

一般国道55号 ふくいどうろ 福井道路
事業再評価

平成26年10月29日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道55号 福井道路

【 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	2
2. 1 主な事業の経緯	2
3. 事業の必要性等に関する視点	3
3. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化	3
3. 1. 1 事業の主な効果や必要性	3
3. 1. 2 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等	6
3. 2 事業計画の見直し（幅員構成の変更）	7
3. 3 事業費の変化（事業費の変更）	10
3. 4 事業の投資効果	13
3. 4. 1 事業の投資効果	13
3. 4. 2 前回再評価時からの事業計画の変化	14
3. 5 事業の進捗状況	15
3. 5. 1 事業の進捗状況	15
4. 事業の進捗見込みの視点	16
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	17
5. 1 コスト縮減	17
5. 2 代替案立案等の可能性	17
6. 地方公共団体からの要望	17
7. 対応方針（原案）	18

1. 事業の概要

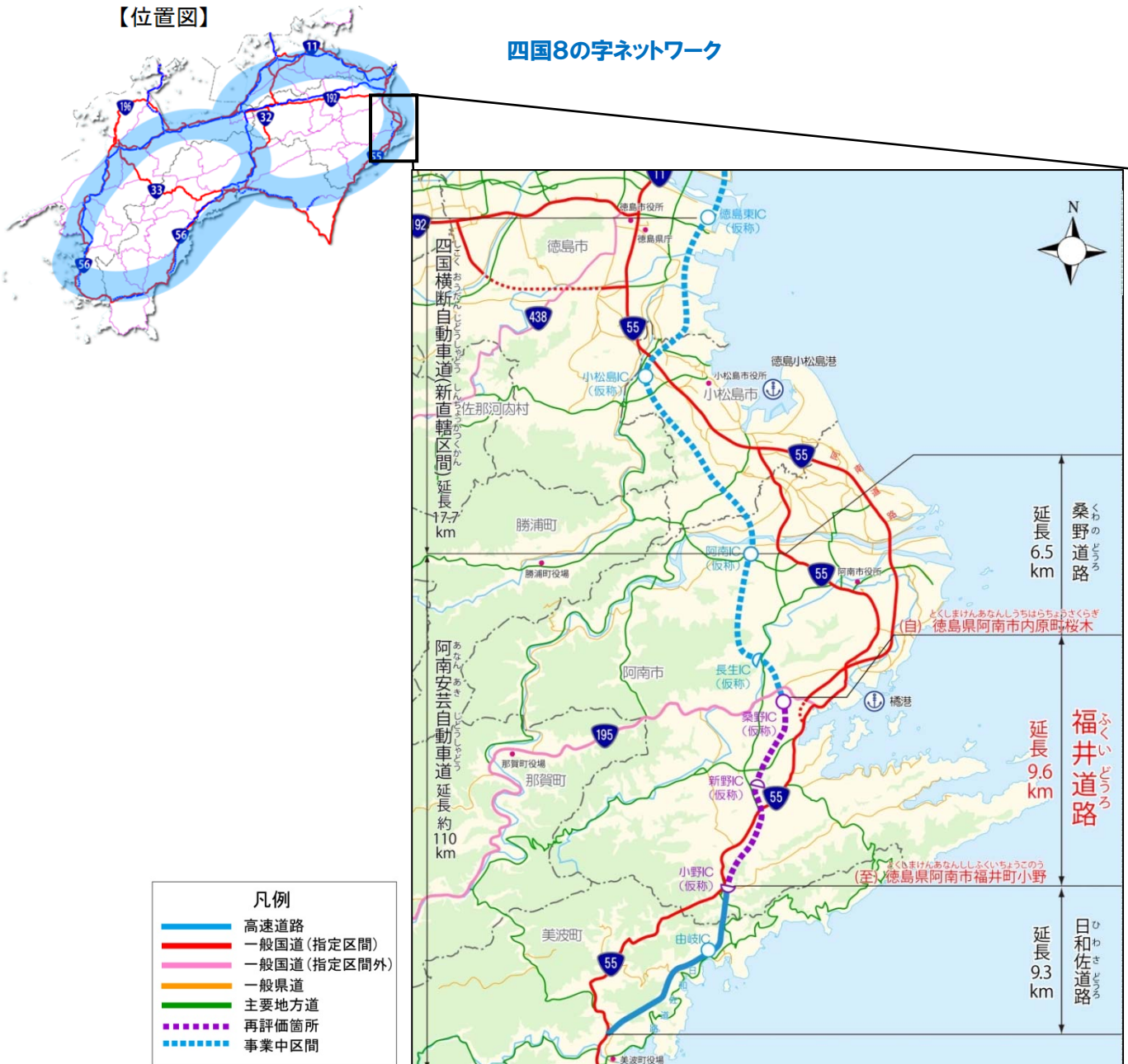
1. 1 事業の目的

一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。

一般国道55号福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部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、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。

