予鉄バス路線(6便/日、行先:松山市行き) 伊予鉄南予バス(12便/日、行先:中山行き)
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	五十崎地区~JR 内子駅(特急停車駅)まで :7 分→5 分(2 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の状況	内子町五十崎~松山空港(第2種空港) :67 分→65 分(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の状況	内子町五十崎~松山港(重要港湾) :76 分→74 分(2 分短縮)
		● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	内子町の主な農林水産物 :生しいたけ・ぶどう(県内生産 1 位) :乾燥しいたけ・柿(県内生産 2 位)
		<input type="checkbox"/> 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が解消	-
	都市の再生	● 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	-
		● 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成されたことによる効果	-
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	-
		● 中心市街地内で行われたことによる効果	-
		<input type="checkbox"/> 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	-
		<input type="checkbox"/> 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	-
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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)への連絡道路となった	-
	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)としての位置づけあり	-
		<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(A'路線としての位置づけがある場合)	-
		<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	-
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消		-	
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		-	
● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		八幡浜・大洲生活圏中心都市大洲市への所要時間 内子町~大洲市:24 分→23 分(約 1 分短縮)	
個性ある地域の形成	● 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	-	
	● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	道の駅「内子フレッシュパークからり」 (H6 年 開設、直販所売上 4.3 億円/年)	
	● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	町並み保存地区、内子町グリーンツーリズム	
	● 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	-	

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目(2/2)>

2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	● 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	-
		□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	-
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	-
		□ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	-
安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	神南診療所(二次医療)~県立中央病院(三次医療)の所要時間短縮:51分→49分(約2分短縮)	
3. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	※死傷事故率 500件/億台キロに満たない(線形不良箇所:2箇所→解消) (交通事故件数 H9:31件→H22:10件)
		● 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	-
	災害への備え	□ 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	-
		■ 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路に指定
		□ 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	-
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線としての位置づけがある場合)	-
		□ 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	-
		□ 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が解消	-
4. 環境	地球環境の保全	● 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	
	生活環境の改善・保全	● 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: 約2.7t/年 NO2排出削減率: 約20.1%
		● 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: 約0.3t/年 SPM排出削減率: 約19.5%
		● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	-
		● その他、環境や景観上の効果	-
5. その他	他のプロジェクトとの関係	● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		● 他機関との連携プログラムに関する効果	-
	その他	● 五十崎内子拡幅により歩道が整備され、お遍路の交通安全性が向上状況	お遍路道の歩行空間確保
		● 交通事故につながる危険な走行環境を改善の状況	線形不良箇所の改善(2箇所→解消)
	● 産科領域の病院までのアクセス性向上状況	分娩可能な病院(大洲市)までの所要時間短縮(約2分短縮)、線形不良改善(2箇所→改善)	

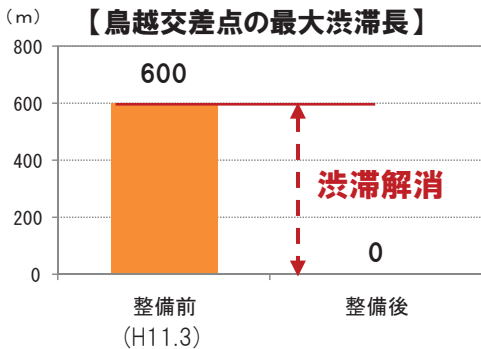
② 事業の主な効果と必要性

■ 現道等の年間時間損失及び削減率

五十崎内子拡幅の整備による渋滞解消により IC アクセス性向上

【渋滞解消】

- ・ 五十崎内子地区では、慢性的に発生していた渋滞が最大で600m（通過時間2分）に達していたが、4車線化や鳥越交差点の立体化により解消した。
- ・ 渋滞解消などにより、内子五十崎 IC へのアクセス性が向上。



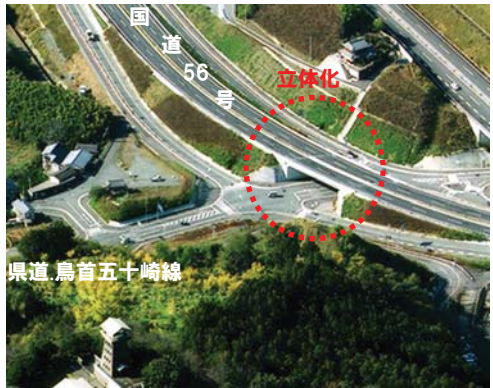
【改良前の鳥越交差点】

至 宿毛市



【改良後の鳥越交差点】

至 宿毛市

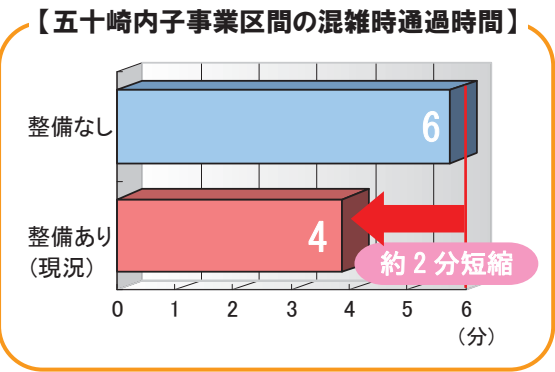


【所要時間短縮】

・五十崎内子地区の拡幅により、約2分の所要時間が短縮された。



■現在の内子五十崎 IC 入口周辺の国道 56 号



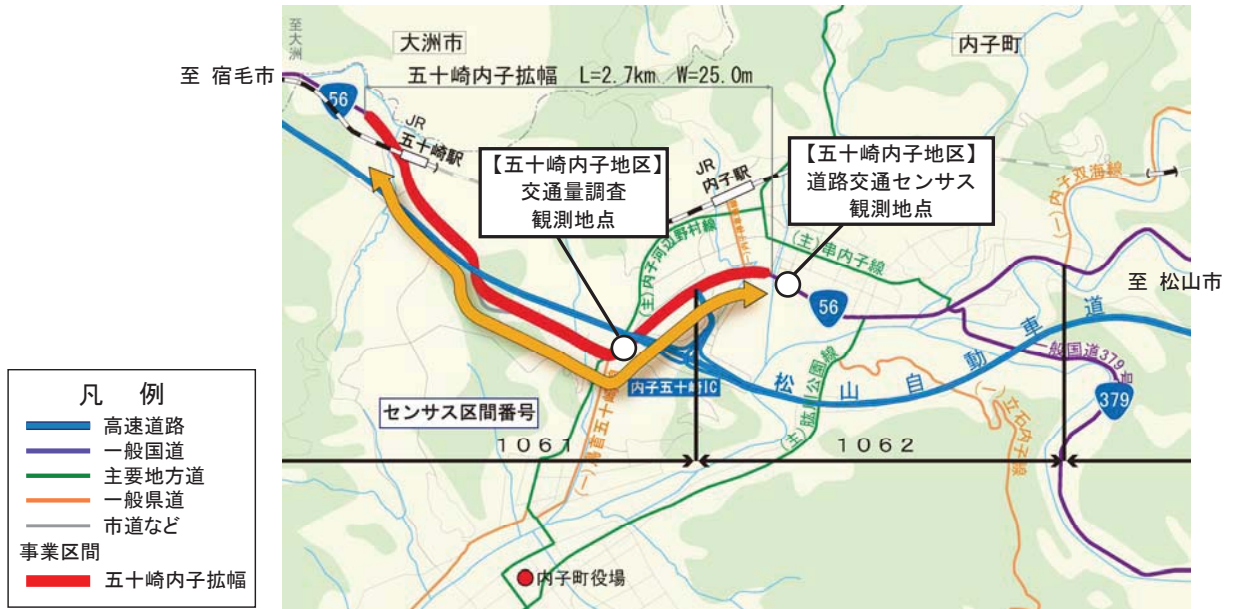
整備なし：H9 道路交通センサス（混雑時）、
H11.3 渋滞調査結果
整備あり（現況）：H18.9 旅行速度調査結果（混雑時）



声) 仕事で通ることが多いが、供用以前は混雑がひどく、市街地の(主)内子河辺野村線に迂回することもあったが、五十崎内子拡幅により解消した。(松山市在住者)

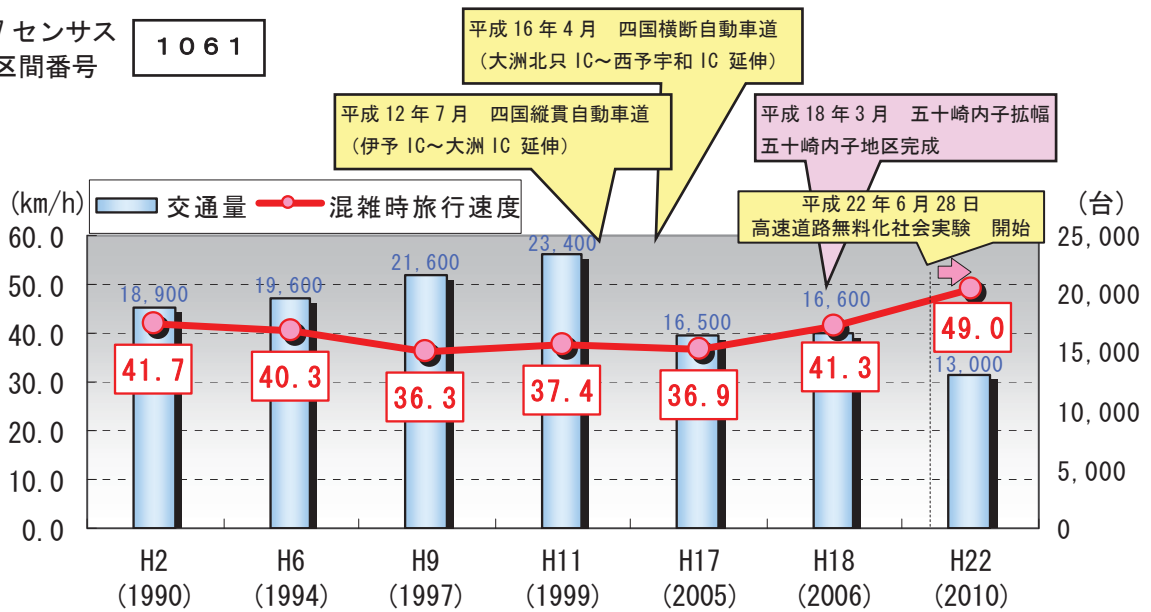
【混雑時の旅行速度】

・五十崎内子地区の混雑時の旅行速度は、平成12年の四国縦貫自動車道の供用や、平成18年の五十崎内子地区の拡幅完成により、供用前の36.3km/h(H9)から、49.0km/h(H22)に向上している。



【五十崎内子地区の混雑時旅行速度】

H17 センサ区間番号 **1061**



資料: H2, H6, H9, H11, H17, H22 道路交通センサス、H18 旅行速度調査・交通量調査
 ※交通量: H2, H6, H9, H11, H17, H22 道路交通センサス (1062)
 H18 交通量調査

