

一般国道55号 なんこくあき 南国安芸道路
事業再評価

平成24年10月1日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道55号 南国安芸道路

【 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. 事業経緯	3
2.1. 主な事業の経緯.....	3
3. 事業の必要性等に関する視点	4
3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化.....	4
3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化.....	4
3.1.2. 事業の効果と必要性.....	9
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.....	24
3.2. 事業の投資効果.....	25
3.2.1. 事業の投資効果.....	25
3.2.2. 前回評価時からの事業計画の変化.....	26
3.3. 事業の進捗状況.....	27
3.3.1. 事業の進捗状況.....	27
4. 事業の進捗見込みの視点	29
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	30
5.1. コスト縮減.....	30
5.2. 代替案立案等の可能性.....	30
6. 地方公共団体からの要望	31
7. 対応方針（原案）	32

1. 事業の概要

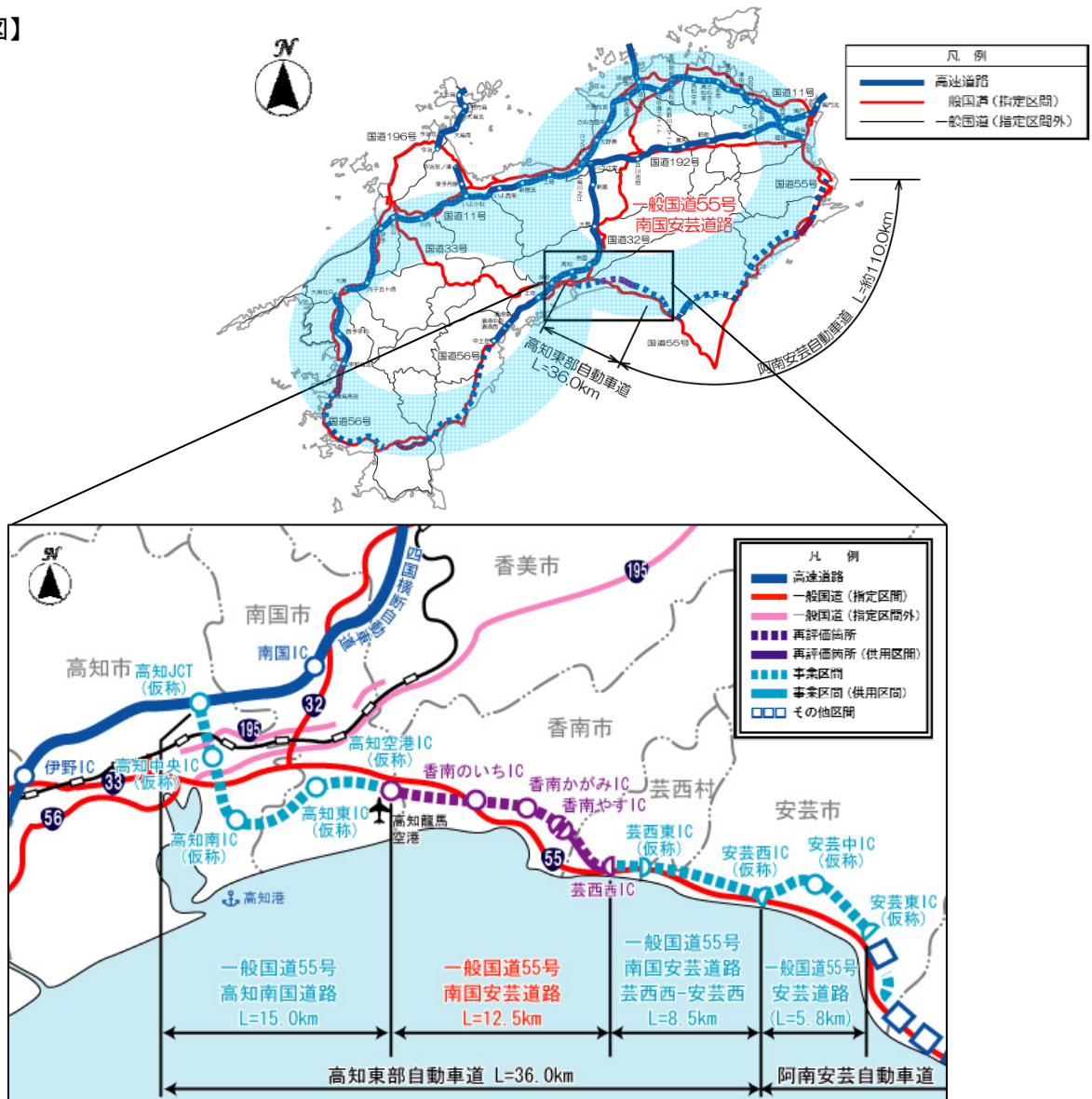
1.1. 事業の目的

一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長約216kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

一般国道55号 南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。

また、東南海・南海地震などの災害発生時の代替路としての役割も担っており、更には国道55号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、地域間の円滑な交通流動の確保を目的としている。

【位置図】

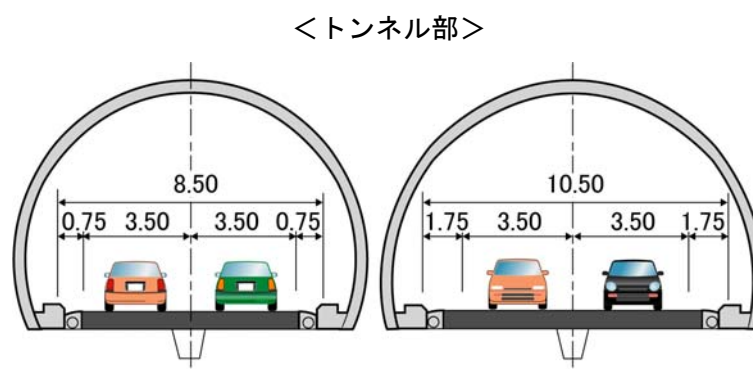
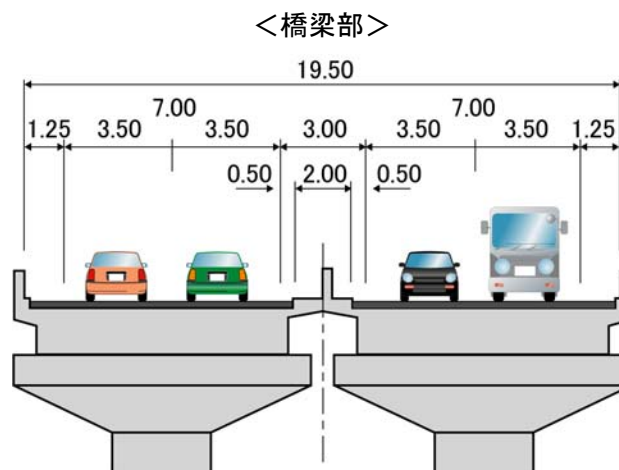
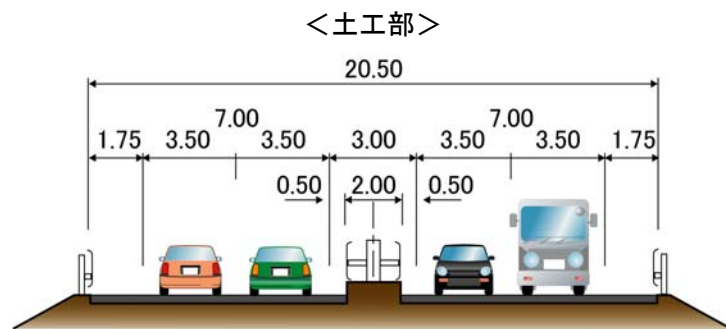


1.2. 事業計画諸元

年次	内容
事業名	一般国道55号 <small>なんこくあき</small> 南国安芸道路
計画区間	<small>こうちけんなんこくしものべ</small> 高知県南国市物部部 ~ <small>こうちけんあきぐんげいせいむらにしぶん</small> 高知県安芸郡芸西村西分
計画延長	12.5km
構造規格	第1種第3級(自動車専用道路)
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	20.5m

【標準断面図】

(単位:m)



2. 事業経緯

2.1. 主な事業の経緯

年次	内容
平成 11 年度	都市計画決定(南国市～安芸市)
平成 12 年度	事業化
平成 14 年度	用地買収着手
平成 15 年度	工事着手
平成 22 年度	都市計画変更(香南市野市町～安芸郡芸西村)
平成 22 年度	香南やす IC-芸西西 IC 暫定 2 車線供用開始

<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

- 高知県では平成16年10月以降、市町村合併が進み53市町村（9市、26町、18村）であったものが、平成21年1月に33市町村（11市、17町、5村）に再編された。
- 南国芸芸道路の沿線である**香南市は赤岡町、香我美町、野市町、夜須町、吉川村が平成18年3月1日に合併**している。南国市及び芸西村は合併していない。

＜高知県の市町村合併状況＞



現在の市町村 (H24.7 現在)	前回評価時の市町村 (H21.11.9 時点)	備考	現在の市町村 (H24.7 現在)	前回評価時の市町村 (H21.11.9 時点)	備考
いの町	いの町	平成16年10月伊野町、吾北村、本川村が合併	宿毛市	宿毛市	
高知市	高知市	平成17年1月高知市、鏡村、土佐山村が合併 平成20年1月高知市、春野町が合併	土佐清水市	土佐清水市	
津野町	津野町	平成17年2月葉山村、東津野村が合併	東洋町	東洋町	
四万十市	四万十市	平成17年4月中村市、西土佐村が合併	奈半利町	奈半利町	
仁淀川町	仁淀川町	平成17年8月池川町、吾川村、仁淀村が合併	田野町	田野町	
中土佐町	中土佐町	平成18年1月中土佐町、大野見村が合併	安田町	安田町	
香南市	香南市	平成18年3月赤岡町、香我美町、野市町、夜須町、吉川村が合併	北川村	北川村	
香美市	香美市	平成18年3月土佐山田町、香北町、物部村が合併	馬路村	馬路村	
四万十町	四万十町	平成18年3月窪川町、大正町、十和村が合併	芸西村	芸西村	
黒潮町	黒潮町	平成18年3月佐賀町、大方町が合併	本山村	本山村	
室戸市	室戸市		大豊町	大豊町	
安芸市	安芸市		土佐町	土佐町	
南国市	南国市		大川村	大川村	
土佐市	土佐市		佐川町	佐川町	
須崎市	須崎市		越知町	越知町	
			橋原町	橋原町	
			日高村	日高村	
			大月町	大月町	
			三原村	三原村	

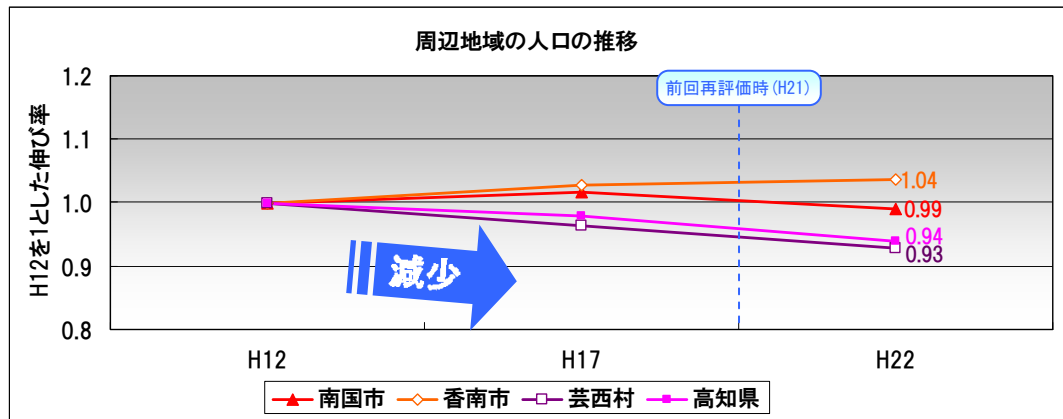
※) : 南国芸芸道路の周辺市町村

(2) 人口の動向

a) 総人口の推移

- 高知県の人口は減少傾向にあり、H22ではH12の0.94倍。
- 南国安芸道路周辺地域の内、**南国市の人口はほぼ横ばい、香南市は増加傾向、芸西村は減少傾向**を示している。

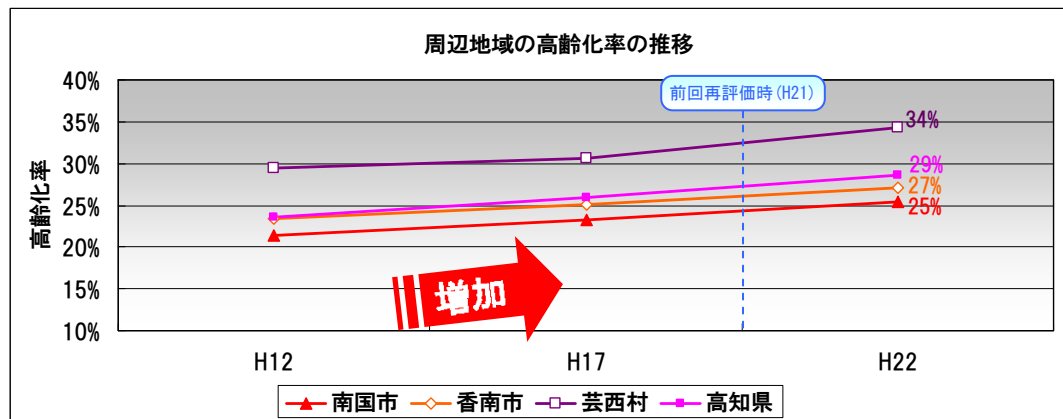
<南国安芸道路周辺地域における人口の推移（H12年比）>



b) 高齢化率

- 高齢化率は**高知県平均及び周辺地域も同様に増加**している。
- 南国安芸道路周辺地域の高齢化率は高知県平均の高齢化率(28.5%)を下回っている。**

<南国安芸道路周辺地域における高齢化率の推移（H12年比）>



(単位：人)

市町村別	人口			高齢者		
	H12	H17	H22	H12	H17	H22
南国市	49,965	50,758	49,472	10,711	11,786	12,535
香南市	32,659	33,541	33,830	7,663	8,391	9,165
芸西村	4,366	4,208	4,048	1,286	1,289	1,389
高知県	813,949	796,292	764,456	191,729	206,375	218,148

資料) H12・H17・H22 国勢調査

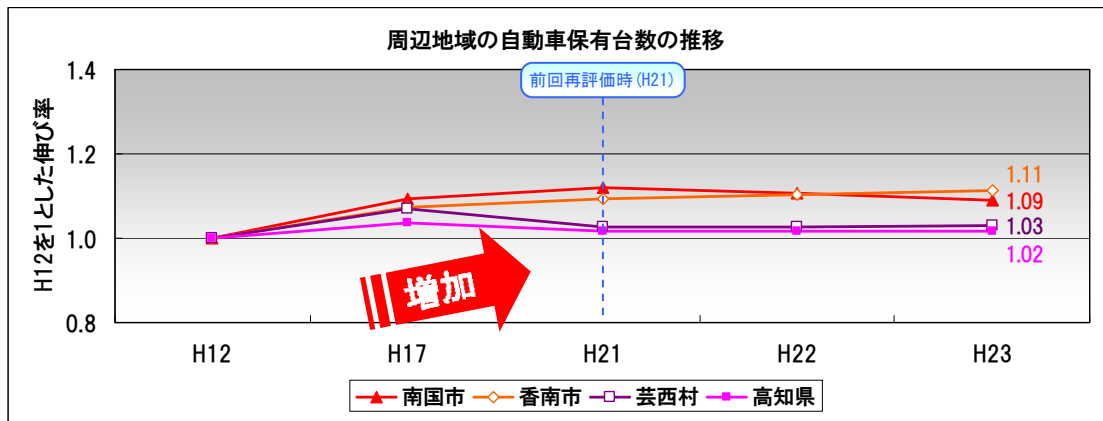
※) : 南国安芸道路の周辺市町村

(3) 交通の動向

a) 自動車保有台数の推移

- 南国安芸道路周辺地域の自動車の保有台数は、H12 から高知県平均・周辺地域ともに増加傾向である。
- 世帯当たり自動車保有台数はH12年以降、ほぼ横ばいである。

