

道路事業に係る資料

平成26年2月26日

四国地方整備局

目次

1.	一般国道11号 高松東道路	1
2.	一般国道11号 坂出・丸亀バイパス	14
3.	一般国道56号 須崎道路	27

一般国道11号 高松東道路

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道11号 高松東道路
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価面に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 中清な モビリティの 確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 ● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 ● 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 	<p>区間b(並行区間)について：国道11号</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等の時間損失が削減 ・ 並行区間等の損失削減率：12.2万人時間/年 ・ 並行区間等の損失削減率：8.7% ・ 高松市役所牟礼支所から番町交差点までの混雑時平均旅行速度が7.4km/h向上 ・ 混雑時旅行速度：18.7km/h(H2)→26.1km/h(H22) ・ こよでの立体化により踏切による渋滞が解消 ・ 琴平線：西側80m(H19)→0m(H25)、東側400m(H19)→0m(H25) ・ 長尾線：西側80m(H19)→0m(H25)、東側60m(H19)→0m(H25) ・ 循環バスや高速バスの移動を支援 ・ 高速バス利用者数：359千人(H10)→1,695千人(H24)
物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ○ 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 ○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ○ 農林水産業者主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 	—
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 現道等における総重量25tの車両もしくは150t級背背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消 ○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 ○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果 ● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 ○ 中心市街地内で行われたことによる効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高松東道路の整備と本田第2土地区画整理事業により、高松東道路周辺で多くの商業施設等が出店、雇用者数も増加 ・ 事業所数：13,2百事業所(H3)→18,5百事業所(H21) ・ 従業員数：101百人(H3)→175百人(H21)
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 幹線都市計画道路路線密度が1.5km/km²以下である市街地内の事業である □ D10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路線密度が向上 	—

1. 活力	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)としての位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が降伏した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間が解消 <input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心城市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ● 高松市～三木町の所要時間が9分短縮 所要時間：43分(H2)→35分(H22) ● 高松市～さぬき市の所要時間が9分短縮 所要時間：37分(H2)→27分(H22) <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 歴史的集積を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果 <input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づき重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ● 香川県立中央病院、香川大学医学部付属病院へのアクセス向上 ● 香川県立中央病院と香川大学医学部付属病院の高病院を利用できる30分カバールーが約6万人増加
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心できる暮らしの確保</p>

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 ○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 □ 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が解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ことでも立体交差化により深刻に起因する交通事故が解消 ことでも平線：12件 (H15～H18) 一解消
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> □ 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防災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 □ 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 □ 並行する高容量ネットワークの代替路線として機能 □ 現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 □ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消 □ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 □ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消 □ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 香川県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次輸送確保路線として位置づけあり
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂排出削減量：4.3千t-CO₂/年 ・ CO₂排出削減率：0.7% ・ NO₂排出削減量：2.6t-NO_x/年 ・ NO₂排出削減率：8.3% ・ SPM排出削減量：0.2t-SPM/年 ・ SPM排出削減率：8.6%
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現道等で騒音レベルが夜間基準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	<ul style="list-style-type: none"> □ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている ○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 ○ 他機関との連携プログラムに関する効果 	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道11号	高松東道路	L=14.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
24,200	6,4	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	903億円	119億円	1,021億円
基準年における 現在価値(C)	1,559億円	94億円	1,654億円

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25年度			
供用年	平成7年度, 平成12年度, 平成16年度, 平成21年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	1.5億円	0.58億円	22億円
基準年における 現在価値(B)	2,173億円	92億円	40億円	2,305億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.4
経済的純現在価値(事業全体)	651億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.99%