■線形不良区間の解消による安全性向上、及び4車線化による登坂機能の確保

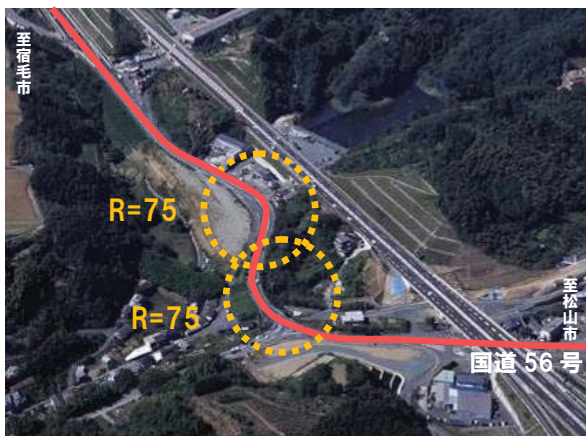
現道（国道56号）の線形不良区間の解消等による安全性向上

【線形改良】

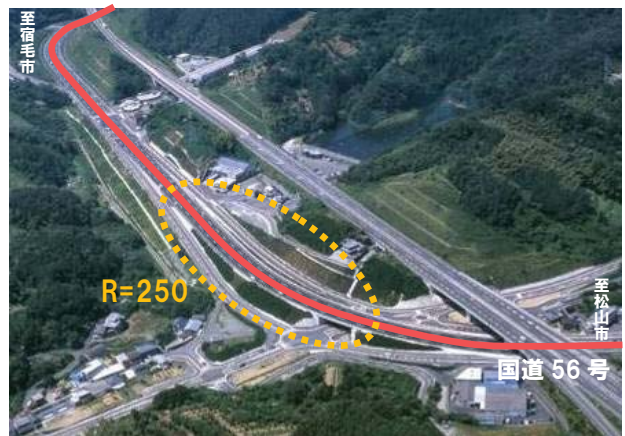
- ・五十崎内子地区の整備により、道路構造令の線形を満足しない線形不良箇所（2箇所）が解消した。また、鳥越交差点の立体化は動線の錯綜を減らし、安全性が向上した。
- ・4車線化することで、遅い車を安全に追い越すことが可能となった。（大型車混入率 10%以上）

■道路線形の基準（道路構造令）
 ~設計速度V=50km/hの場合~
 ・R=100m以上（標準値）
 ・R=80m以上（特例値）

■整備前 線形不良箇所が2箇所



■整備後 線形不良箇所の解消



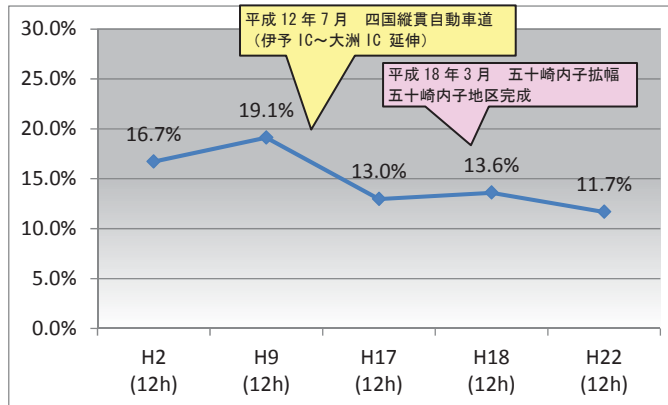
■整備前 鳥越交差点(平面)



■整備後 鳥越交差点立体化



【大型車混入率】

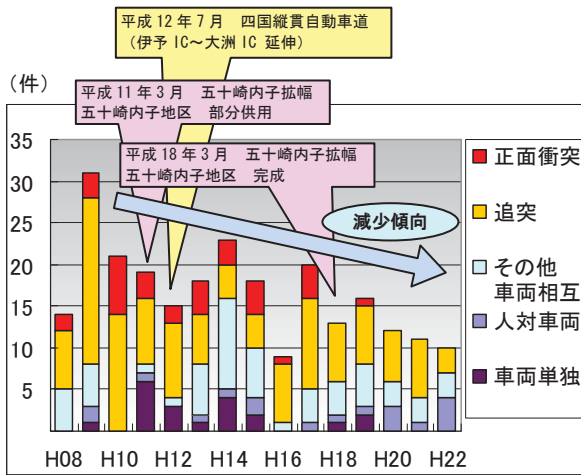


資料：H2, H9, H17, H22 道路交通センサス
 H18 交通量調査

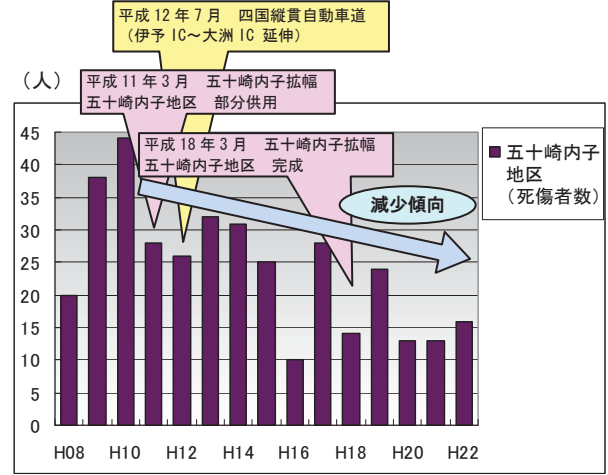
【交通事故の減少】

・五十崎内子地区では、線形改良や交差点の立体化等により、交通事故発生件数や死傷者数が減少している。

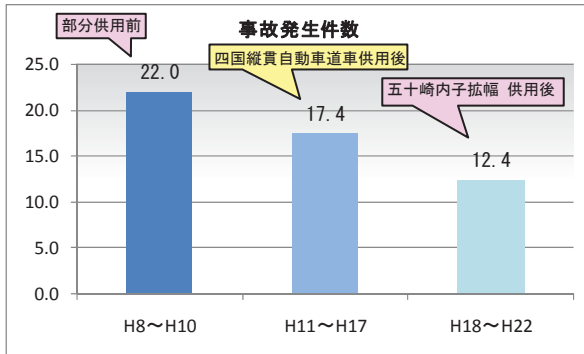
【事故発生件数】



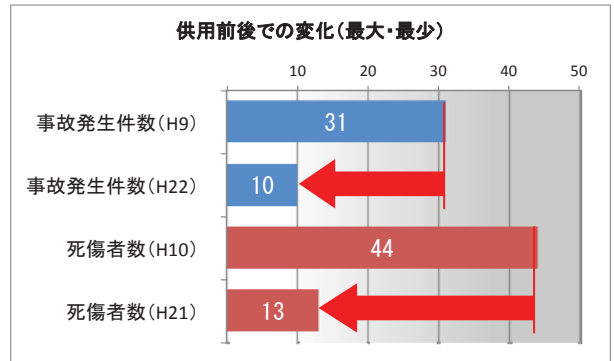
【死傷者数】



【平均の事故発生件数】



【供用前後での比較】



事業区間で発生する事故件数の変化から試算される事故損失額の最大値
 (整備なし：H9→整備あり：H22での単純価値)は、約2.1億円/年と試算される。
 (参考：交通量推計データから算出される事故損失額(単純価値)は、約0.09億円/年)

声) 線形改良や4車線化により、とにかく大洲まで走りやすくなって運転が楽になった。
 (内子町在住者)

■交通安全性の向上

五十崎内子拡幅により歩道が整備され、歩行者の交通安全性が向上

- ・五十崎内子拡幅の整備により歩行空間が確保され、歩行者（お遍路さん等）の交通事故発生件数が減少した。

【国道56号の遍路道指定状況】



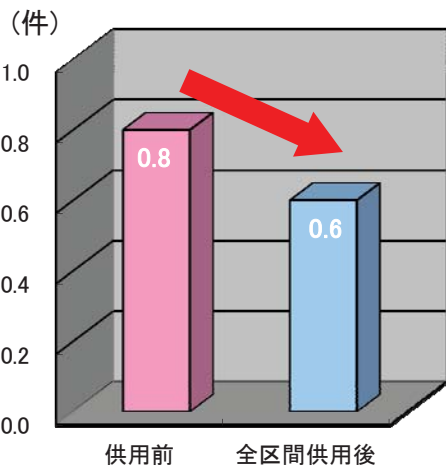
■整備後の歩道



■歩道のお遍路案内



【事業区間における歩行者（第2当事者）の平均事故発生件数】

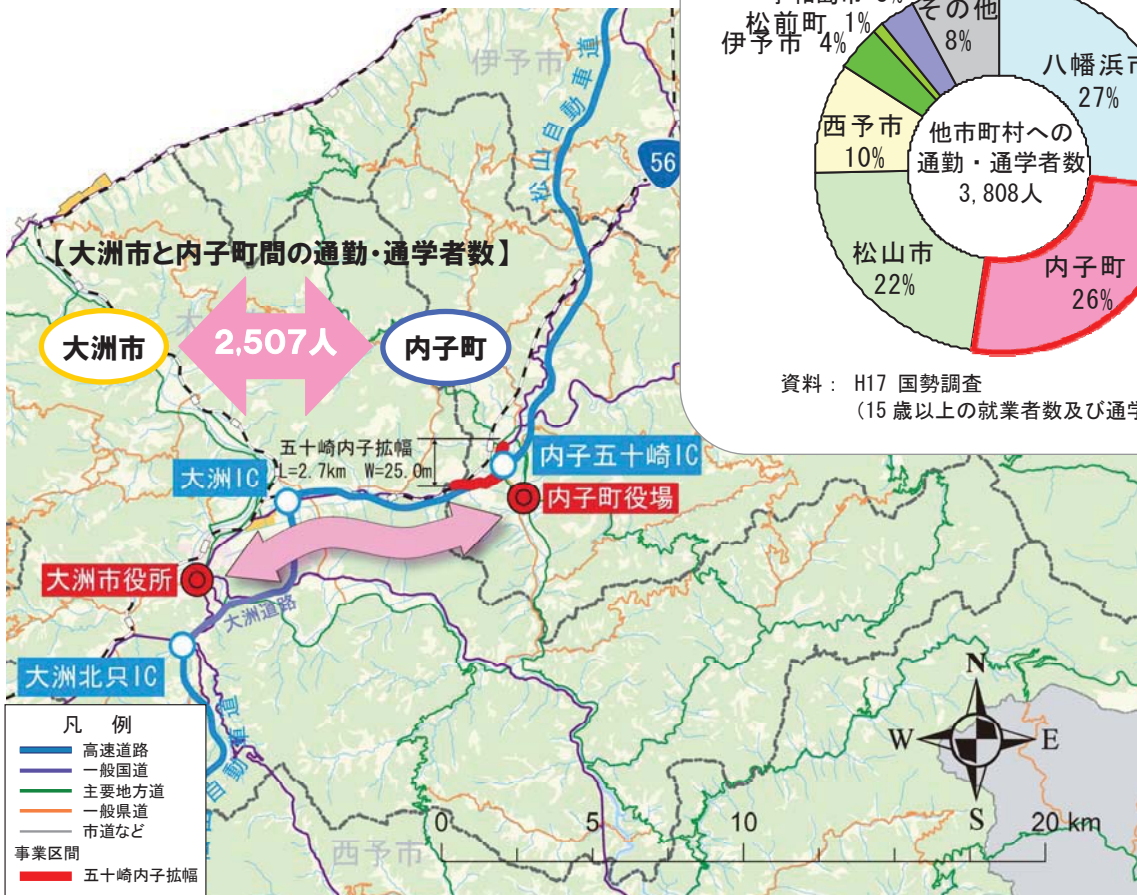
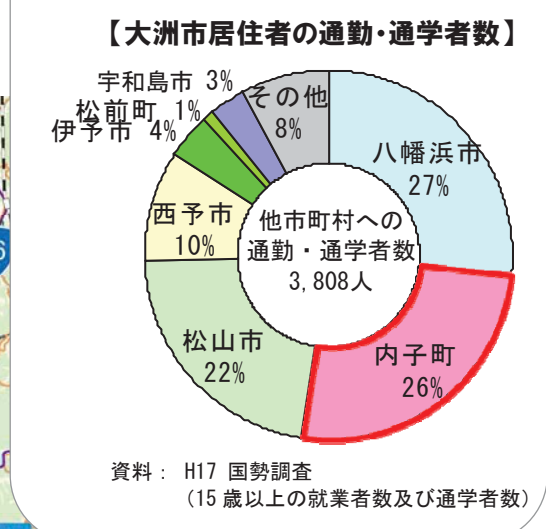
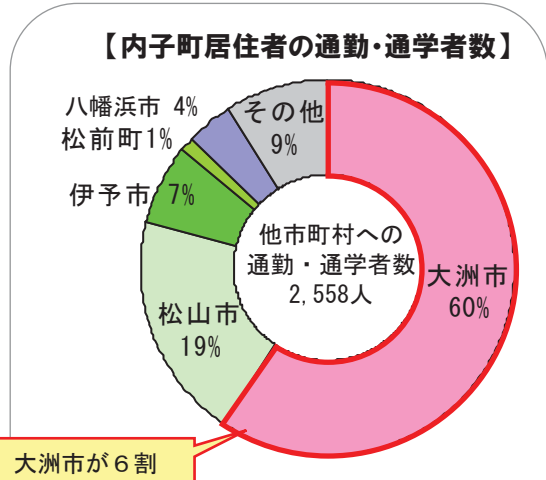
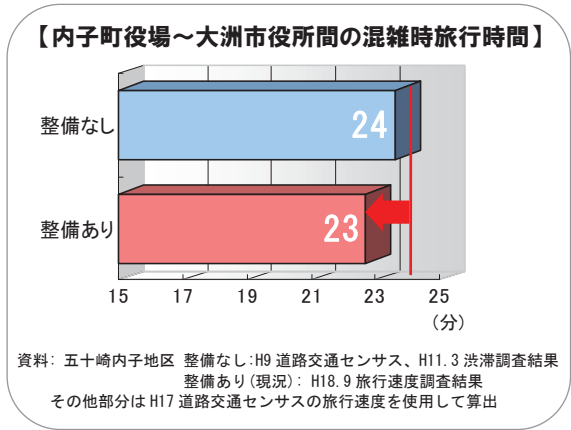


