

一般国道317号 おおしま大島道路
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317号 大島道路

【 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	5
3. 1 事業の効果の発現状況	5
① 客観的評価指標に対応する事後評価項目	5
② 大島道路の主な効果	7
③ 瀬戸内しまなみ海道の主な効果（ネットワーク効果）	11
3. 2 費用対効果分析に関する要因の変化	21
3. 3 費用対効果分析の結果	22
① 3便益による費用便益比	22
② その他効果	22
3. 4 社会経済情勢の変化	24
① 市町村合併の状況	24
② 人口の動向	25
③ 高齢化率の変化	25
④ 自動車保有台数の推移	26
⑤ 世帯あたりの自動車保有台数の推移	26
⑥ 地域間流動の状況	27
⑦ 産業の動向	28
⑧ 交通の変化	29
4. 対応方針（案）	30

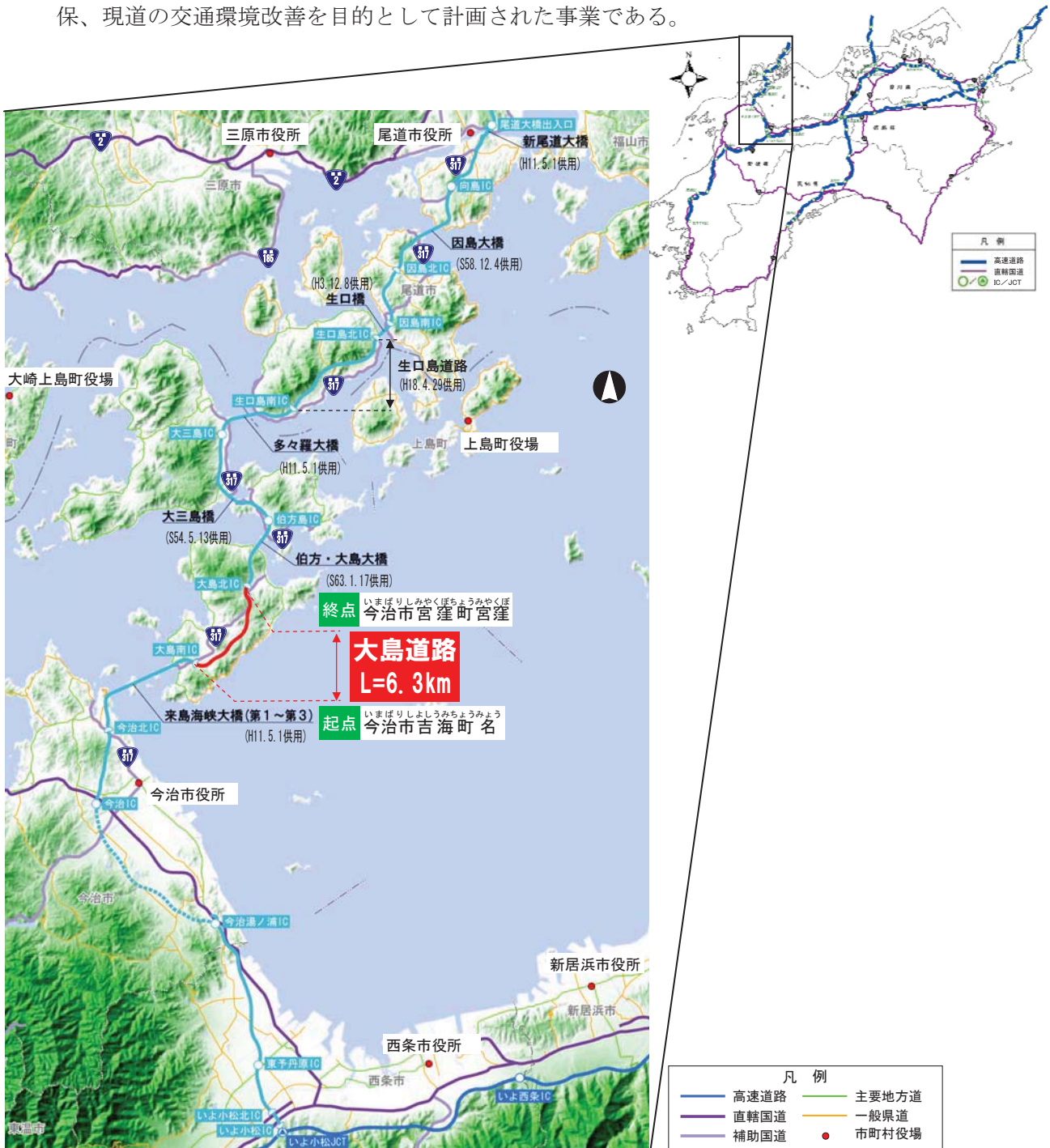
1. 事業の概要

1. 1 事業の目的

国道 317 号は愛媛県松山市を起点とし、今治市を経て瀬戸内海の芸予地域の島々を結んで広島県尾道市に至る、延長約 120 k m の幹線道路である。

今治市から尾道市の間について「瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）」が平成 11 年 5 月に供用を開始したが、愛媛県（大島）と広島県（生口島）にそれぞれ 1 箇所ずつ、自動車専用道路（高速道路）としての未開通区間を残していた。

大島道路は、延長約 6.3 km の自動車専用道路として、愛媛県側で未開通となっていた大島島内において、「瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）」の全線開通を図り、高速ネットワークの確保、現道の交通環境改善を目的として計画された事業である。

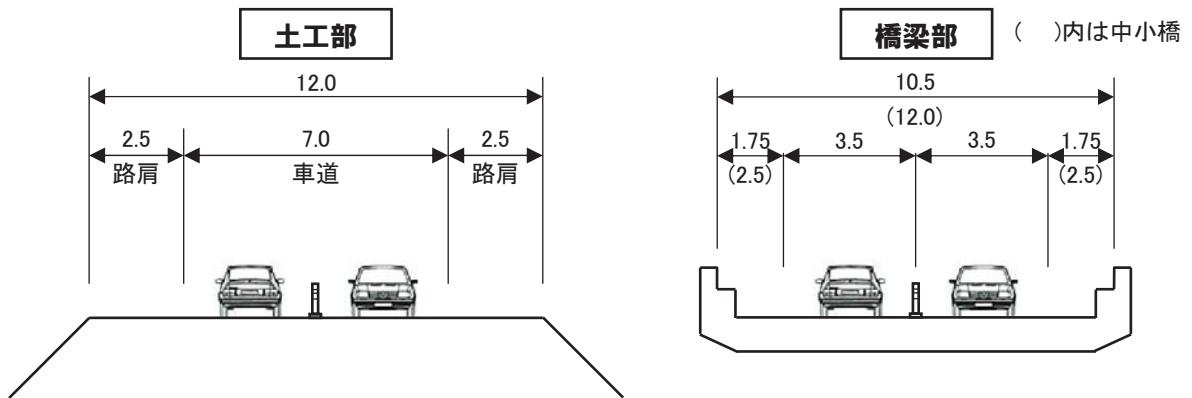


1. 2 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道 317 号 大島道路
計画区間	愛媛県今治市吉海町名 ^{いまばりしよしみちようみょう} ～愛媛県今治市宮窪町宮窪 ^{いまばりしみやくぼちようみやくぼ}
計画延長	6.3 km
構造規格	第 1 種 第 3 級
設計速度	80 km/h
車線数	2 車線 (完成 4 車線)
標準幅員	12.0m (完成幅員 22.0m)

【標準横断面図】

単位:m

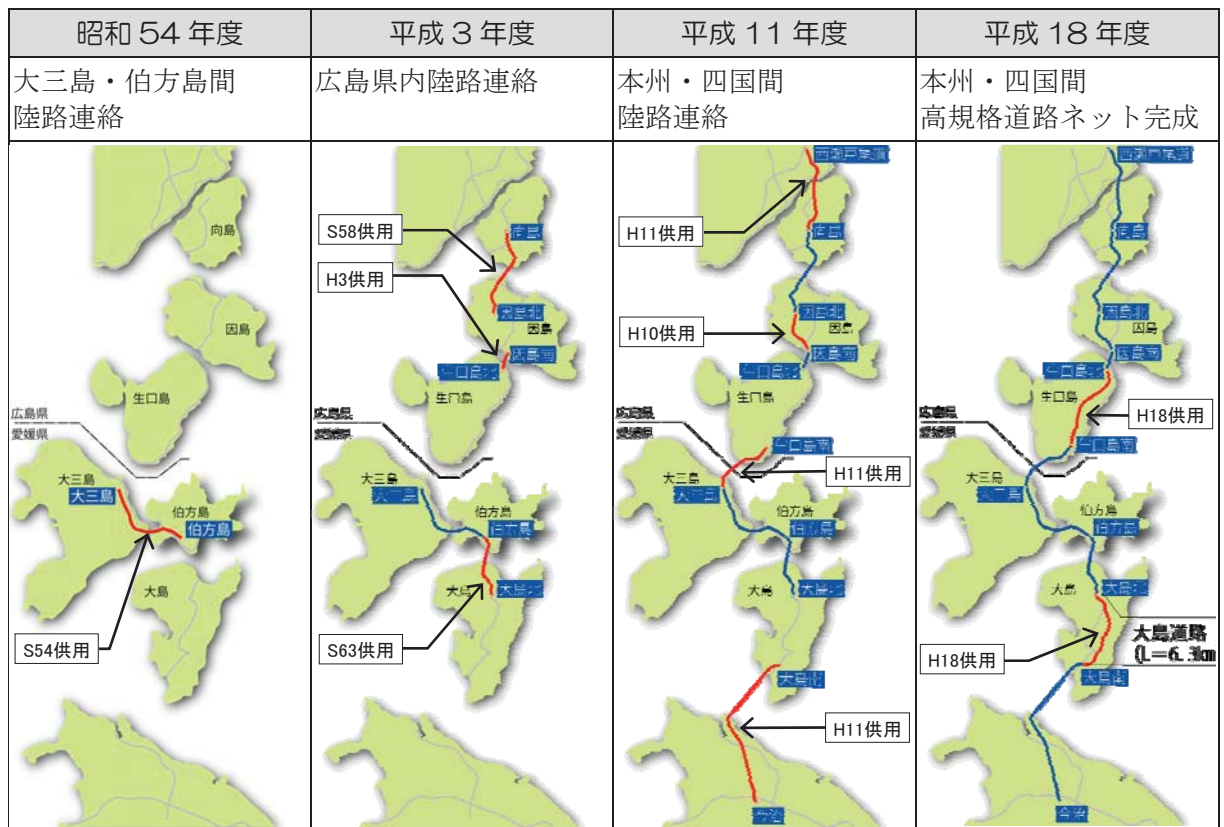


2. 事業の経緯

2. 1 主な事業の経緯

項目	経緯	
	大島道路	瀬戸内しまなみ海道
昭和50年度	—	工事着手
昭和54年度	—	「大三島橋」供用開始
昭和58年度	—	「因島大橋」供用開始
昭和63年度	—	「伯方・大島大橋」供用開始
平成3年度	—	「生口橋」供用開始
平成8年度	用地買収開始 (本四公団により開始)	—
平成11年度	事業化	「新尾道大橋」「多々羅大橋」 「来島海峡大橋」供用開始
平成12年度	工事着手	—
平成18年度	供用開始	全線開通

●西瀬戸自動車道供用の変遷





●現在の大島道路の利用状況（大島バス停より尾道方面を望む）



3. 事後評価の視点

3. 1 事業の効果の発現状況

①客観的評価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	● 並行区間等の年間時間損失(人・時間)及び削減率	並行区間の時間損失削減量:8.2万人・時間/年、削減率:60%削減
		○ 並行区間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	—
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	瀬戸内しまなみ海道を通る高速バスの年間利用者数が増加(H17:117千人⇒H20:142千人)、改善状況(今治～福山、107分⇒87分)
		● 新幹線駅へのアクセス向上の状況	JR福山駅(福山市)、改善状況(JR今治駅～JR新大阪駅、174分⇒154分)
		● 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	松山空港(松山市)及び広島空港(三原市)、改善状況(大三島:大三島支所～松山空港、108分⇒97分 今治市～広島空港、104分⇒85分)
	物流効率化の支援	● 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況	今治港(今治市)及び福山港(福山市)、改善状況(今治市～福山港、112分⇒93分)
		● 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	愛媛県の海面養殖やみかん、キウイ等の収穫量は全国トップクラス 改善状況(JA愛媛たいき～広島市中央卸売市場の所要時間:226分⇒217分)
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	—
		○ 三大都市圏の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	—
	国土・地域ネットワークの構築	■ 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	四国と本州を連絡する高規格幹線道路の一部を構成(中核市松山市～同福山市)
		■ 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	今治市～福山市(110分⇒75分)
● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		島嶼部から今治市街へのアクセス向上 改善状況(大三島:大三島支所～今治市:40分⇒35分)	
個性ある地域の形成	● 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	「今治海事都市構想」を支援	
	● IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果	本州方面から今治市をはじめ四国全域への新たな観光客が増加	
	○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	—	
2. 暮らし	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	島嶼部から三次医療施設へのアクセス向上 改善状況(伯方島:今治市北消防署～愛媛大学付属病院:67分⇒61分)

<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)>

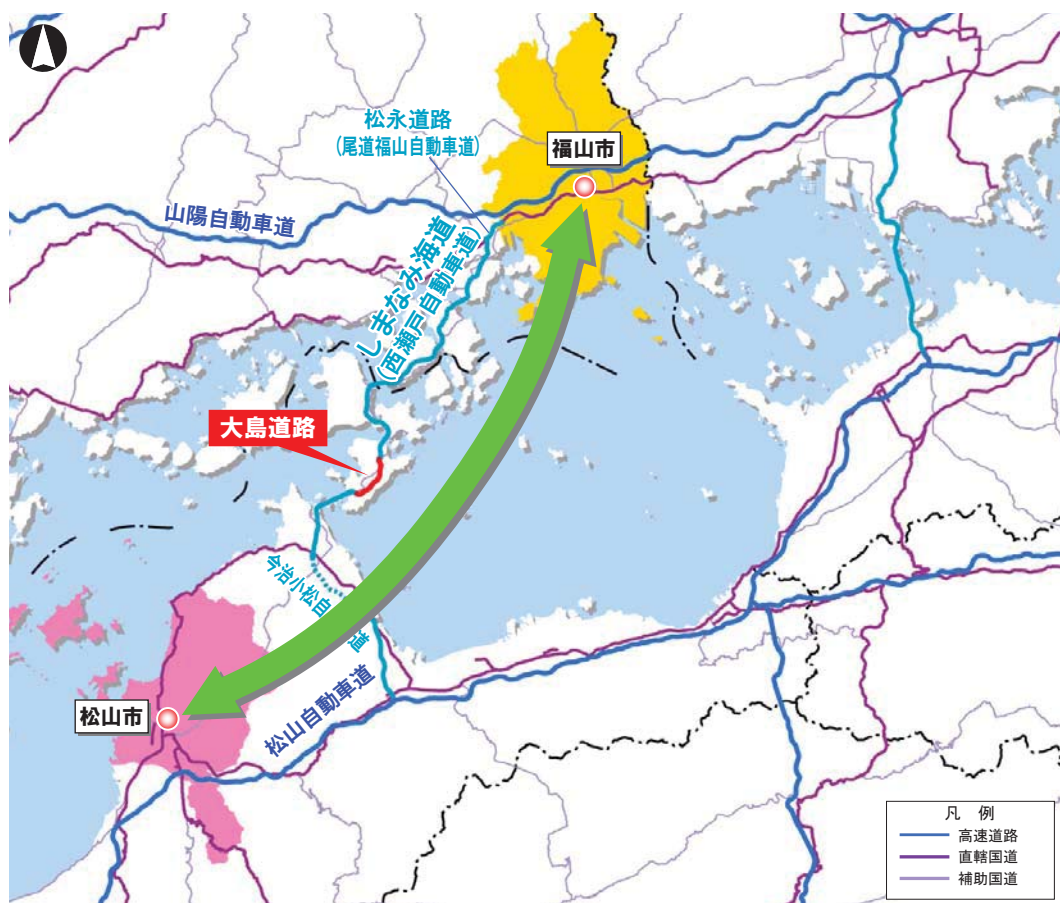
政策目標		指標	指標チェックの根拠
3. 安全	安全な生活環境の確保	● 並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況	死傷事故件数が減少
	災害への備え	● 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、瀬戸内しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして形成 並行する本四連絡道路の代替路として、本州からの救援ルートの信頼性並びに速達性が向上
		● 緊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	
		□ 並行区間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の代替路を形成	
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	CO2 排出削減量:0.6 千 t-CO2/年 CO2 排出削減率:13%
生活環境の改善・保全	● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	NO2 排出削減量:11.8t-NOx/年 NO2 排出削減率:70%	
	● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	SPM 排出削減量:1.1t-SPM/年 SPM 排出削減率:69%	
	○ 並行区間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	○ 他機関との連携プログラムに関する効果
その他	● 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	● 医療機関選択肢の増加	医療機関選択肢の増加
		● 通院にかかる負担の軽減	通院にかかる負担の軽減
		● 交流の促進	交流の促進