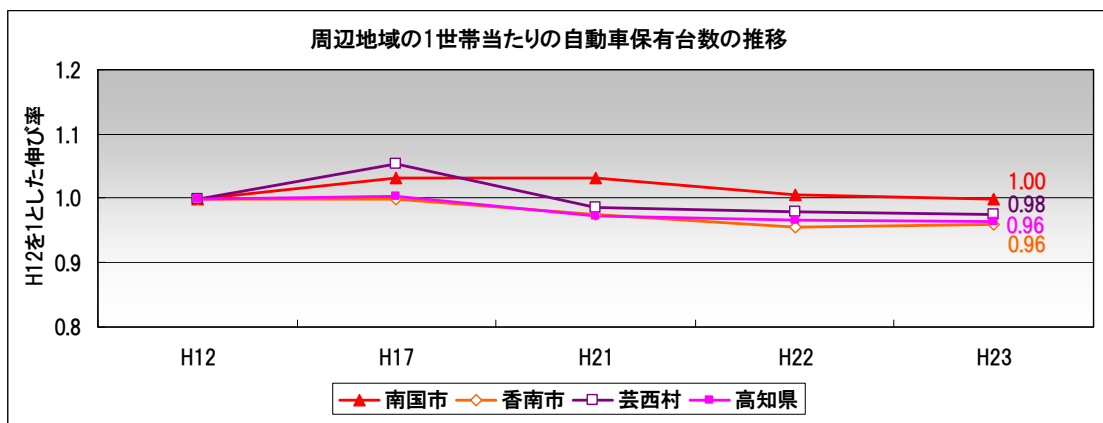
< 南国安芸道路周辺地域における自動車保有台数の推移 (H12年比) >



(単位：台)

市町村別	自動車保有台数				
	H12	H17	H21	H22	H23
南国市	35,857	39,156	40,204	39,651	39,087
香南市	22,874	24,567	24,983	25,254	25,471
芸西村	3,066	3,281	3,144	3,149	3,161
高知県	544,536	564,367	553,938	553,394	553,148

資料) 四国運輸局



(単位：台)

市町村別	1世帯当たりの自動車保有台数				
	H12	H17	H21	H22	H23
南国市	1.8	1.9	1.9	1.9	1.8
香南市	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8
芸西村	1.9	2.0	1.8	1.8	1.8
高知県	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6

資料) 四国運輸局

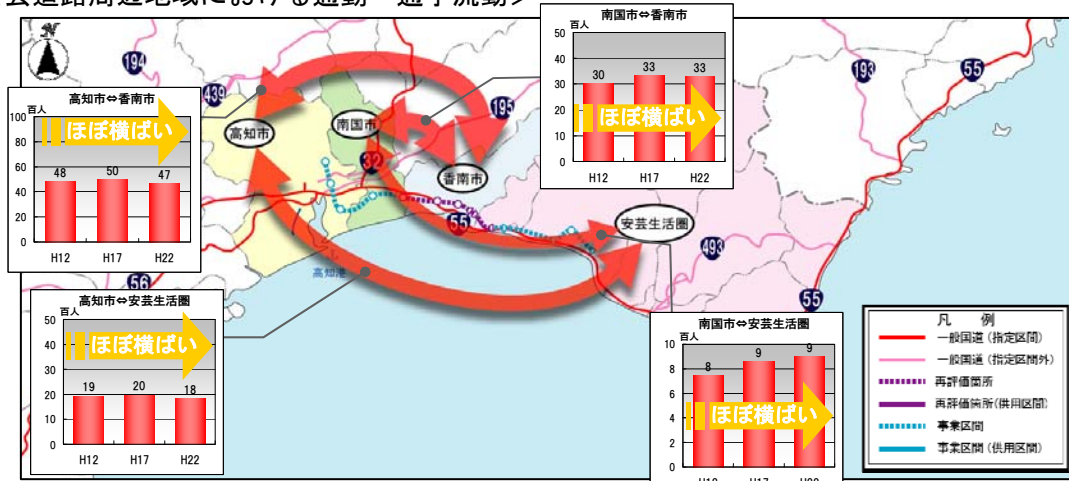
※) : 南国安芸道路の周辺市町村

b) 地域間流動の変化

■ 通勤・通学流動

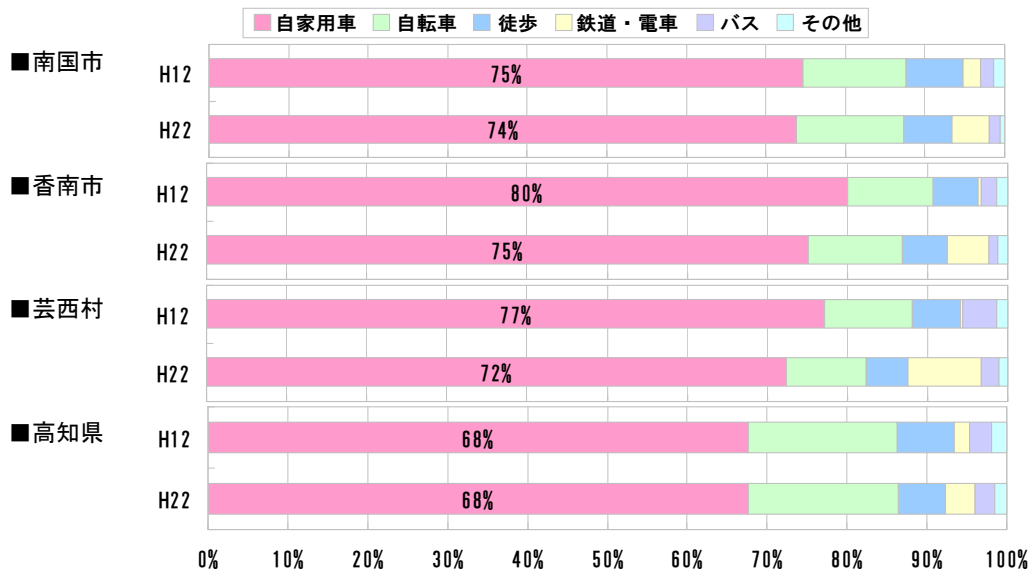
- 高知県東部（南国市、香南市、安芸生活圏）から**中心都市である高知市や南国市への通勤・通学流動は、ほぼ横ばい**である。
- また、通勤・通学時の交通手段は約 7～8 割が自家用車であり、**日常生活における自動車への依存度が高い**。

＜南国安芸道路周辺地域における通勤・通学流動＞



資料) H12、H17、H22 国勢調査

＜南国安芸道路周辺地域における通勤・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
南国市	16,024	2,791	1,536	490	338	303	21,482
香南市	10,616	1,408	741	63	259	174	13,261
芸西村	1,002	142	79	4	54	18	1,299
高知県	226,997	62,840	24,034	6,370	8,942	6,594	335,777

資料) H12 国勢調査

(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
南国市	16,310	2,978	1,357	1,027	303	124	22,099
香南市	11,086	1,746	822	754	162	191	14,761
芸西村	932	130	67	118	28	14	1,289
高知県	216,810	60,298	18,832	11,670	8,098	4,702	320,410

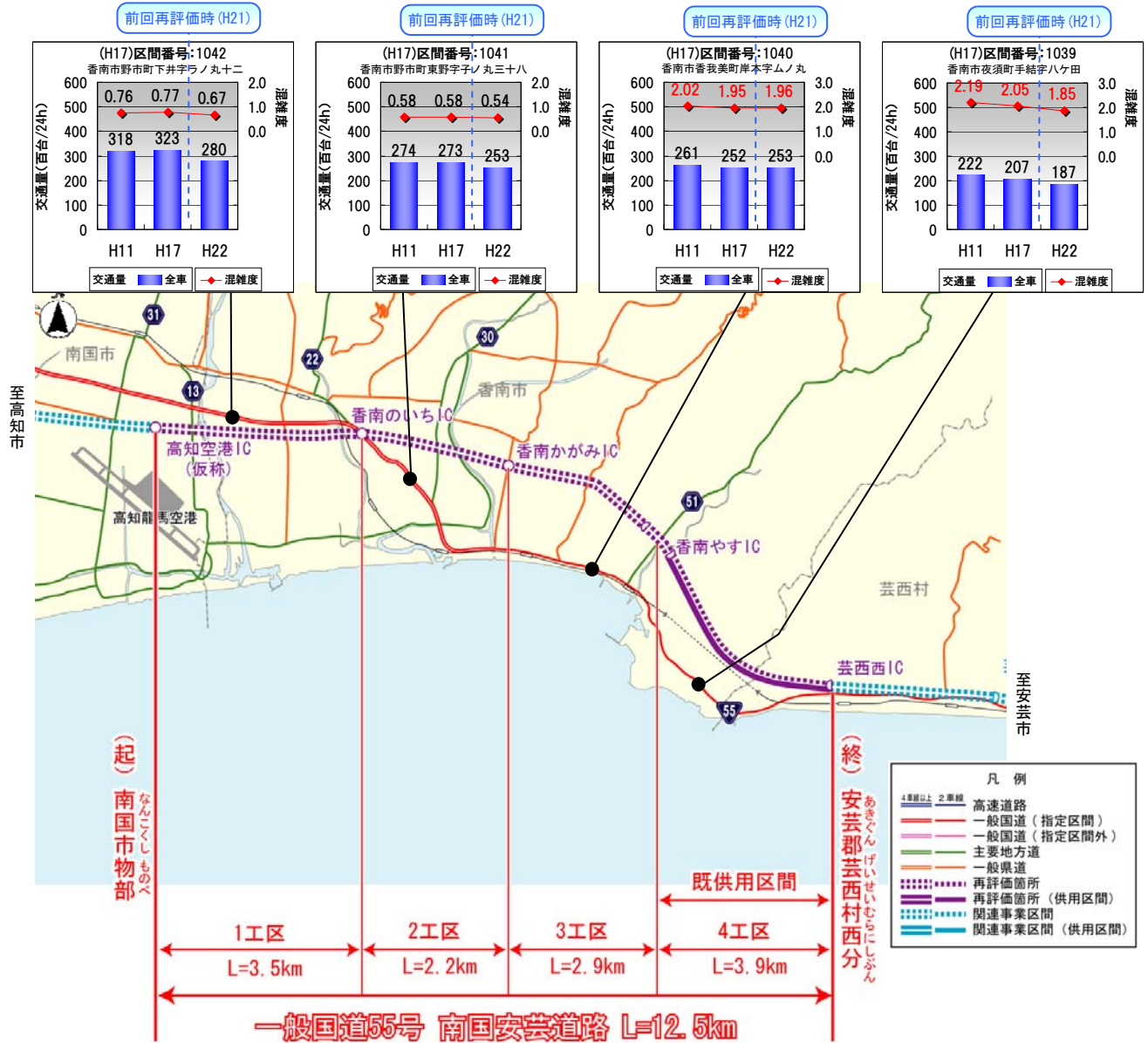
資料) H22 国勢調査

※) : 南国安芸道路の周辺市町村

c) 現道の交通状況の変化

- 南国安芸道路と並行する現道の大部分の区間では、**H11年～H22年にわたって2万台/日以上**の交通量が利用している。
- 現道の2車線区間では、**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**。

<現道（国道55号）の交通量の変化>



資料) 交通量: H11・H17・H22 道路交通センサス
混雑度: H22 センサス交通容量と各センサス交通量から算定

<混雑度の目安>

混雑度	混雑状況
1.00～1.25	ピーク時間（1～2時間）に混雑が発生
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:2,027 千人・時間/年 削減率:98.6%
		■	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	現道の旅行速度が最大 19.2km/h 向上 (ただし、旅行速度は 20.7km/h であり 20km/h 以上)
		□	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	土佐電気鉄道(路線/バス) 高知東部交通(高速/バス)
		■	新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	JR 後免駅(特急停車駅) 安芸市～後免駅:約 10 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) 安芸市～高知龍馬空港:約 11 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の向上が見込まれる	高知県東部の主な農産品:ゆず、なす 高知県東部の主な水産品:サバ、ブリ JA 土佐あき～園芸流通センター:約 10 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 ² 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 checked="" 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	高知市(中央地方生活圏)～安芸市(安芸地方生活圏)を連絡する高規格幹線道路の一部を構成
		<input checked="" type="checkbox"/>	当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間で最短時間で連絡する路線を構成する	高知市～安芸市:約10分短縮
		<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	高知市～香南市夜須支所:約5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	香南市・安芸市・室戸市:観光振興プロジェクト 安芸市:過疎地域自立促進プロジェクト 北川村:ゆず振興プロジェクト
		<input checked="" type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	馬路温泉、阪神キャンプ地、モネの庭マルモッタン、室戸岬、室戸ジオパーク等 高知 JCT～モネの庭マルモッタン:約10分短縮
	<input type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/>	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/>	バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/>	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/>	市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/>	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	高知医療センター:60分圏カバー人口が約7,900人増加 安芸市役所～高知医療センター(62分→52分)

<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	
		<input 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	
	災害への備え	<input checked="" 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	香南市夜須町(人口約 3,900 人) 芸西村(人口約 4,000 人)
		<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 55 号: 第一次緊急輸送道路に指定
		<input checked="" type="checkbox"/>	緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	現道である国道 55 号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成
		<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: 7 千 t-CO2/年 CO2 排出削減率: 4.7%
	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: 35.4t-NOx/年 NO2 排出削減率: 88.6%
		<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: 2.2t-SPM/年 SPM 排出削減率: 93.1%
		<input 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	
		<input type="checkbox"/>	その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/>	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/>	他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	<input checked="" type="checkbox"/>	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	「東南海・南海地震」における救援ルートの信頼性の向上 「東南海・南海地震」における自衛隊救援活動ルートの確保

(2) 事業の主な効果と必要性

■ 交通渋滞の緩和

バイパスへの交通転換による混雑度の減少や現道旅行速度の向上
時間損失が約 99%削減

【現状・課題】

- 国道 55 号（現道区間）には、**混雑多発箇所が存在**する。
- **車線数が 4 車線から 2 車線に減少している現道区間では、混雑時旅行速度が 20~30km/h、混雑度が 1.75 以上(1.96)であり、交通量に対して十分な交通容量が確保されていない。**

<周辺道路の混雑状況> 至 安芸市

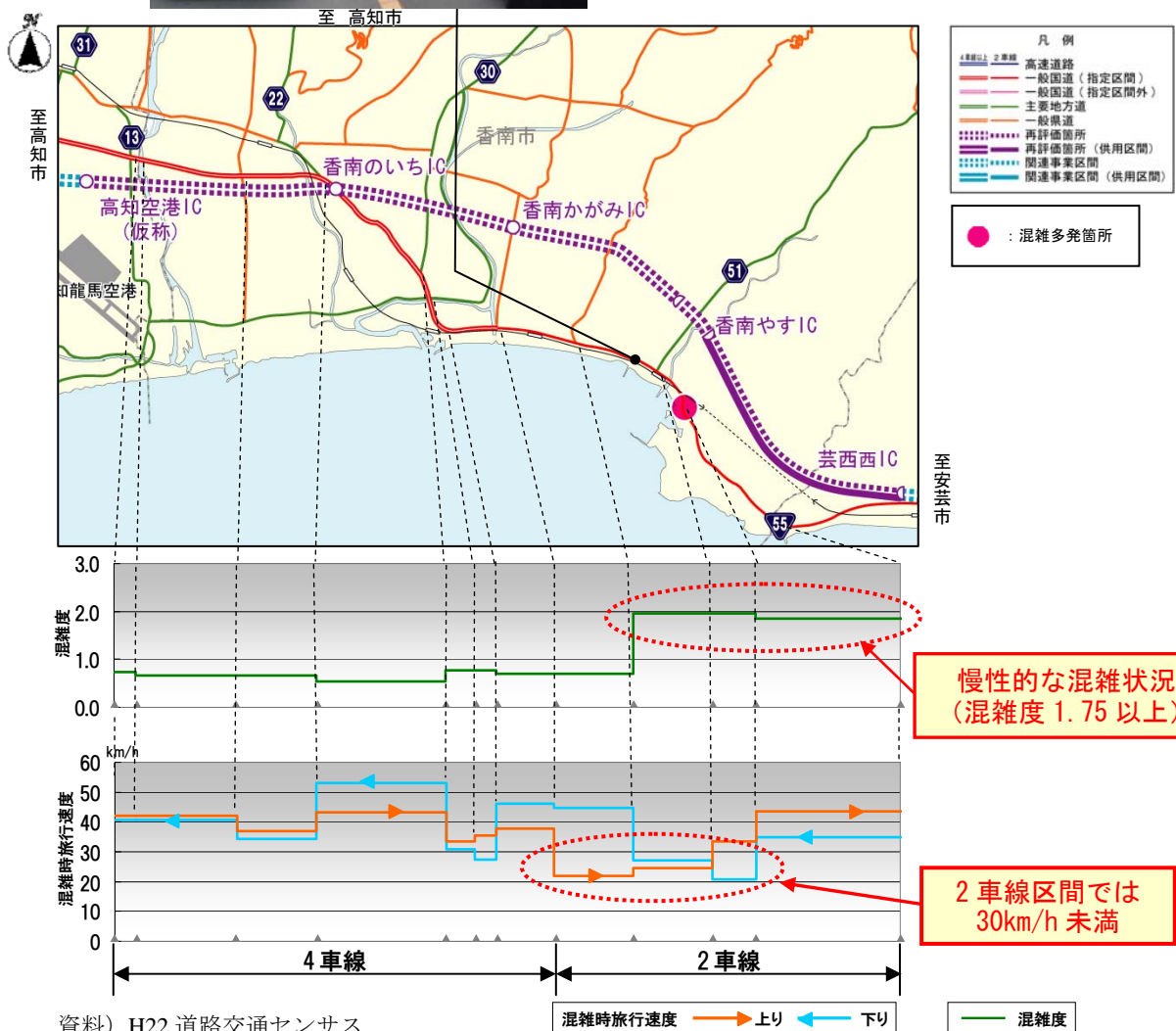
慢性的な混雑



<混雑度の目安>

混雑度	混雑状況
1.00~1.25	ピーク時間（1~2 時間）に混雑が発生
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