供用前：H 8～H17
供用後：H18～H22

■生活圏の中心都市へのアクセス向上

生活圏の中心都市である大洲市とのアクセス向上

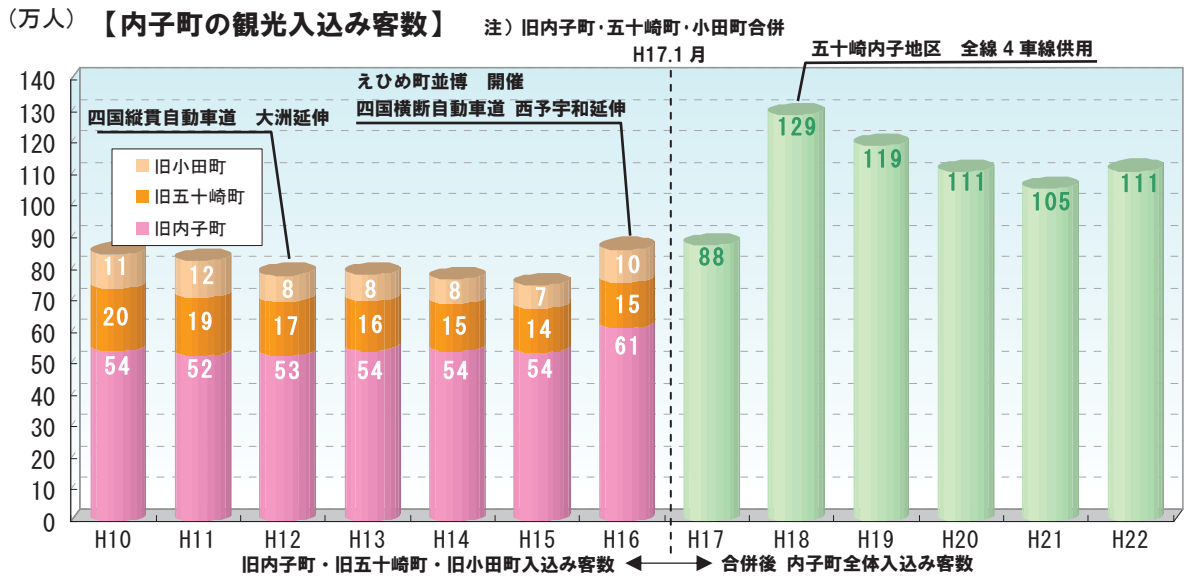
・五十崎内子拡幅の整備により、内子町から町外へ通勤・通学する人の約6割（約1,500人）を占める八幡浜・大洲地方生活圏の中心都市である大洲市までのアクセス性が向上している。（1分）



■主要な観光地へのアクセス向上

内子町の観光施設へのアクセス向上により、観光産業の活性化を支援

- ・内子町には、重要伝統的建造物群等の歴史的町並み観光や、農村の景観や文化を生かした村並み観光(内子グリーンツーリズム)、自然を生かした山並み観光に取り組んでいる。
- ・五十崎内子拡幅の整備により、内子町の主要観光地のアクセス性が向上している。

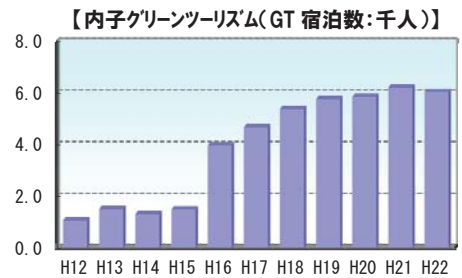


資料：内子町総合観光センター資料

※数字は H22 年観光入込み客数

【内子座】
H22:約 4.4 万人

【重要伝統的建造物群保存地区】
H22:約 11.6 万人

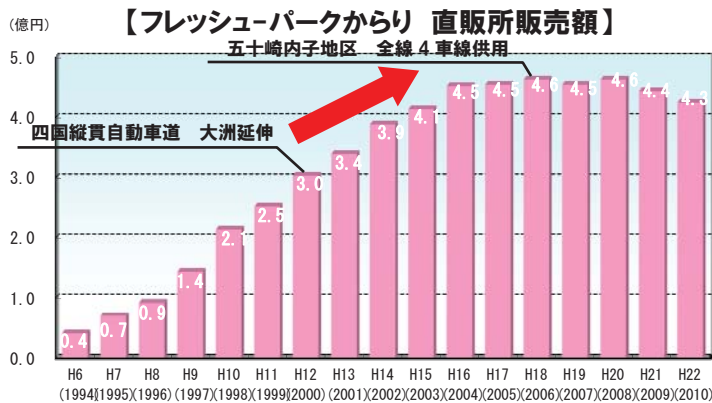


注) 観光施設の観光客数は内子町調べ

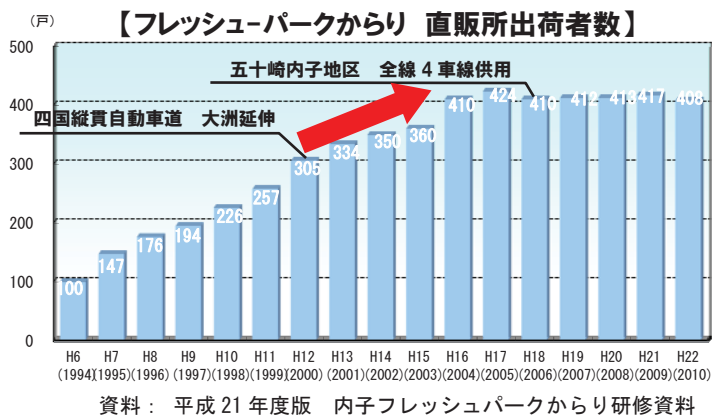
所要時間短縮による観光客増加の観光振興便益(現在価値)は、約 0.5 億円/年と試算。

道の駅「内子フレッシュパークからり」の取り組みを支援

- ・道の駅「内子フレッシュパークからり」は、生産者直販所や飲食施設等が整備され、平成6年の開設以降、直販所の販売額・出品者数は年々増加している。
- ・直売所のほか、定期的に農作業や農産加工の体験教室を開催しており、内子町の情報発信や交流人口拡大の拠点となっている。
- ・五十崎内子拡幅の整備は、来訪者のほか地元農家のアクセスを向上させ、これらの取り組みを支援している。



資料：内子町 HP



【直販所の様子】

データ) 大洲地域から「道の駅からり」に来る観光客の割合が増加(2000年8%→2009年12%) 資料: 道の駅からり

■三次医療施設へのアクセス向上

第三次医療施設である県立中央病院への所要時間が短縮

- ・内子町内の救急患者は大洲市内の二次医療施設（神南診療所）へ搬送され、対応できない場合は松山市の県立中央病院（三次医療施設）へ搬送される。
- ・大洲地区広域消防事務組合（管轄：大洲市、内子町）の管轄外搬送人員は、年々増加しているが、五十崎内子拡幅の整備により線形不良が解消され、神南診療所から三次医療施設までの搬送時間が短縮（2分）され、救急搬送患者の負担・不安を軽減している。

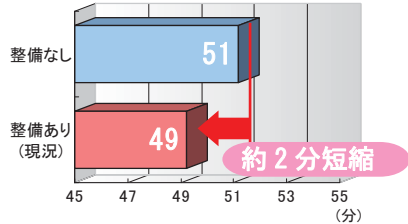


●県立中央病院

大洲地区広域消防事務組合の管轄から、三次医療施設に搬送される145人のうち、約85%（123人）が県立中央病院へ搬送。（H21）

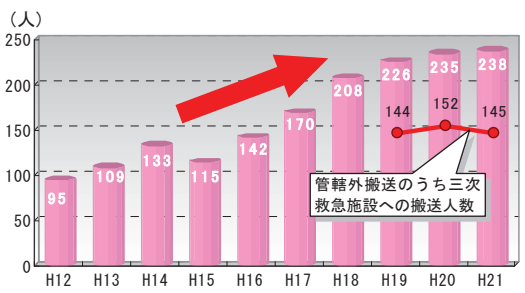
資料：H22年大洲地区広域消防事務組合 消防年報

【神南診療所（二次）～県立中央病院（三次）の所要時間】



資料：五十崎内子地区 整備なし：H9 道路交通センサス、H11.3 渋滞調査結果
整備あり（現況）：H18.9 旅行速度調査結果
その他部分は H17 道路交通センサスの旅行速度を使用して算出