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。

交通状況の変化
事業名：高松東道路

様式－3①

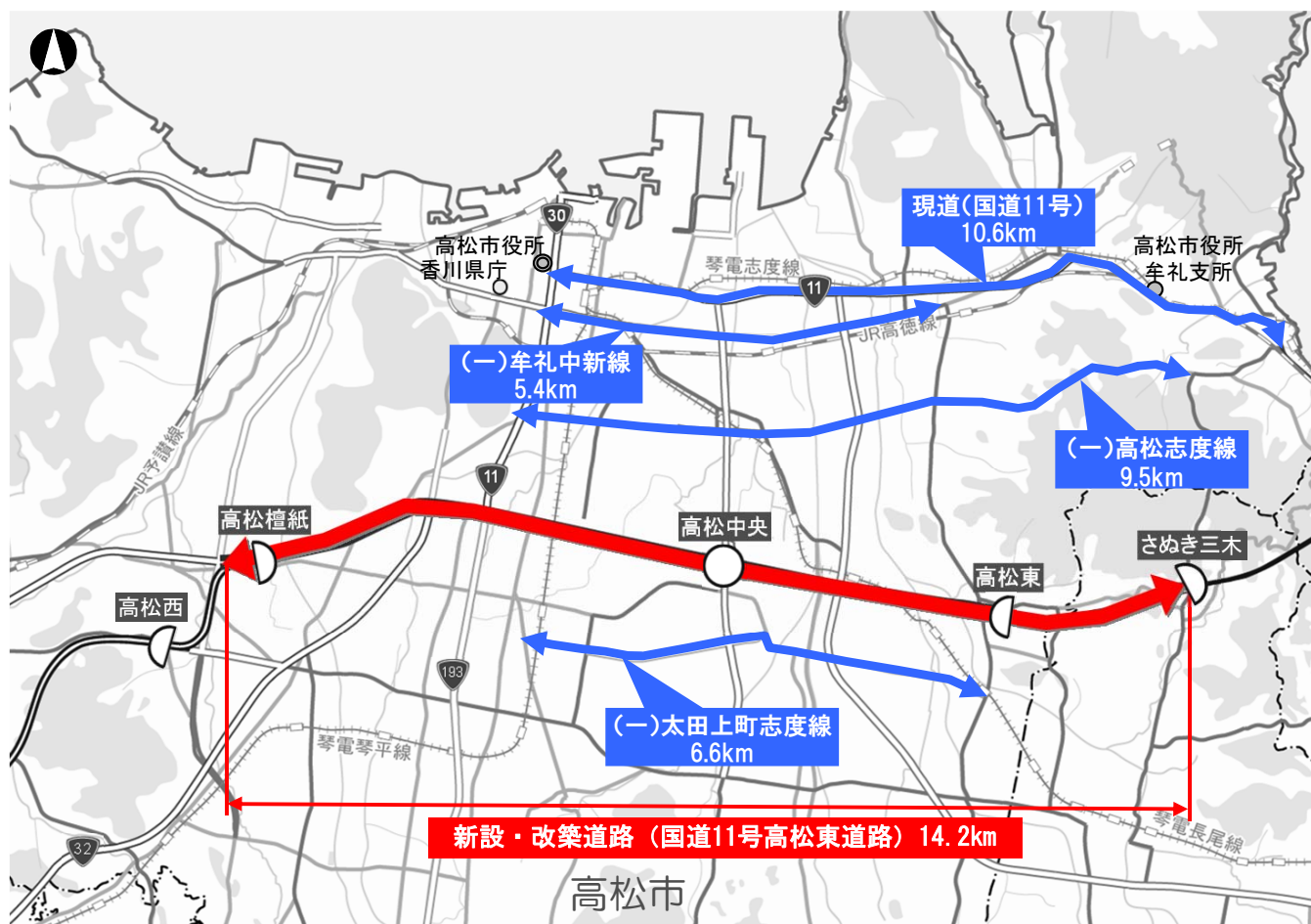
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] :14.2km	交通量	[台/日]	31,600	24,204	
	走行時間	[分]	6	22	
	走行時間費用	[億円/年]	34.95	96.86	
②主な周辺道路	現道(国道11号) :10.6km	交通量	[台/日]	24,397	23,560
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	102.11	96.92
	(一)牟礼中新線 :5.4km	交通量	[台/日]	16,450	15,426
		走行時間	[分]	14	13
		走行時間費用	[億円/年]	37.55	34.51
	(一)高松志度線 :9.5km	交通量	[台/日]	17,421	13,076
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	56.00	39.55
	(一)太田上町志度線 :6.6km	交通量	[台/日]	23,871	19,315
		走行時間	[分]	13	12
		走行時間費用	[億円/年]	53.28	39.36
③その他道路合計 :1027.4km	走行時間費用	[億円/年]	2,061.30	2,004.89	

			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：1,073.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2345.19	2312.09	33.10

- ※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:高松東道路

(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	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<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 checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
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 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 香川河川国道事務所の実績値により設定	
	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

箇所名:高松東道路

維持管理費の単純価値の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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)	
		0.19		14.2		2.69	
-14年目	S 56	3.5081	94.8	0.20	0.68		
-13年目	S 57	3.3731	95.8	0.50	1.62		
-12年目	S 58	3.2434	96.8	0.21	0.65		
-11年目	S 59	3.1187	98.7	5.45	15.86		
-10年目	S 60	2.9987	99.5	9.05	25.12		
-9年目	S 61	2.8834	101.2	27.56	72.32		
-8年目	S 62	2.7725	101.0	36.04	91.11		
-7年目	S 63	2.6658	101.5	77.12	186.55		
-6年目	H 1	2.5633	104.2	53.37	120.91		
-5年目	H 2	2.4647	106.5	30.49	64.99		
-4年目	H 3	2.3699	109.1	28.52	57.07		
-3年目	H 4	2.2788	110.6	50.89	96.57		
-2年目	H 5	2.1911	110.9	86.75	157.85		
-1年目	H 6	2.1068	110.8	38.25	66.98		
暫定供用開始年次	H 7	2.0258	109.9	22.52	38.23	1.04	1.77
1年目	H 8	1.9479	109.5	22.81	37.37	1.04	1.70
2年目	H 9	1.8730	110.4	30.64	47.87	1.04	1.63
3年目	H 10	1.8009	109.9	98.48	148.62	1.04	1.57
4年目	H 11	1.7317	108.4	54.45	80.11	1.04	1.53
暫定供用開始年次	H 12	1.6651	107.2	38.45	55.00	2.13	3.05
6年目	H 13	1.6010	105.7	39.91	55.68	2.13	2.97
7年目	H 14	1.5395	103.8	49.16	67.15	2.13	2.91
8年目	H 15	1.4802	102.3	45.82	61.05	2.13	2.84
暫定供用開始年次	H 16	1.4233	101.0	19.31	25.06	2.56	3.32
10年目	H 17	1.3686	99.6	22.41	28.36	2.56	3.24
11年目	H 18	1.3159	98.7	7.80	9.57	2.56	3.14
12年目	H 19	1.2653	97.6	5.68	6.78	2.56	3.06
13年目	H 20	1.2167	96.8	0.67	0.77	2.56	2.96
完成供用開始年次	H 21	1.1699	95.6			2.56	2.89
15年目	H 22	1.1249	93.7			2.56	2.83
16年目	H 23	1.0816	92.1			2.56	2.77
17年目	H 24	1.0400	92.1			2.56	2.66
18年目	H 25	1.0000	92.1			2.56	2.56
19年目	H 26	0.9615	92.1			2.56	2.46
20年目	H 27	0.9246	92.1			2.56	2.37
21年目	H 28	0.8890	92.1			2.56	2.28
22年目	H 29	0.8548	92.1			2.56	2.19
23年目	H 30	0.8219	92.1			2.56	2.10
24年目	H 31	0.7903	92.1			2.56	2.02
25年目	H 32	0.7599	92.1			2.56	1.95
26年目	H 33	0.7307	92.1			2.56	1.87
27年目	H 34	0.7026	92.1			2.56	1.80
28年目	H 35	0.6756	92.1			2.56	1.73
29年目	H 36	0.6496	92.1			2.56	1.66
30年目	H 37	0.6246	92.1			2.56	1.60
31年目	H 38	0.6006	92.1			2.56	1.54
32年目	H 39	0.5775	92.1			2.56	1.48
33年目	H 40	0.5553	92.1			2.56	1.42
34年目	H 41	0.5339	92.1			2.56	1.37
35年目	H 42	0.5134	92.1			2.56	1.31
36年目	H 43	0.4936	92.1			2.56	1.26
37年目	H 44	0.4746	92.1			2.56	1.21
38年目	H 45	0.4564	92.1			2.56	1.17
39年目	H 46	0.4388	92.1			2.56	1.12
40年目	H 47	0.4220	92.1			2.56	1.08
41年目	H 48	0.4057	92.1			2.56	1.04
42年目	H 49	0.3901	92.1			2.56	1.00
43年目	H 50	0.3751	92.1			2.56	0.96
44年目	H 51	0.3607	92.1			2.56	0.92
45年目	H 52	0.3468	92.1			2.56	0.89
46年目	H 53	0.3335	92.1			2.56	0.85
47年目	H 54	0.3207	92.1			2.56	0.82
48年目	H 55	0.3083	92.1			2.56	0.79
49年目	H 56	0.2965	92.1	-203.76	-60.41	2.56	0.76
合計				698.74	1,559.49	118.68	94.42
単純事業費計				902.50		118.68	