また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。

【位置図】

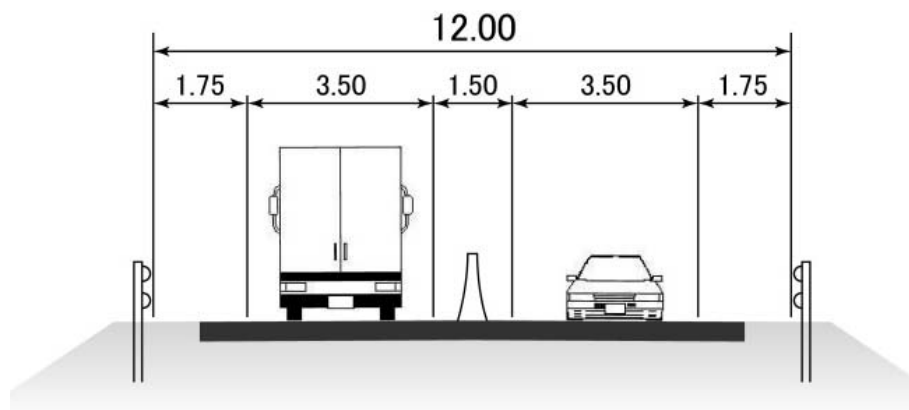


1. 2 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道55号福井道路
計画区間	徳島県阿南市内原町桜木～徳島県阿南市福井町小野
計画延長	9.6 km
構造規格	第1種第3級（自動車専用道路）
設計速度	80 km/h
車線数	2車線
標準幅員	12.0 m

【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22年度	都市計画決定
平成24年度	事業化

3. 事業の必要性等に関する視点

3. 1 事業効果と必要性

3. 1. 1 事業の効果や必要性

南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保

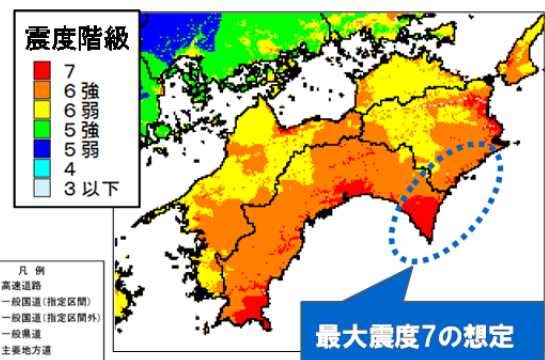
【現状・課題】

- 四国東南部では、南海トラフの巨大地震発生による強い揺れや津波により甚大な被害が想定される。
- 南海トラフの巨大地震発生時には、第1次緊急輸送道路である国道55号は、津波浸水により通行不能となることが懸念される。

●国道55号津波浸水予測区間

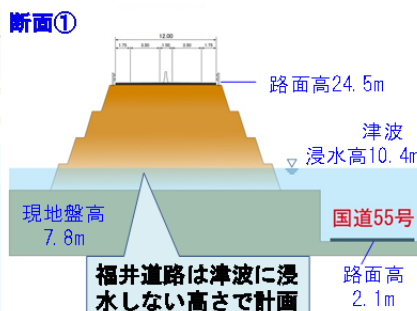


●想定震度における最大震度図



資料: H25.5.28中央防災会議・防災対策推進検討会議・南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」

<福井道路断面図>



津波浸水で瓦礫が道路に散乱し通行不能となった状況(岩手県釜石市国道45号)