【大洲地区広域消防事務組合の管轄外搬送人員の推移】

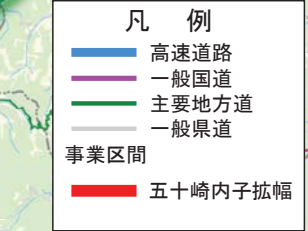


資料：H22年大洲地区広域消防事務組合 消防年報

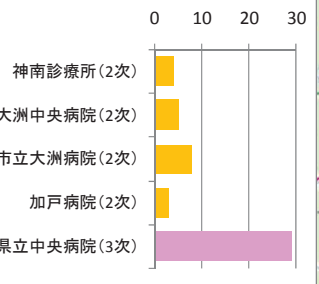


●神南診療所

五十崎内子拡幅
L=2.7km W=25.0m



【救急病院の診療科目数】



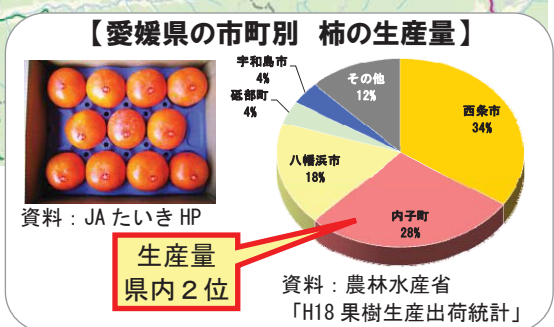
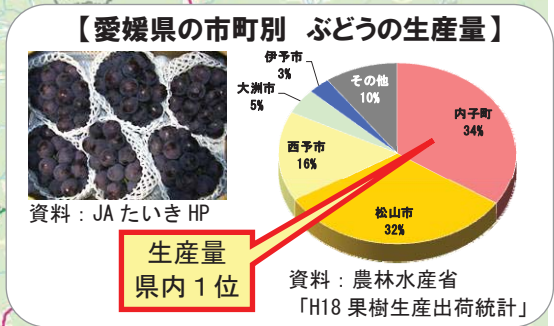
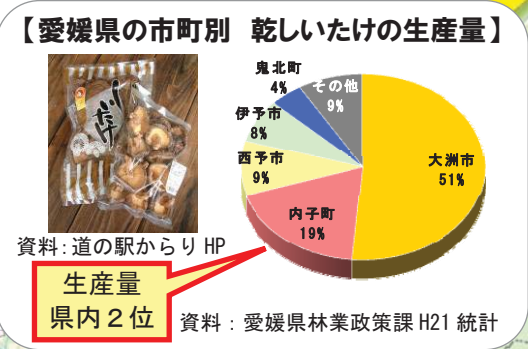
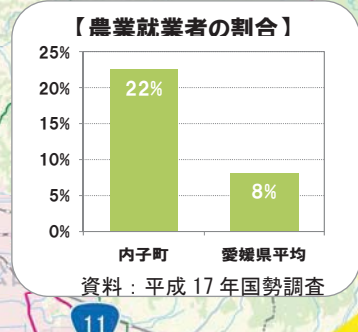
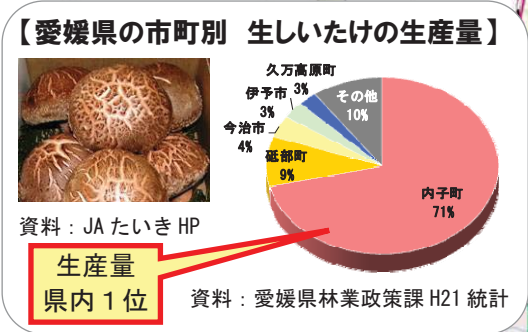
所要時間短縮による救急医療における人命救助の便益(単純価値)は、約1.2億円/年(0.5人/年)と試算。

声) 救急医療にとっては、ICアクセスの向上が大きい。また、4車線化により、安全に追い越しができるようになった。(大洲消防署内子支署)

■農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上

内子町の特産物である、しいたけやぶどう・柿等の農産物の出荷を支援

- ・内子町は全就業者のうち農業就業者が2割を占め、愛媛県平均（8%）を大幅に上回る、農業が盛んな地域である。
- ・しいたけ栽培のほか、ぶどう、柿などの果樹栽培が盛んで観光農園も多い。（26箇所）
- ・五十崎内子拡幅の整備によるICアクセス性の向上や荷傷みの低減など、走行性の向上は、地元産業を支援している。



五十崎内子拡幅 L=2.7km W=25.0m

道の駅 内子フレッシュパークからり

内子五十崎IC

凡例
 高速道路
 一般国道
 主要地方道
 一般県道
 事業区間
 五十崎内子拡幅

声)内子町の農産物を大洲市内の集荷場へ運んでいるが、スムーズで安心して運べるようになった(JAたいき内子支所)

3. 2 費用対効果分析に関する要因の変化

■便益要因の変化

	供用前	供用後	変化の内容	備考
交通量	21,600 台/日 [H9 センサス]	13,000 台/日 [H22 センサス] (参考) 松山自動車道 17,700 台/日 [H22 センサス]	8,600 台/日減少 (H22-H9)	H12 四国縦貫自動車道の 供用により交通量が減少 (参考) ・事業区間(国道56号) 交通量:16,500 台/日 ・松山自動車道 交通量:8,300 台/日 [H17 センサス]
交通渋滞	鳥越交差点交差点 の最大渋滞長 ^{※1} :600m [整備前] (600m 渋滞時の 交差点通過時間2分)	鳥越交差点交差点 の最大渋滞長 ^{※1} :解消 [整備後] (0.7分)	交差点立体化及び 4車線化により 渋滞解消	
旅行速度 ^{※1} (通過時間)	36.3 km/h [H9 センサス] (6分)	49.0 km/h ^{※2} [H22 センサス] (4分)	12.7km/h 向上 (H22-H9)	
交通事故	死傷事故 発生件数 ^{※3} 14~31 件 [H8~H10] 死傷事故率 66~146 件/億台キロ [H8~H10]	死傷事故 発生件数 10~16 件 [H19~H22] 死傷事故率 78~125 件/億台キロ [H19~H22]	線形改良、交差点立体化 等により交通事故発生件 数が減少	

※1:大洲河川国道事務所調査結果(整備前:H11.3.16、整備後:交差点解消)

※2:H22 道路交通センサスは松山自動車道無料実験中

※3:大洲河川国道事務所資料(250k000~254k000の区間)、H8~H11の最小値、最大値

■コスト要因の変化

	H14 評価時	実績 (前回評価時と同じ)	変化の内容	備考
道路構造等	第3種第2級 4車線	第3種第2級 4車線	変化なし	
事業費 [※]	128 億円	122 億円	コスト縮減(プレキャスト 製品の活用等)による 減少	
事業期間	H5~H17 年度 13年	H5~H17 年度 13年	変更なし	

3. 3 費用対効果分析の結果

① 費用対効果

	前回評価時 ^{注)} (基準年 H23)	今回評価時 (基準年 H23)	前回評価時からの変更要因	
計画交通量	10,600~12,500 〔7,300~12,500〕 台/日 (H42 推計値)	10,600~12,400 台/日 (H42 推計値)	城廻地区の事業中止による減少	
費用	〔193 億円〕	169 億円	城廻地区の事業中止による減少	
効果	走行時間短縮等	〔120 億円〕	102 億円	城廻地区の事業中止による減少
	走行時間短縮便益	〔117 億円〕	100 億円	
	走行経費減少便益	〔1.2 億円〕	-0.52 億円	
	交通事故減少便益	〔2.5 億円〕	2.5 億円	
	災害による被害回避	防災点検箇所の回避により、安全で確実な通行を確保（異常気象時点検対応箇所3箇所回避）	—	城廻地区の事業中止による
	地域住民等の不安感の解消	線形不良箇所による運転者の心理的負担の軽減（道路構造令を満足しない線形不良箇所(R=80m以下)10箇所の内9箇所解消 災害時等の通行止めの不安感の解消 通過交通がバイパスに転換することで歩行者等の安心感の向上	線形不良箇所による運転者の心理的負担の軽減（道路構造令を満足しない線形不良箇所(R=80m以下)2箇所の内2箇所解消 — —	城廻地区の事業中止による減少 城廻地区の事業中止による 城廻地区の事業中止による

※費用及び効果は、基準年における現在価値の値

注)〔 〕は、城廻地区を含んだ値

② その他効果

○観光産業の活性化を支援

高速道路 IC アクセス性の向上や所要時間短縮により、観光客数の増加

<参考>観光振興効果

- ・時間短縮による観光客数の増加（観光振興便益試算：約 0.5 億円/年）

○救急医療の支援

救急医療施設への迅速で安全な救急搬送や、線形改良により重篤患者の負担・不安を軽減。

<参考>救急医療支援効果

- ・救急医療施設への早期搬送による患者の救命率向上（人命救助便益試算：約 1.2 億円/年、約 0.5 人/年）

○地域産業の支援

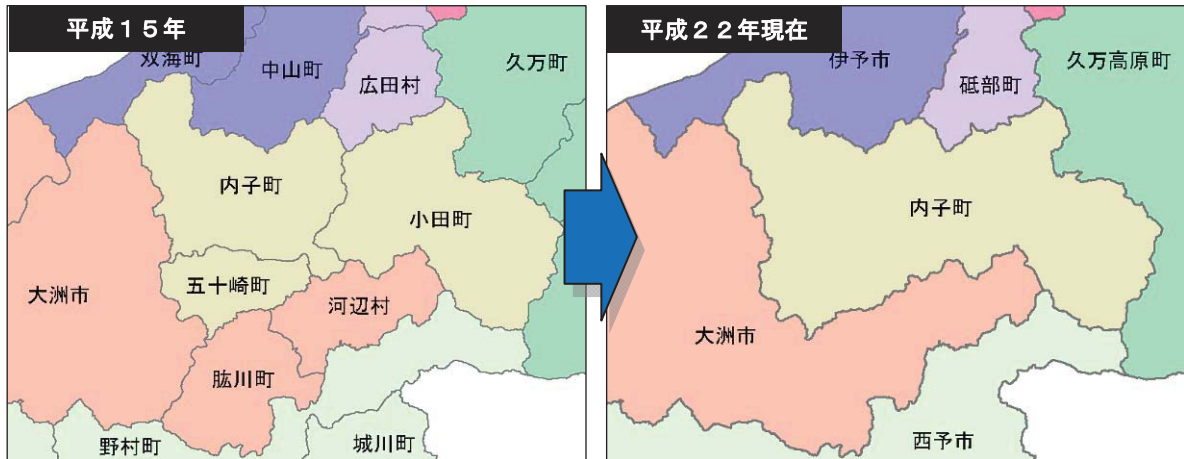
高速道路 IC アクセス向上や線形不良改善により、内子町の主要産業である農産物運送時の走行性が向上し、荷傷みを低減。（しいたけ、ぶどう、柿など）

3. 4 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、五十崎内子拡幅のある**内子町は、平成 17 年 1 月に旧喜多郡内子町・喜多郡五十崎町・上浮穴郡小田町の対等合併**により誕生した。この合併により、内子町は人口約 18,000 人となり、広域行政を支援するための社会資本整備は、今後さらに重要性を増すと考えられる。