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

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

箇所名：高松東道路

便益の現在価値算定表

Table with columns for Year (年度), Vehicle Type (乗用車種), Benefit Category (便益), Discount Rate (割引率), GDP (GDP), and Total Value (合計). It details the present value calculation of benefits over a 49-year period for the Takamatsu Eastern Road.

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	高松東道路	4、6	14.2km

■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					44,208	
改良費					26,447	
	土工		m ³	6,230,000	2,734	切土、盛土、残土処理
	軟弱地盤改良工		m ³	14,113	95	
	法面工		m ²	1	0.2	盛土法面
	擁壁工		式	1	13,492	重力式擁壁、逆T式擁壁、プレキャストL型擁壁等
	管渠工		m	2,156	92	
	函渠工		m	1,858	315	
	排水工		式	1	7,618	
	中央分離帯工		m	11,332	1,818	
	雑工		式	1	283	
橋梁費					4,819	
	100m以上		m			
	100m未満		m	442	4,819	PC橋6橋、鋼橋3橋、横断歩道橋16橋
トンネル費						
	NATM		m			
	シールド		m			
IC・JCT費						
	IC		箇所			
	JCT		箇所			
舗装費					5,842	
	車道舗装		m ²	281,936	4,196	
	歩道舗装		m ²	110,523	1,645	
付帯施設費					7,100	
	交通管理施設工		式	1	7,100	標識工、防護柵工、道路照明等
	遮音壁		m			
②用地及補償費					30,759	
用地費					20,376	
	宅地		m ²	167,900	15,149	
	田畑		m ²	139,200	4,927	
	山林・原野		m ²	19,000	66	
	その他		m ²	3,000	234	
補償費					10,383	
			式	1	10,383	
③間接経費					18,036	地質調査、測量、設計にかかる費用等
			式	1	18,036	
事業費合計					93,002	

【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-2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	高松東道路	6,4	14.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	14.2	2,716	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	9,911	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			12,627	

【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。

一般国道11号 坂出・丸亀バイパス

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道11号 坂出・丸亀バイパス
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活かな モビリティの 確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 ○ 現道等における遅延旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 ○ 現道又は並行区間等における路切通の除却もしくは交通改善の状況 ○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 	<p>指標チェックの根拠</p> <p>区間b(並行区間)について：(主)高松普通線 ・現道等の年間時間損失削減 並行区間等の渋滞損失時間削減率：138.8万人時間/年 並行区間等の渋滞損失時間削減率：59.8%</p>
物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ○ 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 ○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 	<p>・高松市国分寺支所～小坂出張所へのアクセスが向上 所要時間：24分(S55)→21分(H22)</p> <p>・豊平町の特産品であるニンニクの高松方面への輸送を支援し、JF香川県普通線～前谷東交差点までの所要時間が短縮 所要時間：55分(S55)→38分(H22)</p>
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 ○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)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の連携に関する効果 ○ 中心市街地内で行われたことによる効果 	
都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ○ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である ○ D10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 ○ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった 	

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動車道（A 路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する 所要時間：69分（S35）→64分（H22）	・ 幹線道路を利用した場合に香川県丸亀市（香川西部地方生活圏中心城市）～香川県高松市（香川東部地方生活圏中心城市）を最短時間で連絡する路線を構成 所要時間：69分（S35）→64分（H22）
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心城市へのアクセス向上の状況	・ 坂出市～普通 寺市の混雑所要時間が6分短縮 所要時間：36分（S35）→30分（H22）
		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの展開に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	・ 主要観光地である金刀比羅宮へのアクセスを支援 香川県来訪客の自動車利用割合：76%（H24） 金刀比羅宮への観光客数：542万人（H24）
2. 暮らし	居住者・自転車利用者のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果	・ 「県立丸亀競技場」へのアクセスを支援 県立丸亀競技場の利用客数：28.4万人（H24）
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	
		<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づき重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	・ 四国おとなこどもの医療センターへのアクセス向上 坂出・丸亀ハイパス沿道における17歳以下の四国おとなこどもの医療センター—30分圏域カバー人口が約250人増加
		<input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保	