②大島道路の主な効果

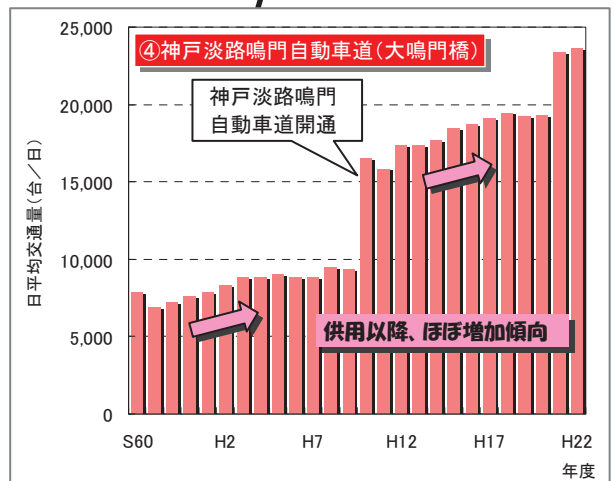
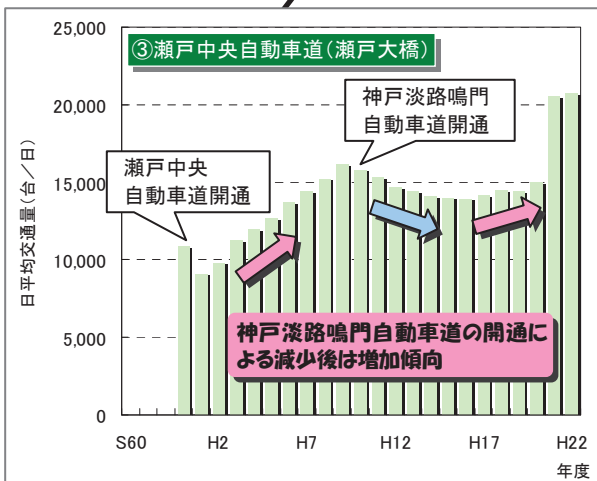
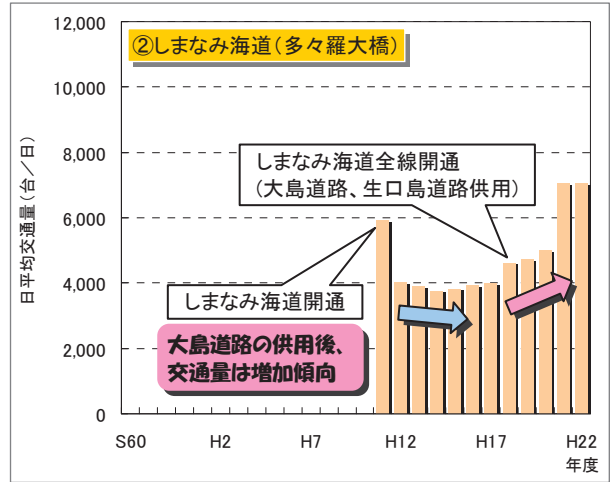
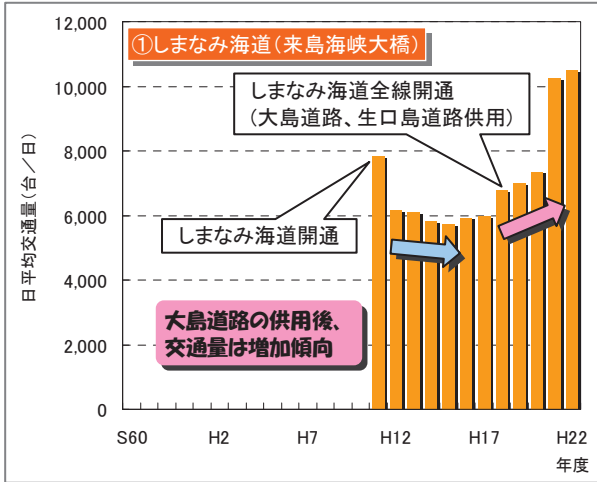
■新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡

四国～本州間をつなぐ高速交通ネットワークを確保

- ・本州四国連絡橋は昭和 54 年の大三島橋の開通以降、昭和 63 年の瀬戸中央自動車道の開通、平成 10 年の神戸淡路鳴門自動車道の開通、平成 11 年に瀬戸内しまなみ海道の開通を経て、本州と四国が結ばれた。
- ・島嶼部の一部区間において、自動車専用道路部分が未供用であったため、四国西部と本州との高速交通ネットワークが未整備であったが、平成 18 年の大島道路等の供用により、瀬戸内しまなみ海道全体の高速交通ネットワークが確保された。
- ・大島道路の供用以降、瀬戸内しまなみ海道の利用交通の増加がみられ、以降も料金割引制度の導入などもあり、利用交通は増加傾向となっている。



●本州四国連絡橋3ルートの変遷



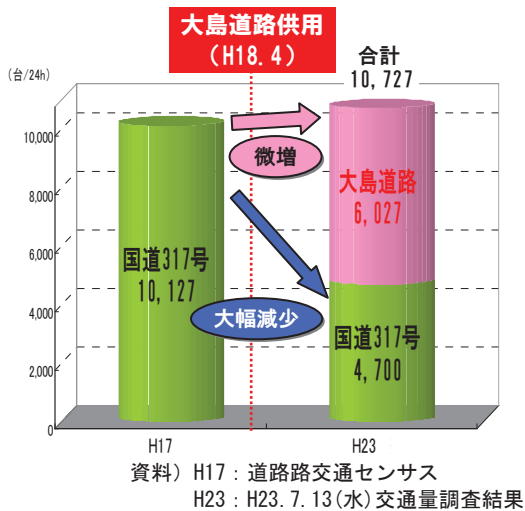
※) H21、H22年度は「休日特別割引の上限(土日祝日普通車、軽自動車等1,000円)」により交通量が増加
交通量は各年度(4月~翌年3月)の全日の全車両の平均値

■並行区間等の交通環境の改善

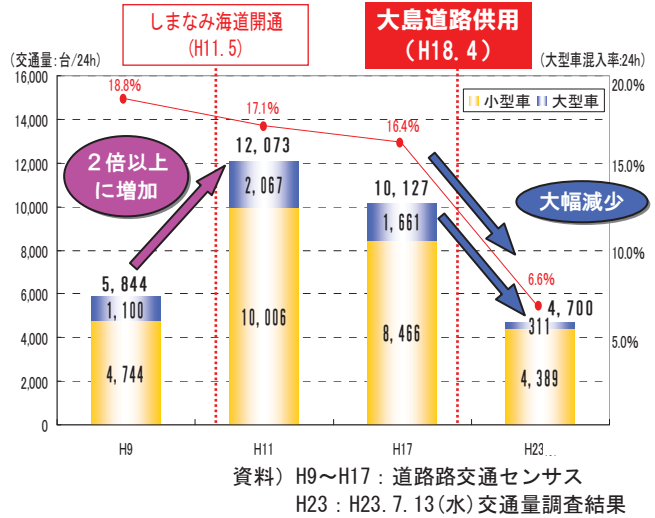
並行する国道 317 号の交通環境改善

- ・平成 11 年 5 月に瀬戸内しまなみ海道が開通したが、大島島内は自動車専用道路の未供用区間のため、国道 317 号の交通量は瀬戸内しまなみ海道開通前の 2 倍以上と大幅に増加した。
- ・大島道路の供用により、並行区間である国道 317 号の交通量は供用前の半分以下、特に大型車については 2 割以下に減少し、現道の交通環境が改善された。

●断面交通量の変化 (R317+大島道路)



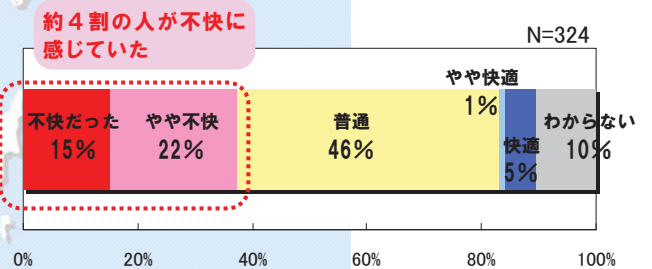
●並行区間における交通量及び大型車混入率の変化



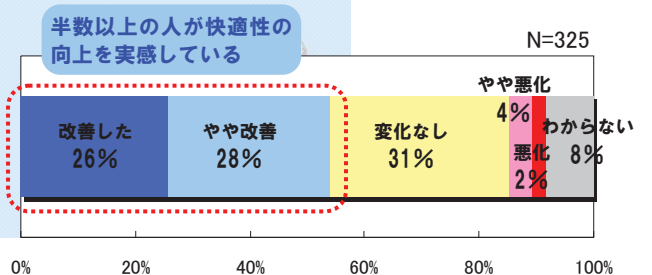
声) 開通前は、観光シーズンなど交通量の多い時期に料金所がひどい渋滞となりバスが遅れることも多かったが開通後はそのようなこともなくなりスムーズになった。(高速バス事業者)

●住民アンケートの結果

Q. 大島道路開通前の自動車走行時の R317 の快適性について



Q. 大島道路供用に伴う自動車走行時の R317 の快適性の向上について



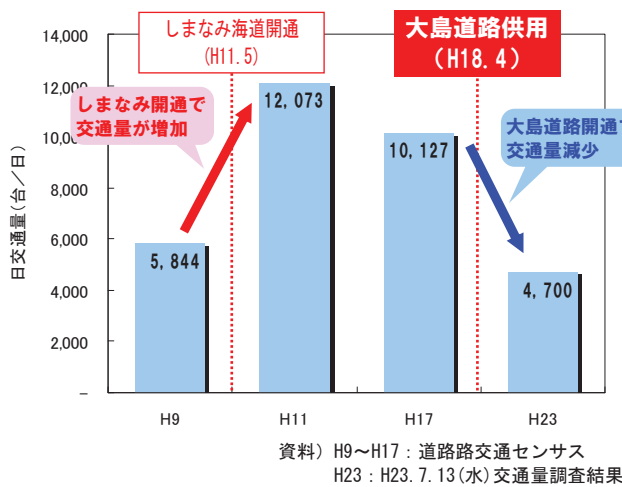
アンケート) 大島島民を対象に実施
平成 23 年 10 月 16 日~17 日

■交通安全性の向上

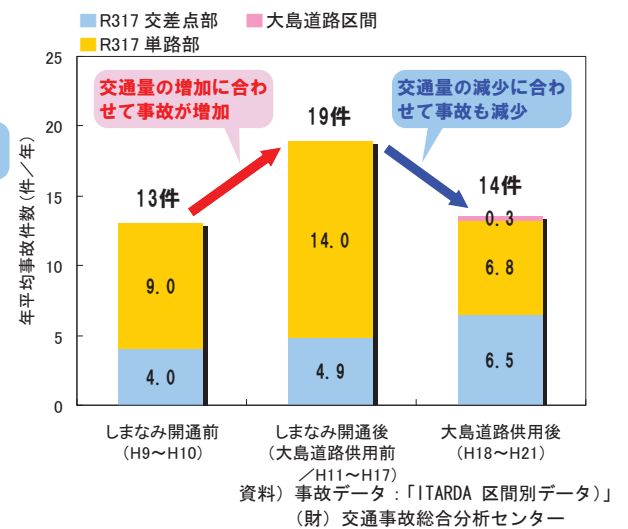
自動車通過交通の転換により交通安全性が改善

- ・瀬戸内しまなみ海道の開通に伴い、大島内の国道 317 号に島外からの通過交通が流れ込み、事故件数は年平均 19 件と、瀬戸内しまなみ海道開通以前と比べ、高い傾向が続いていた。
- ・大島道路の供用により、通過交通が大島道路に転換し、国道 317 号の交通量が減少したことに伴い、事故件数は瀬戸内しまなみ海道の開通前の水準にまで戻っており、大島道路の供用前と比べ、交通安全性が改善された。

●国道 317 号における交通量の変化

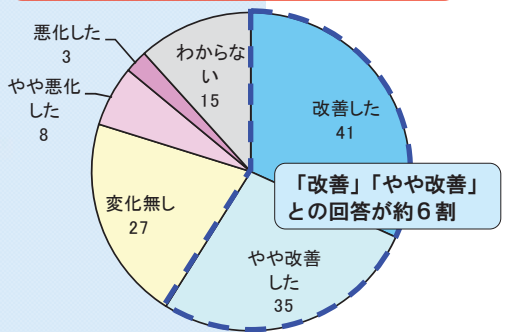


●国道 317 号・大島道路の事故件数の推移



●住民アンケートの結果

「大島道路が供用したことで、国道 317 号を徒歩・自転車で通行する際の安全面は改善したと感じますか」との間に・・・



アンケート) 大島島民を対象に実施
平成 23 年 10 月 16 日~17 日

声) 大島道路がなかった頃は、通過を目的とした自動車により国道 317 号は交通量も多く、沿道施設から車で出入りする際も危険を感じていたが、現在はそのようなことはなく、安全に通行できるようになったと感じている。
(大島島民)