●愛媛県における市町村合併の変遷

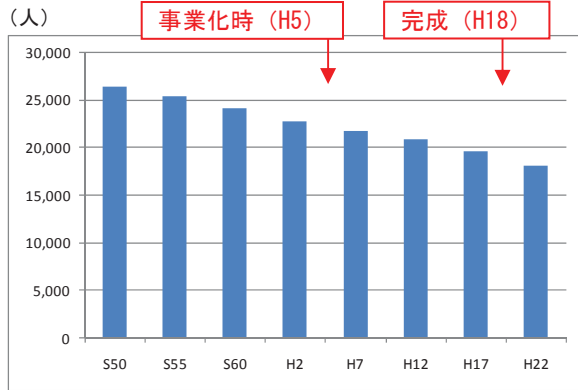


生活経済圏域	都市圏	現在の市町村 (H22. 6月現在)	前回評価時の市町村 (H15. 4. 1時点)	備 考
松山圏	松山都市圏	松山市	松山市, 北条市, 中島町	H17. 1. 1合併
		伊予市	伊予市, 中山町, 双海町	H17. 4. 1合併
		東温市	重信町, 川内町	H16. 9. 21合併
		松前町	松前町	
		砥部町	砥部町, 広田村	H17. 1. 1合併
		久万高原町	久万町, 面河村, 美川村, 柳谷村	H16. 8. 1合併
今治圏	今治都市圏	今治市	今治市, 朝倉村, 玉川町, 波方町, 大西町, 菊間町, 吉海町, 宮窪町, 伯方町, 上浦町, 大三島町, 関前村	H17. 1. 16合併
		上島町	魚島村, 弓削町, 生名村, 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	広見町, 日吉村	H17. 1. 1合併
		愛南町	内海村, 御荘町, 城辺町, 一本松町, 西海町	H16. 10. 1合併
八幡浜・大洲圏		八幡浜市	八幡浜市, 保内町	H17. 3. 28合併
		大洲市	大洲市, 長浜町, 脇川町, 河辺村	H17. 1. 11合併
		西予市	三瓶町, 明浜町, 宇和町, 野村町, 城川町	H16. 4. 1合併
		内子町	内子町, 五十崎町, 小田町	H17. 1. 1合併
		伊方町	伊方町, 瀬戸町, 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, 東予市, 小松町, 丹原町	H16. 11. 1合併
宇摩圏		四国中央市	川之江市, 伊予三島市, 新宮村, 土居町	H16. 4. 1合併

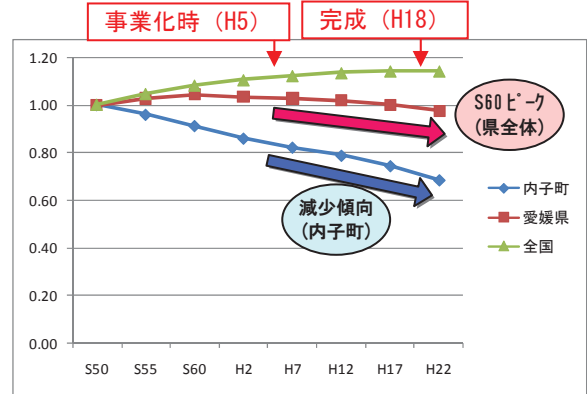
資料) 愛媛県市町村合併 HP

② 人口の動向

昭和 60 年をピークに減少に転じた愛媛県全体の人口に比べ、**内子町の人口は昭和 50 年代から減少しており、減少幅も大きい。**



●内子町の人口の推移



●内子町と愛媛県の人口の伸び (S50を1.00とした場合)

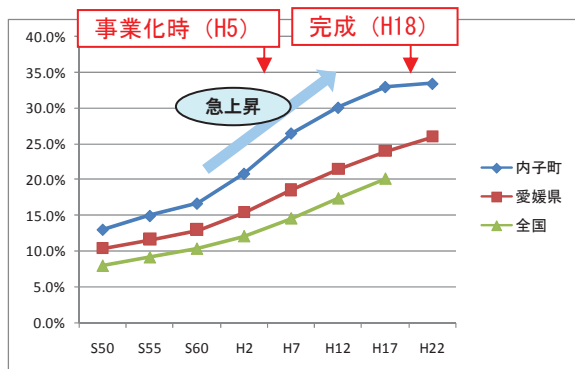
●人口の推移 (S50~H22)

		S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
愛媛県	人口(人)	1,465,215	1,506,637	1,529,983	1,515,025	1,506,700	1,493,092	1,467,815	1,430,957
	世帯数	434,384	470,653	492,583	512,771	541,701	566,146	582,803	-
	人/世帯	3.37	3.20	3.11	2.95	2.78	2.64	2.52	-
内子町	人口(人)	26,413	25,336	24,079	22,687	21,678	20,782	19,620	18,046
	世帯数	7,177	7,016	6,985	6,985	6,969	7,062	7,017	-
	人/世帯	3.68	3.61	3.45	3.25	3.11	2.94	2.80	-

資料) [S50~H22] 国勢調査

③ 高齢化率の変化

内子町の高齢化率は30%を超え、およそ3人に1人は高齢者である。全国・愛媛県に比べると**昭和60年から平成7年にかけて内子町の高齢率が急上昇**している。



●高齢化率の推移

●高齢者数の推移 (H7~H22)

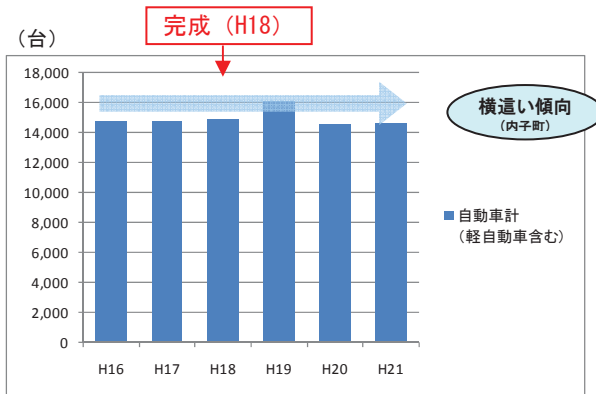
		H7	H12	H17	H22	
愛媛県	65歳以上(人)	278,691	320,078	351,990	379,459	
	構成比	18.5%	21.4%	24.0%	25.9%	
	65歳未満(人)	1,228,009	1,173,014	1,115,825	1,085,136	
	構成比	81.5%	78.6%	76.0%	74.1%	
計(人)	1,506,700	1,493,092	1,467,815	1,464,595		
	構成比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	内子町	65歳以上(人)	5,735	6,246	6,467	6,372
		構成比	26.5%	30.1%	33.0%	33.4%
65歳未満(人)		15,943	14,536	13,153	12,700	
構成比		73.5%	69.9%	67.0%	66.6%	
計(人)	21,678	20,782	19,620	19,072		
	構成比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

資料) [S50~H17] 国勢調査

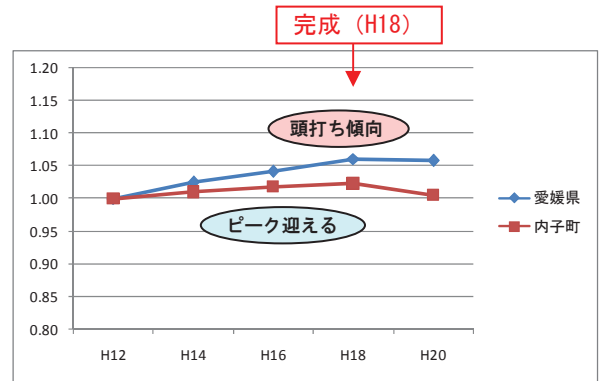
[H22] 愛媛県長寿介護課調べ (全国値なし)

④ 自動車保有台数の推移

内子町の自動車保有台数は横這い傾向にあるが、平成18年頃から頭打ちとなりピークを迎えている。



●内子町の自動車保有台数の推移



●内子町の自動車保有台数の伸び (H12を1.00とした場合)

●自動車保有台数の推移 (H12~H21)

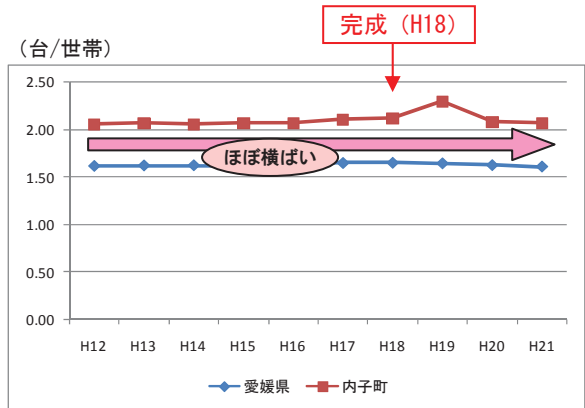
(単位：台)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
愛媛県	915,950	927,960	938,063	946,161	953,488	962,067	970,989	973,633	968,855	964,954
内子町	14,517	14,671	14,652	14,693	14,770	14,788	14,842	16,101	14,581	14,592

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、前回評価時 (H19) 以降、愛媛県、内子町とも大きな変動は無く、ほぼ横ばいで推移している。



●世帯当たり保有台数の推移

●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	915,950	927,960	938,063	946,161	953,488	962,067	970,989	973,633	968,855	964,954
	内子町	14,517	14,671	14,652	14,693	14,770	14,788	14,842	16,101	14,581	14,592
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
	内子町	7,062	7,092	7,120	7,106	7,140	7,017	7,021	7,015	7,018	7,073
世帯当たり保有台数	愛媛県	1.62	1.62	1.63	1.63	1.63	1.65	1.65	1.65	1.63	1.61
	内子町	2.06	2.07	2.06	2.07	2.07	2.11	2.11	2.30	2.08	2.06

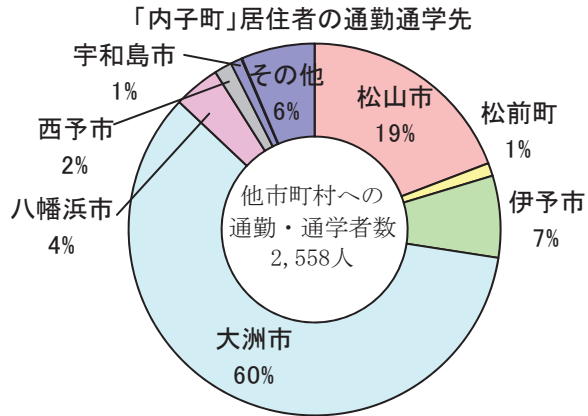
資料) 愛媛県統計BOX (四国運輸局「自動車数の推移」)
愛媛県推計人口及び人口動態

⑥ 地域間流動の状況

通勤通学流動をみると、**内子町から大洲市への流動が約15百人（約60%）**あつて結び付きが強い。また、松山市、松前町、伊予市方面へも7百人（約30%）程度の流動がある。

(単位：人)