3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 <input 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」又は地震対策緊急対策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 <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <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 <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 <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が解消 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消 <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	<p>・5～7工区の供用により死傷事故件数が減少 事故件数：68.9件/年（H12～H14）→28.3件/年（H21～H23） 対象区間の自動車交通量：高松普通線（21,100台/日（H22）） 坂出・丸亀バイパス（21,800台/日（H22））</p> <p>・香川県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次輸送確保路線として位置づけあり</p>
		<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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	<p>・CO₂排出削減量：19,7千t-CO₂/年 ・CO₂排出削減率：2.2% ・NO₂排出削減量：23.7t-NO_x/年 ・NO₂排出削減率：44.7% ・SPM排出削減量：1.4t-SPM/年 ・SPM排出削減率：45.7%</p>
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 <input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	<p>・地域住民に対して実施したアンケート調査結果をもとに原田高架橋の色彩を決定するなど、景観に配慮し道路整備を推進</p>
		<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	<p>・普通寺バイパスとの一体的整備により、高速インターへのアクセスを支援し、高規格幹線道路の接続路線の受け皿として機能 坂出・丸亀バイパス交通量：218百台/日（S60）→310百台/日（S63）</p>
		<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	<p>・治縁地域では交通量が増加するとともに、石油・石炭製品や輸送機械を中心とした製造品出荷額等が増加 製造品出荷額等：84百億円（H2）→141百億円（H23） 石油製品・石炭製品製造業：20百億円（H2）→79百億円（H23）</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道11号	坂出・丸亀バイパス	L=20.4km	二次改築	BP・現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,400	4	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	527億円	184億円	712億円
基準年における 現在価値(C)	1,569億円	196億円	1,765億円

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25年度			
供用年	昭和63年度, 平成21年度			
単年便益 (初年便益)	93億円	6.4億円	3.9億円	103億円
基準年における 現在価値(B)	6,179億円	423億円	244億円	6,845億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	3.9
経済的純現在価値(事業全体)	5,080億円
経済的内部収益率(事業全体)	11.26%

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。

交通状況の変化

様式-3①

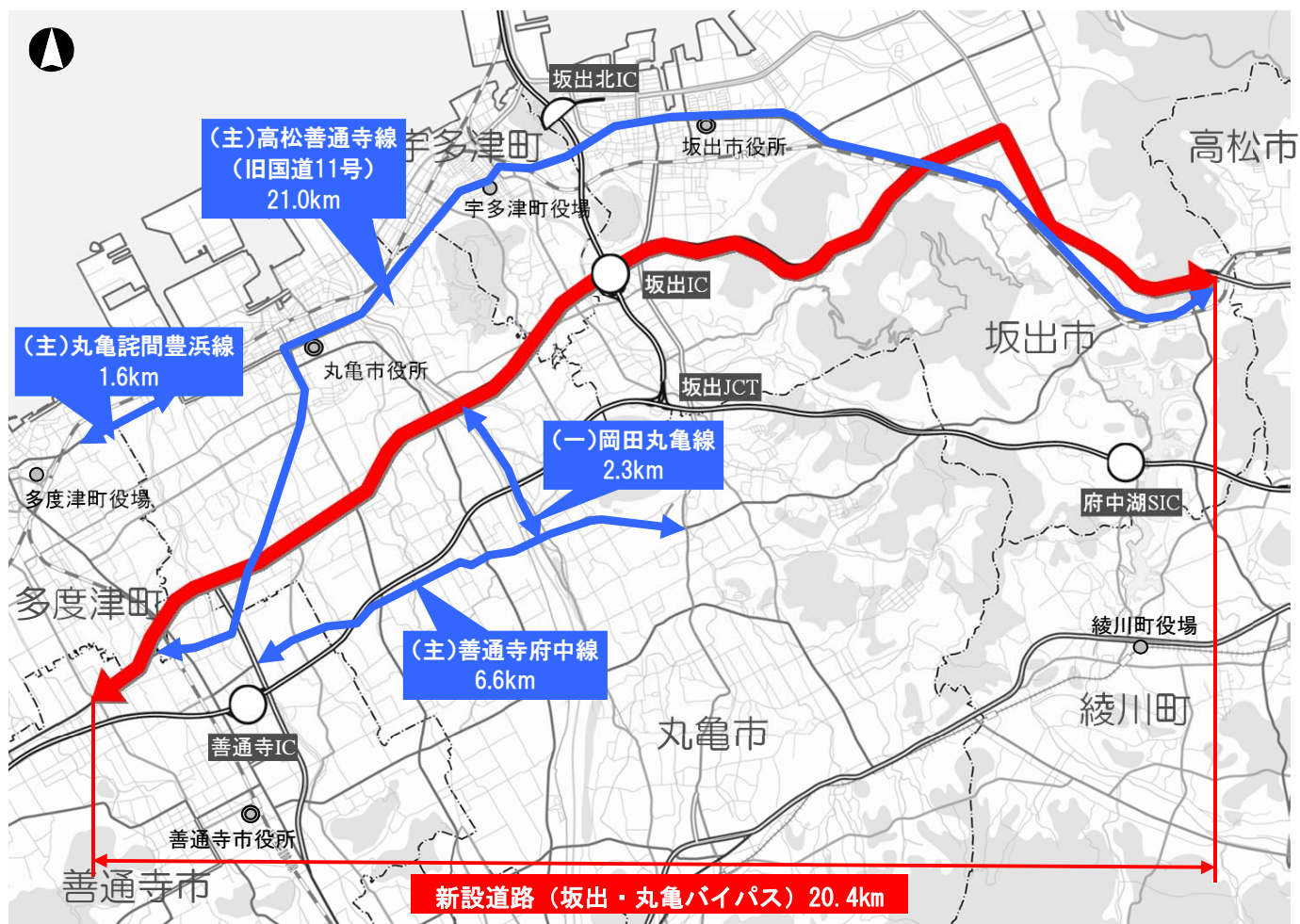
事業名：坂出・丸亀バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] :20.4km	交通量	[台/日]	9,197	27,410	
	走行時間	[分]	1	29	
	走行時間費用	[億円/年]	1.90	140.89	
②主な周辺道路	(主)高松 善通寺線 :21.0km	交通量	[台/日]	14,956	10,783
		走行時間	[分]	48	40
		走行時間費用	[億円/年]	131.28	77.52
	(一)岡田 丸亀線 :2.3km	交通量	[台/日]	12,290	7,077
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	8.65	4.39
	(主)丸亀 詫間豊浜 線 :1.6km	交通量	[台/日]	1,837	2,215
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	0.77	0.93
	(主)善通 寺府中線 :6.6km	交通量	[台/日]	14,480	11,040
		走行時間	[分]	15	12
		走行時間費用	[億円/年]	38.46	22.97
③その他道路合計 :1342.8km	走行時間費用	[億円/年]	2,886.75	2,708.69	
			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：1,394.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3067.81	2955.38	112.43