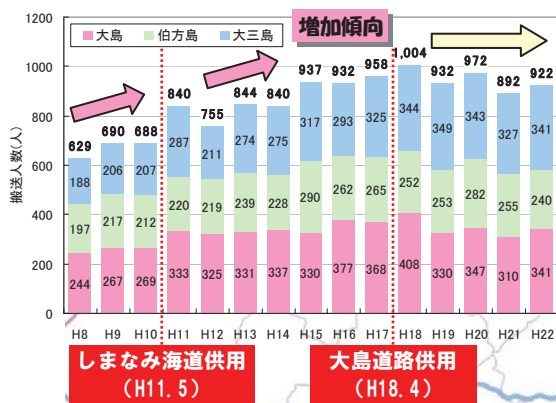
③瀬戸内しまなみ海道の主な効果（ネットワーク効果）

■第三次医療施設へのアクセス向上

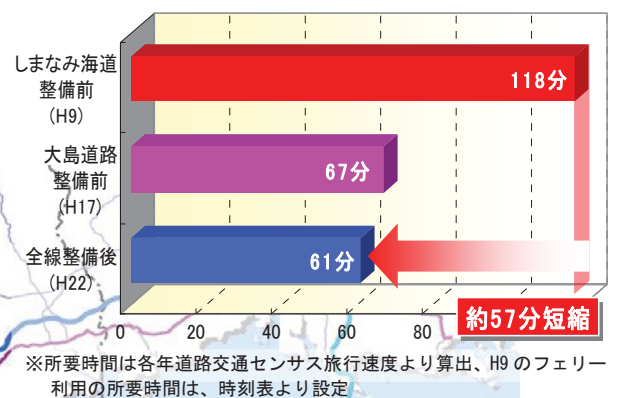
島嶼部～救急医療施設へのアクセス向上

- ・瀬戸内しまなみ海道開通前は、島嶼部と四国本土との連絡にはフェリーや高速船を利用するしかなく、時間的に不便であり、特に一分一秒を争う救急搬送時に大きな障害となっていた。
- ・瀬戸内しまなみ海道の開通により、島嶼部から四国本土への所要時間が大幅に短縮され、救急搬送時の患者への負担が大きく軽減されたほか、広島側へのアクセス性も向上し、症状に合わせた病院の選択肢が広がった。
- ・さらに、大島道路の供用により、島嶼部から愛媛大学医学部附属病院への搬送時間が約6分短縮し、救命率の向上に大きく寄与している。また、一般道と比べ定速走行が可能で、天候等に左右されない信頼性の高い高速道路が利用できることで、救急搬送時の患者や運転手への負担軽減や、住民の安心感向上にも寄与している。

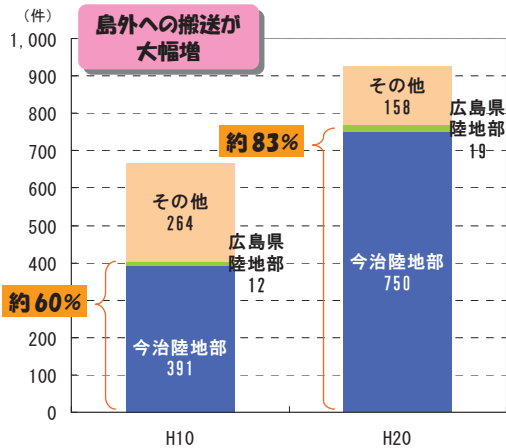
●島嶼部から四国本島への救急搬送件数の推移



●島嶼部(今治市北消防署)～愛媛大学附属病院間の所要時間の変化



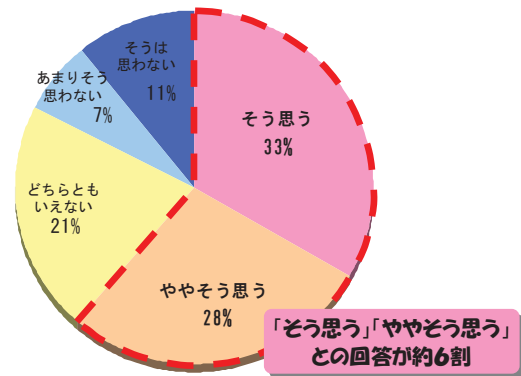
●島嶼部からの搬送件数の変化



資料) 今治市消防署提供資料

●島嶼部住民の急病時の不安の減少度合い

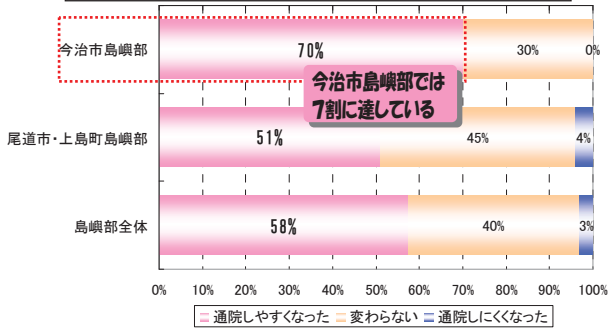
Q: 急病時の不安が減りましたか?



資料) 松山河川国道事務所調べ (H21)

●島嶼部住民の通院に関する意識の変化

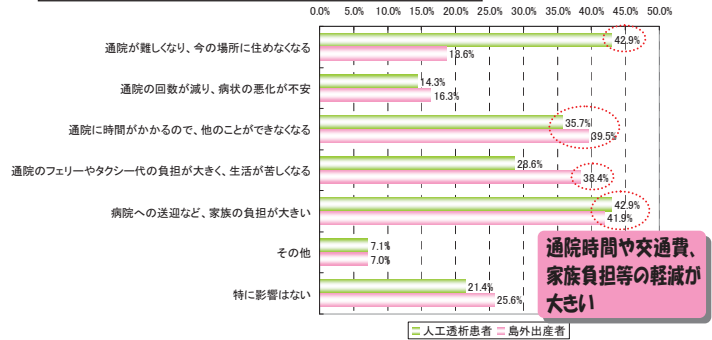
Q: 島外の病院に通院しやすくなりましたか?



資料) 松山河川国道事務所調べ (H21)

●島嶼部住民へのアンケート結果(人工透析患者・島外出産者)

Q: 瀬戸内しまなみ海道がなかったら?



資料) 松山河川国道事務所調べ (H21)

- 声) 今治市からの三次医療施設の搬送先は愛媛大学医学部付属病院や県立中央病院への搬送が多い。
- 声) 一般道による搬送は、交差点部での安全確認のための一旦停止など定速走行ができず患者に負担を与えるほか、運転手の精神的負担(交通事故防止、病院への早期到着)も大きい
- 声) 搬送時間の短縮に加え、船への乗り換えが無くなり、患者の負担も減った。広島側にも行きやすくなったため、症状に合わせて病院の選択肢が増えたことも大きい。
- 声) 大島南 IC の料金所で渋滞することが多かったが、大島道路がつながったことにより料金所の通過が無くなり、9分短縮された。
- 声) 妊婦の搬送件数は、しまなみ海道開通前は年間 20~30 件で、救急艇で陸地部の病院に搬送していた。開通後は、自家用車で病院に行けるため、妊婦の救急搬送は 1, 2 件に減少した。(今治市北消防署)

緊急進入路の使用に関する確認書

一般国道317号大島道路緊急進入路の使用に関する確認書

国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所長(以下「甲」という。)と今治市消防本部消防長(以下「乙」という。)は、乙が行う緊急消防業務の実施に際し、甲が管理する一般国道317号大島道路緊急進入路(以下「緊急進入路」という。)の使用について、次のとおり確認する。

(目的)

第1条 この確認書は、緊急進入路について乙が使用する場合の使用方法を確認することを目的とする。

(緊急進入路の位置等及び使用の範囲)

第2条 緊急進入路の位置、構造等は別添図面に示すとおりとする。

2 乙は、緊急消防業務に必要な場合、乙の判断により緊急進入路を使用できるものとする。この場合、乙は本州四国連絡高速道路株式会社の尾道交通管制室に必要な連絡を行うものとする。

(職の管理及び門扉等の開閉)

大島道路に設置されている緊急進入路(今治方面への進入路/高速BS付近)



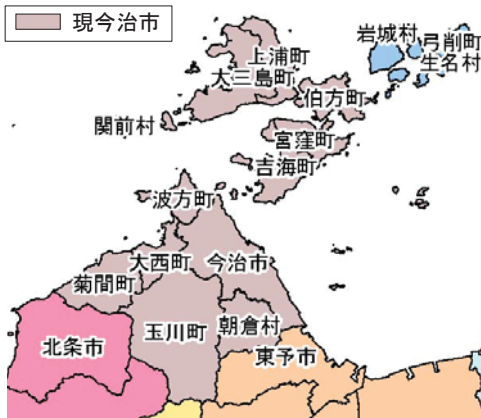
住民にとっては、救急搬送等の緊急時において緊急進入路が利用できる環境にあることで、日常生活における安心感向上にも寄与している。

■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

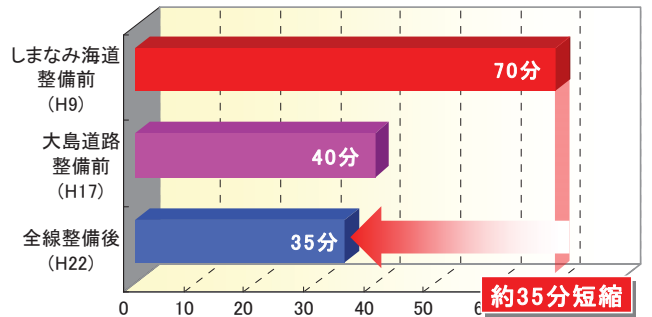
島嶼部から今治市街へのアクセスが向上

- ・ 瀬戸内しまなみ海道開通前は、島嶼部と今治市街地との連絡には船便を利用するしかなく、船便は時間がかかり、また夜間は船便が運行していない等、移動に大幅な制約を受けていた。
- ・ 瀬戸内しまなみ海道の開通により、四国本土と道路で繋がり、島嶼部から今治市街地の所要時間が大幅に短縮されたほか、バス路線の運行等により移動の負担も軽減した。
- ・ 大島道路の供用により、所要時間がさらに短縮し、今治市街地へのアクセス向上及び合併市町村間の連携強化も図られている。

● 合併前の今治市周辺の市町村状況 (H15)



● 大三島支所～今治市街の所要時間の変化



※所要時間は各年道路交通センサス旅行速度より算出、H9のフェリー利用の所要時間は、時刻表より設定



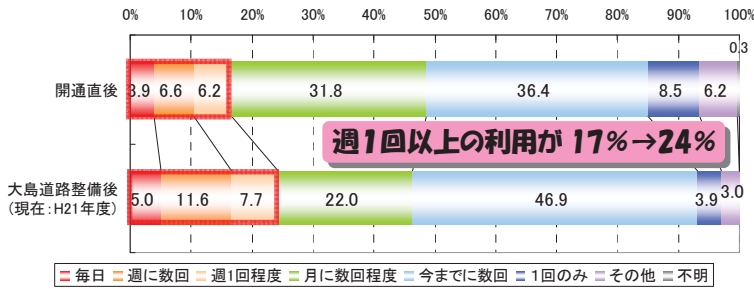
声) 私の学生時代は、陸地側に下宿しないと学校に通えなかったが、最近バスを使って島から通学できるようになった。(今治市大三島支所)

声) 高校時代に部活の大会の帰りに、台風で船が欠航になったことがあり、急遽旅館にとまったことがある。(今治市大三島町住民)

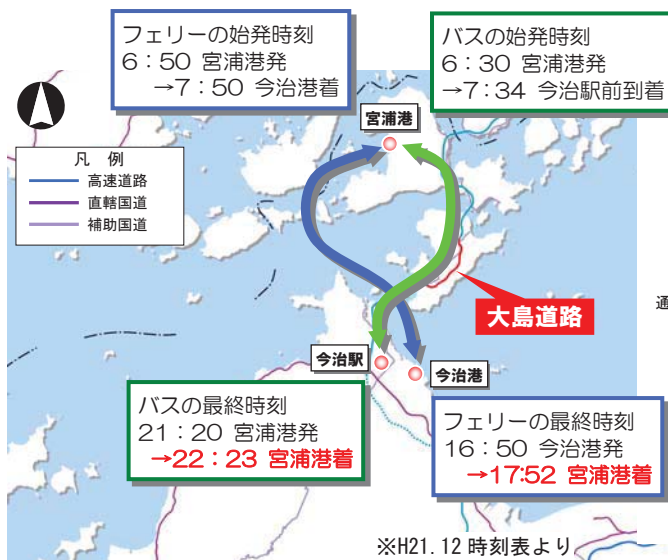
声) 陸地部でちょっと遠くまで買い物に行くと、帰りの船の時間に間に合わないといけないため、目的のものだけを十分に検討できずに買っていた(今治市伯方町住民)

●島嶼部住民へのアンケート結果

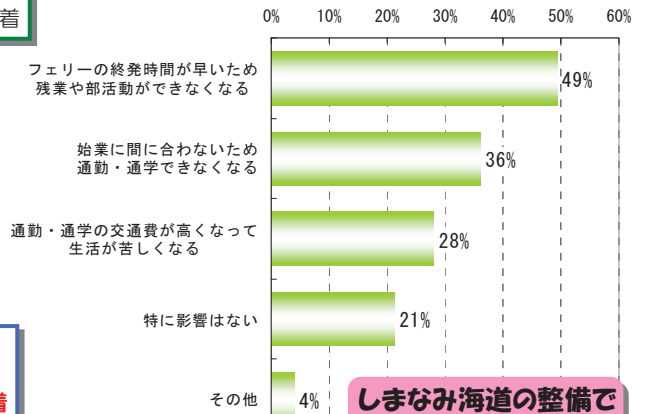
Q：瀬戸内しまなみ海道の利用頻度(開通前と大島道路整備後)



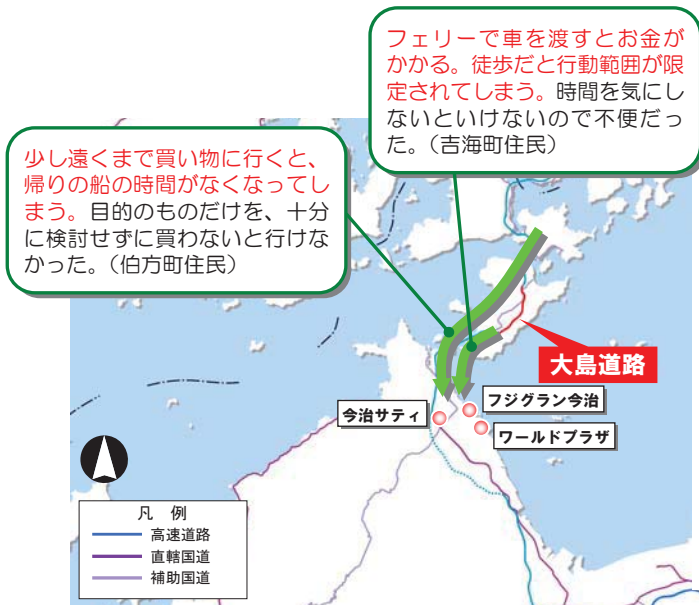
瀬戸内しまなみ海道の供用により、島嶼部の住民にとっては生活環境(ライフスタイル)が変化しており、大島道路の供用により、その利便性はさらに向上している。