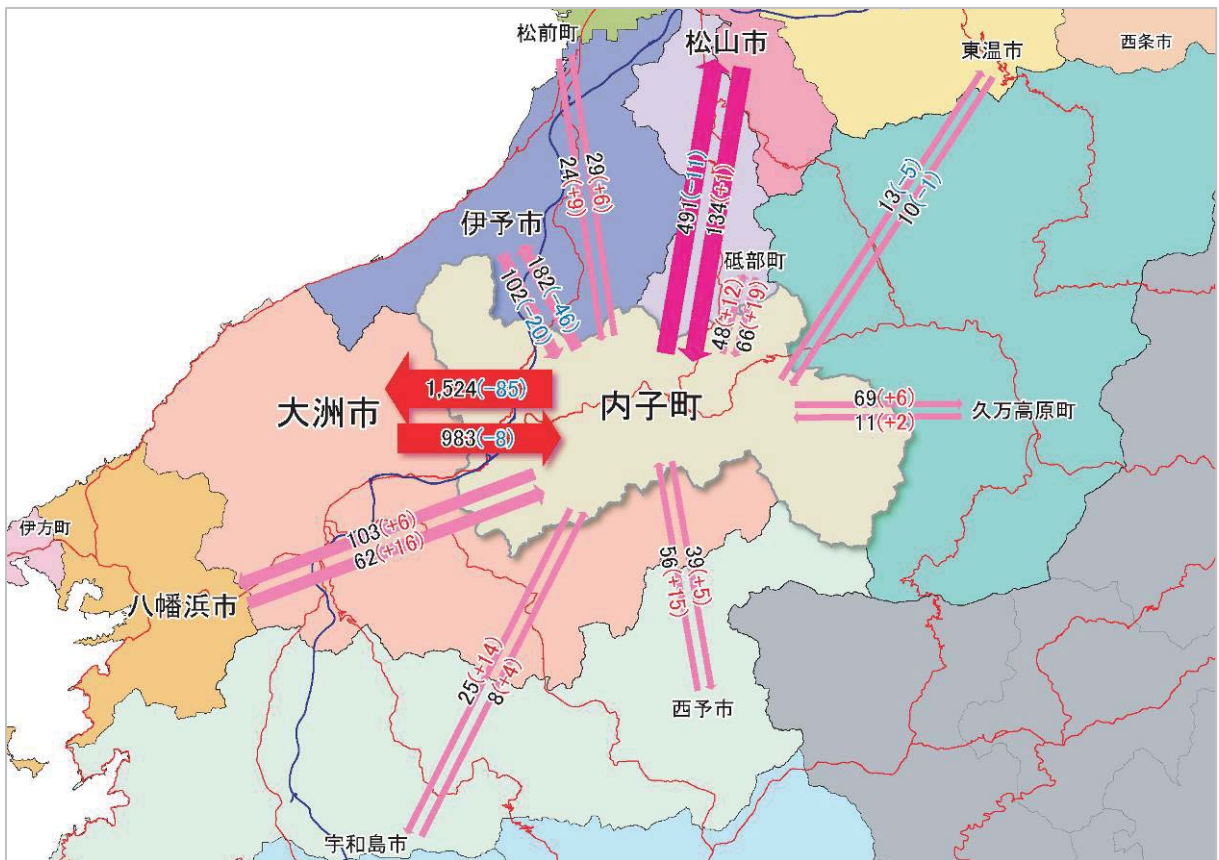
	内子町	割合
総数	2,558	100%
松山市	491	19%
松前町	29	1%
伊予市	182	7%
大洲市	1,524	60%
八幡浜市	103	4%
西予市	39	2%
宇和島市	25	1%
愛南町	2	0%
その他	163	6%



●内子町の通勤通学流動（市内流動除く：H17）

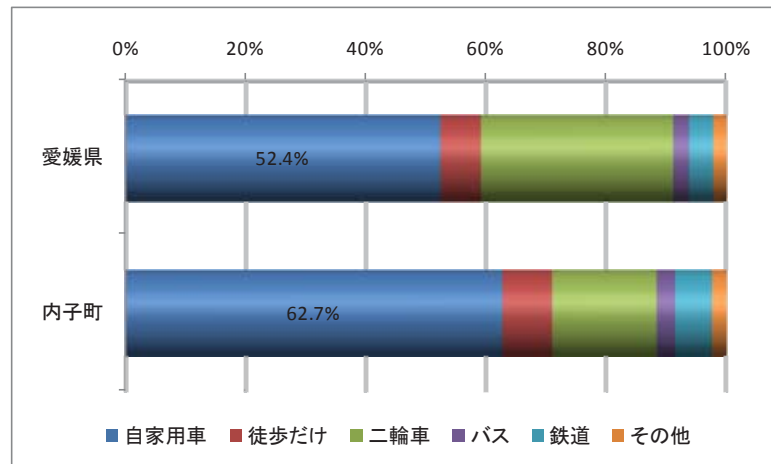
資料) 国勢調査 (H17)

(単位：人 ()内はH12からの増減)



●内子町の通勤・通学流動（町内流動除く：H17）

内子町における通勤通学時の利用交通手段のうち、**6割以上が自家用車利用**で県平均を上回っている。



(単位：人)

	自家用車	徒歩だけ	二輪車	バス	鉄道	その他
愛媛県計	359,702	46,098	219,389	18,335	27,551	15,208
内子町	5,277	695	1,462	259	514	206

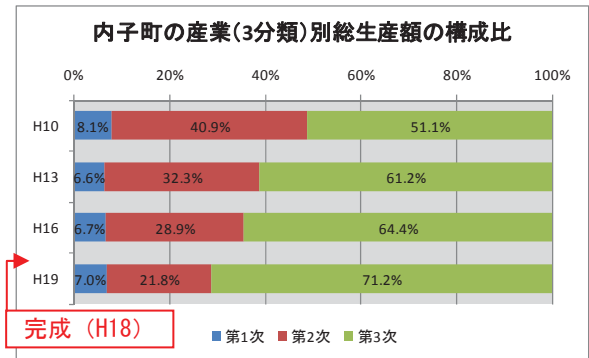
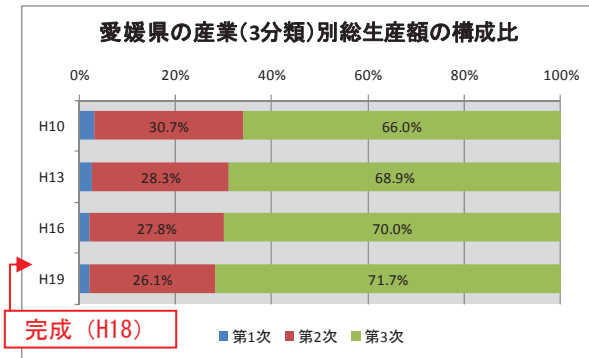
資料) 国勢調査 (H12)

●通勤・通学時の利用交通手段 (H12)

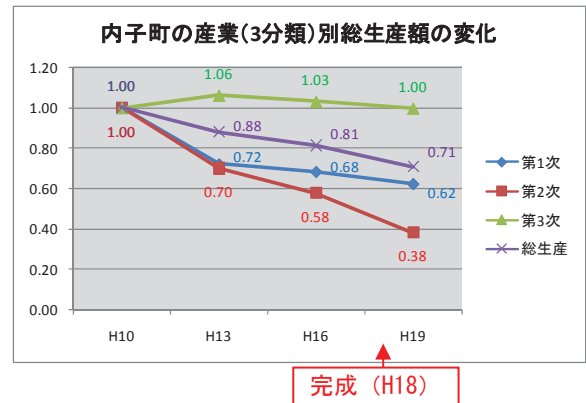
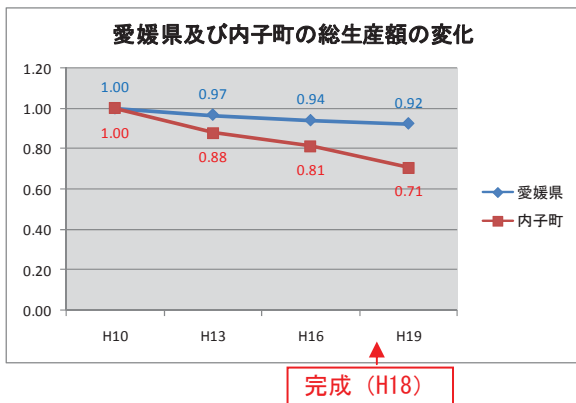
⑦ 産業の動向

愛媛県全体及び五十崎内子拡幅が計画されている内子町の総生産における産業（3分類）別の構成比を見ると、**内子町では第1次産業の比率が約7%と愛媛県全体に比べて割合が高くなっている。**

また、**内子町の総生産額の変化は、平成10年以降、減少傾向にあり、愛媛県全体に比べて減少傾向が強い。**産業（3分類）別の総生産では、第3次産業は横ばい傾向にあるが第2次産業の減少が大きく、**第1次産業は、平成13年以降では下げ幅が小さくなっている。**



●愛媛県及び内子町の総生産額の構成比（H10～H19）



●愛媛県及び内子町の総生産額の伸び（H10～H19）
（H10を1.00とした場合）

●愛媛県及び内子町の総生産額の推移（H10～H19）

○愛媛県 (単位:百万円)

	H10	H13	H16	H19
第1次産業	182,724	151,358	117,610	113,073
第2次産業	1,704,184	1,531,581	1,453,454	1,344,094
第3次産業	3,661,924	3,721,259	3,662,010	3,688,553
小計	5,548,832	5,404,198	5,233,074	5,145,720
(控除)帰属利子	188,770	221,439	207,261	221,048
総生産	5,342,992	5,173,214	5,027,588	4,942,123

○内子町 (単位:百万円)

	H10	H13	H16	H19
第1次産業	5,526	3,977	3,772	3,438
第2次産業	27,967	19,590	16,159	10,674
第3次産業	34,968	37,095	36,031	34,889
小計	68,461	60,662	55,962	49,001
(控除)帰属利子	1,370	1,757	1,616	1,788
総生産	66,880	58,798	54,365	47,379

※) 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。

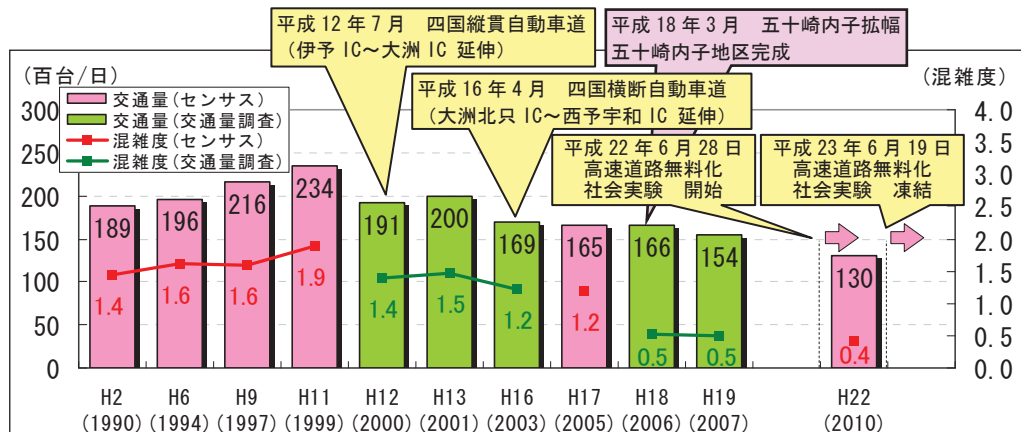
資料) 愛媛県市町民所得統計

⑧ 交通の変化

国道 56 号五十崎内子地区の交通量は、平成 12 年の四国縦貫自動車道の供用以降、平成 18 年の 4 車線拡幅完成後も減少し、平成 19 年は 154 百台/日に交通量が減少している。