- ※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: 坂出・丸亀バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	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	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
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 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 香川河川国道事務所の実績値により設定	
	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

箇所名: 坂出丸亀バイパス

維持管理費の単純価値の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.20	20.4	4.08	
-17年目	S 46	5.1928	45.6	0.33	3.46		
-16年目	S 47	4.9931	48.7	0.79	7.46		
-15年目	S 48	4.8010	56.1	6.00	47.29		
-14年目	S 49	4.6164	66.9	12.40	78.81		
-13年目	S 50	4.4388	70.7	12.60	72.86		
-12年目	S 51	4.2681	76.7	18.75	96.09		
-11年目	S 52	4.1039	81.3	25.83	120.09		
-10年目	S 53	3.9461	84.7	49.50	212.40		
-9年目	S 54	3.7943	86.9	48.55	195.24		
-8年目	S 55	3.6484	92.4	32.60	118.55		
-7年目	S 56	3.5081	94.8	28.50	97.13		
-6年目	S 57	3.3731	95.8	16.26	52.73		
-5年目	S 58	3.2434	96.8	13.01	40.15		
-4年目	S 59	3.1187	98.7	4.86	14.14		
-3年目	S 60	2.9987	99.5	22.91	63.58		
-2年目	S 61	2.8834	101.2	30.99	81.31		
-1年目	S 62	2.7725	101.0	33.54	84.80		
暫定供用開始年次	S 63	2.6658	101.5	2.51	6.07	3.42	8.27
1年目	H 1	2.5633	104.2	2.08	4.71	3.42	7.75
2年目	H 2	2.4647	106.5	0.19	0.41	3.42	7.29
3年目	H 3	2.3699	109.1	0.19	0.39	3.42	6.84
4年目	H 4	2.2788	110.6	6.83	12.95	3.42	6.49
5年目	H 5	2.1911	110.9	1.79	3.26	3.42	6.22
6年目	H 6	2.1068	110.8	0.78	1.37	3.42	5.99
7年目	H 7	2.0258	109.9	3.79	6.43	3.42	5.81
8年目	H 8	1.9479	109.5	2.26	3.71	3.42	5.60
9年目	H 9	1.8730	110.4	5.46	8.54	3.42	5.34
10年目	H 10	1.8009	109.9	14.11	21.29	3.42	5.16
11年目	H 11	1.7317	108.4	7.59	11.17	3.42	5.03
12年目	H 12	1.6651	107.2	11.11	15.89	3.42	4.89
13年目	H 13	1.6010	105.7	23.02	32.11	3.42	4.77
14年目	H 14	1.5395	103.8	15.02	20.52	3.42	4.67
15年目	H 15	1.4802	102.3	17.48	23.29	3.42	4.56
16年目	H 16	1.4233	101.0	21.04	27.30	3.42	4.44
17年目	H 17	1.3686	99.6	10.78	13.64	3.42	4.33
18年目	H 18	1.3159	98.7	7.14	8.77	3.42	4.20
19年目	H 19	1.2653	97.6	9.84	11.75	3.42	4.08
20年目	H 20	1.2167	96.8	6.76	7.82	3.42	3.96
完成供用開始年次	H 21	1.1699	95.6			3.88	4.37
22年目	H 22	1.1249	93.7			3.88	4.29
23年目	H 23	1.0816	92.1			3.88	4.20
24年目	H 24	1.0400	92.1			3.88	4.04
25年目	H 25	1.0000	92.1			3.88	3.88
26年目	H 26	0.9615	92.1			3.88	3.73
27年目	H 27	0.9246	92.1			3.88	3.59
28年目	H 28	0.8890	92.1			3.88	3.45
29年目	H 29	0.8548	92.1			3.88	3.32
30年目	H 30	0.8219	92.1			3.88	3.19
31年目	H 31	0.7903	92.1			3.88	3.07
32年目	H 32	0.7599	92.1			3.88	2.95
33年目	H 33	0.7307	92.1			3.88	2.84
34年目	H 34	0.7026	92.1			3.88	2.73
35年目	H 35	0.6756	92.1			3.88	2.62
36年目	H 36	0.6496	92.1			3.88	2.52
37年目	H 37	0.6246	92.1			3.88	2.42
38年目	H 38	0.6006	92.1			3.88	2.33
39年目	H 39	0.5775	92.1			3.88	2.24
40年目	H 40	0.5553	92.1			3.88	2.15
41年目	H 41	0.5339	92.1			3.88	2.07
42年目	H 42	0.5134	92.1			3.88	1.99
43年目	H 43	0.4936	92.1			3.88	1.92
44年目	H 44	0.4746	92.1			3.88	1.84
45年目	H 45	0.4564	92.1			3.88	1.77
46年目	H 46	0.4388	92.1			3.88	1.70
47年目	H 47	0.4220	92.1			3.88	1.64
48年目	H 48	0.4057	92.1			3.88	1.57
49年目	H 49	0.3901	92.1	-148.66	-57.99	3.88	1.51
合計				378.52	1,569.49	184.34	195.63
単純事業費計				527.18		184.34	

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

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

箇所名：坂出丸亀バイパス

便益の現在価値算定表

Table with columns: 年度 (基準年), 年次, 総走行台車の年次別伸び率 (四国ブロック), GDP テラート, 走行時間短縮便益(億円), 走行経費減少便益(億円), 交通事故減少便益(億円), 合計 (億円). Rows include years from 1985 to 1999 and a total row.