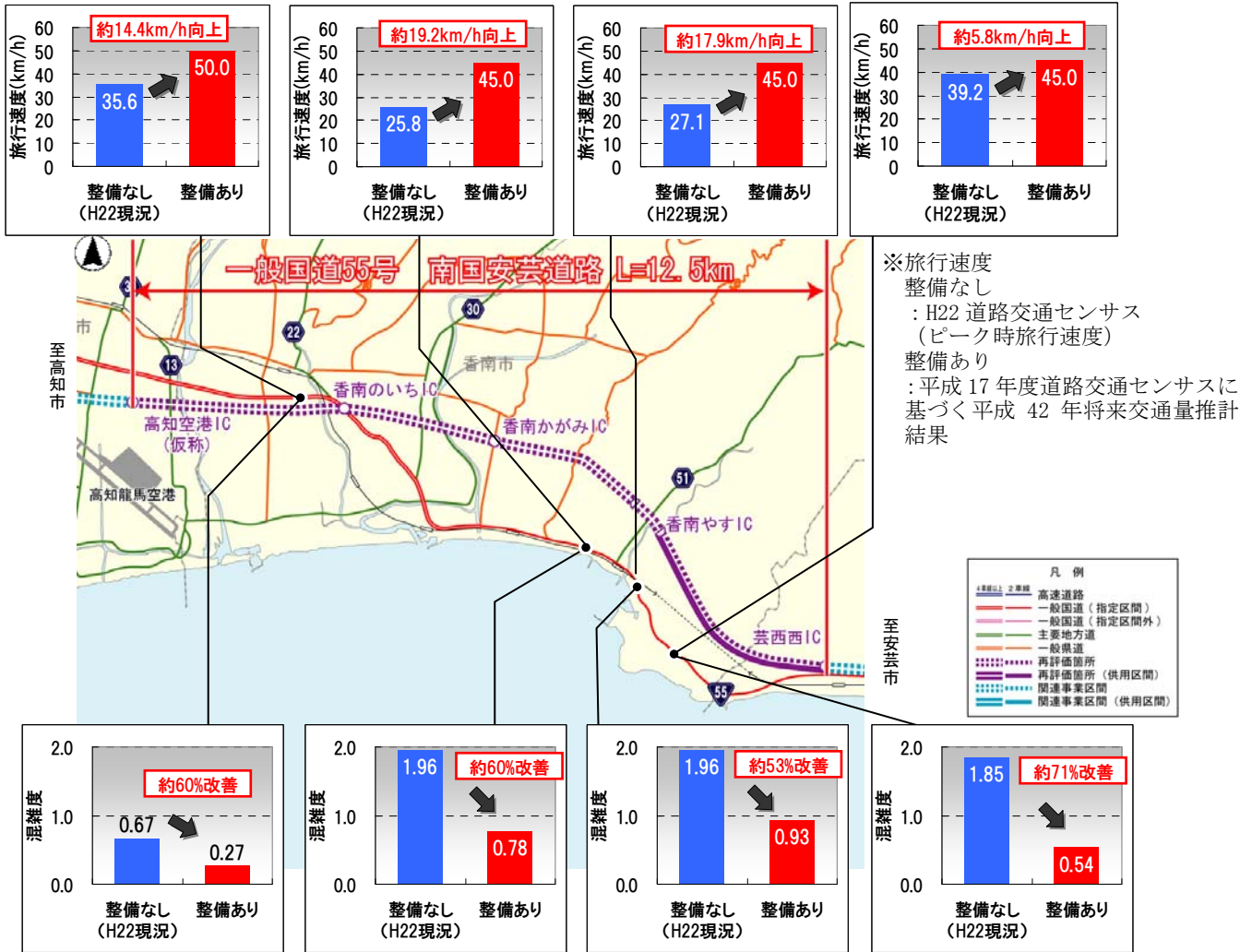
資料) 道路の交通容量 (社)日本道路協会



【整備効果】

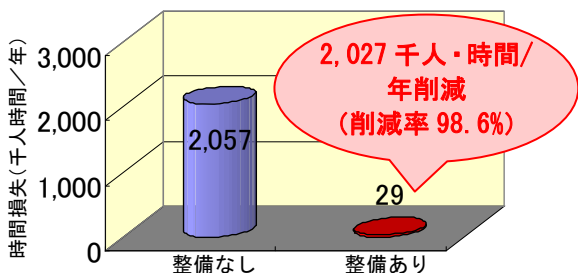
- 南国安芸道路の整備に伴い、現道の通過交通が当該道路に転換することで、二車線区間の現道の混雑が大幅に緩和され、整備なしと比較して**混雑度が53~71%改善**する。
- 現道の**旅行速度が最大19.2km/h向上**する。
- 現道における**時間損失が2,027千人・時間/年減少(98.6%減)**する。

＜南国安芸道路の整備による混雑度及び現道旅行速度の変化＞



※混雑度
 整備なし：H22 道路交通センサス
 整備あり：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（南国安芸道路の整備有無の差）から「整備により減少した交通量」を算定し、H22 センサス交通量から「整備により減少した交通量」を減算した交通量と H22 センサス交通容量から算定（試算値）

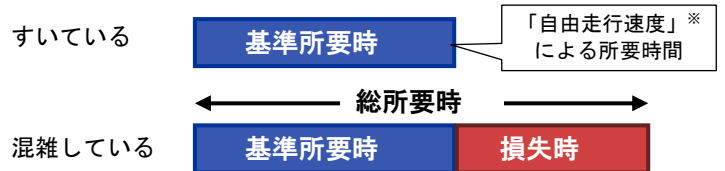
＜南国安芸道路の整備による時間損失の削減＞



※将来値については、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を用いた試算値である。

★「自動車交通の時間損失」の考え

自由に走行できる状態を基準に、余計にかかる時間を損失時間として、道路のサービスレベルを定量的に評価するもの



※自由走行速度：渋滞がなく、自由に走行できるときの速度

渋滞などによる「交通の遅れ」で失われた時間

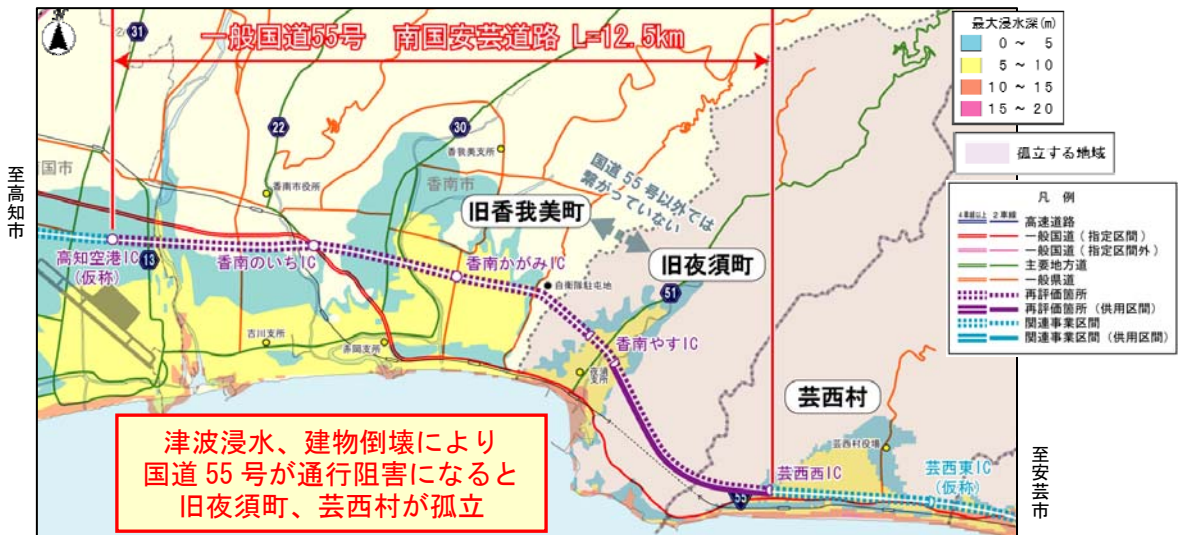
■ 災害への備え、その他

東南海・南海地震時における救援ルートへの信頼性の向上

【現状・課題】

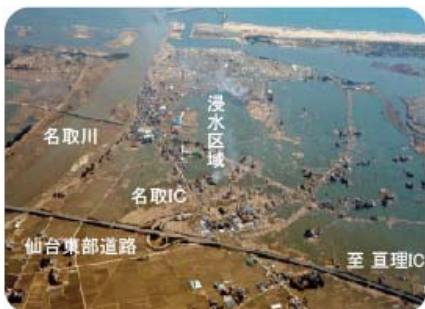
- 現道は第一次緊急輸送道路に指定されているものの、東南海・南海地震発生時には、津波浸水、建物倒壊により通行が阻害される危険が大きい。
- 旧夜須町、芸西村は緊急輸送を行える道路が国道 55 号に限定されているため、国道 55 号の通行が阻害されると孤立してしまう。
- 高知県東部には幹線となる道路が 1 本しかなく海岸近くを通っているため、地震発生時には津波浸水により緊急輸送道路としての機能を失うリスクが高い。

<東南海・南海地震発生時における津波浸水予測エリア>



資料) 南海トラフの巨大地震による津波浸水予測について (高知県) (H24. 5)

【浸水による交通阻害 (仙台東部道路)】の例



【建物による道路の閉塞 (阪神・淡路大震災)】の例



<高知県東部の道路網状況>



資料) 平成 24 年道路事業概要

<東南海・南海地震の発生確率>

領域または地震名		地震発生確率		
		10年以内	30年以内	50年以内
南海トラフの地震	南海地震	約10%~20%	約60%程度	約90%
	東南海地震	約20%程度	約70%程度	約90%程度 もしくはそれ以上

資料) 地震調査研究推進本部 HP (H24. 1. 1)

【整備効果】

- 津波浸水、建物倒壊による影響を受けにくい当該道路の整備に伴い、**信頼性の高い救援ルート**を確保できるとともに、**孤立地域が解消**する。
- 既供用区間の周辺住民は「災害時の安心感が向上した」と感じている。また、**延伸することで安心感は更に向上すると回答**している。
- また、当該道路の**盛土部が津波を止める堤防として機能することで津波被害の軽減が期待**できる。

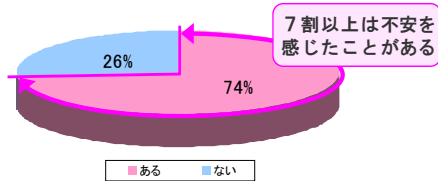
<信頼性の高い救援ルート及び孤立の解消>



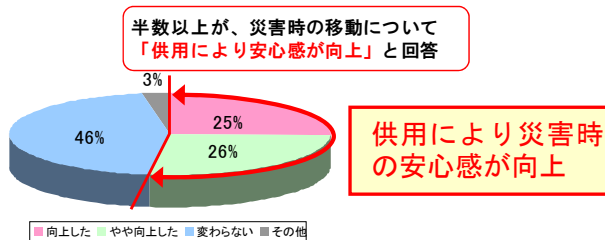
資料) 南海トラフの巨大地震による津波浸水予測について (高知県) (H24.5)
人口: 香南市 HP (H24.5 時点)、芸西村 (H24.3 時点)

<供用による災害時の安心感の変化>

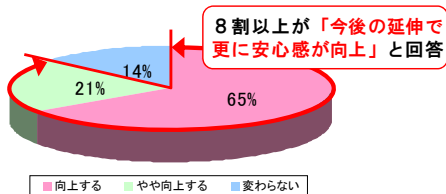
Q1: 災害による通行止めや大幅な迂回に対する不安を感じたことがありますか？



Q2: 香南やすIC～芸西IC間の供用で、災害時の移動に関する安心感が向上したと思えますか？



Q3: 延伸することで災害時の移動に関する安心感は向上すると思えますか？



資料) 供用区間周辺の一般住民へのアンケート調査(N=110)
(平成24年2月23日、25日実施)

<盛土構造に期待される効果>

盛土構造がもたらす堤防機能に期待

■津波を止める堤防機能

・盛土構造の高規格道路は、津波被害を軽減する堤防としての効果を発揮。



今回の震災で、仙台東部道路は住民の命を守り、**がれき混じりの海水が西側市街地に入るのを防いだ。**
【平成23年4月3日 河北新報記事より】

資料) 来るべき東海・東南海・南海の3連動地震に備えて－防災都市づくりに向けた政策提言－ (高知県) (H23.4)

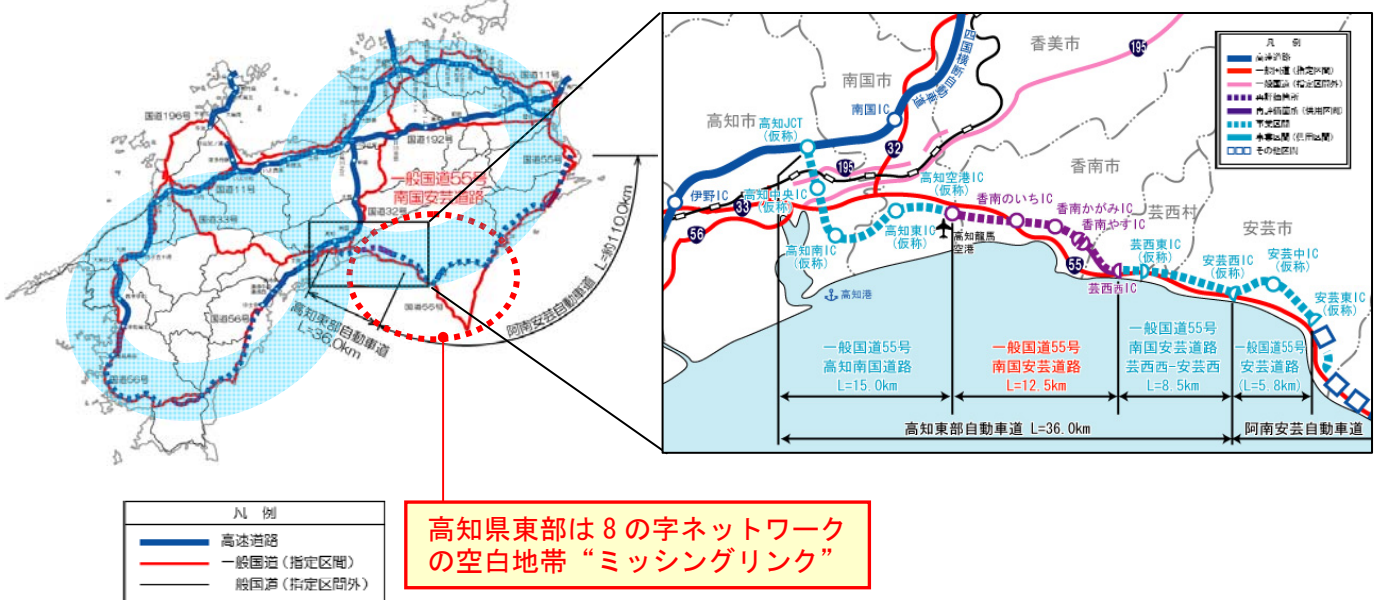
■ 国土・地域ネットワークの構築

四国8の字ネットワークのミッシングリンクを解消

【現状・課題】

- 四国8の字ネットワークは、四国の自立と発展の為には無くてはならない根幹的な社会基盤である。
- 南国安芸道路は命の道である8の字ネットワークの空白地帯“ミッシングリンク”に位置する高規格幹線道路の一部であり、早期整備が求められている。