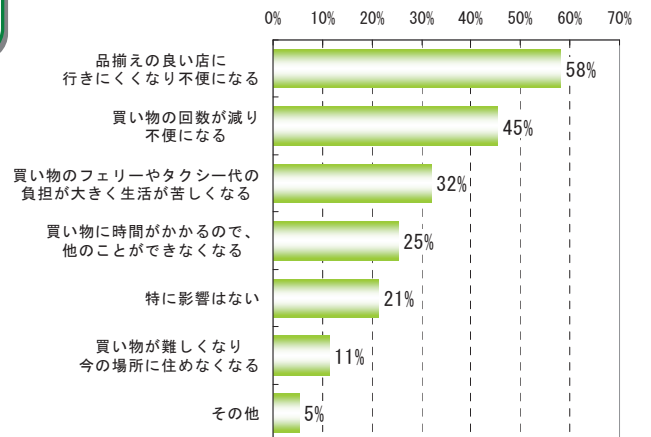
Q：通勤・通学において瀬戸内しまなみ海道がなかったら？



しまなみ海道の整備で島嶼部からの通勤・通学が可能に(交通費の負荷も軽減)



Q：買い物において瀬戸内しまなみ海道がなかったら？



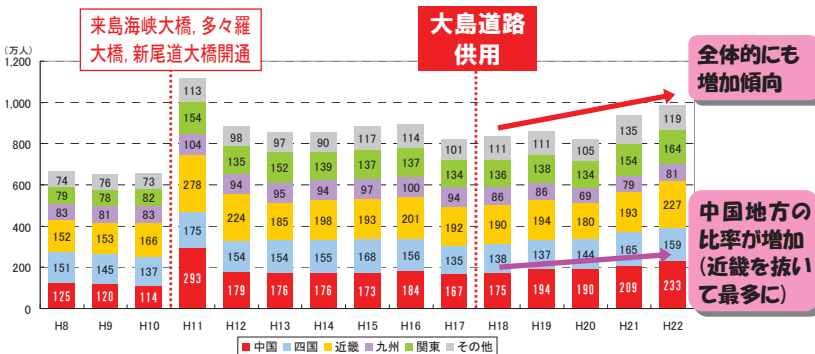
資料) 松山河川国道事務所調べ (H21)

■ 主要な観光地へのアクセス向上

- ・ 新たな観光客の訪問に繋がり四国全域の観光産業に寄与
- ・ 地元の観光資源の有効活用および観光産業を通じた地域の活性化に貢献

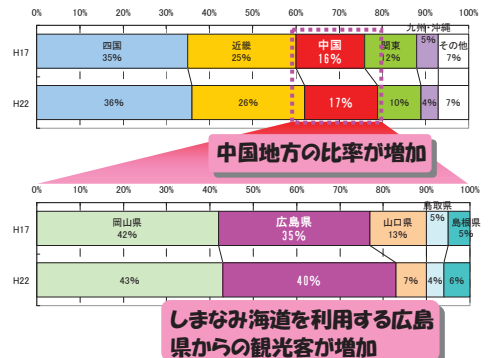
- ・ 愛媛県の県外観光客数は、H11の来島海峡大橋等の開通以降おおむね横ばい傾向であった。
- ・ 大島道路の供用以降、愛媛県の県外観光客数は増加傾向となっており、特に中国地方からの観光客の比率が高まっているほか、高知県においても、瀬戸内しまなみ海道を利用する広島県からの観光客が増加している。
- ・ また、愛媛・広島・山口の3県をエリアとした国際観光テーマ地区の整備が進められる他、瀬戸内しまなみ海道自体を観光要素とした架橋イベントや、沿線島嶼部の観光施設主催のイベントが多数開催されている。その他、島嶼部の豊かな自然を活かした滞在型農園施設等も人気となっている。
- ・ その他、今治・上島・尾道の2市1町及び18関係団体で構成される瀬戸内しまなみ海道振興協議会が立ち上げられており、地域の活性化を図るとともに、地域が一体的に実施する観光振興を中心とした事業を推進している。

● 愛媛県への県外観光客数の推移

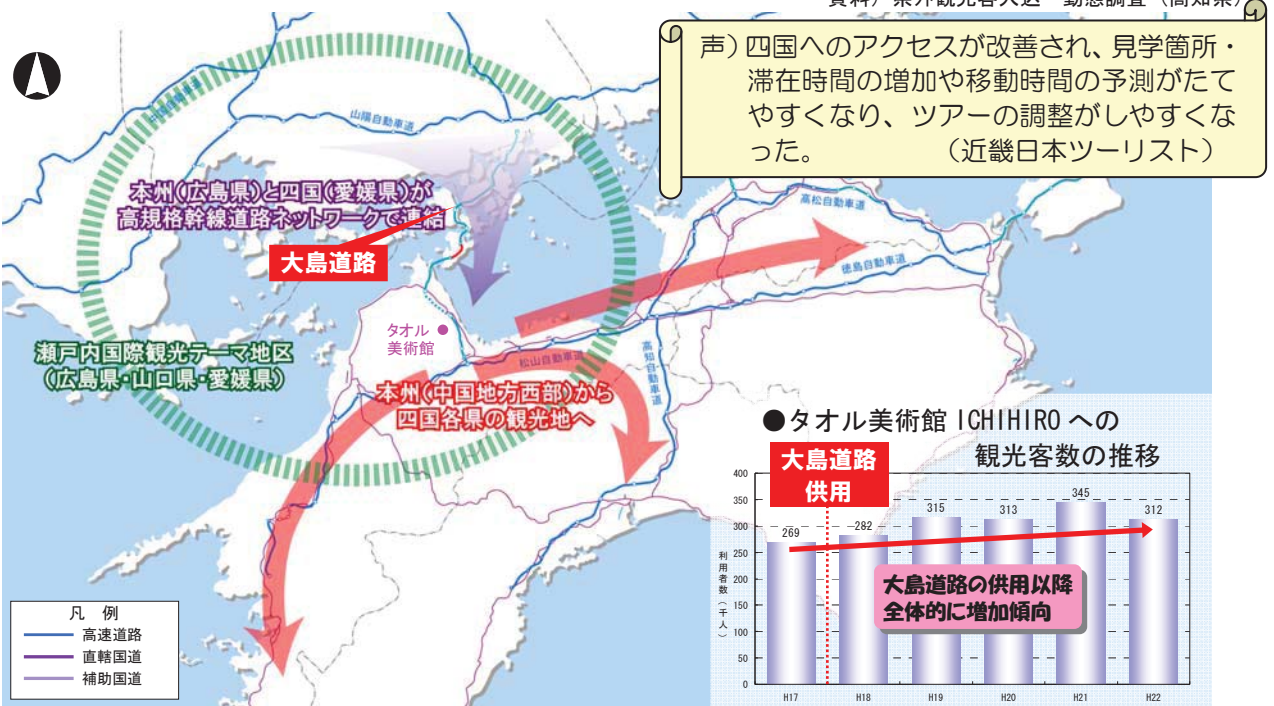


資料) 平成 22 年観光客数とその消費額 (愛媛県)

● 高知県への発地別県外観光客割合



資料) 県外観光客入込・動態調査 (高知県)



資料) 観光客数とその消費額 (愛媛県)

●架橋イベントの例

【来島海峡大橋サイクリング大会（走行マップ）】

しまなみ海道開通以降、毎年開催されている自転車で島嶼部を周遊するイベント



資料）来島海峡大橋サイクリング大会実行委員会 HP

【主な架橋関連イベントスケジュール】

時期	イベント名	分類
4月	春の塔頂体験ツアー	歩き
9月	瀬戸内しまなみ海道スリーデーマーチ	歩き
	CYCLE MODE しまなみアイランドライド	自転車
10月	瀬戸内しまなみ海道来島海峡大橋サイクリング大会	自転車
3月	しまなみ縦走 2012	マラソン

資料）瀬戸内しまなみ海道振興協議会 HP

【愛媛県におけるしまなみ地域での取り組み方針】

周遊・滞在型のサイクリングの普及に努めるとともに、グリーン・ツーリズムと連携して、地域住民との交流を促進することにより、サイクリストの聖地としての地位を確立します。

（平成 23 年 9 月策定 第六次愛媛県長期計画 「愛媛の未来づくりプラン(概ね 10 年後を見据えたビジョン)」より）

【愛媛県知事のコメント】

愛媛には、自転車で海峡をまたいで走ることができるしまなみ海道があります。これは、日本だけでなく、世界におけるサイクリングのメッカになり得る可能性を持っていると思っており、今後、時間はかかるかもしれませんが、世界のアマチュアサイクリストを視野に入れた取り組みを追い求め、愛媛の名前を世界にアピールしたいと考えています。

（中村知事の「ときめきだより」(メルマガ)より/H23.11.25 号)

●滞在型農園施設（ラントゥレーベン大三島）

ラントゥレーベン大三島とは

日ごろ農業に親しむことの少ない都市住民の方が、花や野菜を育てる喜びを実感しながら農村地域での交流を通して自然を満喫するための滞在型農園施設。今治市が整備し、1年間(最長5年間)滞在型農園を有償貸与している。

ラウベと菜園

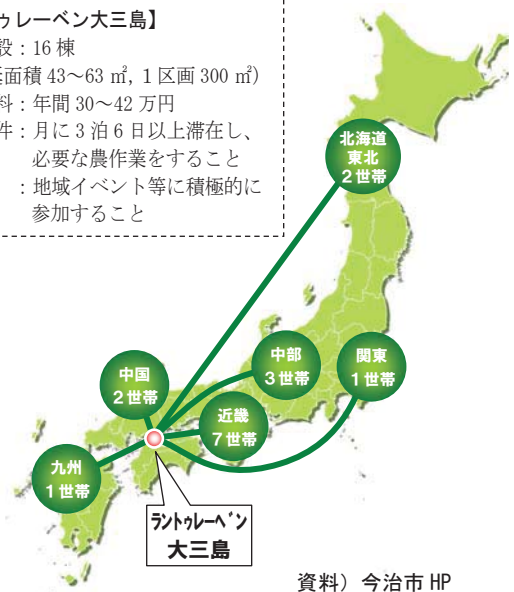


加温ハウス



【ラントゥレーベン大三島】

- ・施設：16棟 (建物延面積 43~63㎡, 1区画 300㎡)
- ・利用料：年間 30~42万円
- ・利用条件：月に3泊6日以上滞在し、必要な農作業をすること
：地域イベント等に積極的に参加すること



資料）今治市 HP

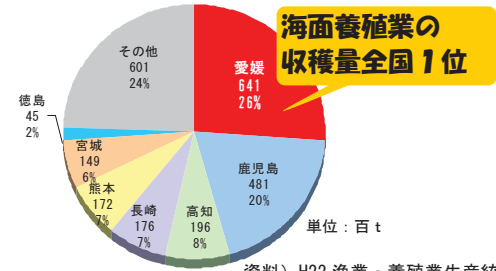
声)ラントゥレーベン大三島は平成 15 年のオープン以降、利用率 100%を維持している。
声)ラントゥレーベン大三島を退去した方、抽選で入居できなかった方などが、市営住宅へ入居するなど、約 10 世帯が大三島に定住している。
(今治市大三島支所)

■大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上

愛媛県内の豊富な特産品の大都市圏への出荷を支援

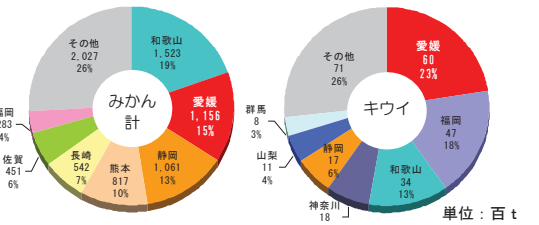
- ・愛媛県は、宇和海等での養殖業や県内各地でのみかんやキウイフルーツの栽培で、全国でも有数の規模を誇っている。（海面養殖業の収穫量は全国1位）
- ・中国地方最大の都市である広島市の市場では、これまでも愛媛県産の水産物や果樹のシェアにおいて上位を占めていたが、大島道路の供用により流通の利便性が向上し、取扱量・シェア共に増加している。
- ・また、島嶼部においては、各島の特産品の四国・本州への安定した輸送ルートが確保されたことで地域産業の振興にも寄与している。

●海面養殖業の収穫量【魚類計】



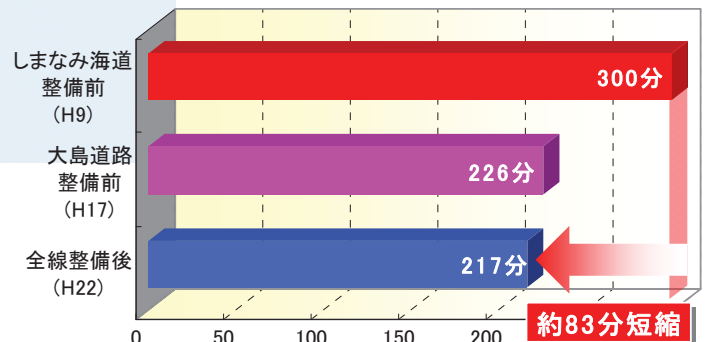
資料) H22 漁業・養殖業生産統計年報
養殖魚種別収穫量
(種苗養殖を除く)

●果樹の収穫量



資料) H22 年産果樹生産出荷統計

●大洲市内～広島市中央卸売市場までの所要時間の変化

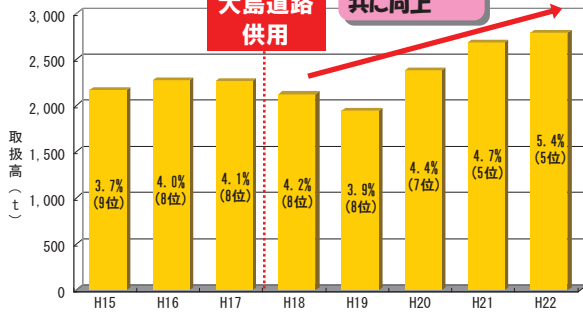


※所要時間は各年道路交通センサス旅行速度より算出、H9のフェリー利用の所要時間は、時刻表より設定

声) 柑橘類の出荷は船からトラックに切り替わっており、船の場合は天候により出航できないことがあり、みかんを腐らすこともあったが、今はトラックで確実に輸送できるようになった。
(JA おちいまばり)

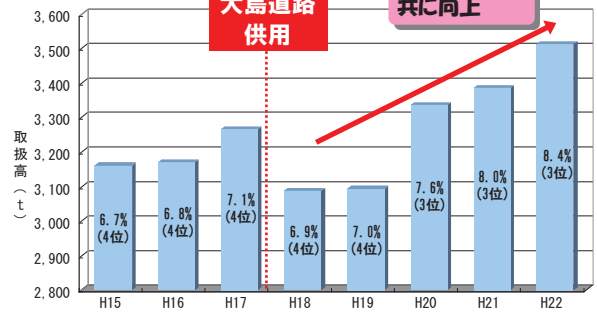
●広島市中央卸売市場での取扱高の推移 (H15～H22)

【果樹取扱高】



※グラフ内数値は、%表記がシェア、()内は取扱順位を示す。

【水産物取扱高】



資料) 広島市中央卸売市場「市場年報」

●伯方島からの車エビの出荷ルート



声) 養殖の車エビをしまなみ海道と飛行機で築地に出荷している。しまなみ海道は台風でも通行止めになりにくいので有り難い。
 声) 所要時間が短ければ、鮮度が高くなるので、高値で取引されることになる。

(伯方町漁協)