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	坂出・丸亀バイパス	4	20.4km

■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					21,499	
改良費					5,563	
	土工		m ³	756,053	332	切土、盛土、残土処理
	軟弱地盤改良工		m ³	1,712	12	
	法面工		m ²	20,279	6	切土法面
	擁壁工		式	1	1,637	重力式擁壁、逆T式擁壁、プレキャストL型擁壁等
	管渠工		m	6,745	269	
	函渠工		m	5,431	874	
	排水工		式	1	924	
	中央分離帯工		m	18,075	1,104	
	雑工		式	1	406	
橋梁費					9,977	
	100m以上		m	3,840	8,132	PC橋4橋、鋼橋11橋
	100m未満		m	871	1,845	PC橋12橋、鋼橋3橋、RC橋3橋、横断歩道橋5橋
トンネル費					2,580	
	NATM		m	1,055	2,580	2本(上下線)
	シールド		m			
IC・JCT費						
	IC		箇所			
	JCT		箇所			
舗装費					2,783	
	車道舗装		m ²	312,569	2,018	
	歩道舗装		m ²	118,545	765	
付帯施設費					596	
	交通管理施設工		式		596	標識工、防護柵工、道路照明等
	遮音壁		m			
②用地及補償費					18,289	
用地費					14,866	
	宅地		m ²	24,700	1,605	
	田畑		m ²	439,660	12,792	
	山林・原野		m ²	24,700	222	
	その他		m ²	4,940	247	
補償費					3,423	
			式	1	3,423	
③間接経費					13,562	地質調査、測量、設計にかかる費用等
			式	1	13,562	
事業費合計					53,350	

【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-2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	坂出・丸亀バイパス	4	20.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	20.4	3,878	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	15,514	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			19,392	

【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。

一般国道56号 須崎道路

(事後評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道56号 須崎道路
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間b(並行区間)について：(県)吾井郷下分線 ・現道等の時間損失が削減 ・並行区間等の損失削減時間：42.7万人・時間/年 ・並行区間等の損失削減率：69.8%
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	—
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	—
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	・並行区間である旧国道56号(現(県)吾井郷下分線)を走行している路線バスの定時性が向上
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	—
	● 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	・中土佐町～高知龍馬空港への所要時間が約19分短縮 所要時間：89分(H9)→70分(H25)
	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	・高知県庁～須崎港(重要港湾)への所要時間が約23分短縮 所要時間：66分(H9)→43分(H22)
	● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	・JA土佐くましお～高知園芸流通センターまでの所要時間が約11分短縮 所要時間：59分(H9)→48分(H22)
	□ 現道等における総重量26tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	—
	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	—
都市の再生	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)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	・須崎地区土地区画整理事業等との連携により、須崎道路の沿道に大型商業施設等が立地するとともに雇用者も増加 須崎道路沿道の新築企業立地数：17施設(H16～H25) 須崎道路沿道の新築雇用者数の増加：377人(H16～H25)
	○ 中心市街地内で行われたことによる効果	—
	□ 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	—
	□ D10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	—
	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	—

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道（A路線）としての位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 	<p>指標チェックの根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道と並行する自動車専用道路として位置づけあり — — ・高知県須崎市（高幡地方生活圏中心都市）～高知県高知市（中央地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡する路線を構成 所要時間：64分（H9）→39分（H22） — ・城山トンネルの整備により、旧国道56号（現（県）吾井郷下分線）の須崎隧道における大型車すれ違い困難区間が解消 ・中土佐駅役場～須崎市（高幡地方生活圏中心都市）への所要時間が約2分短縮 所要時間：15分（H9）→13分（H25）
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新築整備の公共施設と直結されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心市街地のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・須崎港湾整備計画を支援 ・須崎東ICから高知西南地域の主要観光施設である黒潮本陣へのアクセスを支援 所要時間：25分（H9）→15分（H25） — — —
2. 暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車利用空間の形成 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況 <input checked="" type="checkbox"/> 環道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 	<ul style="list-style-type: none"> — — — — ・高知市十字橋へのアクセス向上 工佐町～高知市十字橋への所要時間が約35分短縮 所要時間：87分（H9）→52分（H25） ・旧国道56号から須崎道路への交通の転換により死傷事故件数が減少 事故件数：46.5件/年（H8～H9）→24.5件/年（H22～H23） — — ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路として位置づけあり
3. 安全	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <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 <input type="checkbox"/> 環道等の防災拠点検査対策箇所もしくは養護の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 	<ul style="list-style-type: none"> — — —

政策目標	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
	<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が解消 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消 <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	
4. 環境 地球環境の 保全 生活環境の 改善・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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要調限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 <input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	<input type="checkbox"/> CO ₂ 排出削減量：2.6千t-CO ₂ /年 <input type="checkbox"/> CO ₂ 排出削減率：4.0% <input type="checkbox"/> NO ₂ 排出削減量：8.6t-NO ₂ /年 <input type="checkbox"/> NO ₂ 排出削減率：50.8% <input type="checkbox"/> SPM排出削減量：0.5t-SPM/年 <input type="checkbox"/> SPM排出削減率：52.1%
5. その他 他のアジェン との関係 その他	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果 <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	<input type="checkbox"/> 並行区間である田園道56号（現（県）吾井郷下分線）において、騒音環境基準を超過する区間の騒音が、昼間で24db低減、夜間で4db低減 <input type="checkbox"/> 自動車専用道路部は四国8の字ネットワークの一部として整備 <input type="checkbox"/> 須崎道路沿線に多数の企業が立地するなど、道路整備が地域の発展を支援

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道56号	須崎道路	L=9.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
一般部：7,600 自専部：4,300	2	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	623億円	45億円	669億円
基準年における 現在価値(C)	890億円	29億円	919億円

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25年度			
供用年	平成14年度		平成21年度	
単年便益 (初年便益)	31億円	5.1億円	1.7億円	37億円
基準年における 現在価値(B)	1,052億円	158億円	54億円	1,264億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.4
経済的純現在価値(事業全体)	345億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.7%