<8の字ネットワーク整備状況>



◎早期整備が求められている四国8の字ネットワーク

「四国8の字・道中八策」(シンポジウム)が高知市上町でH22.2.13に開催され、四国8の字ネットワークの早期整備に関する施策を提言

主催は「四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会」。四国の経済界や行政関係者など約180名が参加。

「四国8の字ネットワークでつながる命・産業・観光」をテーマに、四国8の字ネットワークの実現と利用促進に向け、会場一体となった議論を行った。



書:紫舟
平成22年2月13日
四国8の字・道中八策

一番大切なものは「命」。その命の中にみなさんの願いの「8」を入れました。その「命」が「道」になり、そして道がずっと延び命とつながった先には「無限大」の可能性や広がりを見せるという想いでこの字を書き上げました。

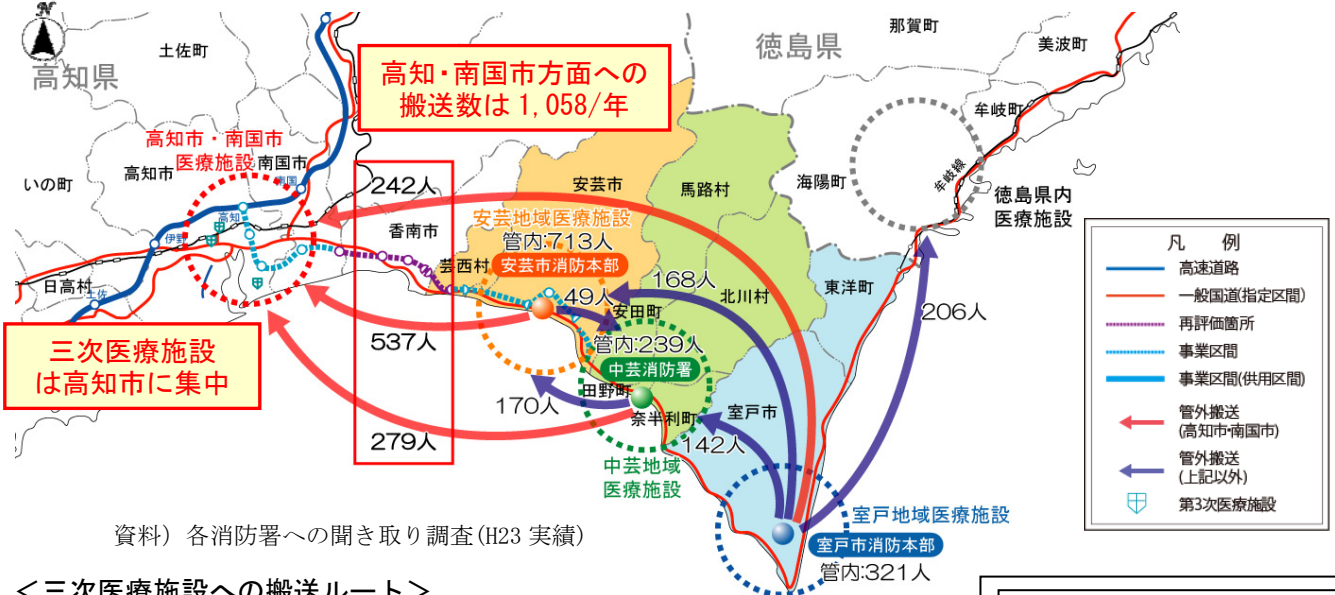
■ 三次医療施設へのアクセス向上

三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援

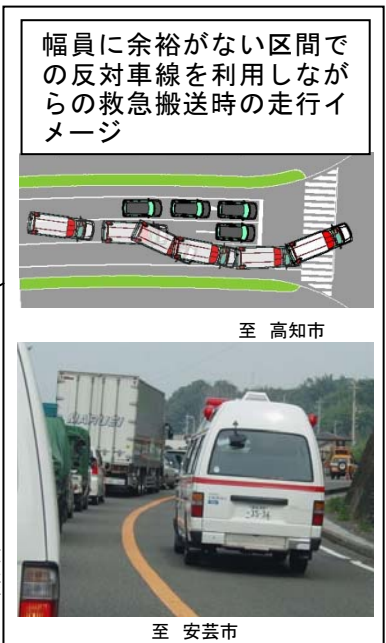
【現状・課題】

- 高知県東部には三次医療施設がないため、**重篤患者の搬送は高知医療センターなど高知市の三次医療施設に搬送せざるを得ない環境**となっている。
- 高知県東部から高知市・南国市方面へは**年間 1,000 人**を越える患者が管外搬送されている。
- 国道 55 号は混雑しているとともに幅員に余裕が無いことで、救急車は**反対車線を利用しながら走行するしかなく、車内が揺れることで患者への負担が大きくなっている。**

<高知県東部からの搬送状況>



<三次医療施設への搬送ルート>



●消防署の声

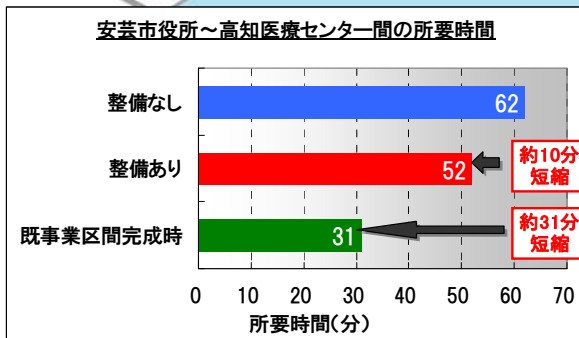
➢ 救急搬送のため国道 55 号を走行するが、夜須町の道路幅員に余裕がない区間では、道路の中央部を縫うように走行するしかなく、車内が揺れてしまい、患者への負担も大きい。

～安芸市消防署ヒアリング(H24. 2 実施)より～

【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、**高知県東部から高知医療センターまで約10分短縮することで、重篤患者の救命率の向上が期待**される。
- また、**高知南国道路を含む高知東部自動車道の整備が進むことで、大幅な時間短縮(約31分)が可能**となる。
- 高知南国道路の先線となる南国安芸道路の整備が進むことで、三次医療施設カバー圏が高知県東部に拡大し、**60分圏域人口は7,942人増加**する。

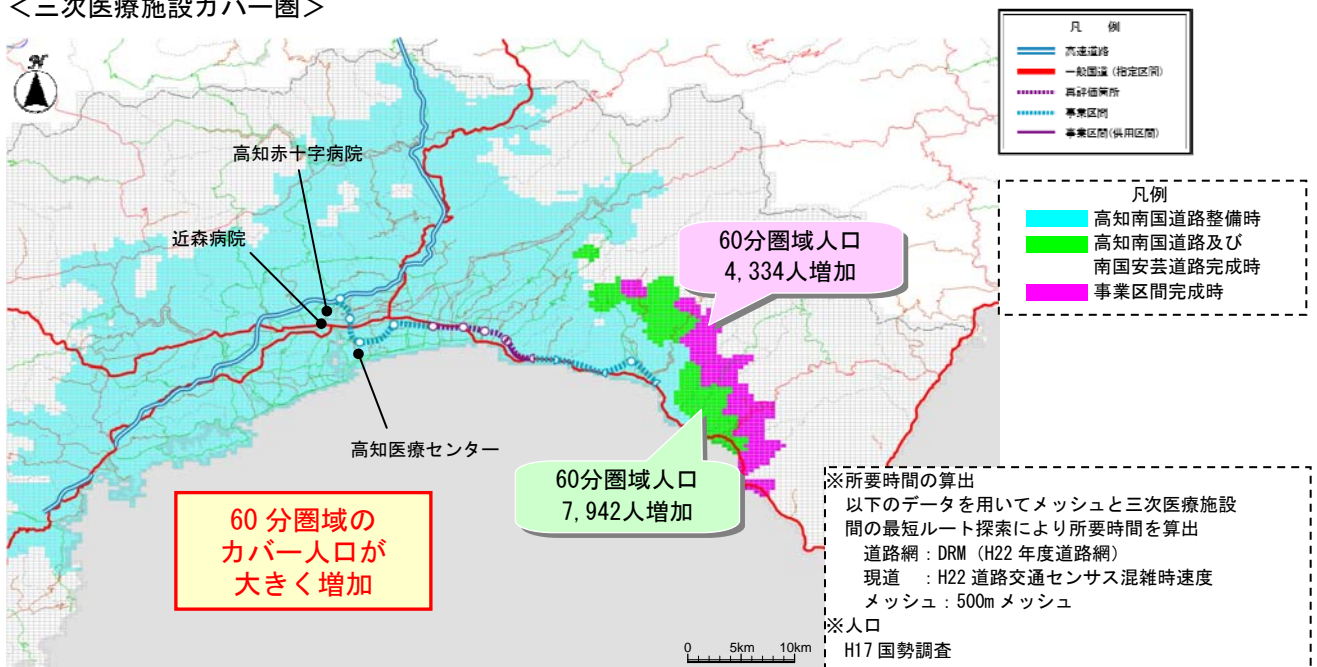
＜救急医療施設へのアクセス向上＞



※既事業区間完成時とはH24年度時点において事業化している高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路、大山道路が完成した場合

資料) 現道の所要時間はH22道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、南国安芸道路の所要時間は設計速度より算定
 既事業区間完成時は、高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路、大山道路を設計速度より算定

＜三次医療施設カバー圏＞



■ 農水産品の流通支援

アクセス性の向上により地域産業（農業・漁業）を支援

【現状・課題】

- 高知県では厳しい地域経済の立て直しを目指す「産業振興計画」において「地産地消・地産外商」に取り組み、県産品の県内外における消費拡大を図っている。
- 高知県東部は全国シェア1位である「ゆず」「なす」の県内一大産地であり、これらは一度高知市内へ集められた後、高知県の他地域の農産品とともに全国へ出荷されている。
- 高知県の農産品の流通形態上、一地域の出荷の遅れは県産品全ての流通に影響を与えることになるため、**予定時間通りの搬送が不可欠**である。
- また室戸市は県内最大の漁獲量を誇り、主要品目のひとつであるサバを**当日夕方に高知市内等のスーパー店頭**に並ぶように出荷するなど、消費拡大に向けて取り組んでいる。

● 農業関係者の声

- 高知県の農作物のほとんどは高知新港近くにある園芸流通センターに一度集め、出荷先ごとにトラックに積み替えて高知県産の農作物として全国に出荷している。
- 道路混雑等により産地から園芸流通センターへの搬送が遅れると必要な出荷量が確保できず、全国への出荷が一日遅れたり、量が不足した状態で出荷することになるなど、**一地域が出荷が遅れることで高知県全体の出荷計画に支障を来してしまう。**

～JA土佐あきヒアリング(H24.6 実施)より～

● 漁業関係者の声

- サバは痛みやすいため県内に出荷している。サバは朝10時にセリにかけ夕方16時には高知県内のスーパーに並ぶように出荷している。

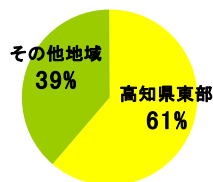
～高知県漁協室戸支所ヒアリング(H24.6 実施)より～

<高知県東部の農業特産品>

● ゆず出荷量(全国シェア)

順位	県名	出荷量(トン)	全国シェア(%)
1	高知	13,644	53.6%
2	徳島	2,996	11.8%
3	愛媛	2,855	11.2%
4	宮崎	1,626	6.4%
5	大分	1,163	4.6%

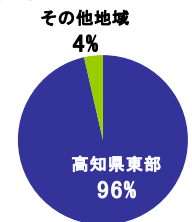
● 高知県内ゆずの生産量割合



● なす出荷量(全国シェア)

順位	県名	出荷量(トン)	全国シェア(%)
1	高知	28,400	11.5%
2	熊本	27,900	11.3%
3	福岡	21,300	8.6%
4	群馬	19,900	8.1%
5	茨城	14,200	5.7%

● 高知県内なすの生産量割合



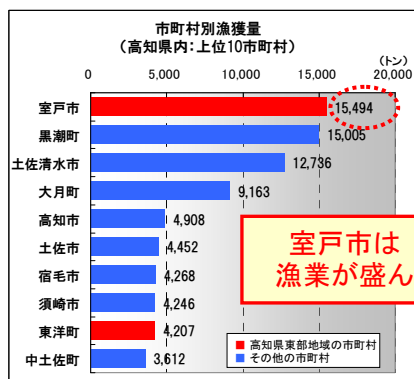
資料) ゆず出荷量(全国シェア): 農林水産省「特産果樹生産動態等調査」(平成21年度)

なす出荷量(全国シェア): 農林水産省「野菜出荷統計」(平成22年度)

生産量割合: 高知県農業振興部「高知県の園芸」(平成24年3月)

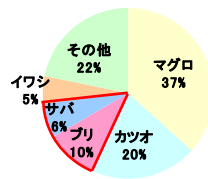
高知県産ナスの9割を高知県東部で生産

<高知県の漁獲量>



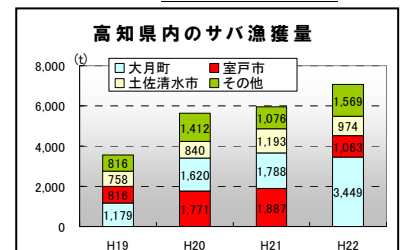
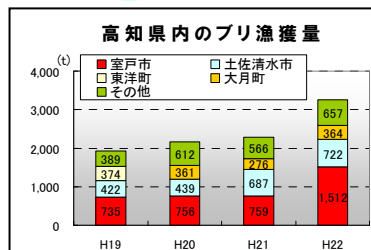
室戸市は漁業が盛ん

● 室戸市の漁獲量の魚種別割合



室戸市は県内有数のサバ、ブリの産地特に高知市は全国平均の1.5倍サバを購入している

▽: 室戸市が県内有数の漁獲高を誇る魚種 ※マグロは遠洋漁業であるため、漁場の近くの港に水揚げ

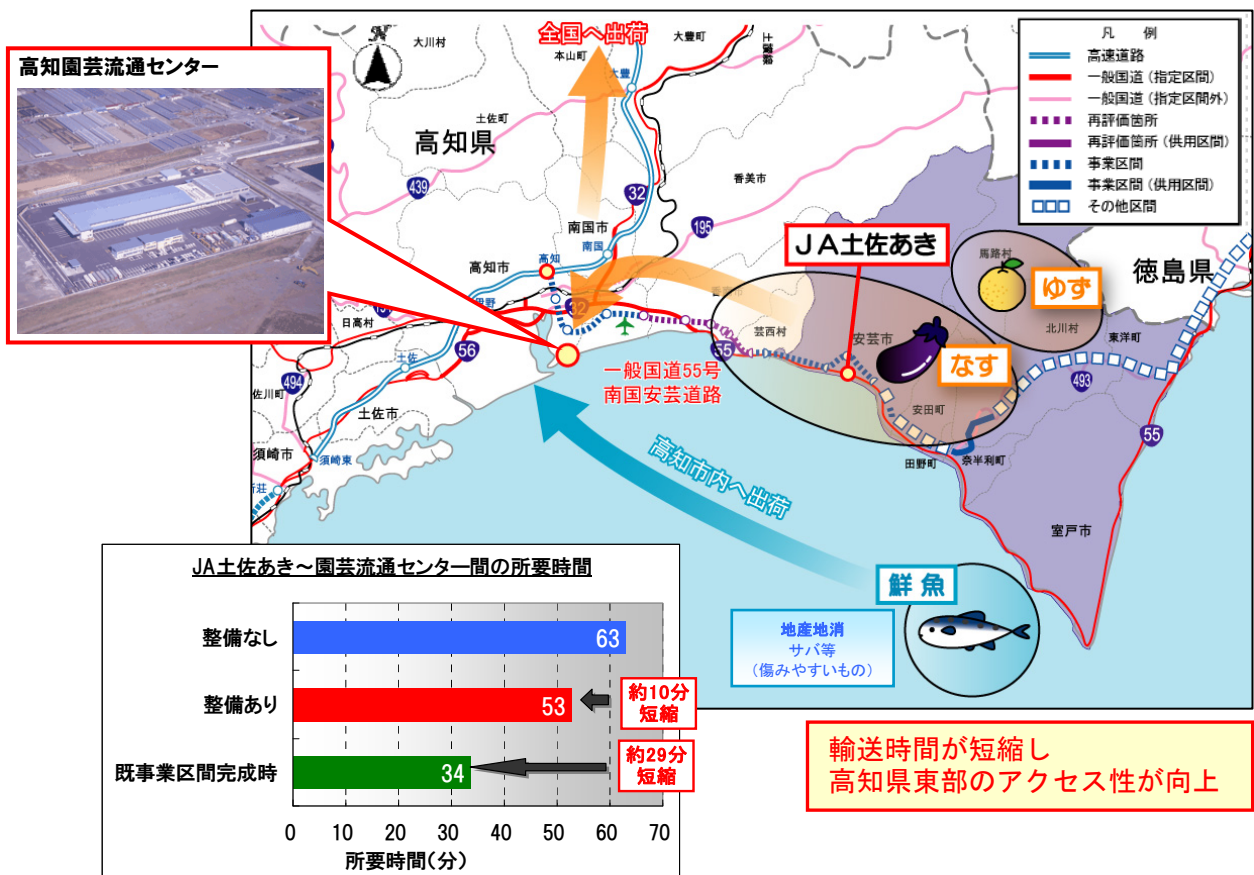


資料) 海面漁業生産統計(H22)
海面漁業生産統計(H19～H22)
家計調査(H23)