●しまなみ海道沿線の 各島の特産品

大島名産「大島石」



資料) 伊予の銘石「大島石」HP

伯方島名産「車エビ」



資料) しまなみ商工会伯方支所 HP

大三島名産「大三島ネーブル」



資料) しまなみ商工会大三島支所 HP

- 緊急輸送道路ネットワークの位置づけがある
- 緊急輸送路が通行止めになった場合の代替路線を形成する
- 並行する高速交通ネットワークの代替路線として機能する

- ・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークを形成
- ・本四3ルートを活用により複数の高速交通ネットワークによる迂回ルートを形成

- ・瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）、瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道は、第一次緊急輸送路に指定されているとともに、震災発生時の具体的な活動計画として中央防災会議で定められた「緊急輸送ルート」※として、本州と四国を繋ぐルートに位置づけられており、四国にとって「命の道」となっている。
- ・但し、瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）は大島道路及び生口島道路の区間だけが高速ネットワークのミッシングリンクとなっていた。
- ・大島道路の整備により、本州と四国を高規格道路で繋ぐ第一次緊急輸送道路ネットワークが構築され、災害時により信頼性の高い輸送路・避難路を確保できるようになったほか、本州方面（大阪方面）への代替路線としての信頼性向上及び災害等による迂回時の所要時間短縮が図られた。

※「東南海・南海地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画
(中央防災会議幹事会 H19.3.20)

●平成16年台風21号による通行止め時の迂回事例

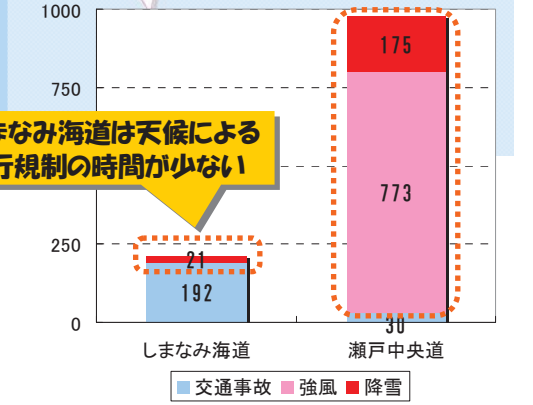


新居浜地域の東西軸が遮断され、しまなみ海道～山陽自動車道が大阪方面への迂回路として機能したが、大島道路及び生口島道路区間が一般道であったため、効率的な輸送が行いにくい状況であった。

資料) 四国地方整備局パンフレット「一般国道11号等東西軸の寸断による社会経済活動への影響 台風21号に伴う通行止めを受けて」

声)本州方面への輸送にしまなみ海道を毎日利用しているが、悪天候などによる通行止めがほとんどないので、いつでも利用できる安心感がある。
(今治市内の運送業者)

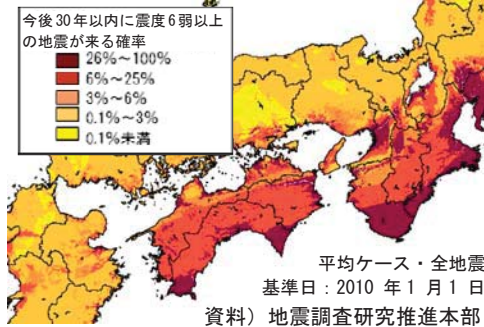
●過去5年間における通行規制時間の年平均値(H19～H23)
(通行止め時間:分)



資料) 通行止めデータ:しまなみ海道、瀬戸中央道の海峡部での規制状況/本四高速資料:H18～H23の年平均時間

●四国地域における地震被害想定

【今後30年以内に震度6弱以上の地震が来る確率分布】



【東南海・南海地震の発生確率(算定基準日 平成23年1月1日)】

領域または地震名	長期評価で予想した地震規模(マグニチュード)	地震発生確率(注1)				
		10年以内	30年以内	50年以内		
南海トラフの地震	南海地震	8.4前後	同時 8.5前後	10~20%	60%程度	90%程度
	東南海地震	8.1前後		20%程度	70%程度	90%程度もしくはそれ以上

資料) 地震調査研究推進本部
 「今までに公表した活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」

●東南海・南海地震発生時における緊急輸送ルート



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

	新規採択時	供用前	供用後	変化の内容	備考
交通量	5,800台/日(現道) [H9 センサス]	10,127台/日(現道) [H17 センサス]	—— (現道) 6,228台/日(大島道路) [H22 センサス] 4,700台/日(現道) 6,027台/日(大島道路) [H23 交通量調査]	新規採択時より 4,927台/日増加 (現道+大島道路)	—
通過時間 ^{※1}	主要交差点間の 所要時間 : 8.0分(現道) [H9 センサス]	主要交差点間の 所要時間 : 7.7分(現道) [H17 センサス]	主要交差点間の 所要時間 : 7.5分(現道) : 5.4分(大島道路) [H22 センサス]	新規採択時より 所要時間が 2.6分短縮 (大島道路利用)	—
旅行速度	45.1km/h(現道) [H9 センサス]	46.5km/h(現道) [H17 センサス]	47.9km/h(現道) 70.0km/h ^{※2} (大島道路) [H22 センサス]	新規採択時より 24.9km/h上昇 (大島道路利用)	—
交通事故	51件/億台和(現道) [H10] 10件/年(現道) [H10]	27~69件/億台和 (現道) [H11~H17] 11~28件/年 (現道) [H11~H17]	70~101件/億台和 (現道) 0~7件/億台和 (大島道路) 20~26件/億台和 (現道+大島道路) [H18~21] 11~16件/年(現道) 0~1件/年(大島道路) [H18~H21]	新規採択時より 25~31件/億台キロ 減少 (現道+大島道路)	—

※1. 通過時間は、現道は大島南 IC 交差点~大島北 IC 交差点間、大島道路は大島南 IC~大島北 IC 間を対象

※2. 大島道路の旅行速度は、規制速度

■コスト要因の変化

	新規採択時	今回評価時	変化の内容	備考
道路構造等	第1種第3級 4車線	第1種第3級 2車線	当面の事業として2車 線としたことで変更	—
事業費	200億円	164億円	当面の事業として2車 線としたことで縮小	—
事業期間	H11~H18年度 (H8) ^{※3}	H11~H18年度 (H8) ^{※3}	—	—

※3. () は、本四公団による用地買収開始年度

3. 3 費用対効果分析の結果

① 3 便益による費用便益比

	新規採択時 (基準年 H11)	今回評価時 [本四投入の 用地費等含む] (基準年 H23)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
計画交通量	10,800 台/日 (H22 推計値)	3,400 台/日 (H42 推計値)	・推計時点の変更 (H22→H42) ・将来フレームの見直し ・暫定 2 車線整備
総費用 ^{※1} (C)	217 億円	257 億円	・「費用便益分析マニュアル」による維持管理費等の変更 ・基準年の変更 (H11→H23) ・暫定 2 車線整備
総便益 ^{※1} (B)	730 億円	115 億円 ^{※2}	・推計時点の変更 (H22→H42) ・「費用便益分析マニュアル」による原単位等の変更 ・基準年の変更 (H11→H23) ・暫定 2 車線整備
費用便益比 (B/C)	3.4	0.4	

※ 1. 総費用及び総便益は基準年における現在価値の値

※ 2. 今回評価時の総便益には休日及び災害等による通行止めの便益を含む

② その他効果

○ 道路利用環境の改善

大島に目的を持たない通過交通が大島道路に転換したことで、島民が日常生活において国道 317 号を利用する際の安全性・快適性が向上。

<参考> 道路利用環境改善効果

- ・国道 317 号を徒歩や自転車で利用する人の安全性が向上：6 割の利用者が整備後の安全面での改善効果を実感しており、徒歩・自転車空間の安全性向上に対する支払意志額は 503 円/人・月
- ・国道 317 号を自動車を利用する人の快適性が向上：半数の利用者が整備後の快適性の改善効果を実感しており、自動車走行空間の快適性向上に対する支払意志額は 505 円/人・月
(道路利用環境の改善便益試算：約 0.3 億円/年)

○救急医療の支援

救急医療施設への安全な救急搬送や、線形改良により重篤患者の負担・不安を軽減。また、救急医療施設へのアクセス性向上により、救急搬送時間が短縮し救命率向上に貢献。

<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：上浦町 29 分→24 分など
(大島道路整備による救命率向上便益試算：約 3.8 億円/年、約 1.5 人/年)
- ・救急医療施設カバー圏域の拡大

○日常生活圏中心都市へのアクセス支援

島嶼部から日常生活圏中心都市である今治市街地までのアクセスが向上し、通勤・通学時の負担軽減や合併市町村間の連携強化に貢献。

⇒大三島支所から今治市街地の所要時間短縮：約 5 分短縮（40 分から 35 分に短縮）

○観光産業の活性化を支援

観光施設や帰省先への所要時間が短縮することで、観光訪問回数や帰省回数が増加。それに伴い、訪問先での消費額増による観光産業等の活性化に貢献。

<参考>観光振興効果

- ・観光訪問回数や帰省回数の増加に伴う、訪問先での消費額増加：今治地方生活圏～広島県間の観光・帰省目的の訪問回数変化者 1826 人/年増など
(観光振興便益試算：約 1.0 億円/年)

○地域産業の支援

愛媛県の特産である農水産物（みかん、キウイ、養殖真鯛等）の物流の利便性向上と安定した輸送ルートの確保。

⇒いよ小松 JCT から広島市中央卸売市場の所要時間短縮：約 7 分短縮（161 分から 154 分に短縮）

《安全性向上による事故損失の低減》

大島に目的を持たない通過交通が大島道路に転換したことで、国道 317 号の事故件数が減少し、事故による損失額が減少。

<参考>実際の事故件数からみた事故損失額減少効果

- ・大島道路整備前後で大島道路および国道 317 号の事故件数が減少：約 19 件→約 14 件
(大島道路整備による実際の事故件数からみた事故損失額試算：約 0.59 億円/年)

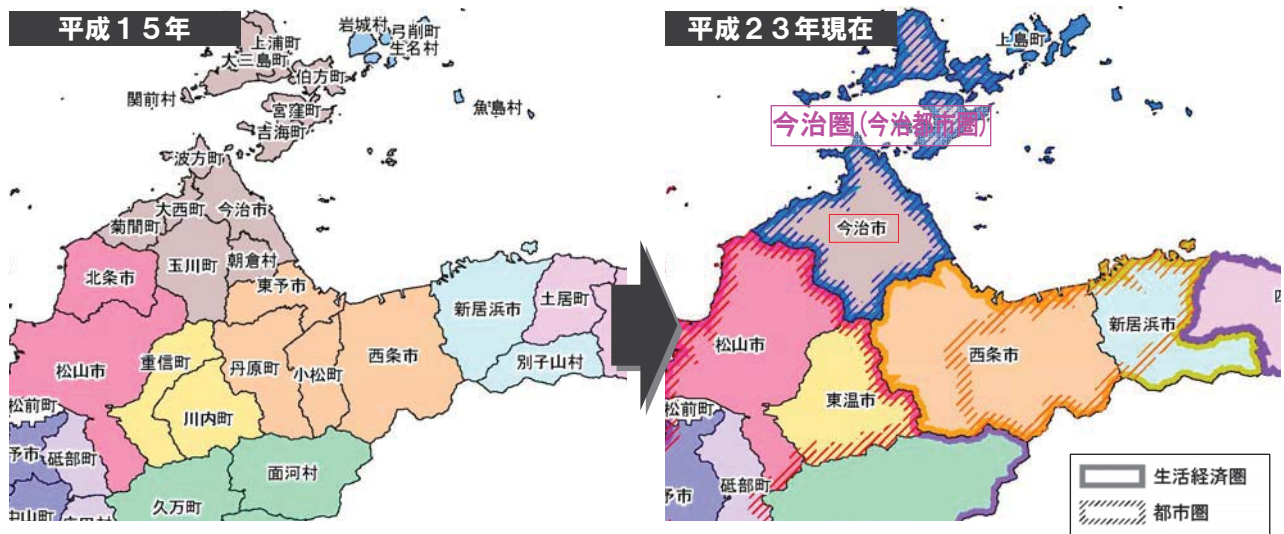
※交通量推計に基づいて算出される事故件数の変化は約 8 件→約 5 件、事故損失額は約 0.27 億円/年

3. 4 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、大島道路周辺の市町村では、平成17年に今治市（今治市を中心とする1市9町2村の大合併）が誕生している。今治市は、高度医療面等において松山市に依存しているほか、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）の四国側の玄関口に位置しており、広域行政や広域交流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



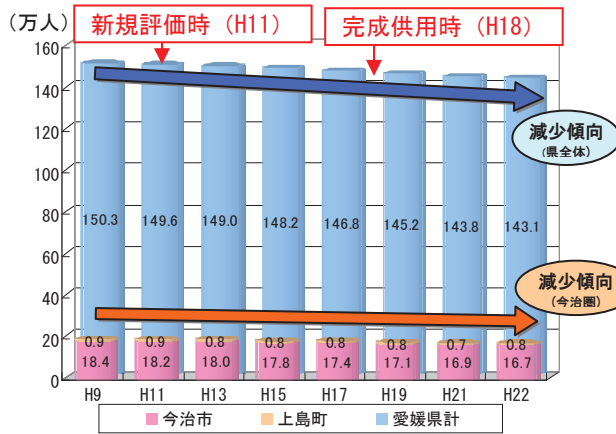
生活経済圏	都市圏	現在の市町村 (H22.6月現在)	新規評価時の市町村 (H15以前)	備考
松山圏	松山都市圏	松山市	松山市, 北条市, 中島町	H17.1.1合併
		伊予市	伊予市, 中山町, 双海町	H17.4.1合併
		東温市	重信町, 川内町	H16.9.21合併
		松前町	松前町	
		砥部町	砥部町, 広田村	H17.1.1合併
		久万高原町	久万町, 面河村, 美川村, 柳谷村	H16.8.1合併
今治圏	今治都市圏	今治市	今治市, 朝倉村, 玉川町, 波方町, 大西町, 菊間町, 吉海町, 宮窪町, 伯方町, 上浦町, 大三島町, 関前村	H17.1.16合併
		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, 肱川町, 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, 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

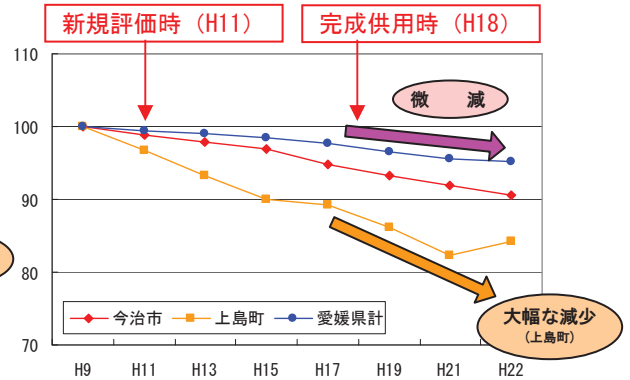
愛媛県全体の人口は減少傾向であり、対象路線周辺の今治圏（今治市・上島町）も同様に減少傾向となっているが、とくに上島町の減少傾向が著しい。

●今治圏と県全体の人口の推移



●圏域構成市町の人口の推移

(H9を100とした場合)



●人口の推移 (H9~H22)

(単位：人)