【五十崎内子地区 交通量の推移】



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)

4. 対応方針(案)

①費用対効果分析に関する要因の変化

- ◇事業費：再評価時（H23年度）154億円
→ 事業完了時（H23年度）122億円
- ◇計画交通量：再評価時（H23年度）7,300～12,500台/日（現況交通量13,000台/日 H22セグ）
→ 今回評価時（H23年度）10,600～12,400台/日
- ◇費用：再評価時（H23年度）193億円 → 事業完了時（H23年度）169億円
- ◇効果：走行時間短縮等 再評価時（H23年度）120億円 → 事業完了時（H23年度）102億円
線形不良解消による運転者の心理的負担の軽減

②事業の効果の発現状況

- ◇現道の渋滞（最大600m）が解消し、内子五十崎ICのアクセス性が向上
 - ◇線形不良個所の解消及び交差点の立体化等により、交通事故発生件数が減少、交通安全性が向上
 - ◇歩道整備により、歩行者（お遍路さん等）の交通安全性が向上
 - ◇生活圏の中心都市である大洲市とのアクセス性向上（24分→23分）
 - ◇内子町の観光施設へのアクセス向上により、観光産業の活性化を支援
 - ◇道の駅「内子フレッシュパークからり」の取り組みを支援
 - ◇第三次医療施設等へのアクセス向上
 - ◇内子町の農産物の出荷を支援
- 等

③社会経済情勢の変化

- ◇内子町、五十崎町、小田町の合併により、平成17年1月に新内子町が誕生
- ◇内子町の人口は減少傾向
- ◇内子町の自動車保有台数は横ばい傾向
- ◇内子町の地域間流動は、大洲市との結びつきが強い。
- ◇内子町の総生産額は、減少傾向。

■対応方針（案）

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

五十崎内子拡幅の供用後、国道56号の走行環境の改善により内子五十崎ICへのアクセス性向上や線形改良等による交通事故減少など、事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。

■同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

◇これまでも、事業評価監視委員会や県知事からの意見として、従来の3便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）以外に「防災や救急医療面の効果」「観光や物流の効率化による地域産業への効果」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。

◇引き続き、事業の特性に応じた評価手法について検討していく。

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	五十崎内子拡幅	L = 2.7 km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,600~12,400	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		
単純合計	116億円	20億円	136億円
基準年における 現在価値 (C)	157億円	12億円	169億円

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			
供用年	暫定供用：平成14年 完成供用：平成18年			
単年便益 (初年便益)	2.2億円	0.02億円	0.06億円	2.3億円
基準年における 現在価値 (B)	100億円	-0.52億円	2.5億円	102億円

交通状況の変化

様式－3①

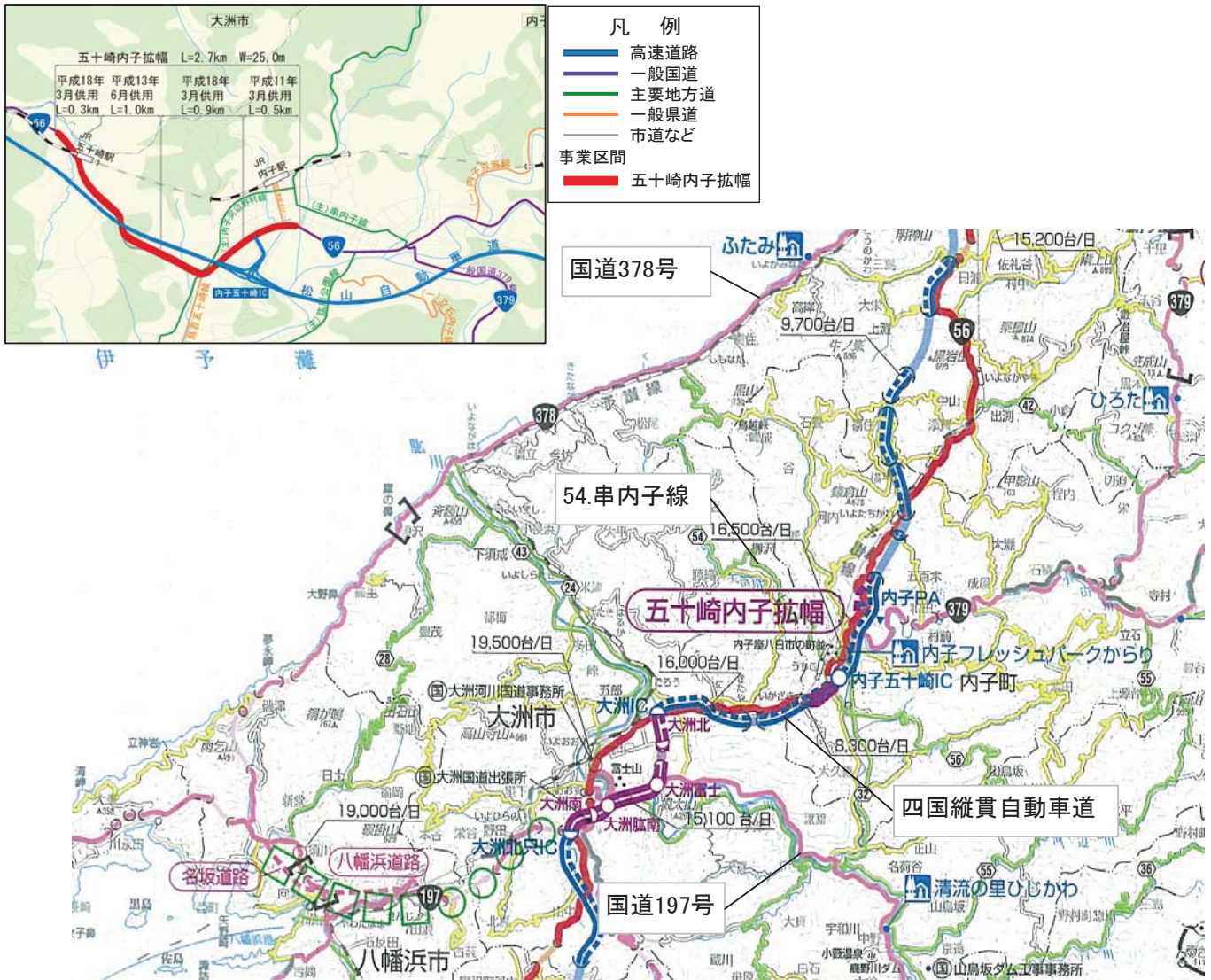
事業名：国道56号 五十崎内子拡幅

(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] :2.7km	交通量	[台/日]	10,800	11,100	
	走行時間	[分]	5	3	
	走行時間費用	[億円/年]	10.69	6.58	
四国縦貫 自動車道 :34.4km 国道378号 :9.9km 国道197号 :7.4km 54.串内子 線 :29.7km	交通量	[台/日]	11,900	11,800	
	走行時間	[分]	29	29	
	走行時間費用	[億円/年]	56.42	56.09	
	交通量	[台/日]	7,300	7,300	
	走行時間	[分]	15	15	
	走行時間費用	[億円/年]	20.85	20.56	
	交通量	[台/日]	3,200	3,100	
	走行時間	[分]	11	11	
	走行時間費用	[億円/年]	6.28	6.23	
③その他道路合計 :614.2km	交通量	[台/日]	100	100	
	走行時間	[分]	59	59	
	走行時間費用	[億円/年]	1.25	1.25	
③その他道路合計 :614.2km			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)
合計 : 698km	走行時間短縮便益	[億円/年]	466.77	463.60	3.16

- ※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。

(2) 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: 国道56号 五十崎内子拡幅

(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
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成23年
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 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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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(速度)が概ね反映されている。
	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	<input type="checkbox"/>	
	算出根拠を添付すること		
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	<input type="checkbox"/>	
	算出根拠を添付すること		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<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			

便益の算定

(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 type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(実績額を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 大洲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】

箇所名:五十崎内子拡幅

維持管理費の単純単価の算出

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.15	2.7	0.41	
-9年目	H 5	2.0258	103.7	0.38	0.67	0.00	0.00
-8年目	H 6	1.9479	103.6	1.94	3.28	0.00	0.00
-7年目	H 7	1.8730	103.0	5.82	9.53	0.00	0.00
-6年目	H 8	1.8009	102.4	5.82	9.21	0.00	0.00
-5年目	H 9	1.7317	103.4	6.90	10.40	0.00	0.00
-4年目	H 10	1.6651	102.8	19.69	28.70	0.00	0.00
-3年目	H 11	1.6010	101.3	17.30	24.61	0.00	0.00
-2年目	H 12	1.5395	99.7	13.33	18.52	0.00	0.00
-1年目	H 13	1.4802	98.4	13.26	17.95	0.00	0.00
供用開始年次	H 14	1.4233	96.6	8.47	11.23	0.23	0.30
1年目	H 15	1.3686	95.4	8.95	11.56	0.23	0.29
2年目	H 16	1.3159	94.4	8.89	11.15	0.23	0.28
3年目	H 17	1.2653	93.2	5.57	6.81	0.23	0.27
4年目	H 18	1.2167	92.5	0.04	0.05	0.41	0.48
5年目	H 19	1.1699	91.7	0.04	0.05	0.41	0.47
6年目	H 20	1.1249	91.2	0.09	0.10	0.41	0.45
7年目	H 21	1.0816	90.0	0.00	0.00	0.41	0.44
8年目	H 22	1.0400	90.0	0.00	0.00	0.41	0.42
9年目	H 23	1.0000	90.0	0.00	0.00	0.41	0.41
10年目	H 24	0.9615	90.0	0.00	0.00	0.41	0.39
11年目	H 25	0.9246	90.0	0.00	0.00	0.41	0.37
12年目	H 26	0.8890	90.0	0.00	0.00	0.41	0.36
13年目	H 27	0.8548	90.0	0.00	0.00	0.41	0.35
14年目	H 28	0.8219	90.0	0.00	0.00	0.41	0.33
15年目	H 29	0.7903	90.0	0.00	0.00	0.41	0.32
16年目	H 30	0.7599	90.0	0.00	0.00	0.41	0.31
17年目	H 31	0.7307	90.0	0.00	0.00	0.41	0.30
18年目	H 32	0.7026	90.0	0.00	0.00	0.41	0.28
19年目	H 33	0.6756	90.0	0.00	0.00	0.41	0.27
20年目	H 34	0.6496	90.0	0.00	0.00	0.41	0.26
21年目	H 35	0.6246	90.0	0.00	0.00	0.41	0.25
22年目	H 36	0.6006	90.0	0.00	0.00	0.41	0.24
23年目	H 37	0.5775	90.0	0.00	0.00	0.41	0.23
24年目	H 38	0.5553	90.0	0.00	0.00	0.41	0.22
25年目	H 39	0.5339	90.0	0.00	0.00	0.41	0.22
26年目	H 40	0.5134	90.0	0.00	0.00	0.41	0.21
27年目	H 41	0.4936	90.0	0.00	0.00	0.41	0.20
28年目	H 42	0.4746	90.0	0.00	0.00	0.41	0.19
29年目	H 43	0.4564	90.0	0.00	0.00	0.41	0.18
30年目	H 44	0.4388	90.0	0.00	0.00	0.41	0.18
31年目	H 45	0.4220	90.0	0.00	0.00	0.41	0.17
32年目	H 46	0.4057	90.0	0.00	0.00	0.41	0.16
33年目	H 47	0.3901	90.0	0.00	0.00	0.41	0.16
34年目	H 48	0.3751	90.0	0.00	0.00	0.41	0.15
35年目	H 49	0.3607	90.0	0.00	0.00	0.41	0.15
36年目	H 50	0.3468	90.0	0.00	0.00	0.41	0.14
37年目	H 51	0.3335	90.0	0.00	0.00	0.41	0.14
38年目	H 52	0.3207	90.0	0.00	0.00	0.41	0.13
39年目	H 53	0.3083	90.0	0.00	0.00	0.41	0.12
40年目	H 54	0.2965	90.0	0.00	0.00	0.41	0.12
41年目	H 55	0.2851	90.0	0.00	0.00	0.41	0.12
42年目	H 56	0.2741	90.0	0.00	0.00	0.41	0.11
43年目	H 57	0.2636	90.0	0.00	0.00	0.41	0.11
44年目	H 58	0.2534	90.0	0.00	0.00	0.41	0.10
45年目	H 59	0.2437	90.0	0.00	0.00	0.41	0.10
46年目	H 60	0.2343	90.0	0.00	0.00	0.41	0.09
47年目	H 61	0.2253	90.0	0.00	0.00	0.41	0.09
48年目	H 62	0.2166	90.0	0.00	0.00	0.41	0.09
49年目	H 63	0.2083	90.0	-30.91	-6.44	0.41	0.08
合計				85.58	157.38	19.53	11.82
単純事業費計				116		20	