【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、**輸送時間が短縮しアクセス性が向上することで、地域産業(農業・漁業)を支援**する。
- また、**高知南国道路を含む高知東部自動車道及び地域高規格道路である安芸道路、大山道路の整備が進むことで、大幅な時間短縮(約29分)が可能となり、地理的ハンディキャップが大幅に軽減**する。

＜地域産業における物流効率化の向上＞



※既事業区間完成時とはH24年度時点において事業化している高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路、大山道路が完成した場合

資料) 現道の所要時間はH22道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、南国安芸道路の所要時間は設計速度より算定
既事業区間完成時は、高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路、大山道路を設計速度より算定

● **農業関係者の声**

➢ 道路整備が進み、定時性が確保できることで、計画的な集荷が可能となる。

～JA土佐あきヒアリング(H24.6実施)より～

● **漁業関係者の声**

➢ 道路整備が進み、現在より早くサバを店頭に並べることができることで、消費の拡大が期待できる。

～高知県漁協室戸支所ヒアリング(H24.6実施)より～

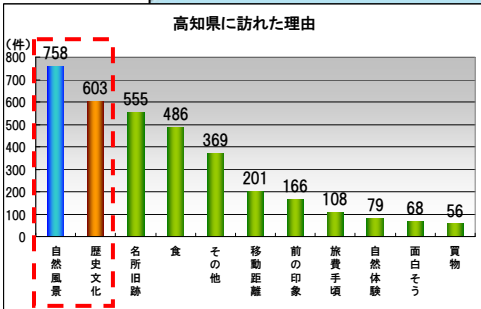
■ 主要な観光地へのアクセス向上

高知県東部の観光産業を支援

【現状・課題】

- 高知県東部には様々な自然風景や歴史資料館などの観光施設が点在している他、国内 5 例目となる **世界ジオパークに認定された室戸ジオパーク**がある。
- 高知県を訪れた理由として、「自然風景」、「歴史文化」を肌で感じたいからと答えた方が多いことから、**自然や歴史文化が豊富な高知県東部の観光の潜在的な需要は高い。**
- 高速 IC から離れた観光施設では入込客が年々減少**している。
- また、高知県を **旅行中に不安を感じた第 1 位に「道路事情(道幅、車線数、通行止め等)」**を挙げていることから、**道路整備が進んでいないことが観光振興の足かせ**となっている。

＜高知県東部の主要観光施設＞

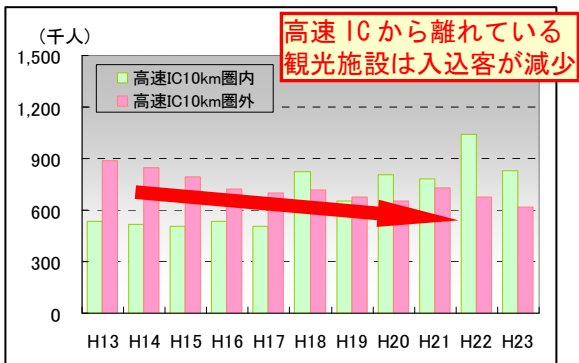


高知県東部は観光の潜在的な需要が高い

資料) 平成22年県外観光客入込・動態調査報告書(高知県)

資料) 平成23年9月19日 高知新聞

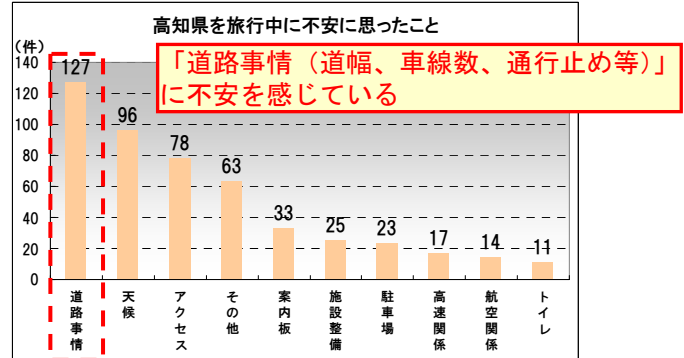
＜高知市以東の主要観光施設への入込客数＞



高速 IC から離れている観光施設は入込客が減少

資料) 県外観光客入込調査結果 (H13-H23) (高知県)

＜高知県を旅行中に不安に思った事柄＞



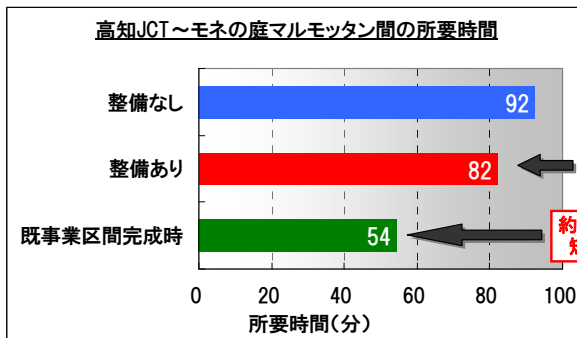
「道路事情(道幅、車線数、通行止め等)」に不安を感じている

資料) 平成22年 県外観光客入込・動態調査報告書(高知県)

【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、**高知県東部に高速道路ネットワークが延伸**することで、景勝地や歴史文化施設が豊富な**高知県東部へのアクセス性が向上**する。
- また、**高知南国道路を含む高知東部自動車道の整備が進む**ことで、**大幅な時間短縮(約 38分:高知 JCT～モネの庭マルモッタ)**が可能となり、**観光産業を支援**する。

＜高知県東部の観光地へのアクセス性の向上＞



資料) 現道の所要時間は H22 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、南国安芸道路の所要時間は設計速度より算定
既事業区間完成時は、高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路、大山道路を設計速度より算定

※既事業区間完成時とは H24 年度時点において事業化している高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路、大山道路が完成した場合

●観光施設の声

➢ 高知県東部に高速道路ネットワークが整備されることで、より遠方からの来客や滞在時間も長くなることが見込まれる。

～モネの庭マルモッタヒアリング(H24.2 実施)より～

➢ 高知県東部に高速道路ネットワークが整備されることで、高知県東部地域へ来やすくなり、ドライブなどの車も増えてくれればよいと期待している。

～道の駅 田野駅屋ヒアリング(H24.2 実施)より～

■ 自動車からのCO₂、NO₂、SPM排出量削減

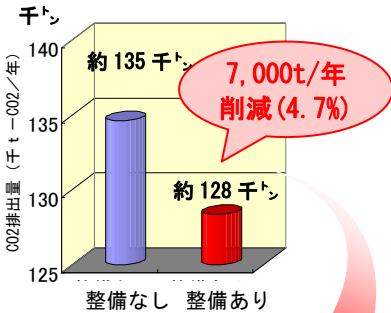
CO₂、NO₂、SPMの排出量削減

【整備効果】

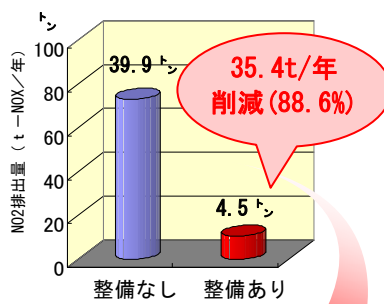
- 当該道路の整備に伴い、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO₂、NO₂、SPMの削減が期待できる。

＜南国安芸道路の供用によるCO₂、NO₂、SPM排出量の変化＞

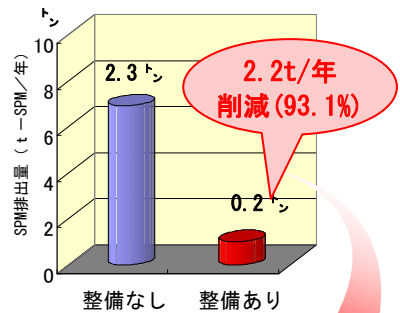
● CO₂排出量の変化



● NO₂排出量の変化



● SPM排出量の変化



※1 森林吸収量 10.6 t / ha
高知公園の面積
10.29ha 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

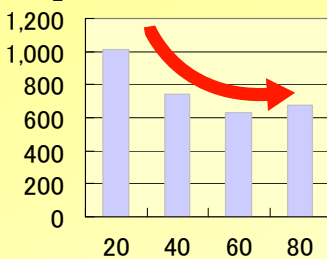


※3 500ml ペットボトル 1 本は SPM100 g として換算

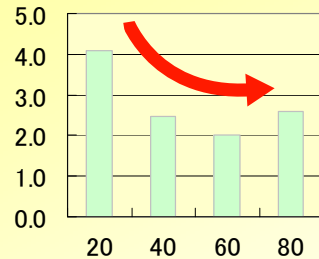
資料) 平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年 将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

● 走行速度と排出ガスの関係

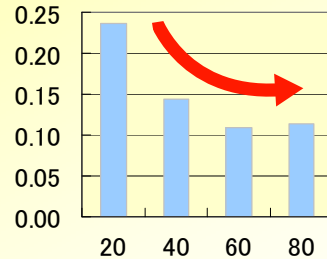
CO₂総排出量(g-CO₂/km・台)



NO_x総排出量(g/km・台)



SPM総排出量(g/km・台)



※上記表は大型車の排出量を基に算出している値

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

(高速道路)

- ・平成 20 年 7 月 四国横断自動車道（新宮 IC～大豊 IC）L=18.3km 4車線供用
- ・平成 20 年 7 月 四国横断自動車道（南国 IC～高知 IC）L=7.6km 4車線供用
- ・平成 22 年 6 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 6 月 高速道路無料化社会実験（高知 IC～須崎東 IC）一時凍結
- ・平成 23 年 3 月 高知東部自動車道（香南やす IC～芸西西 IC）L=3.9km 2車線供用

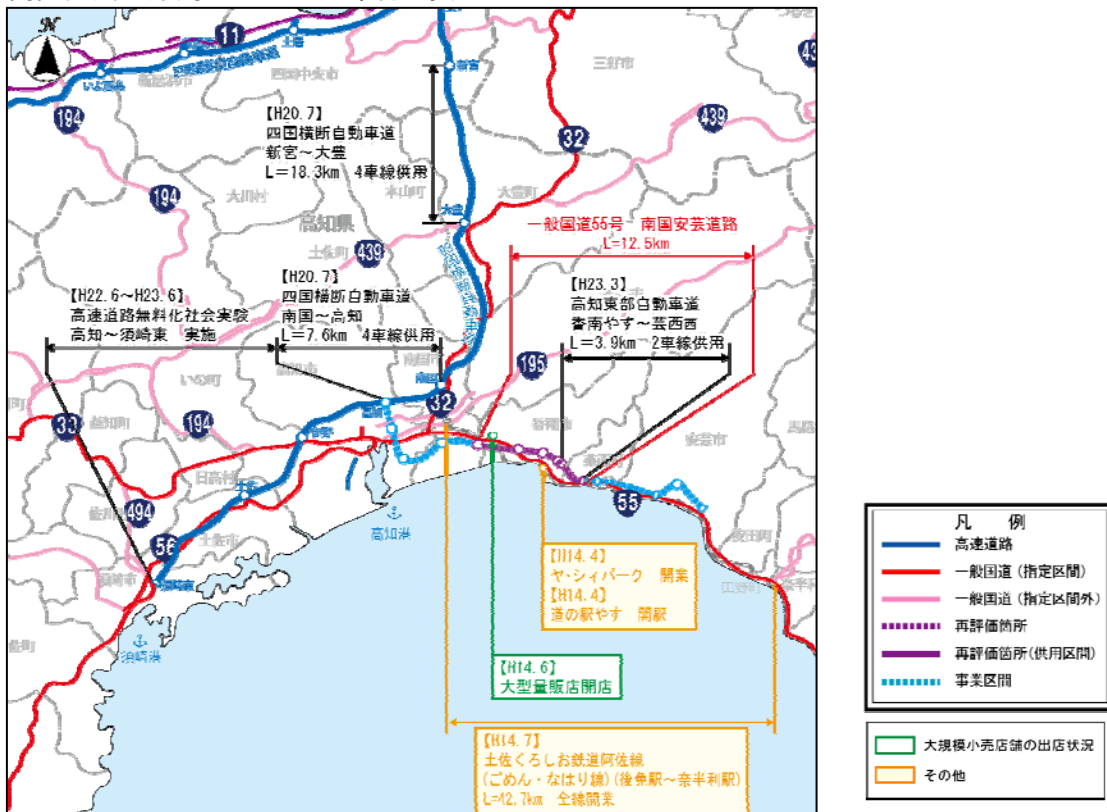
■ 大規模小売店の出店状況

- ・平成 14 年 6 月 大型量販店（11,435m²）
- ・平成 17 年 12 月 大型スーパー（2,697m²）
- ・平成 17 年 12 月 大型電器店（1,500m²）

■ その他

- ・平成 14 年 4 月 ヤ・シィパーク 開業
- ・平成 14 年 4 月 道の駅やす 開駅
- ・平成 14 年 7 月 土佐くろしお鉄道 阿佐線（ごめん・なはり線）（後免駅～奈半利駅）
L=42.7km 全線開業

＜南国安芸道路周辺における環境の変化＞



3.2. 事業の投資効果

3.2.1. 事業の投資効果

- 全事業、残事業とも費用便益比は 1.0 を上回っている。
- 東南海・南海地震時における信頼性の高い救援ルートの確保、三次医療施設へのアクセス向上による迅速な救急搬送の支援、アクセス性の向上による地域の産業活動（農業・水産業・観光業）の支援など、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)		564 億円	219 億円
	事業費	538 億円	199 億円
	維持管理費	26 億円	20 億円
便益(B)		1,424 億円	1,103 億円
3 便 益	走行時間短縮便益	1,213 億円	932 億円
	走行経費減少便益	143 億円	110 億円
	交通事故減少便益	68 億円	61 億円
費用便益比(B/C)		2.5	5.0
経済的純現在価値(ENPV)		860 億円	884 億円
経済的内部収益率(EIRR)		10.4%	291.8%

※) 費用及び便益額の値は、基準年（H24）における現在価値を表す。

■ その他効果

<防災>

○東南海・南海地震時における信頼性の高い救援ルートの確保

- 災害時の影響（浸水、建物倒壊等）を受けない緊急避難道路を確保
- 東南海・南海地震による津波被害に対して道路整備により見込まれる効果
 - ①地震発生直後：通行利用者の人的被害や自動車被害の解消や地域住民の人的被害の解消
 - ②地震発生後：交通途絶（孤立）の解消（孤立している地域の営業停止損失の解消）
 - ③地震発生後：迂回損失時間の解消（孤立していない地域の損失時間の解消）