	H9	H11	H13	H15	H17	H19	H21	H22
愛媛県計	1,503,450	1,496,188	1,489,732	1,481,569	1,467,815	1,451,973	1,437,549	1,431,493
今治圏	192,750	190,291	188,172	186,230	182,081	178,999	176,190	174,180
今治市	183,681	181,519	179,721	178,066	173,983	171,192	168,733	166,532
上島町	9,069	8,772	8,451	8,164	8,098	7,807	7,457	7,648

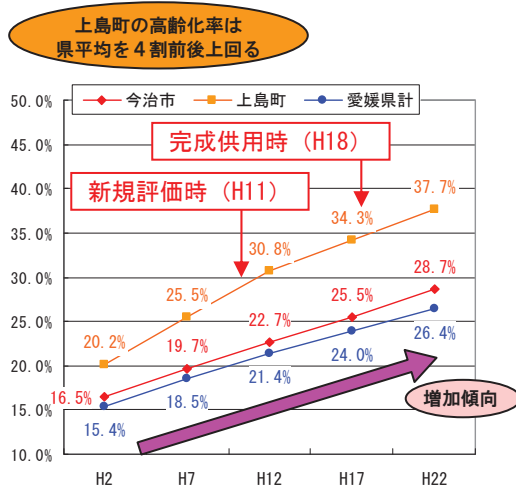
資料) [H17及びH22] 国勢調査

[その他] 愛媛県推計人口 (えひめの統計)

③高齢化率の変化

高齢化率は、H7年以降愛媛県・圏域とも増加しており、H22には県全体で約26%、今治圏で約28%となっている。圏域構成市町についても同様だが、特に上島町では県平均を大きく上回る高齢化率となっている。

●高齢化率の推移



●高齢者数の推移 (H12~H22)

		H7		H12		H17		H22	
		人	構成比	人	構成比	人	構成比	人	構成比
愛媛県	65歳以上	278,691	18.5%	320,078	21.4%	351,990	24.0%	378,591	26.4%
	その他	1228009	81.5%	1,173,014	78.6%	1,115,825	76.0%	1,052,902	73.6%
	計	1,506,700	100.0%	1,493,092	100.0%	1,467,815	100.0%	1,431,493	100.0%
今治圏	65歳以上	38,960	20.0%	43,579	23.0%	47,094	25.9%	50,673	29.1%
	その他	155,855	80.0%	145,653	77.0%	134,987	74.1%	123,507	70.9%
	計	194,815	100.0%	189,232	100.0%	182,081	100.0%	174,180	100.0%
今治市	65歳以上	36,564	19.7%	40,931	22.7%	44,319	25.5%	47,792	28.7%
	その他	148,871	80.3%	139,696	77.3%	129,664	74.5%	118,740	71.3%
	計	185,435	100.0%	180,627	100.0%	173,983	100.0%	166,532	100.0%
上島町	65歳以上	2,396	25.5%	2,648	30.8%	2,775	34.3%	2,881	37.7%
	その他	6,984	74.5%	5,957	69.2%	5,323	65.7%	4,767	62.3%
	計	9,380	100.0%	8,605	100.0%	8,098	100.0%	7,648	100.0%

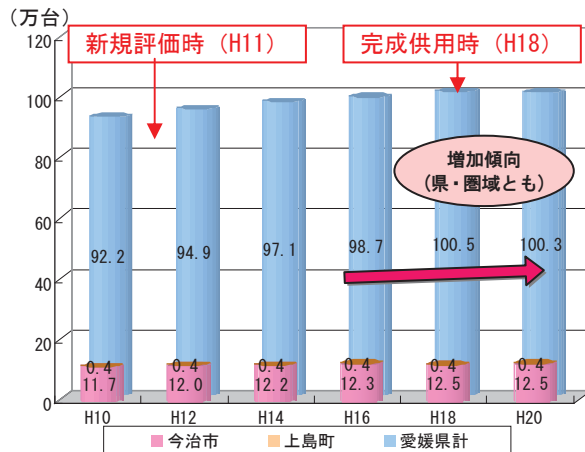
資料) 国勢調査

④自動車保有台数の推移

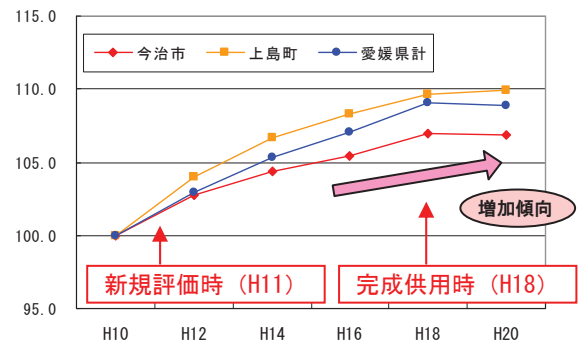
自動車保有台数は、愛媛県・今治圏ともに増加傾向であり、H10 と比べ H20 には今治圏域で約 8 千台増加している。

圏域内の各市町についても概ね増加傾向であるが、上島町の伸びが最も高い。

●今治圏及と県全体の自動車保有台数の推移



●圏域構成市町の自動車保有台数の推移 (H10 を 100 とした場合)



●自動車保有台数の推移 (H10~H20) (単位：台)

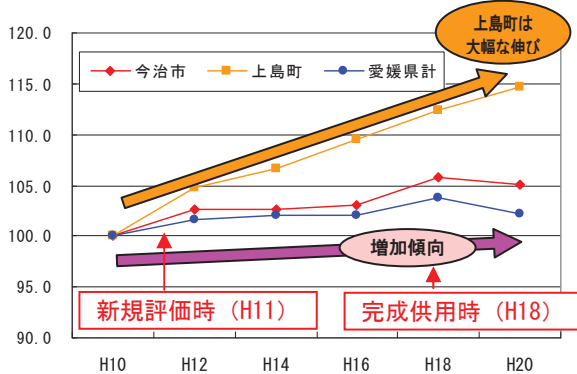
	H10	H12	H14	H16	H18	H20
愛媛県計	921,536	948,547	971,097	986,955	1,005,108	1,003,272
今治圏	120,659	124,028	126,071	127,344	129,182	129,037
今治市	116,858	120,076	122,015	123,229	125,016	124,859
上島町	3,801	3,952	4,056	4,115	4,166	4,178

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 H10 以降、圏域内各市町とも増加傾向となっているが、なかでも上島町では他の圏域構成市町と比べ、大幅な伸びとなっている。

●世帯当たり保有台数の推移 (H10~H20) (H10 を 100 とした場合)



●世帯当たり保有台数の推移 (H10~H20)

	H10	H12	H14	H16	H18	H20
自動車保有台数 (台)						
愛媛県計	921,536	948,547	971,097	986,955	1,005,108	1,003,272
今治圏	120,659	124,028	126,071	127,344	129,182	129,037
今治市	116,858	120,076	122,015	123,229	125,016	124,859
上島町	3,801	3,952	4,056	4,115	4,166	4,178
世帯数 (世帯)						
愛媛県計	559,004	566,146	576,956	586,361	587,504	595,537
今治圏	72,195	72,271	73,338	73,730	72,863	73,196
今治市	68,521	68,626	69,662	70,100	69,278	69,675
上島町	3,674	3,645	3,676	3,630	3,585	3,521
世帯当たり保有台数 (台/世帯)						
愛媛県計	1.65	1.68	1.68	1.68	1.71	1.68
今治圏	1.67	1.72	1.72	1.73	1.77	1.76
今治市	1.71	1.75	1.75	1.76	1.80	1.79
上島町	1.03	1.08	1.10	1.13	1.16	1.19

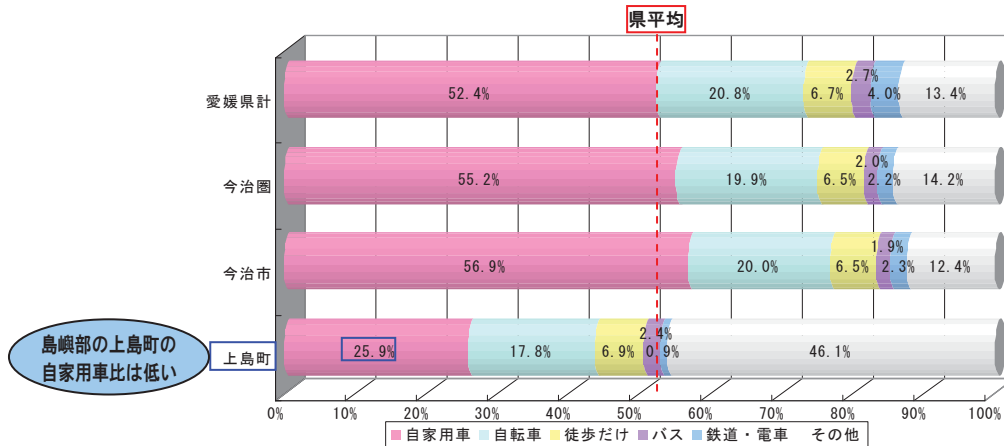
資料) 愛媛県統計 BOX (四国運輸局「自動車数の推移」)

⑥地域間流動の状況

通勤通学時の利用交通手段に対する自家用車比は、今治圏で約 55%となっており、県平均よりもやや高い。島嶼部である上島町では約 26%と県平均の半分程度となっている。

また、通勤通学流動をみると、今治市・松山市と広島県の流動については、概ね増加している。

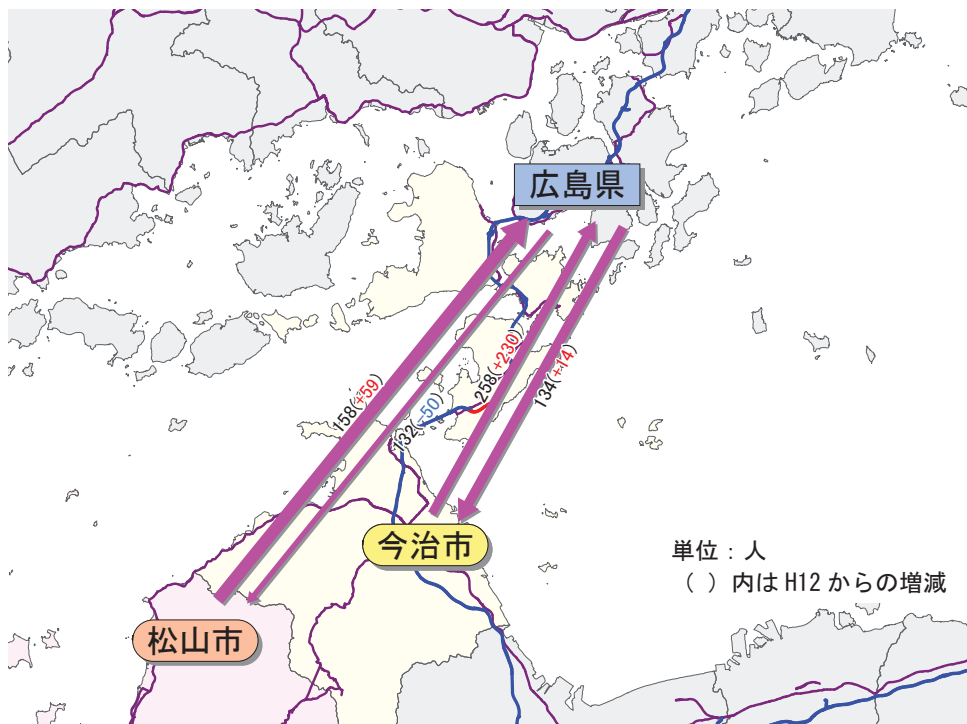
●通勤・通学時の利用交通手段（H12）



	自家用車	自転車	徒歩だけ	バス	鉄道・電車	その他
愛媛県計	359,702	142,635	46,098	18,335	27,551	91,962
今治圏	45,357	16,331	5,336	1,608	1,845	11,688
今治市	44,177	15,521	5,021	1,501	1,804	9,593
上島町	1,180	810	315	107	41	2,095

資料) 国勢調査

●今治圏・新居浜西条圏の通勤通学流動（今治市との流動状況：H17）

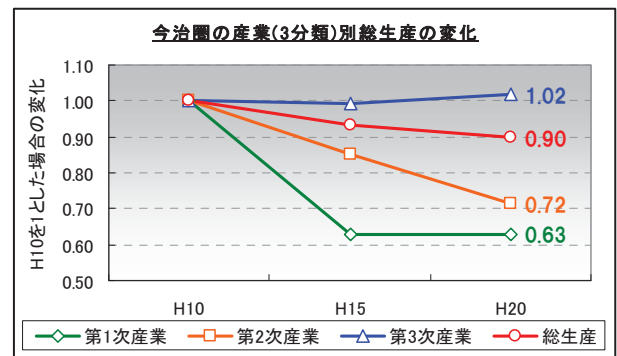
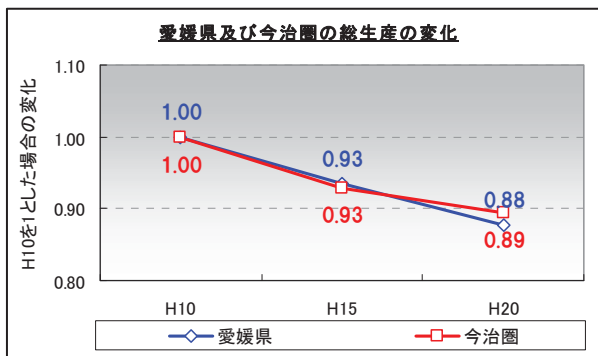
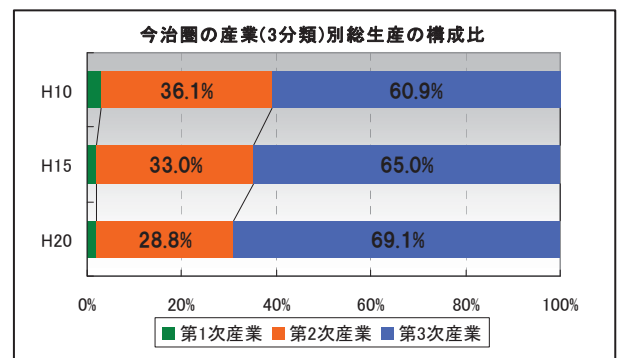
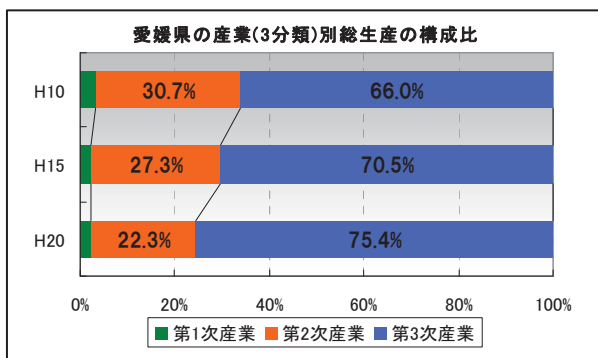


資料) 国勢調査

⑦産業の動向

■ 産業別総生産の推移

- ・ 愛媛県全体及び大島道路が位置する今治圏の総生産における産業（3分類）別の構成比を見ると、今治圏では第2次産業の比率が減少している一方で、第3次産業の比率が増加傾向にある。
- ・ 総生産の変化（H10を1とした場合）を見ると、愛媛県全体・今治圏ともに減少傾向が続いている。総生産の変化を産業（3分類）別に見ると、今治圏では全体的に減少傾向にある総生産に対し、第3次産業は増加が見られ、第1次・2次産業の落ち込みが大きいと言える。