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

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

箇所名：五十崎内子抜幅

便益の現在価値算定表【全事業】

年度 (経年)	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック)			GDP テラワット	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故提出費用(億円)		合計 (億円)		
	乗用車類	小型貨物	普通貨物			乗用車類	小型貨物	普通貨物	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	費用合計 (1)~(3)	現在価値 割引率%			
年度 H23	乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車												
供用開始年次	H 14	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	96.6	1.4233	2.21	0.35	0.58	0.93	0.06	0.08	2.29	3.26	
1年目	H 15	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	95.4	1.3686	2.22	0.56	0.56	0.03	0.06	0.08	2.30	3.15	
2年目	H 16	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	94.4	1.3159	2.23	0.54	0.54	0.03	0.06	0.08	2.30	3.04	
3年目	H 17	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	93.2	1.2633	2.23	0.52	0.52	0.03	0.06	0.08	2.31	2.92	
4年目	H 18	0.99410	0.99015	0.99503	0.99323	92.5	1.2167	3.71	0.93	0.48	-0.02	0.09	0.11	3.78	4.59	
5年目	H 19	0.99407	0.99005	0.99501	0.99318	91.7	1.1699	3.68	0.92	0.48	-0.02	0.09	0.11	3.76	4.40	
6年目	H 20	0.99403	0.98995	0.99498	0.99314	91.2	1.1249	3.66	0.91	0.48	-0.02	0.09	0.10	3.73	4.20	
7年目	H 21	0.99399	0.98985	0.99496	0.99309	90.0	1.0816	3.63	0.90	0.47	-0.02	0.09	0.10	3.70	4.01	
8年目	H 22	0.99396	0.98975	0.99493	0.99304	90.0	1.0400	3.61	0.89	0.47	-0.02	0.09	0.09	3.68	3.82	
9年目	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	90.0	1.0000	3.58	0.88	0.47	-0.02	0.09	0.09	3.65	3.65	
10年目	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	90.0	0.9615	3.42	0.87	0.47	-0.02	0.09	0.09	3.63	3.49	
11年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	90.0	0.9246	3.56	0.86	0.46	-0.02	0.09	0.08	3.60	3.33	
12年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	90.0	0.8890	3.51	0.85	0.46	-0.02	0.09	0.08	3.57	3.18	
13年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	90.0	0.8548	3.48	0.84	0.46	-0.02	0.09	0.08	3.55	3.04	
14年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	90.0	0.8219	3.46	0.83	0.46	-0.02	0.09	0.07	3.52	2.89	
15年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	90.0	0.7903	3.43	0.82	0.45	-0.02	0.09	0.07	3.50	2.76	
16年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	90.0	0.7599	3.41	0.82	0.45	-0.02	0.09	0.07	3.47	2.64	
17年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	90.0	0.7307	3.38	0.81	0.45	-0.02	0.09	0.06	3.44	2.51	
18年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	90.0	0.7026	3.36	0.80	0.45	-0.02	0.08	0.06	3.42	2.40	
19年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99465	0.99250	90.0	0.6756	3.34	0.79	0.45	-0.02	0.08	0.06	3.40	2.29	
20年目	H 34	0.99351	0.98852	0.99464	0.99248	90.0	0.6496	3.32	0.78	0.45	-0.02	0.08	0.05	3.38	2.19	
21年目	H 35	0.99349	0.98851	0.99463	0.99246	90.0	0.6246	3.30	0.77	0.45	-0.02	0.08	0.05	3.36	2.10	
22年目	H 36	0.99347	0.98850	0.99462	0.99244	90.0	0.6006	3.28	0.76	0.44	-0.02	0.08	0.05	3.34	2.01	
23年目	H 37	0.99345	0.98849	0.99461	0.99242	90.0	0.5775	3.26	0.76	0.44	-0.02	0.08	0.05	3.32	1.92	
24年目	H 38	0.99343	0.98848	0.99460	0.99240	90.0	0.5553	3.24	0.75	0.44	-0.02	0.08	0.05	3.30	1.84	
25年目	H 39	0.99341	0.98847	0.99459	0.99238	90.0	0.5339	3.22	0.74	0.44	-0.02	0.08	0.04	3.28	1.75	
26年目	H 40	0.99339	0.98846	0.99458	0.99236	90.0	0.5134	3.20	0.73	0.44	-0.02	0.08	0.04	3.26	1.67	
27年目	H 41	0.99337	0.98845	0.99457	0.99234	90.0	0.4936	3.18	0.72	0.44	-0.03	0.08	0.04	3.24	1.60	
28年目	H 42	0.99335	0.98844	0.99456	0.99232	90.0	0.4746	3.16	0.71	0.44	-0.03	0.08	0.04	3.22	1.53	
29年目	H 43	0.99333	0.98843	0.99455	0.99230	90.0	0.4564	3.14	0.71	0.44	-0.03	0.08	0.04	3.19	1.46	
30年目	H 44	0.99331	0.98842	0.99454	0.99228	90.0	0.4388	3.12	0.70	0.44	-0.03	0.08	0.03	3.17	1.39	
31年目	H 45	0.99329	0.98841	0.99453	0.99226	90.0	0.4220	3.09	0.70	0.44	-0.03	0.08	0.03	3.14	1.33	
32年目	H 46	0.99327	0.98840	0.99452	0.99224	90.0	0.4057	3.07	0.69	0.44	-0.03	0.08	0.03	3.12	1.27	
33年目	H 47	0.99325	0.98839	0.99451	0.99222	90.0	0.3901	3.05	0.69	0.44	-0.03	0.08	0.03	3.09	1.21	
34年目	H 48	0.99323	0.98838	0.99450	0.99220	90.0	0.3751	3.02	0.68	0.44	-0.03	0.08	0.03	3.07	1.15	
35年目	H 49	0.99321	0.98837	0.99449	0.99218	90.0	0.3607	3.00	0.68	0.44	-0.03	0.08	0.03	3.04	1.10	
36年目	H 50	0.99319	0.98836	0.99448	0.99216	90.0	0.3468	2.98	0.68	0.44	-0.03	0.07	0.03	3.02	1.05	
37年目	H 51	0.99317	0.98835	0.99447	0.99214	90.0	0.3335	2.95	0.67	0.44	-0.03	0.07	0.02	3.00	1.00	
38年目	H 52	0.99315	0.98834	0.99446	0.99212	90.0	0.3207	2.93	0.67	0.44	-0.03	0.07	0.02	2.97	0.95	
39年目	H 53	0.99313	0.98833	0.99445	0.99210	90.0	0.3083	2.91	0.66	0.44	-0.03	0.07	0.02	2.95	0.91	
40年目	H 54	0.99311	0.98832	0.99444	0.99208	90.0	0.2965	2.88	0.66	0.44	-0.03	0.07	0.02	2.92	0.87	
41年目	H 55	0.99309	0.98831	0.99443	0.99206	90.0	0.2851	2.86	0.65	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.90	0.83	
42年目	H 56	0.99307	0.98830	0.99442	0.99204	90.0	0.2741	2.84	0.65	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.87	0.79	
43年目	H 57	0.99305	0.98829	0.99441	0.99202	90.0	0.2636	2.81	0.64	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.85	0.75	
44年目	H 58	0.99303	0.98828	0.99440	0.99200	90.0	0.2534	2.79	0.64	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.82	0.72	
45年目	H 59	0.99301	0.98827	0.99439	0.99198	90.0	0.2437	2.77	0.63	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.80	0.68	
46年目	H 60	0.99299	0.98826	0.99438	0.99196	90.0	0.2343	2.74	0.63	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.77	0.65	
47年目	H 61	0.99297	0.98825	0.99437	0.99194	90.0	0.2253	2.72	0.62	0.44	-0.04	0.07	0.02	2.75	0.62	
48年目	H 62	0.99295	0.98824	0.99436	0.99192	90.0	0.2166	2.70	0.62	0.44	-0.04	0.07	0.01	2.72	0.58	
49年目	H 63	0.99293	0.98823	0.99435	0.99190	90.0	0.2083	2.68	0.61	0.44	-0.04	0.07	0.01	2.70	0.56	
合計						96.64	155.43	22.27	36.53	22.27	-1.19	3.92	2.54	158.16	102.05	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	五十崎内子拡幅	4	2.7km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				6,084	
	改良費				4,674	
		土工	m ³	1,427,166	2,373	切土(717,884m ³), 盛土(90,812m ³), 捨土(618,470m ³)
		法面工	m ²	42,230	809	切土法面、法枠工、盛土法面
		擁壁工	式	1	496	補強土壁、重力式、L型、逆T型擁壁、ストーンガード等
		管渠工	m	6,346	423	
		函渠工	m	65	71	
		排水工	m	2,980	218	
		中央分離帯工	m	6,166	177	中央分離帯、植樹帯
		雑工	式	1	106	機能補償道路(4,546m)・水路(602m)等
	橋梁費				381	
		100m以上	m			
		100m未満	m	29	381	1橋(PC1橋)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	舗装費				887	
		車道舗装	m ²	62,253	814	
		歩道舗装	m ²	15,930	72	
	付帯施設費				143	
		交通管理施設工	式	1	143	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				5,396	
	用地費		式	130,700	3,297	
		宅地	m ²	41,000	2,952	
		田畑	m ²	29,700	199	
		山林・原野	m ²	60,000	84	
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,161	
③	間接経費		式	1	689	地質調査、測量、設計にかかる費用
	全体事業費				12,168	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	五十崎内子拡幅	4	2.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.7	434	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,617	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			2,051	

【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。