資料)東北地方整備局

資料)「H24.10.31 徳島県津波浸水想定公表について」に基づき作成

【整備効果】

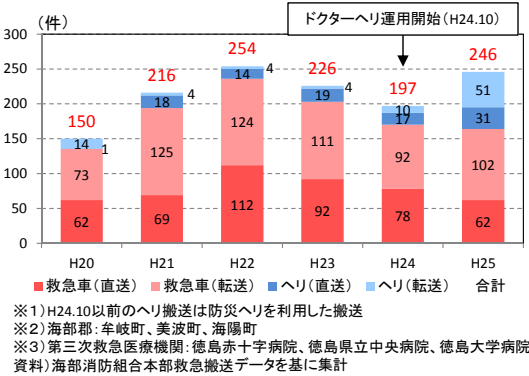
- 福井道路の整備により、南海トラフの巨大地震による津波浸水区域を全線回避する第1次緊急輸送道路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保する。

第3次医療施設への速達性向上

【現状・課題】

- 徳島県南部地域にある海部郡内で発生する重篤患者は徳島赤十字病院など管外の第3次医療施設に1時間以上かけて救急搬送しており、救急医療サービス享受の地域格差が生じている。
- 平成24年10月からドクターヘリの運用を開始して以降も救急車による搬送が救急搬送全体の大半を占める。

●海部郡から第3次医療施設への救急搬送件数の推移



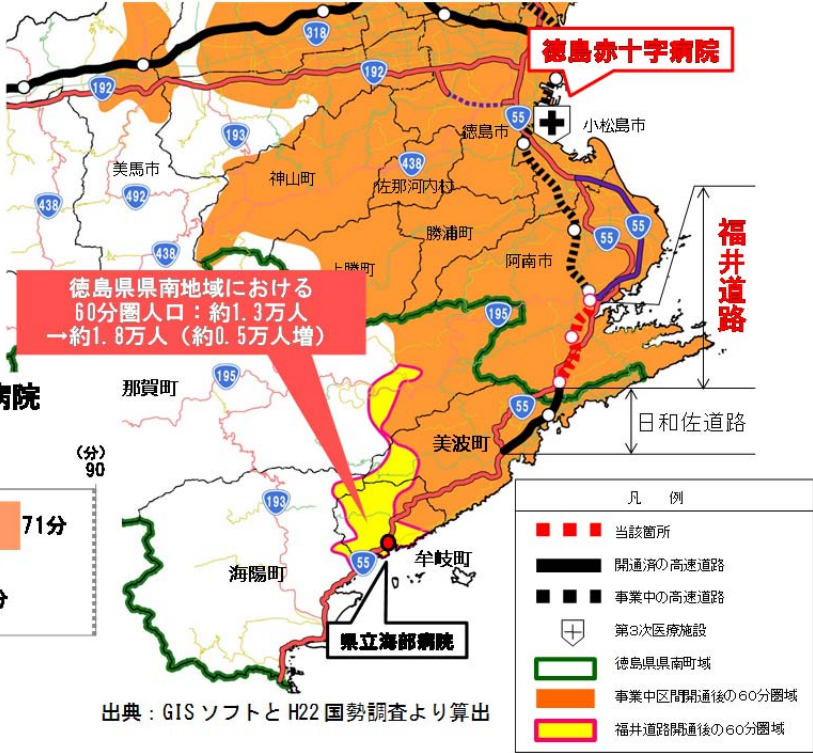
～地元の声～

- ・急病になっても救急車で徳島赤十字病院まで1.5時間もかかるので助かる命も助からない。(70代以上、男性、H26ヒアリング結果)
- ・H24.10からドクターヘリが運用開始となったが、夜間や悪天候の場合は、救急車での搬送となるため、防災面も考慮すると阿南安芸自動車道の早期整備は必要。(海部消防組合、H25ヒアリング結果)