○愛媛県

(単位:百万円)

産業分類	H10	H15	H20
第1次産業	182,724	118,117	111,804
第2次産業	1,704,184	1,422,481	1,084,517
第3次産業	3,658,926	3,673,162	3,674,042
小計	5,545,835	5,213,760	4,870,363
(控除)帰属利子	188,774	220,247	201,367
総生産	5,339,988	4,990,638	4,680,163

○今治圏

(単位:百万円)

産業分類	H10	H15	H20
第1次産業	21,653	13,583	13,609
第2次産業	259,522	221,372	185,602
第3次産業	437,742	435,483	445,423
小計	718,917	670,439	644,635
(控除)帰属利子	20,112	23,778	22,909
総生産	696,592	646,291	623,204

資料) 愛媛県市町民所得統計

⑧交通の変化

瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）は、昭和54年の大三島橋の開通を皮切りに、平成11年の新尾道大橋、多々良大橋、来島海峡大橋の供用、**平成18年の大島道路及び生口島道路の供用により全通**となっている。また今治小松自動車道は、平成11年に東予丹原IC～いよ小松IC間、平成13年に今治湯ノ浦IC～東予丹原IC間が供用されている。

瀬戸内しまなみ海道の全線供用に伴い、瀬戸内しまなみ海道区間の交通量は増加している一方で、**大島道路の並行区間の国道317号では交通量は半分に減少**している。

●交通量観測点位置図



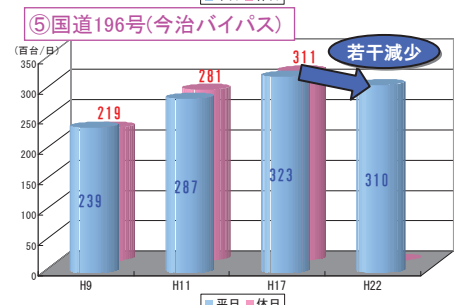
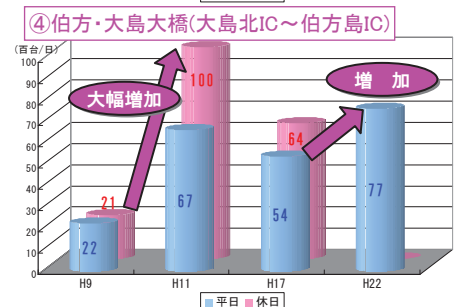
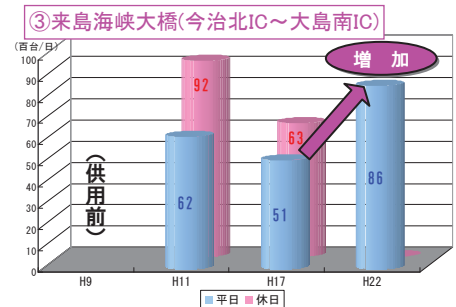
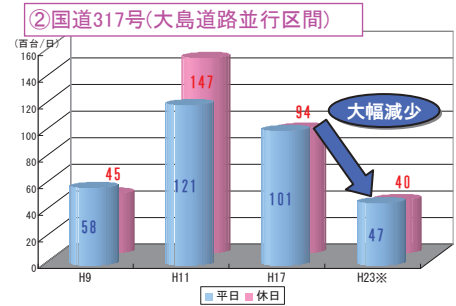
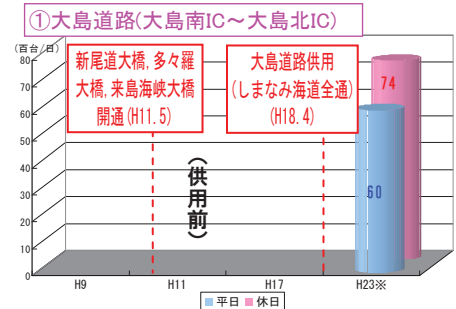
●交通量の推移 (H9～H22)

地点	路線名	観測地点	区間の位置づけ	調査単位 区間番号 (H22)	平日 休日の別	24時間交通量					H22 混雑度	H22 混雑時 旅行速度 (km/h)
						H9	H11	H17	H22	H23※		
						平日	休日	平日	休日	平日		
①	一般国道317号 大島道路 (しまなみ街道)	大島南IC ～大島北IC	当該区間	38303170420	平日	(供用前)	(供用前)	(供用前)	6,228	6,027	0.73	上り:81.3
					休日	(供用前)	(供用前)	(供用前)	—	7,420	—	下り:81.0
②	一般国道317号	—	並行区間	38303170310	平日	5,844	12,073	10,127	9,639	4,700	0.79	上り:48.3～50.6
					休日	4,471	14,694	9,352	—	3,997	—	下り:42.9～47.5
③	一般国道317号 来島海峡大橋区間 (しまなみ街道)	今治北IC ～大島南IC	前後区間	38303170410	平日	(供用前)	6,235	5,114	8,609	—	0.97	上り:75.9
					休日	(供用前)	9,212	6,293	—	—	—	下り:76.7
④	一般国道317号 伯方・大島大橋区間 (しまなみ街道)	大島北IC ～伯方島IC	前後区間	38303170430	平日	2,248	6,666	5,396	7,655	—	0.82	上り:92.1
					休日	2,050	9,965	6,391	—	—	—	下り:84.5
⑤	一般国道196号 (今治バイパス)	今治市中寺 242-4付近	現道区間	38301960260	平日	23,888	28,718	32,275	30,980	—	—	上り:39.4
					休日	21,899	28,127	31,092	—	—	—	下り:44.2

資料) H9～H22：道路交通センサス

※H23：交通量調査結果(平日：H23.7.13(水))
(休日：H23.7.10(日))

●大島道路周辺の交通量の推移 (H9～H22 (H23))



4. 対応方針（案）

■事後評価の視点

①費用対効果分析に関する要因の変化

- ◇事業費：新規採択時 200 億円（H11）に対し、今回は 164 億円（H23）
- ◇計画交通量：新規採択時 10,800 台/日（H22 推計）に対し、今回は 3,400 台/日（H42 推計）
（現況交通量：6,200 台/日（H22 センサス））
- ◇費用便益比：新規採択時 3.4（H11）に対し、今回は 0.4（H23）
- ◇その他効果：
救急医療施設へのアクセス向上による救急医療の支援、観光産業の活性化、地域産業支援など、多様な整備効果が発現。

②事業の効果の発現状況

- ◇瀬戸内しまなみ海道が全線開通となり、高速交通ネットワークが確保
- ◇大島道路に交通が転換し、現道の交通量が半分以下に減少し、休日等の交通が集中する時期における交通混雑が解消。また、事故件数は瀬戸内しまなみ海道開通前の水準まで減少し、現道の交通環境が改善
- ◇救急医療施設へのアクセスが向上し、救急搬送時の患者や運転手への負担軽減や救命率の向上に寄与
- ◇島嶼部から今治市街地へのアクセスが向上し、通勤・通学時の移動負担の軽減や、合併市町村間の連携を支援
- ◇中国四国一体となった観光振興の取り組みも行われ、大島道路の開通以降は観光客数が増加するなど観光産業を支援
- ◇物流の利便性が向上し、広島市中央卸売市場では、果樹、水産物の取扱量が増加するなど、農水産業を支援
- ◇瀬戸内海側の主要幹線道路が通行止めとなった場合、本州との高速交通ネットによる代替路機能を発揮するなど、信頼性の高いネットワークの確保 等

③社会経済情勢の変化

- ◇市町村合併により、今治圏の構成市町が 1 市 10 町 5 村から 1 市 1 町へ
- ◇今治圏の人口は減少傾向、とくに上島町が著しい
- ◇今治圏の自動車保有台数は増加傾向にあり、とくに上島町は大幅に伸びている
- ◇今治圏の総生産は減少傾向、特に第 2 次産業の減少率が大きい

■ 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

◇大島道路の供用は、信頼性の高い高速交通ネットワークの確保、交通集中時期における交通混雑の解消や、日常生活における交通の安全性向上、救急医療支援、地場産業である観光産業、農水産業の支援など、地域にとって重要な役割を果たしており、事業の目的に見合った効果の発現が確認できることから、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	現拓・BP・その他の別
一般国道317号	大島道路	L = 6. 3 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,400	2	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	180億円	32億円	211億円
基準年における 現在価値 (C)	240億円	16億円	257億円

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19年度			
単年便益 (初年便益)	4.0億円	0.56億円	0.27億円	4.7億円
基準年における 現在価値 (B)	93億円	15億円	7.0億円	115億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	0.4
経済的純現在価値 (B-C)	-142.25億円
経済的內部収益率 (EIRR)	0.6%

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

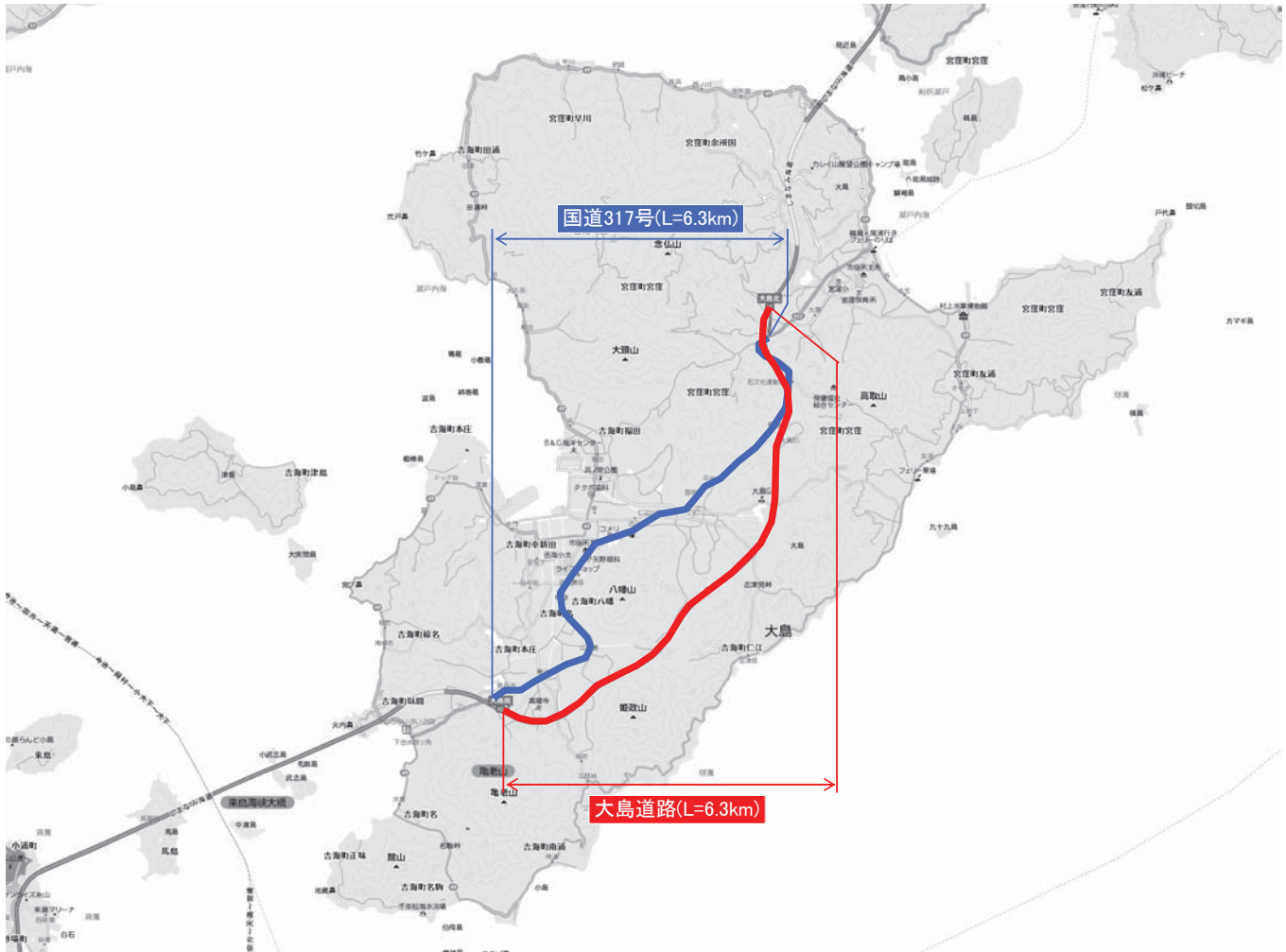
事業名：大島道路

(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] : 6.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	3,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	3.40	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道317号 (現道) : 6.3km	交通量	[台/日]	7,000	3,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	12.76	6.07
		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 : 0.0km	走行時間費用	[億円/年]			
			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 : 12.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	12.76	9.47	3.29

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

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：大島道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()		<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<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		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>
			採用した休日係数	(106) %
	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			
	観光目的の利用が多い当該路線は、休日交通による影響が大きいと考えられたため。休日係数は、当該路線の平休比1.06で設定。			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	(0.66) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	大島道路供用(H18)以降の通行止め実績より、年平均を設定			
	考慮する場合のみ	とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>	
		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		
	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	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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 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	<input type="checkbox"/>		
(考慮の場合、算出根拠を添付すること)				
その他				

事業名：大島道路

(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(実績値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		松山河川国道事務所の実績値より設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：大島道路