<医療>

○三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援

- 安芸市役所から三次医療施設までの所要時間が約 10 分短縮、60 分圏域人口が 7,942 人増加
- 3 便益以外の外部便益として「医療施設へのアクセス向上による救命率の向上」により約 11～15 億円／50 年の効果が見込まれる。

<産業>

○アクセス性の向上により、地域の産業活動（農業・水産業・観光業）を支援

- JA 土佐あきから園芸流通センターまでの所要時間が約 9 分短縮

<環境>

- CO₂排出量が約 7,000 t／年、NO₂排出量が約 35.4 t／年、S P M排出量が約 2.2 t／年削減されるなど、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	13,300～ 22,500 台/日	±10%	2.2～3.0
事業費	265 億円	±10%	2.4～2.6
事業期間	17 年	±20%	2.6～2.6

※) 事業費は残事業費の単純合計を示す。

※) 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。

○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	13,300～ 22,500 台/日	±10%	4.2～5.9
事業費	265 億円	±10%	4.6～5.5
事業期間	17 年	±20%	5.1～5.1

※) 事業費は残事業費の単純合計を示す。

※) 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 21 年度)	今回再評価時 (平成 24 年度)	前回評価時からの変化要因
総費用 (C)	475 億円 [596 億円]	564 億円 [596 億円]	・基準年の見直しにより増加
総便益 (B)	836 億円	1,424 億円	・H22 将来交通需要推計手法の見直し により増加 ・事業計画の見直しにより増加 ・基準年の見直しにより増加
費用便益比 (B/C)	1.8	2.5	

※) 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。

※) 総費用欄の[]内の数値は、維持管理費を除く全体事業費（単純合計）。

3.3. 事業の進捗状況

3.3.1. 事業の進捗状況



区間	高知空港～ 香南のいち	香南のいち～ 香南かがみ	香南かがみ～ 香南やす	香南やす～ 芸西西
延長	3.5km	2.2km	2.9km	3.9km
現状	用地買収推進中 調査・設計推進中	用地買収推進中 改良・橋梁工事推 進中	改良・橋梁工事推 進中	平成 22 年度 暫定供用中 (2/4 車線)
用地取得状況 (平成 23 年度末時点)	0%	99%	100%	100%
事業の進捗率 (事業費ベース) (平成 23 年度末時点)	46%			

■ 進捗状況写真

①香南のいち IC～香南かがみ IC 状況



②香南かがみ IC 状況



③香南やす IC 状況



④芸西西 IC 状況



4. 事業の進捗見込みの視点

- 現在、平成 23 年度末時点の用地取得率が全体で 69%であり、3 工区の香南かがみ～香南やす間は平成 24 年度の暫定 2 車線供用、また 2 工区の香南のいち～香南かがみ間は平成 25 年度供用を目標とし、事業を推進している。



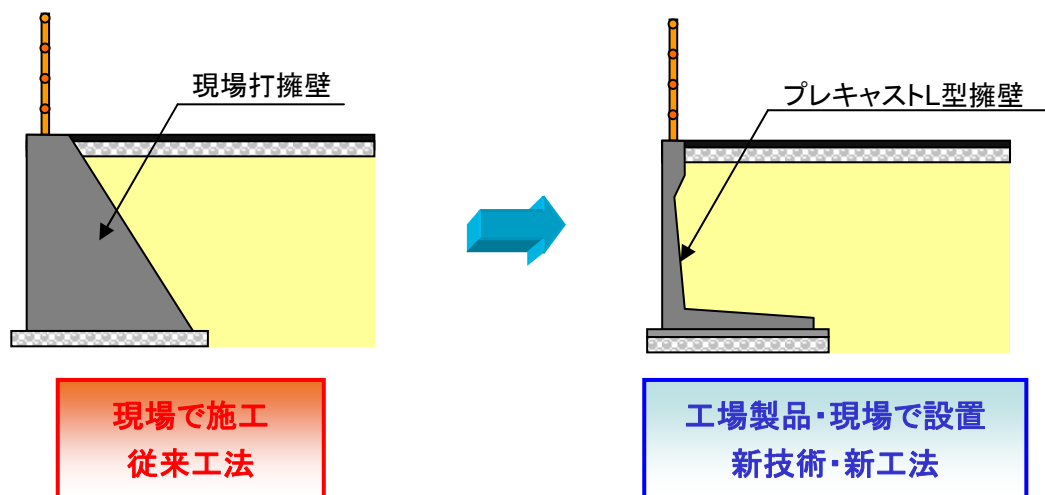
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

5.1. コスト縮減

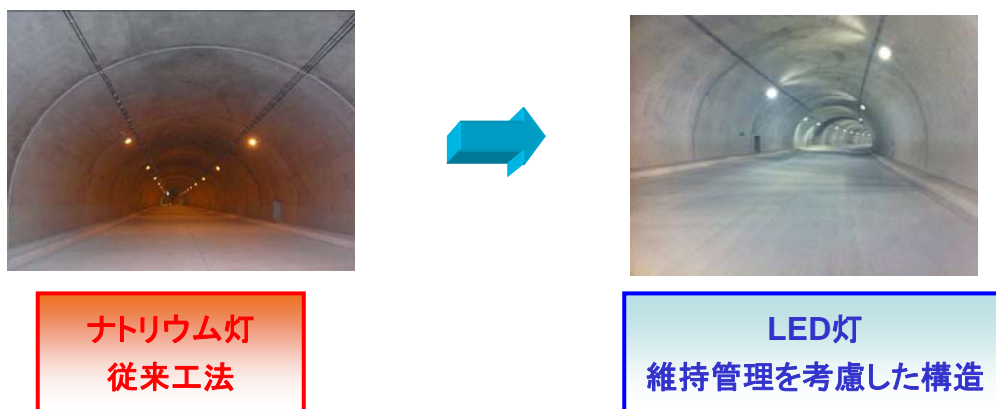
■ 今後のコスト縮減に対する取り組み

- 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費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

<新技術・新工法の活用（プレキャスト擁壁の採用）>



<維持管理費を考慮した構造の採用（トンネル照明の基本部におけるLED化）>



5.2. 代替案立案等の可能性

- 平成 23 年度末時点において、2 工区では平成 25 年度の暫定 2 車線供用、3 工区では平成 24 年度の暫定 2 車線供用を目指していること、2,3,4 工区の用地取得率がほぼ 100%で事業を全面展開していることから、代替案の可能性はない。

6. 地方公共団体等からの要望

- 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。

<南国安芸道路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 8 月	要望活動	四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟 (以下 4 同盟で構成) 高知東部自動車道整備促進期成同盟会 一般国道 55 号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会 国道 493 号線整備促進期成同盟会 徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会
平成 20 年 8 月	要望活動	土佐はちきん連合
平成 21 年 1 月	要望活動	四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟
平成 21 年 4 月	要望活動	高知東部自動車道整備促進期成同盟会
平成 21 年 5 月	要望活動	道路整備促進高知県大会
平成 22 年 8 月	要望活動	四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟
平成 23 年 11 月	要望活動	四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟

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であるが自動車保有台数は横ばいと自動車依存が高い
- 慢性的な交通渋滞により現道の混雑度が高い
- 東南海・南海地震の発生が危惧される中、信頼性の高い緊急輸送路の確保が急務
- 高知県東部には高速道路のミッシングリンクが存在し解消が求められている
- 救急搬送時に渋滞に巻き込まれ救急搬送に支障を来している
- 農水産品の搬送に定時性・速達性が求められている
- 道路整備が進んでいないことが観光振興の足かせとなっている

【事業の効果や必要性】

- 南国芸芸道路への交通転換による現道旅行速度の向上や渋滞緩和
- 東南海・南海地震時における救援ルートの信頼性の向上
- 第三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援
- アクセス性の向上により地域産業（農業・水産業）を支援
- アクセス性の向上により高知県東部の観光産業を支援

2) 事業の投資効果

- 費用便益比（B/C） 事業全体：2.5 残事業：5.0
- 東南海・南海地震時における信頼性の高い救援ルートの確保、三次医療施設へのアクセス向上による迅速な救急搬送の支援、アクセス性の向上による地域の産業活動（農業・水産業・観光業）の支援など、多様な整備効果が期待できる。

3) 事業の進捗状況

- 4工区については、平成23年3月26日に暫定供用済。
- 3工区（香南かがみ～香南やす）（L=2.9km）は用地取得済。
- 2工区（香南のいち～香南かがみ）（L=2.2km）の用地取得率は99%（平成23年度末時点）
- 1工区（高知空港～香南のいち）（L=3.5km）の用地取得率は0%（平成23年度末時点）
- 事業進捗率は約46%（平成23年度末時点）

(2) 事業進捗の見込みの視点

【事業進捗の見込み】

- 現在、平成 23 年度末時点の用地取得率が全体で 69%であり、3 工区の香南かがみ～香南やす間は平成 24 年度の暫定 2 車線供用、また 2 工区の香南のいち～香南かがみ間は平成 25 年度供用を目標とし、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費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。
- 平成 23 年度末時点において、2 工区では平成 25 年度の暫定 2 車線供用、3 工区では平成 24 年度の暫定 2 車線供用を目指していること、2,3,4 工区の用地取得率がほぼ 100%で事業を全面展開していることから、代替案の可能性はない。

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 55 号南国安芸道路は、四国 8 の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。



【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、南国安芸道路の事業を継続する

県への意見照会と回答

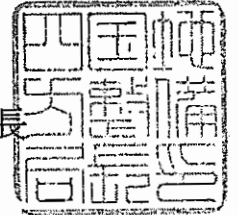


国四整企画第38号

平成24年 9月13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24年10月1日に第2回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成24年9月25日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

FAX 087-811-8408

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道55号 高知南国道路	継続	
一般国道55号 南国安芸道路	継続	
一般国道55号 大山道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業評価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。



24 高土企第 119 号
平成 24 年 9 月 21 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 24 年 9 月 13 日付け国四整企画第 38 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. 一般国道 55 号 高知南国道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号高知南国道路は、四国 8 の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

2. 一般国道 55 号 南国安芸道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号南国安芸道路は、四国 8 の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

3. 一般国道 55 号 大山道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号大山道路は、災害による交通遮断の可能性が高いにも関わらず代替路線を有しない地域のリダンダンシーを確保し、県東部地域の「命の道」となる重要な幹線路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

費用便益比算出資料

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道55号	南国安芸道路	L = 12.5 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,300~22,500	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24年度		
単純合計	571億円	64億円	635億円
うち残事業分	265億円	56億円	321億円
基準年における 現在価値 (C)	538億円	26億円	564億円
うち残事業分	199億円	20億円	219億円

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24年度			
供用年	平成23年度、平成25年度、平成26年度、平成42年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	0.9億円	0.3億円	12億円
基準年における 現在価値 (B)	1,213億円	143億円	68億円	1,424億円
うち残事業分	932億円	110億円	61億円	1,103億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.5
経済的純現在価値（事業全体）	860億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.4%
費用便益比（残事業）	5.0
経済的純現在価値（残事業）	884億円
経済的内部収益率（残事業）	291.8%

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	13,300台 ～22,500台	±10%	2.2～3.0
事業費	265億円	±10%	2.4～2.6
事業期間	17年	±20%	2.6～2.6

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	13,300台 ～22,500台	±10%	4.2～5.9
事業費	265億円	±10%	4.6～5.5
事業期間	17年	±20%	5.1～5.1

交通状況の変化

【全事業】

様式-3①

事業名：南国安芸道路

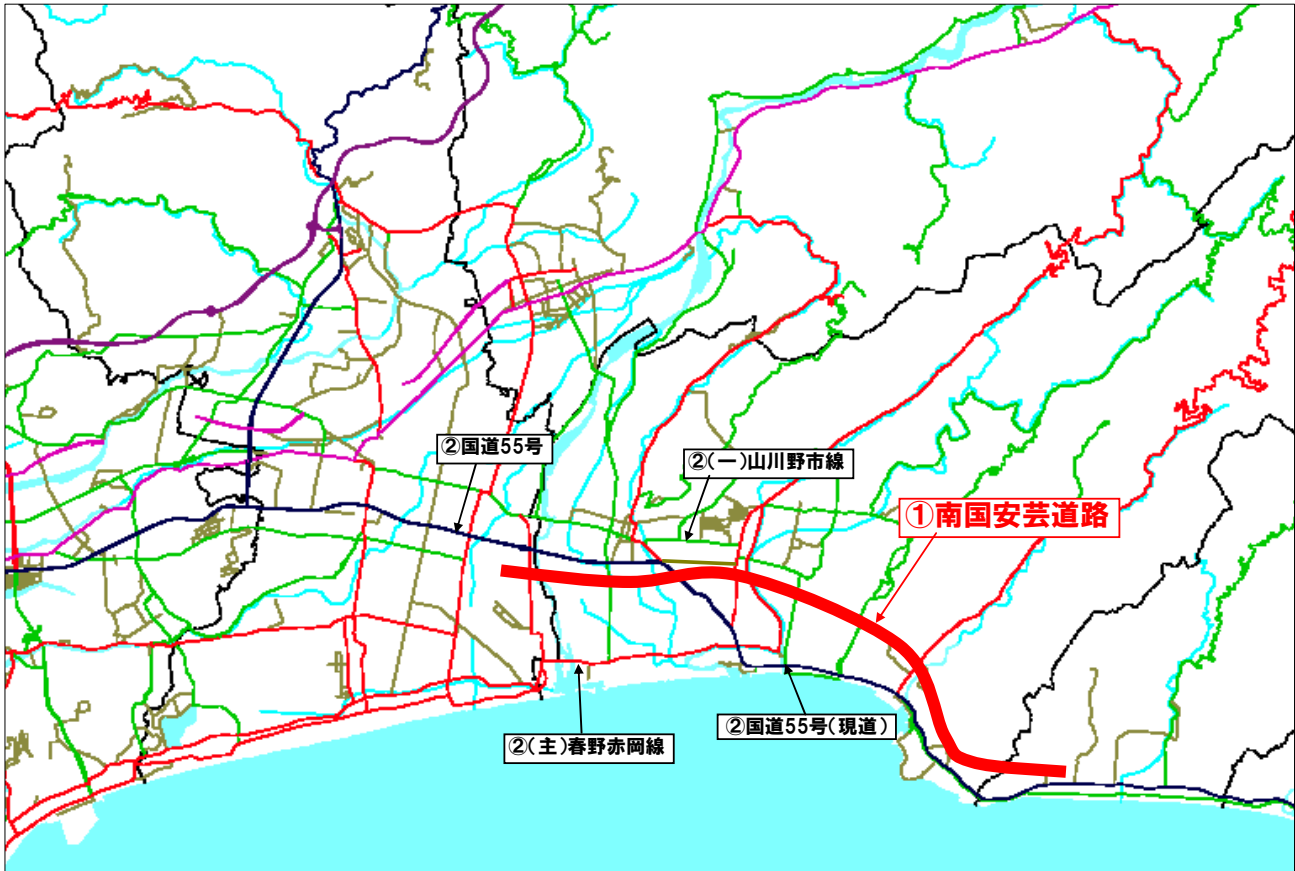
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 12.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]		17,442	
	走行時間 ^{※2}	[分]		9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		28.93	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 55号 : 13.2km	交通量	[台/日]	20,704	6,467
		走行時間	[分]	30	17
		走行時間費用	[億円/年]	103.07	18.09
	一般国道 55号 : 4.7km	交通量	[台/日]	26,027	21,674
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	30.87	23.62
	(主)春野 赤岡線 : 3.6km	交通量	[台/日]	5,914	2,038
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.82	1.96
	(一)山川 野市線 : 1.1km	交通量	[台/日]	4,903	3,741
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.49	3.91
	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：236.5km	走行時間費用	[億円/年]	268.72	262.23	

			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：271.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	413.97	338.74	75.23