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。

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：須崎道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 須崎道路 (自専部) : 4.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]		4,305	
	走行時間 ^{※2}	[分]		4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		2.88	
①新設・改築道路 須崎道路 (一般部) : 5.1km	交通量	[台/日]		7,569	
	走行時間	[分]		8	
	走行時間費用	[億円/年]		10.72	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号 : 5.6km	交通量	[台/日]	16,729	8,646
		走行時間	[分]	15	11
		走行時間費用	[億円/年]	44.37	16.66
	県道須崎 港線 : 1.5km	交通量	[台/日]	6,269	3,368
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	2.46	1.30
	主要地方 道 須崎 仁ノ線 : 9.1km	交通量	[台/日]	7,200	5,682
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	18.04	13.95
		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：158.0km	走行時間費用	[億円/年]	180.95	169.73	
			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：183.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	245.82	215.24	30.58

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

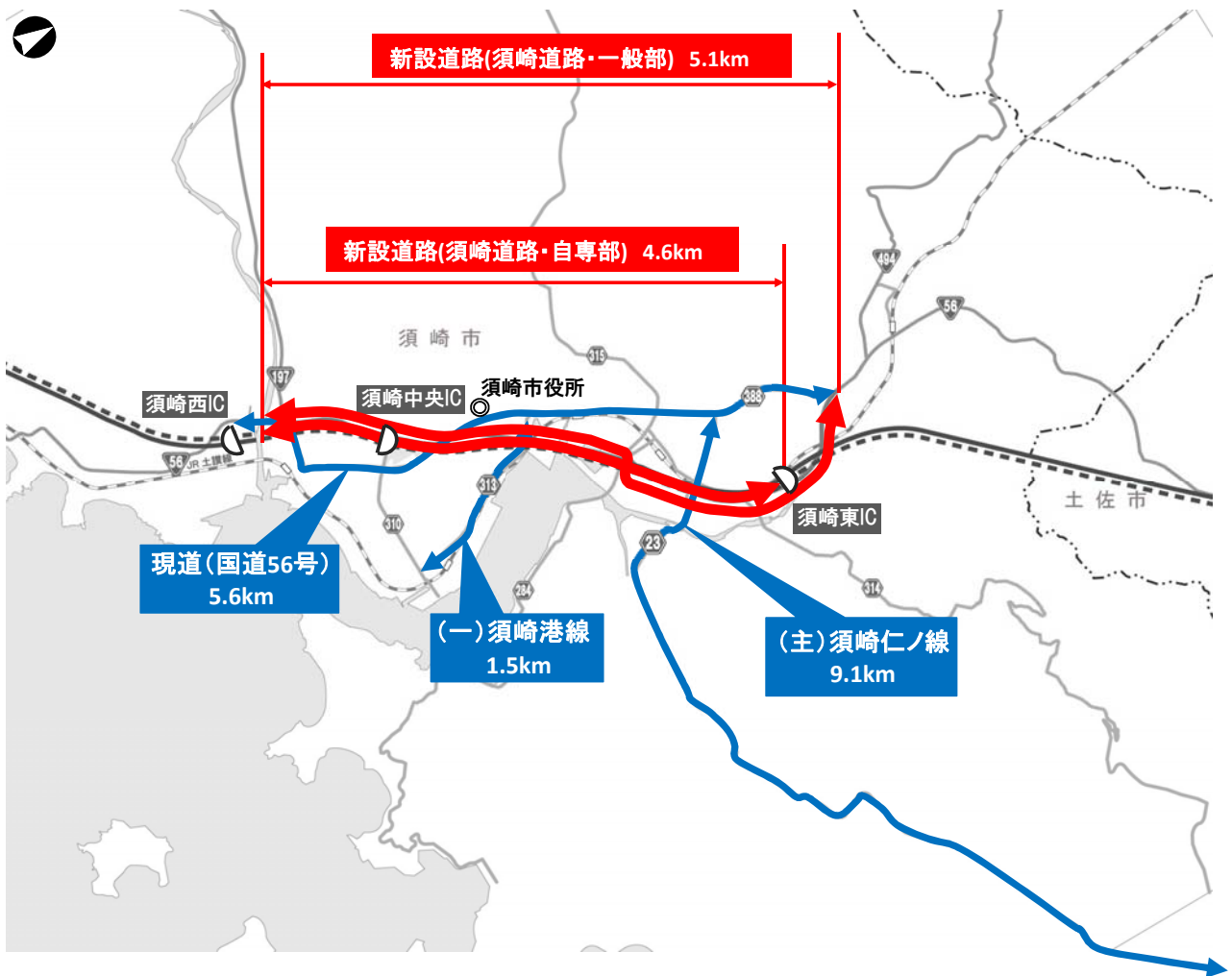
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：須崎道路

(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25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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	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 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	
		土佐国道事務所の実績値により設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			
上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述。			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【事業全体】