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割戻率 (基準年：H23)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.10		延長(km) 6.3	単純単価(億円) 0.63
-18年目	H 1	2.3699	97.4	0.19	0.43		
-17年目	H 2	2.2788	99.6	0.04	0.08		
-16年目	H 3	2.1911	102.0	0.30	0.58		
-15年目	H 4	2.1068	103.4	0.41	0.75		
-14年目	H 5	2.0258	103.7	0.90	1.59		
-13年目	H 6	1.9479	103.6	0.20	0.35		
-12年目	H 7	1.8730	103.0	0.33	0.54		
-11年目	H 8	1.8009	102.4	5.13	8.11		
-10年目	H 9	1.7317	103.4	14.42	21.73		
-9年目	H 10	1.6651	102.8	1.72	2.51		
-8年目	H 11	1.6010	101.3	4.28	6.08		
-7年目	H 12	1.5395	99.7	18.56	25.79		
-6年目	H 13	1.4802	98.4	50.67	68.60		
-5年目	H 14	1.4233	96.6	40.33	53.48		
-4年目	H 15	1.3686	95.4	16.76	21.64		
-3年目	H 16	1.3159	94.4	9.74	12.22		
-2年目	H 17	1.2653	93.2	13.50	16.50		
-1年目	H 18	1.2167	92.5	2.32	2.74		
供用開始年次	H 19	1.1699	91.7			0.63	0.72
1年目	H 20	1.1249	91.2			0.63	0.70
2年目	H 21	1.0816	90.0			0.63	0.68
3年目	H 22	1.0400	90.0			0.63	0.66
4年目	H 23	1.0000	90.0			0.63	0.63
5年目	H 24	0.9615	90.0			0.63	0.61
6年目	H 25	0.9246	90.0			0.63	0.58
7年目	H 26	0.8890	90.0			0.63	0.56
8年目	H 27	0.8548	90.0			0.63	0.54
9年目	H 28	0.8219	90.0			0.63	0.52
10年目	H 29	0.7903	90.0			0.63	0.50
11年目	H 30	0.7599	90.0			0.63	0.48
12年目	H 31	0.7307	90.0			0.63	0.46
13年目	H 32	0.7026	90.0			0.63	0.44
14年目	H 33	0.6756	90.0			0.63	0.43
15年目	H 34	0.6496	90.0			0.63	0.41
16年目	H 35	0.6246	90.0			0.63	0.39
17年目	H 36	0.6006	90.0			0.63	0.38
18年目	H 37	0.5775	90.0			0.63	0.36
19年目	H 38	0.5553	90.0			0.63	0.35
20年目	H 39	0.5339	90.0			0.63	0.34
21年目	H 40	0.5134	90.0			0.63	0.32
22年目	H 41	0.4936	90.0			0.63	0.31
23年目	H 42	0.4746	90.0			0.63	0.30
24年目	H 43	0.4564	90.0			0.63	0.29
25年目	H 44	0.4388	90.0			0.63	0.28
26年目	H 45	0.4220	90.0			0.63	0.27
27年目	H 46	0.4057	90.0			0.63	0.26
28年目	H 47	0.3901	90.0			0.63	0.25
29年目	H 48	0.3751	90.0			0.63	0.24
30年目	H 49	0.3607	90.0			0.63	0.23
31年目	H 50	0.3468	90.0			0.63	0.22
32年目	H 51	0.3335	90.0			0.63	0.21
33年目	H 52	0.3207	90.0			0.63	0.20
34年目	H 53	0.3083	90.0			0.63	0.19
35年目	H 54	0.2965	90.0			0.63	0.19
36年目	H 55	0.2851	90.0			0.63	0.18
37年目	H 56	0.2741	90.0			0.63	0.17
38年目	H 57	0.2636	90.0			0.63	0.17
39年目	H 58	0.2534	90.0			0.63	0.16
40年目	H 59	0.2437	90.0			0.63	0.15
41年目	H 60	0.2343	90.0			0.63	0.15
42年目	H 61	0.2253	90.0			0.63	0.14
43年目	H 62	0.2166	90.0			0.63	0.14
44年目	H 63	0.2083	90.0			0.63	0.13
45年目	H 64	0.2003	90.0			0.63	0.13
46年目	H 65	0.1926	90.0			0.63	0.12
47年目	H 66	0.1852	90.0			0.63	0.12
48年目	H 67	0.1780	90.0			0.63	0.11
49年目	H 68	0.1712	90.0	-19.53	-3.34	0.63	0.11
合計				160.28	240.38	31.50	16.48
単純事業費計				179.81		31.50	

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

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

便益の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：大島道路

年次	年度 基準年	総走行台別の年次別伸び率				GDP デフレーター	割引率 (A)	走行時間短縮便益 (億円)					走行費用減少便益 (億円)					合計 (億円)			
		乗用車種	小型貨物 (四国ブロック)	普通貨物	全車			乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	②×(A)	現在価値 ③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	H 19	0.99407	0.99005	0.99501	0.99318	91.7	1.1699	2.07	0.70	1.23	4.00	4.59	0.32	0.05	0.20	0.56	0.65	0.27	0.31	4.84	5.55
1年目	H 20	0.99403	0.98995	0.99498	0.99314	91.2	1.1249	2.06	0.69	1.22	3.97	4.41	0.32	0.05	0.20	0.56	0.63	0.27	0.30	4.80	5.33
2年目	H 21	0.99399	0.98985	0.99496	0.99309	90.0	1.0816	2.05	0.68	1.21	3.94	4.26	0.32	0.05	0.20	0.56	0.61	0.27	0.29	4.77	5.16
3年目	H 22	0.99396	0.98975	0.99493	0.99304	90.0	1.0400	2.04	0.67	1.20	3.91	4.06	0.32	0.05	0.20	0.56	0.59	0.27	0.28	4.74	4.93
4年目	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	90.0	1.0000	2.03	0.66	1.19	3.88	3.88	0.32	0.05	0.20	0.56	0.56	0.27	0.27	4.71	4.71
5年目	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	90.0	0.9615	2.02	0.65	1.18	3.85	3.70	0.32	0.05	0.20	0.56	0.54	0.27	0.26	4.68	4.50
6年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	90.0	0.9246	2.01	0.64	1.17	3.82	3.53	0.32	0.05	0.20	0.56	0.52	0.27	0.25	4.65	4.30
7年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	90.0	0.8890	2.00	0.63	1.16	3.78	3.36	0.32	0.05	0.20	0.56	0.50	0.27	0.24	4.62	4.11
8年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	90.0	0.8548	1.99	0.62	1.15	3.75	3.21	0.32	0.05	0.20	0.56	0.48	0.27	0.23	4.59	3.92
9年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	90.0	0.8219	1.98	0.61	1.14	3.72	3.06	0.32	0.05	0.20	0.56	0.46	0.27	0.22	4.56	3.75
10年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	90.0	0.7903	1.97	0.60	1.13	3.69	2.92	0.32	0.05	0.20	0.56	0.45	0.27	0.21	4.53	3.58
11年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	90.0	0.7599	1.95	0.59	1.12	3.66	2.78	0.32	0.05	0.20	0.56	0.43	0.27	0.21	4.50	3.42
12年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	90.0	0.7307	1.94	0.58	1.11	3.63	2.65	0.32	0.05	0.20	0.56	0.41	0.27	0.20	4.46	3.26
13年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	90.0	0.7026	1.93	0.57	1.10	3.60	2.53	0.32	0.05	0.20	0.56	0.40	0.27	0.19	4.43	3.12
14年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99252	90.0	0.6756	1.92	0.56	1.10	3.58	2.42	0.32	0.05	0.20	0.56	0.38	0.27	0.18	4.41	2.98
15年目	H 34	0.99352	0.98852	0.99466	0.99252	90.0	0.6496	1.91	0.54	1.10	3.56	2.31	0.32	0.05	0.20	0.56	0.37	0.27	0.18	4.39	2.85
16年目	H 35	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	90.0	0.6246	1.90	0.53	1.10	3.54	2.21	0.32	0.05	0.20	0.56	0.35	0.27	0.17	4.37	2.73
17年目	H 36	0.99347	0.98847	0.99466	0.99252	90.0	0.6006	1.89	0.52	1.10	3.52	2.11	0.32	0.05	0.20	0.56	0.34	0.27	0.16	4.35	2.61
18年目	H 37	0.99345	0.98845	0.99466	0.99252	90.0	0.5775	1.88	0.51	1.10	3.50	2.02	0.32	0.05	0.20	0.56	0.33	0.27	0.16	4.33	2.50
19年目	H 38	0.99343	0.98843	0.99466	0.99252	90.0	0.5553	1.87	0.50	1.10	3.48	1.93	0.32	0.05	0.20	0.56	0.31	0.27	0.15	4.31	2.39
20年目	H 39	0.99341	0.98841	0.99466	0.99252	90.0	0.5339	1.86	0.49	1.10	3.46	1.85	0.32	0.05	0.20	0.56	0.30	0.27	0.14	4.29	2.29
21年目	H 40	0.99339	0.98839	0.99466	0.99252	90.0	0.5134	1.85	0.48	1.10	3.44	1.76	0.32	0.05	0.20	0.56	0.29	0.27	0.14	4.27	2.19
22年目	H 41	0.99337	0.98837	0.99466	0.99252	90.0	0.4936	1.84	0.47	1.10	3.41	1.69	0.32	0.05	0.20	0.56	0.28	0.27	0.13	4.25	2.10
23年目	H 42	0.99335	0.98835	0.99466	0.99252	90.0	0.4746	1.83	0.46	1.10	3.39	1.61	0.32	0.05	0.20	0.56	0.27	0.27	0.13	4.23	2.01
24年目	H 43	0.99333	0.98833	0.99466	0.99252	90.0	0.4564	1.81	0.46	1.10	3.37	1.54	0.32	0.05	0.20	0.56	0.26	0.27	0.12	4.21	1.92
25年目	H 44	0.99331	0.98831	0.99466	0.99252	90.0	0.4388	1.79	0.46	1.10	3.35	1.47	0.32	0.05	0.20	0.56	0.25	0.27	0.12	4.19	1.84
26年目	H 45	0.99329	0.98829	0.99466	0.99252	90.0	0.4220	1.77	0.46	1.10	3.33	1.41	0.32	0.05	0.20	0.56	0.24	0.27	0.11	4.17	1.76
27年目	H 46	0.99327	0.98827	0.99466	0.99252	90.0	0.4057	1.75	0.46	1.10	3.31	1.34	0.32	0.05	0.20	0.56	0.23	0.27	0.11	4.15	1.68
28年目	H 47	0.99325	0.98825	0.99466	0.99252	90.0	0.3901	1.73	0.46	1.10	3.29	1.28	0.32	0.05	0.20	0.56	0.22	0.27	0.11	4.13	1.61
29年目	H 48	0.99323	0.98823	0.99466	0.99252	90.0	0.3751	1.71	0.46	1.10	3.27	1.23	0.32	0.05	0.20	0.56	0.21	0.27	0.10	4.11	1.54
30年目	H 49	0.99321	0.98821	0.99466	0.99252	90.0	0.3607	1.69	0.46	1.10	3.25	1.17	0.32	0.05	0.20	0.56	0.20	0.27	0.10	4.08	1.47
31年目	H 50	0.99319	0.98819	0.99466	0.99252	90.0	0.3468	1.67	0.46	1.10	3.23	1.12	0.32	0.05	0.20	0.56	0.20	0.27	0.09	4.06	1.41
32年目	H 51	0.99317	0.98817	0.99466	0.99252	90.0	0.3335	1.65	0.46	1.10	3.21	1.07	0.32	0.05	0.20	0.56	0.19	0.27	0.09	4.04	1.35
33年目	H 52	0.99315	0.98815	0.99466	0.99252	90.0	0.3207	1.63	0.46	1.10	3.19	1.02	0.32	0.05	0.20	0.56	0.18	0.27	0.09	4.02	1.29
34年目	H 53	0.99313	0.98813	0.99466	0.99252	90.0	0.3083	1.61	0.46	1.10	3.17	0.98	0.32	0.05	0.20	0.56	0.17	0.27	0.08	4.00	1.23
35年目	H 54	0.99311	0.98811	0.99466	0.99252	90.0	0.2965	1.58	0.46	1.10	3.15	0.93	0.32	0.05	0.20	0.56	0.17	0.27	0.08	3.98	1.18
36年目	H 55	0.99309	0.98809	0.99466	0.99252	90.0	0.2851	1.56	0.46	1.10	3.13	0.89	0.32	0.05	0.20	0.56	0.16	0.27	0.08	3.96	1.13
37年目	H 56	0.99307	0.98807	0.99466	0.99252	90.0	0.2741	1.54	0.46	1.10	3.11	0.85	0.32	0.05	0.20	0.56	0.15	0.27	0.07	3.94	1.08
38年目	H 57	0.99305	0.98805	0.99466	0.99252	90.0	0.2636	1.52	0.46	1.10	3.09	0.81	0.32	0.05	0.20	0.56	0.15	0.27	0.07	3.92	1.03
39年目	H 58	0.99303	0.98803	0.99466	0.99252	90.0	0.2534	1.50	0.46	1.10	3.07	0.78	0.32	0.05	0.20	0.56	0.14	0.27	0.07	3.90	0.99
40年目	H 59	0.99301	0.98801	0.99466	0.99252	90.0	0.2437	1.48	0.46	1.10	3.04	0.74	0.32	0.05	0.20	0.56	0.14	0.27	0.07	3.88	0.95
41年目	H 60	0.99299	0.98799	0.99466	0.99252	90.0	0.2343	1.46	0.46	1.10	3.02	0.71	0.32	0.05	0.20	0.56	0.13	0.27	0.06	3.86	0.90
42年目	H 61	0.99297	0.98797	0.99466	0.99252	90.0	0.2253	1.44	0.46	1.10	3.00	0.68	0.32	0.05	0.20	0.56	0.13	0.27	0.06	3.84	0.86
43年目	H 62	0.99295	0.98795	0.99466	0.99252	90.0	0.2166	1.42	0.46	1.10	2.98	0.65	0.32	0.05	0.20	0.56	0.12	0.27	0.06	3.82	0.82
44年目	H 63	0.99293	0.98793	0.99466	0.99252	90.0	0.2083	1.40	0.46	1.10	2.96	0.62	0.32	0.05	0.20	0.56	0.12	0.27	0.06	3.80	0.79
45年目	H 64	0.99291	0.98791	0.99466	0.99252	90.0	0.2003	1.38	0.46	1.10	2.94	0.59	0.32	0.05	0.20	0.56	0.11	0.27	0.05	3.78	0.76
46年目	H 65	0.99289	0.98789	0.99466	0.99252	90.0	0.1926	1.36	0.46	1.10	2.92	0.56	0.32	0.05	0.20	0.56	0.11	0.27	0.05	3.76	0.72
47年目	H 66	0.99287	0.98787	0.99466	0.99252	90.0	0.1852	1.34	0.46	1.10	2.90	0.54	0.32	0.05	0.20	0.56	0.10	0.27	0.05	3.73	0.69
48年目	H 67	0.99285	0.98785	0.99466	0.99252	90.0	0.1780	1.32	0.46	1.10	2.88	0.51	0.32	0.05	0.20	0.56	0.10	0.27	0.05	3.71	0.66
49年目	H 68	0.99283	0.98783	0.99466	0.99252	90.0	0.1712	1.30	0.46	1.10	2.86	0.49	0.32	0.05	0.20	0.56	0.10	0.27	0.05	3.69	0.63
合計								87.20	25.96	55.94	169.10	92.83	15.87	2.55	9.80	28.22	14.73	13.50	7.05	210.82	114.61

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道317号大島道路	愛媛県今治市吉海町名～今治市宮窪町宮窪	2	6.3km

■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	改良費				14,136		
					10,601		
		土工	m ³	1,717,192	3,407	切土(953,989m ³)、盛土(763,203m ³)	
		軟弱地盤改良工	m ³				
		法面工	m ²	72,114	6,176	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	1	361	大型ブロック積擁壁、重力式擁壁、補強土壁等	
		管渠工	m	295	27		
		函渠工	m	28	7		
		排水工	m	11,123	624		
		中央分離帯工	m				
		雑工	式				
		橋梁費				3,078	
			100m以上	m	634	2,690	山田橋(366m)、名高架橋(109m)、永地高架橋(159m)
			100m未満	m	60	388	寺池橋(60m)
		トンネル費					
			NATM	m			
			シールド	m			
		IC・JCT費					
			IC	箇所			
			JCT	箇所			
		舗装費				332	
			車道舗装	m ²	97,500	332	
			歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				125		
		交通管理施設工	式	1	125	標識工、防護柵工、路面表示等	
		遮音壁	m				
②用地及補償費	用地費		m ²	162,050	2,031		
		宅地	m ²				
		田畑	m ²	46,100	1,683		
		山林・原野	m ²	115,950	348		
		その他	m ²				
		補償費	式	1	13		
③間接経費		式	1	2,686	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費					18,865		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道317号	大島道路	4	6.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	6.3	22	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	38	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			60	

【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。