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

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

【残事業】

様式-3①

事業名：南国安芸道路

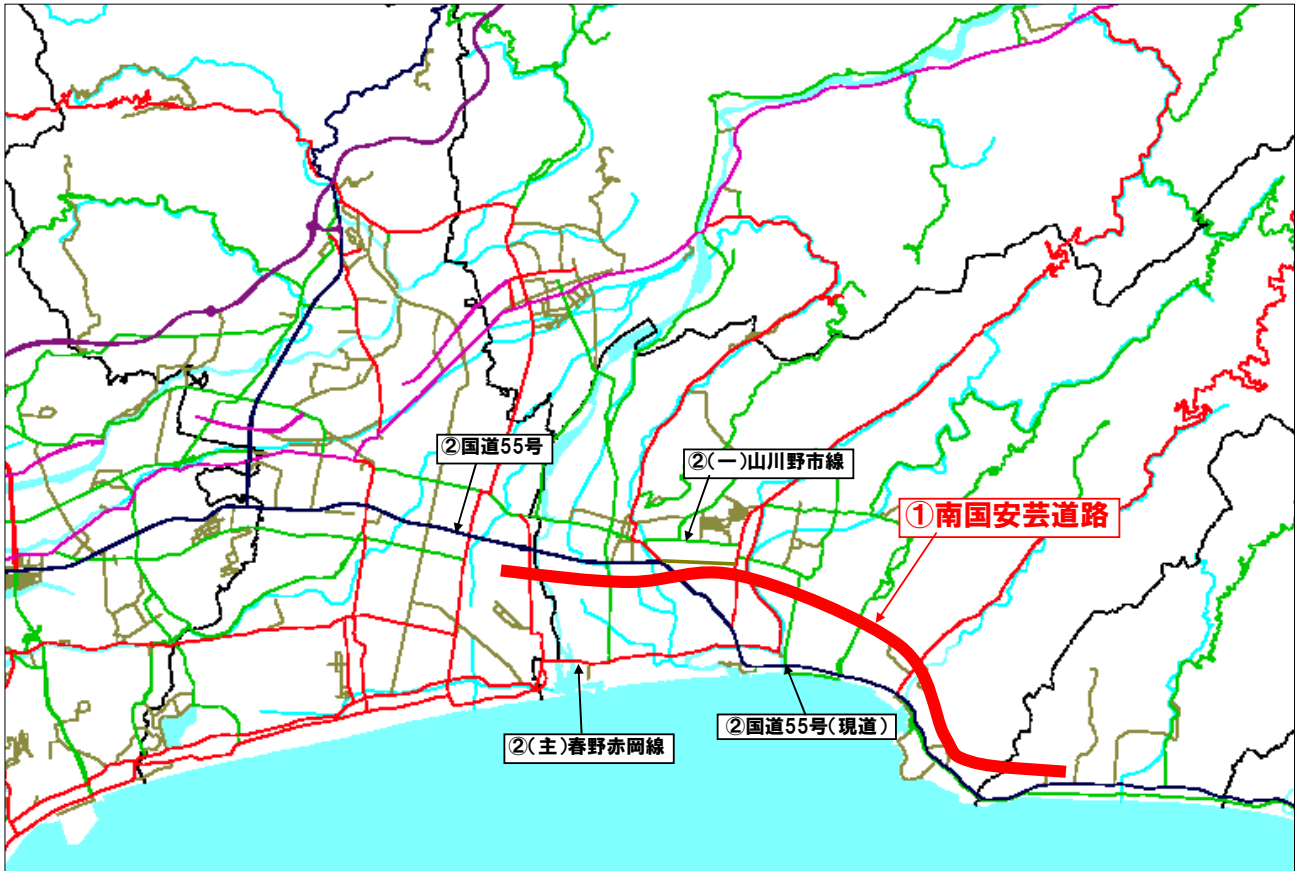
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 12.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,520	17,442	
	走行時間 ^{※2}	[分]	3	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	5.24	28.93	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 55号 : 13.2km	交通量	[台/日]	17,737	6,467
		走行時間	[分]	25	17
		走行時間費用	[億円/年]	83.47	18.09
	一般国道 55号 : 4.7km	交通量	[台/日]	26,039	21,674
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	30.89	23.62
	(主)春野 赤岡線 : 3.6km	交通量	[台/日]	5,916	2,038
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.82	1.96
	(一)山川 野市線 : 1.1km	交通量	[台/日]	4,903	3,741
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.49	3.91
	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：185.0km	走行時間費用	[億円/年]	198.63	190.76	

			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：220.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	329.54	267.27	62.27

- ※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：南国安芸道路

(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24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)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 配分交通量に対する平均的な速度として、 QV式から速度を算出した。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

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

(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(供用まで残事業費を等配分した)	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		土佐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

【全事業】

箇所名：南国安芸道路

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割引率 (基準年：H24)	GDP デフレクター	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
				単価[億円]	延長[km]	単純価値[億円]	
				0.12	12.5	1.50	
-12年目	H 11	1.6651	108.4	0.95	1.37		
-11年目	H 12	1.6010	107.2	0.95	1.33		
-10年目	H 13	1.5395	105.7	3.81	5.20		
-9年目	H 14	1.4802	103.8	2.43	3.25		
-8年目	H 15	1.4233	102.3	3.52	4.60		
-7年目	H 16	1.3686	101.0	8.37	10.64		
-6年目	H 17	1.3159	99.6	23.51	29.13		
-5年目	H 18	1.2653	98.7	40.11	48.23		
-4年目	H 19	1.2167	97.6	44.20	51.69		
-3年目	H 20	1.1699	96.8	30.59	34.68		
-2年目	H 21	1.1249	95.6	24.28	26.80		
-1年目	H 22	1.0816	93.8	42.41	45.87		
供用開始年次	H 23	1.0400	93.8	38.60	40.14	0.35	0.37
1年目	H 24	1.0000	93.8	41.91	41.91	0.35	0.35
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	36.07	34.68	0.61	0.59
供用開始年次	H 26	0.9246	93.8	12.80	11.83	0.81	0.75
4年目	H 27	0.8890	93.8	22.83	20.29	0.81	0.72
5年目	H 28	0.8548	93.8	33.32	28.49	0.81	0.69
6年目	H 29	0.8219	93.8	26.67	21.92	0.81	0.67
7年目	H 30	0.7903	93.8	8.25	6.52	0.81	0.64
8年目	H 31	0.7599	93.8	6.85	5.20	1.13	0.85
9年目	H 32	0.7307	93.8	11.55	8.44	1.13	0.82
10年目	H 33	0.7026	93.8	11.80	8.29	1.13	0.79
11年目	H 34	0.6756	93.8	11.54	7.80	1.13	0.76
12年目	H 35	0.6496	93.8	12.70	8.25	1.13	0.73
13年目	H 36	0.6246	93.8	14.80	9.24	1.13	0.70
14年目	H 37	0.6006	93.8	14.26	8.56	1.13	0.68
15年目	H 38	0.5775	93.8	15.43	8.91	1.13	0.65
16年目	H 39	0.5553	93.8	12.01	6.67	1.13	0.62
17年目	H 40	0.5339	93.8	8.99	4.80	1.13	0.60
18年目	H 41	0.5134	93.8	5.03	2.58	1.13	0.58
供用開始年次	H 42	0.4936	93.8			1.50	0.74
20年目	H 43	0.4746	93.8			1.50	0.71
21年目	H 44	0.4564	93.8			1.50	0.68
22年目	H 45	0.4388	93.8			1.50	0.66
23年目	H 46	0.4220	93.8			1.50	0.63
24年目	H 47	0.4057	93.8			1.50	0.61
25年目	H 48	0.3901	93.8			1.50	0.59
26年目	H 49	0.3751	93.8			1.50	0.56
27年目	H 50	0.3607	93.8			1.50	0.54
28年目	H 51	0.3468	93.8			1.50	0.52
29年目	H 52	0.3335	93.8			1.50	0.50
30年目	H 53	0.3207	93.8			1.50	0.48
31年目	H 54	0.3083	93.8			1.50	0.46
32年目	H 55	0.2965	93.8			1.50	0.44
33年目	H 56	0.2851	93.8			1.50	0.43
34年目	H 57	0.2741	93.8			1.50	0.41
35年目	H 58	0.2636	93.8			1.50	0.40
36年目	H 59	0.2534	93.8			1.50	0.38
37年目	H 60	0.2437	93.8			1.50	0.37
38年目	H 61	0.2343	93.8			1.50	0.35
39年目	H 62	0.2253	93.8			1.50	0.34
40年目	H 63	0.2166	93.8			1.50	0.32
41年目	H 64	0.2083	93.8			1.50	0.31
42年目	H 65	0.2003	93.8			1.50	0.30
43年目	H 66	0.1926	93.8			1.50	0.29
44年目	H 67	0.1852	93.8			1.50	0.28
45年目	H 68	0.1780	93.8			1.50	0.27
46年目	H 69	0.1712	93.8			1.50	0.26
47年目	H 70	0.1646	93.8			1.50	0.25
48年目	H 71	0.1583	93.8			1.50	0.24
49年目	H 72	0.1522	93.8	-61.10	-9.30	1.50	0.23
合計				509.43	538.01	64.24	26.11
単純事業費計				570.53		64.24	

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

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

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名: 南国安芸道路

維持管理費の単純単価の算出

				単価[億円]	延長[km]	単純単価[億円]	
				0.11	12.5	1.38	
年次	年度	割引率 (基準年: H24)	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
供用開始年次	H 25	0.9615	93.8	36.07	34.68	0.26	0.25
供用開始年次	H 26	0.9246	93.8	12.80	11.83	0.46	0.42
2年目	H 27	0.8890	93.8	22.83	20.29	0.46	0.41
3年目	H 28	0.8548	93.8	33.32	28.49	0.46	0.39
4年目	H 29	0.8219	93.8	26.67	21.92	0.46	0.38
5年目	H 30	0.7903	93.8	8.25	6.52	0.46	0.36
6年目	H 31	0.7599	93.8	6.85	5.20	0.77	0.59
7年目	H 32	0.7307	93.8	11.55	8.44	0.77	0.57
8年目	H 33	0.7026	93.8	11.80	8.29	0.77	0.54
9年目	H 34	0.6756	93.8	11.54	7.80	0.77	0.52
10年目	H 35	0.6496	93.8	12.70	8.25	0.77	0.50
11年目	H 36	0.6246	93.8	14.80	9.24	0.77	0.48
12年目	H 37	0.6006	93.8	14.26	8.56	0.77	0.46
13年目	H 38	0.5775	93.8	15.43	8.91	0.77	0.45
14年目	H 39	0.5553	93.8	12.01	6.67	0.77	0.43
15年目	H 40	0.5339	93.8	8.99	4.80	0.77	0.41
16年目	H 41	0.5134	93.8	5.03	2.58	0.77	0.40
供用開始年次	H 42	0.4936	93.8			1.38	0.68
18年目	H 43	0.4746	93.8			1.38	0.65
19年目	H 44	0.4564	93.8			1.38	0.63
20年目	H 45	0.4388	93.8			1.38	0.60
21年目	H 46	0.4220	93.8			1.38	0.58
22年目	H 47	0.4057	93.8			1.38	0.56
23年目	H 48	0.3901	93.8			1.38	0.54
24年目	H 49	0.3751	93.8			1.38	0.52
25年目	H 50	0.3607	93.8			1.38	0.50
26年目	H 51	0.3468	93.8			1.38	0.48
27年目	H 52	0.3335	93.8			1.38	0.46
28年目	H 53	0.3207	93.8			1.38	0.44
29年目	H 54	0.3083	93.8			1.38	0.42
30年目	H 55	0.2965	93.8			1.38	0.41
31年目	H 56	0.2851	93.8			1.38	0.39
32年目	H 57	0.2741	93.8			1.38	0.38
33年目	H 58	0.2636	93.8			1.38	0.36
34年目	H 59	0.2534	93.8			1.38	0.35
35年目	H 60	0.2437	93.8			1.38	0.34
36年目	H 61	0.2343	93.8			1.38	0.32
37年目	H 62	0.2253	93.8			1.38	0.31
38年目	H 63	0.2166	93.8			1.38	0.30
39年目	H 64	0.2083	93.8			1.38	0.29
40年目	H 65	0.2003	93.8			1.38	0.28
41年目	H 66	0.1926	93.8			1.38	0.26
42年目	H 67	0.1852	93.8			1.38	0.25
43年目	H 68	0.1780	93.8			1.38	0.24
44年目	H 69	0.1712	93.8			1.38	0.24
45年目	H 70	0.1646	93.8			1.38	0.23
46年目	H 71	0.1583	93.8			1.38	0.22
47年目	H 72	0.1522	93.8			1.38	0.21
48年目	H 73	0.1463	93.8			1.38	0.20
49年目	H 74	0.1407	93.8	-25.41	-3.57	1.38	0.19
合計				239.47	198.90	56.45	20.39
単純事業費計				264.88		56.45	