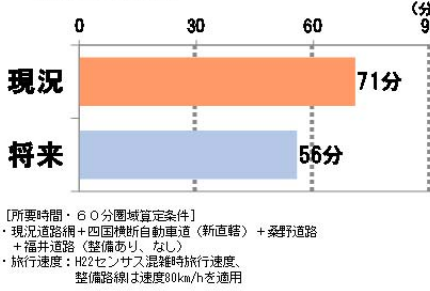
ドクターヘリ運用後も、救急車を利用した搬送が大半を占める

●福井道路整備による3次医療施設60分カバー圏域の拡大

●現道部が通行止めとなっても命の道として機能する『日和佐道路』



●海部病院から徳島赤十字病院への所要時間



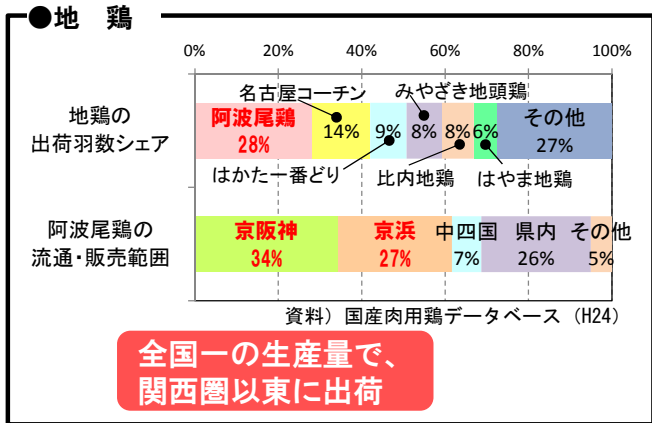
【整備効果】

- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分圏域が約0.5万人増加する。

地域産業（農水産業）の活性化を支援

【現状・課題】

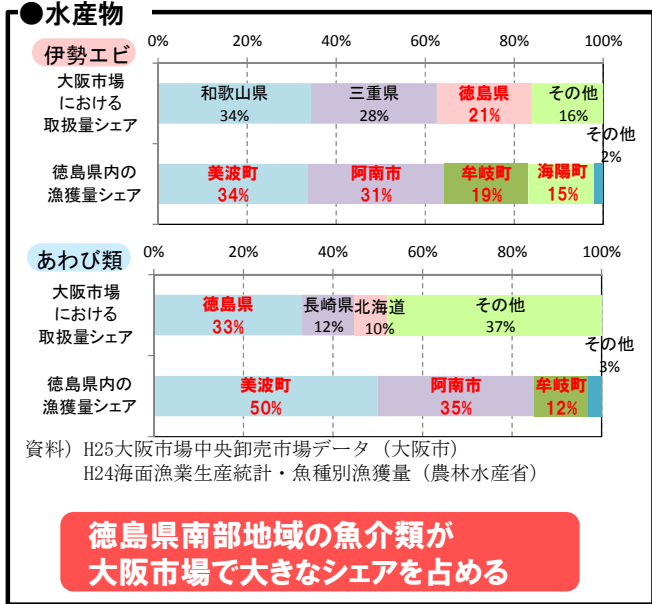
- 徳島県南部地域が主な生産地である「阿波尾鶏」は、全国一のシェアを誇り、全国に出荷している。また、徳島県南部地域の水産特産品である伊勢エビ、あわび類も、大阪市場の取扱量において、大きなシェアを占めている。
- しかし、高速道路のない徳島県南部地域は、輸送に時間を要することや、線形不良区間を通行することによる荷傷み等商品価値が低下する恐れがある。



～地元の声～

- ・鶏のエサの搬送コストが高く、道路整備による時間短縮で搬送コストが下がれば、鶏の原価も抑えられる。(畜養業者)
- ・競りは魚の種類によって朝と夕があり(鰹は夕)、その日のうちに氷を詰めて陸送するが、道路が一直線ではなくカーブも多いので魚が傷んでしまうことがある。(水産業組合)
- ・時間が縮まると軟弱野菜(ホウレンソウ・コマツナ等)も出しやすくなる。今は輸送コストがかかっている京阪神にも出せる。(牟岐町)

(H26ヒアリング結果)