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

箇所名：須崎道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.11	9.7	1.07

年次	年度	割引率 (基準年：H25)	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
-33年目	S 51	4.2681	76.7	0.05	0.26		
-32年目	S 52	4.1039	81.3	0.10	0.47		
-31年目	S 53	3.9461	84.7	0.10	0.43		
-30年目	S 54	3.7943	86.9	0.10	0.40		
-29年目	S 55	3.6484	92.4	0.10	0.36		
-28年目	S 56	3.5081	94.8	0.10	0.34		
-27年目	S 57	3.3731	95.8	0.10	0.32		
-26年目	S 58	3.2434	96.8	0.10	0.31		
-25年目	S 59	3.1187	98.7	0.10	0.29		
-24年目	S 60	2.9987	99.5	0.10	0.28		
-23年目	S 61	2.8834	101.2	0.10	0.26		
-22年目	S 62	2.7725	101.0	0.10	0.25		
-21年目	S 63	2.6658	101.5	0.20	0.48		
-20年目	H 1	2.5633	104.2	0.19	0.44		
-19年目	H 2	2.4647	106.5	0.89	1.90		
-18年目	H 3	2.3699	109.1	8.88	17.76		
-17年目	H 4	2.2788	110.6	30.57	58.01		
-16年目	H 5	2.1911	110.9	13.35	24.29		
-15年目	H 6	2.1068	110.8	28.46	49.85		
-14年目	H 7	2.0258	109.9	38.04	64.58		
-13年目	H 8	1.9479	109.5	29.12	47.72		
-12年目	H 9	1.8730	110.4	38.73	60.52		
-11年目	H 10	1.8009	109.9	69.35	104.66		
-10年目	H 11	1.7317	108.4	48.60	71.51		
-9年目	H 12	1.6651	107.2	56.61	80.99		
-8年目	H 13	1.6010	105.7	62.43	87.09		
暫定供用開始年次	H 14	1.5395	103.8	37.94	51.83	0.51	0.70
-6年目	H 15	1.4802	102.3	42.06	56.05	0.51	0.68
-5年目	H 16	1.4233	101.0	42.97	55.77	0.51	0.66
-4年目	H 17	1.3686	99.6	19.78	25.03	0.51	0.65
-3年目	H 18	1.3159	98.7	18.21	22.37	0.51	0.63
-2年目	H 19	1.2653	97.6	13.31	15.89	0.51	0.61
-1年目	H 20	1.2167	96.8	22.37	25.89	0.51	0.59
完成供用開始年次	H 21	1.1699	95.6			0.97	1.09
1年目	H 22	1.1249	93.7			0.97	1.07
2年目	H 23	1.0816	92.1			0.97	1.05
3年目	H 24	1.0400	92.1			0.97	1.01
4年目	H 25	1.0000	92.1			0.97	0.97
5年目	H 26	0.9615	92.1			0.97	0.93
6年目	H 27	0.9246	92.1			0.97	0.90
7年目	H 28	0.8890	92.1			0.97	0.86
8年目	H 29	0.8548	92.1			0.97	0.83
9年目	H 30	0.8219	92.1			0.97	0.80
10年目	H 31	0.7903	92.1			0.97	0.77
11年目	H 32	0.7599	92.1			0.97	0.74
12年目	H 33	0.7307	92.1			0.97	0.71
13年目	H 34	0.7026	92.1			0.97	0.68
14年目	H 35	0.6756	92.1			0.97	0.66
15年目	H 36	0.6496	92.1			0.97	0.63
16年目	H 37	0.6246	92.1			0.97	0.61
17年目	H 38	0.6006	92.1			0.97	0.58
18年目	H 39	0.5775	92.1			0.97	0.56
19年目	H 40	0.5553	92.1			0.97	0.54
20年目	H 41	0.5339	92.1			0.97	0.52
21年目	H 42	0.5134	92.1			0.97	0.50
22年目	H 43	0.4936	92.1			0.97	0.48
23年目	H 44	0.4746	92.1			0.97	0.46
24年目	H 45	0.4564	92.1			0.97	0.44
25年目	H 46	0.4388	92.1			0.97	0.43
26年目	H 47	0.4220	92.1			0.97	0.41
27年目	H 48	0.4057	92.1			0.97	0.39
28年目	H 49	0.3901	92.1			0.97	0.38
29年目	H 50	0.3751	92.1			0.97	0.36
30年目	H 51	0.3607	92.1			0.97	0.35
31年目	H 52	0.3468	92.1			0.97	0.34
32年目	H 53	0.3335	92.1			0.97	0.32
33年目	H 54	0.3207	92.1			0.97	0.31
34年目	H 55	0.3083	92.1			0.97	0.30
35年目	H 56	0.2965	92.1			0.97	0.29
36年目	H 57	0.2851	92.1			0.97	0.28
37年目	H 58	0.2741	92.1			0.97	0.27
38年目	H 59	0.2636	92.1			0.97	0.26
39年目	H 60	0.2534	92.1			0.97	0.25
40年目	H 61	0.2437	92.1			0.97	0.24
41年目	H 62	0.2343	92.1			0.97	0.23
42年目	H 63	0.2253	92.1	-161.46	-36.38	0.97	0.22
合計				461.77	890.22	45.28	28.54
単純事業費計				623.23		45.28	

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。

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	須崎道路	2	6.1km

■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				33,312	
	改良費				6,048	
	土工		m ³	262,480	792	切土、盛土、残土処理
	軟弱地盤改良工		m ³	43,751	2,374	安定処理工V=10,580m ³ 、粉体噴射攪拌工V=32,851m ³
	法面工		m ²	9,260	26	切土法面、盛土法面
	擁壁工		式	5,956	1,379	補強土壁、重力式擁壁、逆T型擁壁等
	管渠工		m	4,280	252	
	函渠工		m	494	205	
	排水工		m	13,238	884	
	中央分離帯工		m	0	0	
	雑工		式	1	135	工事用道路等
	橋梁費				18,256	
	100m以上		m	2,808	16,555	PC橋 13橋
	100m未満		m	324	1,701	PC橋 5橋
	トンネル費				5,597	
	NATM		m	1,473	5,597	3本
	シールド		m			
	IC・JCT費				2,577	
	IC		箇所	2	2,577	ハーフIC(2箇所)
	JCT		箇所			
	舗装費				721	
	車道舗装		m ²	73,072	652	
	側道舗装		m ²	20,882	69	
	付帯施設費				111	
	交通管理施設工		式	1	57	標識工、防護柵工、道路照明等
	遮音壁		m	363	54	遮音壁
②	用地及補償費				16,700	
	用地費		m ²	209,642	16,148	
	宅地		m ²	9,323	1,557	
	田畑		m ²	96,157	9,904	
	山林・原野		m ²	104,163	4,687	
	その他		m ²	0	0	
	補償費		式	1	552	
③	間接経費		式	1	14,487	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
事業費合計					64,498	

【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-2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	須崎道路	2	9.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.7	1,121	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,859	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,981	

【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。