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

【全事業】

箇所名: 南国安芸道路

年度 (基準年) 年次	H 24	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック:H22)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)					走行費用減少便益 (億円/年)					事故減少便益 (億円/年)		合計 (億円/年)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
供用開始年次	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	1.0400	93.8	7.35	1.91	1.63	10.89	11.33	0.61	0.09	0.16	0.86	0.89	0.27	0.28	12.02	12.50
1年目	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	1.0000	93.8	7.31	1.89	1.62	10.82	10.82	0.61	0.09	0.16	0.85	0.85	0.27	0.27	11.94	11.94
供用開始年次	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.9615	93.8	25.19	7.04	5.55	37.78	36.32	1.41	0.22	0.58	2.20	2.12	0.87	0.84	40.85	39.28
供用開始年次	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.9246	93.8	29.63	8.24	6.17	44.04	40.72	3.72	0.59	1.03	5.33	4.93	2.20	2.03	51.57	47.69
4年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8890	93.8	29.45	8.15	6.14	43.74	38.88	3.70	0.58	1.02	5.30	4.71	2.18	1.94	51.22	45.53
5年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8548	93.8	29.26	8.06	6.10	43.43	37.12	3.68	0.57	1.02	5.27	4.50	2.17	1.85	50.86	43.48
6年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.8219	93.8	29.08	7.97	6.07	43.13	35.44	3.65	0.57	1.01	5.23	4.30	2.15	1.77	50.51	41.51
7年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7903	93.8	28.89	7.88	6.04	42.82	33.84	3.63	0.56	1.00	5.20	4.11	2.13	1.69	50.15	39.63
8年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7599	93.8	34.04	9.24	8.22	51.50	39.14	5.10	0.85	1.48	7.43	5.64	3.63	2.76	62.56	47.54
9年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7307	93.8	33.82	9.14	8.18	51.14	37.37	5.07	0.84	1.47	7.37	5.39	3.60	2.63	62.11	45.38
10年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.7026	93.8	33.66	9.04	8.17	50.86	35.74	5.04	0.83	1.47	7.34	5.16	3.58	2.51	61.78	43.41
11年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6756	93.8	33.49	8.94	8.15	50.59	34.18	5.02	0.82	1.47	7.30	4.93	3.56	2.40	61.46	41.52
12年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6496	93.8	33.33	8.85	8.14	50.32	32.69	4.99	0.81	1.46	7.27	4.72	3.54	2.30	61.13	39.71
13年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6246	93.8	33.17	8.75	8.13	50.05	31.26	4.97	0.80	1.46	7.23	4.52	3.52	2.20	60.80	37.97
14年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.6006	93.8	33.00	8.66	8.12	49.78	29.90	4.94	0.79	1.46	7.20	4.32	3.50	2.10	60.47	36.32
15年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5775	93.8	32.84	8.56	8.11	49.51	28.59	4.92	0.79	1.46	7.16	4.14	3.47	2.01	60.14	34.73
16年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5553	93.8	32.67	8.47	8.10	49.23	27.34	4.89	0.78	1.46	7.13	3.96	3.45	1.92	59.81	33.21
17年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5339	93.8	32.51	8.37	8.08	48.96	26.14	4.87	0.77	1.45	7.09	3.79	3.43	1.83	59.49	31.76
18年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.5134	93.8	32.34	8.28	8.07	48.69	25.00	4.84	0.76	1.45	7.06	3.62	3.41	1.75	59.16	30.37
供用開始年次	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4936	93.8	50.16	12.50	12.57	75.23	37.13	5.75	0.86	1.47	8.08	3.99	4.07	2.01	87.38	43.13
20年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4746	93.8	49.68	12.42	12.59	74.69	35.45	5.70	0.85	1.47	8.02	3.81	4.04	1.92	86.75	41.17
21年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4564	93.8	49.20	12.33	12.61	74.15	33.84	5.64	0.85	1.48	7.96	3.63	4.01	1.83	86.11	39.30
22年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4388	93.8	48.72	12.25	12.64	73.60	32.30	5.59	0.84	1.48	7.91	3.47	3.97	1.74	85.48	37.51
23年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4220	93.8	48.24	12.16	12.66	73.06	30.83	5.53	0.84	1.48	7.85	3.31	3.94	1.66	84.85	35.81
24年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4057	93.8	47.76	12.08	12.68	72.52	29.42	5.48	0.83	1.48	7.79	3.16	3.91	1.59	84.21	34.17
25年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3901	93.8	47.28	11.99	12.70	71.98	28.08	5.42	0.83	1.49	7.73	3.02	3.88	1.51	83.58	32.61
26年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3751	93.8	46.80	11.91	12.72	71.43	26.79	5.37	0.82	1.49	7.67	2.88	3.84	1.44	82.95	31.11
27年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3607	93.8	46.32	11.82	12.74	70.89	25.57	5.31	0.81	1.49	7.61	2.75	3.81	1.37	82.32	29.69
28年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3468	93.8	45.84	11.74	12.77	70.35	24.40	5.26	0.81	1.49	7.56	2.62	3.78	1.31	81.68	28.33
29年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3335	93.8	45.36	11.65	12.79	69.81	23.28	5.20	0.80	1.50	7.50	2.50	3.75	1.25	81.05	27.03
30年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3207	93.8	44.88	11.57	12.81	69.26	22.21	5.15	0.80	1.50	7.44	2.39	3.71	1.19	80.42	25.79
31年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3083	93.8	44.40	11.48	12.83	68.72	21.19	5.09	0.79	1.50	7.38	2.28	3.68	1.14	79.78	24.60
32年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2965	93.8	43.93	11.40	12.85	68.18	20.21	5.04	0.78	1.50	7.32	2.17	3.65	1.08	79.15	23.47
33年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2851	93.8	43.45	11.31	12.87	67.64	19.28	4.98	0.78	1.51	7.26	2.07	3.62	1.03	78.52	22.39
34年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2741	93.8	42.97	11.23	12.90	67.09	18.39	4.93	0.77	1.51	7.21	1.98	3.59	0.98	77.88	21.35
35年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2636	93.8	42.49	11.15	12.92	66.55	17.54	4.87	0.77	1.51	7.15	1.88	3.55	0.94	77.25	20.36
36年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2534	93.8	42.01	11.06	12.94	66.01	16.73	4.82	0.76	1.51	7.09	1.80	3.52	0.89	76.62	19.42
37年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2437	93.8	41.53	10.98	12.96	65.47	15.95	4.76	0.76	1.52	7.03	1.71	3.49	0.85	75.98	18.52
38年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2343	93.8	41.05	10.89	12.98	64.92	15.21	4.71	0.75	1.52	6.97	1.63	3.46	0.81	75.35	17.65
39年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2253	93.8	40.57	10.81	13.01	64.38	14.50	4.65	0.74	1.52	6.91	1.56	3.42	0.77	74.72	16.83
40年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2166	93.8	40.09	10.72	13.03	63.84	13.83	4.60	0.74	1.52	6.86	1.49	3.39	0.73	74.09	16.05
41年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2083	93.8	39.61	10.64	13.05	63.29	13.18	4.54	0.73	1.53	6.80	1.42	3.36	0.70	73.45	15.30
42年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2003	93.8	39.13	10.55	13.07	62.75	12.57	4.49	0.73	1.53	6.74	1.35	3.33	0.67	72.82	14.59
43年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.1926	93.8	38.65	10.47	13.09	62.21	11.98	4.43	0.72	1.53	6.68	1.29	3.29	0.63	72.19	13.90
44年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.1852	93.8	38.17	10.38	13.11	61.67	11.42	4.38	0.71	1.53	6.62	1.23	3.26	0.60	71.55	13.25
45年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.1780	93.8	37.69	10.30	13.14	61.12	10.88	4.32	0.71	1.54	6.57	1.17	3.23	0.57	70.92	12.62
46年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.1712	93.8	37.21	10.21	13.16	60.58	10.37	4.27	0.70	1.54	6.51	1.11	3.20	0.55	70.29	12.03
47年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1646	93.8	36.73	10.13	13.18	60.04	9.88	4.21	0.70	1.54	6.45	1.06	3.17	0.52	69.65	11.46
48年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1583	93.8	36.25	10.05	13.20	59.50	9.42	4.16	0.69	1.54	6.39	1.01	3.13	0.50	69.02	10.93
49年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1522	93.8	35.77	9.96	13.22	58.95	8.97	4.10	0.69	1.55	6.33	0.96	3.10	0.47	68.39	10.41
合計								1,882.99	495.59	528.57	2,907.15	1,212.64	228.35	36.03	68.82	333.20	143.28	162.08	68.34	3,402.43	1,424.26

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：南国安芸道路

年次	年度 (基準年) H 24	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック：H22)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)					走行費用減少便益 (億円/年)					事故減少便益 (億円/年)		合計 (億円/年)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.9615	93.8	17.74	5.14	3.81	26.70	25.67	0.78	0.13	0.36	1.27	1.22	0.59	0.57	28.56	27.46
供用開始年次	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.9246	93.8	22.07	6.35	4.29	32.71	30.25	3.10	0.50	0.76	4.37	4.04	1.92	1.78	39.00	36.06
2年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8890	93.8	21.93	6.28	4.27	32.49	28.88	3.08	0.50	0.76	4.34	3.86	1.91	1.69	38.73	34.43
3年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8548	93.8	21.79	6.22	4.25	32.26	27.57	3.06	0.49	0.76	4.31	3.68	1.89	1.62	38.46	32.88
4年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.8219	93.8	21.65	6.15	4.23	32.03	26.32	3.04	0.49	0.75	4.28	3.52	1.88	1.54	38.19	31.39
5年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7903	93.8	21.52	6.08	4.20	31.80	25.13	3.02	0.48	0.75	4.25	3.36	1.86	1.47	37.92	29.97
6年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7599	93.8	25.80	6.98	3.29	36.08	27.42	4.37	0.70	0.39	5.46	4.15	3.22	2.45	44.76	34.01
7年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7307	93.8	25.64	6.90	3.28	35.81	26.17	4.34	0.69	0.39	5.42	3.96	3.20	2.34	44.43	32.47
8年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99252	0.7026	93.8	25.51	6.83	3.27	35.61	25.02	4.32	0.69	0.38	5.39	3.79	3.18	2.23	44.18	31.04
9年目	H 34	0.99352	0.98852	0.99466	0.99252	0.6756	93.8	25.39	6.76	3.27	35.41	23.92	4.30	0.68	0.38	5.36	3.62	3.16	2.13	43.93	29.68
10年目	H 35	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.6496	93.8	25.26	6.69	3.26	35.21	22.87	4.28	0.67	0.38	5.33	3.46	3.14	2.04	43.68	28.38
11年目	H 36	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.6246	93.8	25.14	6.61	3.26	35.01	21.87	4.26	0.66	0.38	5.30	3.31	3.12	1.95	43.43	27.13
12年目	H 37	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.6006	93.8	25.01	6.54	3.25	34.81	20.91	4.24	0.66	0.38	5.27	3.17	3.10	1.86	43.18	25.94
13年目	H 38	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.5775	93.8	24.89	6.47	3.25	34.61	19.98	4.21	0.65	0.38	5.25	3.03	3.08	1.78	42.94	24.80
14年目	H 39	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.5553	93.8	24.76	6.40	3.24	34.40	19.10	4.19	0.64	0.38	5.22	2.90	3.07	1.70	42.69	23.70
15年目	H 40	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.5339	93.8	24.64	6.32	3.24	34.20	18.26	4.17	0.63	0.38	5.19	2.77	3.05	1.63	42.44	22.66
16年目	H 41	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.5134	93.8	24.51	6.25	3.23	34.00	17.46	4.15	0.63	0.38	5.16	2.65	3.03	1.55	42.19	21.66
供用開始年次	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4936	93.8	43.42	10.71	8.14	62.27	30.74	5.14	0.74	0.58	6.46	3.19	3.70	1.83	72.43	35.75
18年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4746	93.8	43.00	10.64	8.15	61.80	29.33	5.09	0.73	0.58	6.41	3.04	3.67	1.74	71.87	34.11
19年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4564	93.8	42.59	10.56	8.17	61.32	27.99	5.04	0.73	0.58	6.35	2.90	3.64	1.66	71.32	32.55
20年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4388	93.8	42.17	10.49	8.18	60.85	26.70	4.99	0.72	0.58	6.30	2.76	3.61	1.58	70.76	31.05
21年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4220	93.8	41.76	10.42	8.20	60.38	25.48	4.94	0.72	0.58	6.25	2.64	3.58	1.51	70.21	29.63
22年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4057	93.8	41.34	10.35	8.21	59.90	24.30	4.89	0.71	0.59	6.19	2.51	3.55	1.44	69.65	28.26
23年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3901	93.8	40.93	10.27	8.22	59.43	23.18	4.85	0.71	0.59	6.14	2.40	3.52	1.37	69.09	26.95
24年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3751	93.8	40.51	10.20	8.24	58.95	22.11	4.80	0.70	0.59	6.09	2.28	3.49	1.31	68.54	25.71
25年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3607	93.8	40.10	10.13	8.25	58.48	21.09	4.75	0.70	0.59	6.03	2.18	3.47	1.25	67.98	24.52
26年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3468	93.8	39.68	10.06	8.27	58.01	20.12	4.70	0.69	0.59	5.98	2.07	3.44	1.19	67.43	23.38
27年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3335	93.8	39.27	9.98	8.28	57.53	19.19	4.65	0.69	0.59	5.93	1.98	3.41	1.14	66.87	22.30
28年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3207	93.8	38.85	9.91	8.30	57.06	18.30	4.60	0.68	0.59	5.88	1.88	3.38	1.08	66.31	21.27
29年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3083	93.8	38.44	9.84	8.31	56.59	17.45	4.55	0.68	0.59	5.82	1.79	3.35	1.03	65.76	20.27
30年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2965	93.8	38.02	9.77	8.32	56.11	16.64	4.50	0.67	0.59	5.77	1.71	3.32	0.98	65.20	19.33
31年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2851	93.8	37.61	9.69	8.34	55.64	15.86	4.45	0.67	0.59	5.72	1.63	3.29	0.94	64.64	18.43
32年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2741	93.8	37.19	9.62	8.35	55.17	15.12	4.40	0.66	0.60	5.66	1.55	3.26	0.89	64.09	17.57
33年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2636	93.8	36.78	9.55	8.37	54.69	14.42	4.35	0.66	0.60	5.61	1.48	3.23	0.85	63.53	16.75
34年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2534	93.8	36.36	9.48	8.38	54.22	13.74	4.30	0.65	0.60	5.56	1.41	3.20	0.81	62.98	15.96
35年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2437	93.8	35.95	9.40	8.39	53.75	13.10	4.26	0.65	0.60	5.50	1.34	3.17	0.77	62.42	15.21
36年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2343	93.8	35.53	9.33	8.41	53.27	12.48	4.21	0.64	0.60	5.45	1.28	3.14	0.74	61.86	14.49
37年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2253	93.8	35.12	9.26	8.42	52.80	11.90	4.16	0.64	0.60	5.40	1.22	3.11	0.70	61.31	13.81
38年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2166	93.8	34.70	9.19	8.44	52.32	11.33	4.11	0.63	0.60	5.34	1.16	3.08	0.67	60.75	13.16
39年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2083	93.8	34.29	9.11	8.45	51.85	10.80	4.06	0.63	0.60	5.29	1.10	3.05	0.64	60.19	12.54
40年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2003	93.8	33.87	9.04	8.46	51.38	10.29	4.01	0.62	0.60	5.24	1.05	3.02	0.61	59.64	11.95
41年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.1926	93.8	33.46	8.97	8.48	50.90	9.80	3.96	0.62	0.60	5.18	1.00	3.00	0.58	59.08	11.38
42年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.1852	93.8	33.04	8.90	8.49	50.43	9.34	3.91	0.61	0.61	5.13	0.95	2.97	0.55	58.53	10.84
43年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.1780	93.8	32.63	8.82	8.51	49.96	8.89	3.86	0.61	0.61	5.08	0.90	2.94	0.52	57.97	10.32
44年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.1712	93.8	32.21	8.75	8.52	49.48	8.47	3.81	0.60	0.61	5.02	0.86	2.91	0.50	57.41	9.83
45年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1646	93.8	31.79	8.68	8.53	49.01	8.07	3.76	0.60	0.61	4.97	0.82	2.88	0.47	56.86	9.36
46年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1583	93.8	31.38	8.61	8.55	48.53	7.68	3.71	0.59	0.61	4.92	0.78	2.85	0.45	56.30	8.91
47年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1522	93.8	30.96	8.53	8.56	48.06	7.31	3.67	0.59	0.61	4.87	0.74	2.82	0.43	55.75	8.48
48年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1463	93.8	30.55	8.46	8.58	47.59	6.96	3.62	0.58	0.61	4.81	0.70	2.79	0.41	55.19	8.07
49年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1407	93.8	30.13	8.39	8.59	47.11	6.63	3.57	0.58	0.61	4.76	0.67	2.76	0.39	54.63	7.69
合計								1,616.90	424.11	336.97	2,377.98	931.62	206.59	31.66	28.03	266.28	110.46	151.00	61.39	2,795.26	1,103.47

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	南国安芸道路	4	12.5km

■事業費内訳 (全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				43,486	
	改良費				6,414	
		土工	m ³	1,328,752	3,279	切土(109,456m ³)、盛土(1,219,296m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	-	-	
		法面工	m ²	71,741	21	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,322	もたれ擁壁、逆T型擁壁等
		管渠工	m	867	30	
		函渠工	m	1,065	1,017	
		排水工	m	19,821	400	
		中央分離帯工	m	5,628	288	
		雑工	式	1	58	ストンガード・鋼製防護工等
	橋梁費				14,544	
		100m以上	m	4,043	12,129	鋼橋2橋、PC橋6橋
		100m未満	m	494	2,415	PC橋8橋
	トンネル費				14,221	
		NATM	m	5,408	14,221	3本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費				6,956	
		IC	箇所	5	6,956	ダイヤモンド型フルランプ型式(3)、ダイヤモンド型ハーフランプ型式(2)
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				1,191	
		車道舗装	m ²	114,944	1,191	
		歩道舗装	m ²	-	-	
	付帯施設費				159	
		交通管理施設工	式	1	159	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				9,729	
	用地費		m ²	488,671	6,110	
		宅地	m ²	26,457	1,175	
		田畑	m ²	416,885	4,898	
		山林・原野	m ²	45,329	37	
		その他	m ²	-	-	
	補償費		式	1	3,619	
③	間接経費		式	1	6,385	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				59,600	

【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55号	南国安芸道路	4	12.5km

■事業費内訳 (残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				19,460	
	改良費				2,526	
		土工	m ³	487,719	1,280	盛土
		軟弱地盤改良工	m ³		-	
		法面工	m ²	0	0	
		擁壁工	式	1	529	もたれ擁壁、逆T型擁壁等
		管渠工	m	347	12	
		函渠工	m	426	407	
		排水工	m	7,928	160	
		中央分離帯工	m	2,251	115	
		雑工	式	1	23	ストンガード・鋼製防護工等
	橋梁費				6,130	
		100m以上	m	2,695	5,112	鋼橋2橋、PC橋6橋
		100m未満	m	329	1,018	PC橋8橋
	トンネル費				7,111	
		NATM	m	2,704	7,111	3本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費				2,707	
		IC	箇所	3	2,707	ダイヤモンド型フルランプ型式(3)
		JCT	箇所		-	
	舗装費				922	
		車道舗装	m ²	88,984	922	
		歩道舗装	m ²		-	
	付帯施設費				64	
		交通管理施設工	式	1	64	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m		-	
②	用地及補償費				3,647	
	用地費		m ²	203,226	2,541	
		宅地	m ²	11,003	489	
		田畑	m ²	173,372	2,037	
		山林・原野	m ²	18,851	15	
		その他	m ²		-	
	補償費	式		1	1,106	
③	間接経費	式		1	4,579	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				27,686	

【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55号	南国安芸道路	4	12.5km

■維持管理費内訳(全体事業費)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.5	1,427	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,038	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			6,465	

【単価等について】

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

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	南国安芸道路	4	12.5km

■維持管理費内訳(残事業費)

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.5	1,324	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,386	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			5,710	

【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。