【整備効果】

- 福井道路を含む8の字ネットワークの整備により、徳島市、京阪神方面等との連絡時間を短縮し、地域の特産品である農産物、海産物の流通利便性の向上が期待される。

3. 1. 2 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等

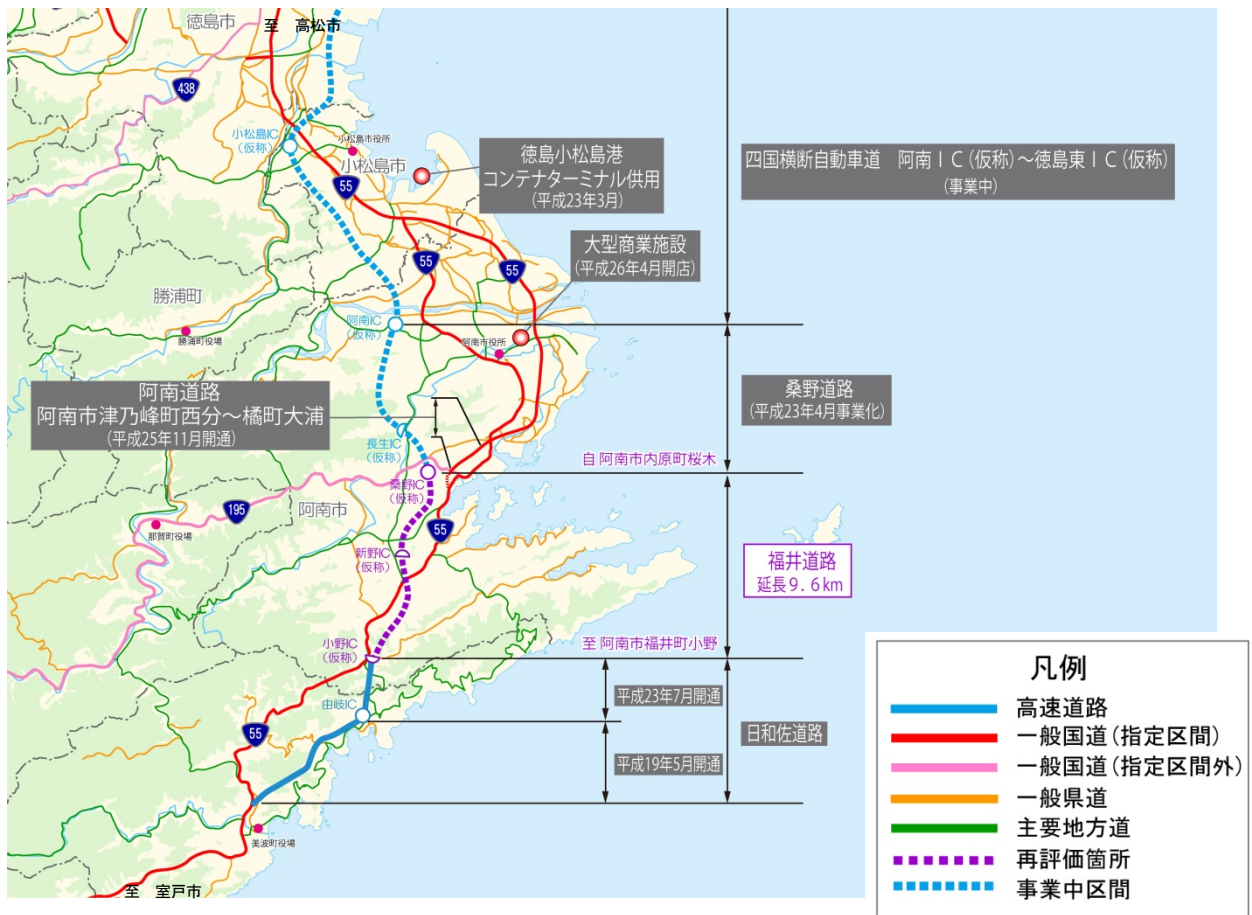
■周辺道路の開通

- ・平成 23 年 4 月 桑野道路 延長 6.5km 事業化
- ・平成 23 年 7 月 日和佐道路 阿南市福井町小野～由岐 IC 延長 3.1 km 開通（全線開通）
- ・平成 24 年 4 月 福井道路 延長 9.6 km 事業化
- ・平成 25 年 11 月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～橘町大浦 延長 1.7 km 開通

■その他

- ・平成 23 年 3 月 徳島小松島港コンテナターミナル供用
- ・平成 26 年 4 月 大型商業施設開店

●福井道路周辺の状況

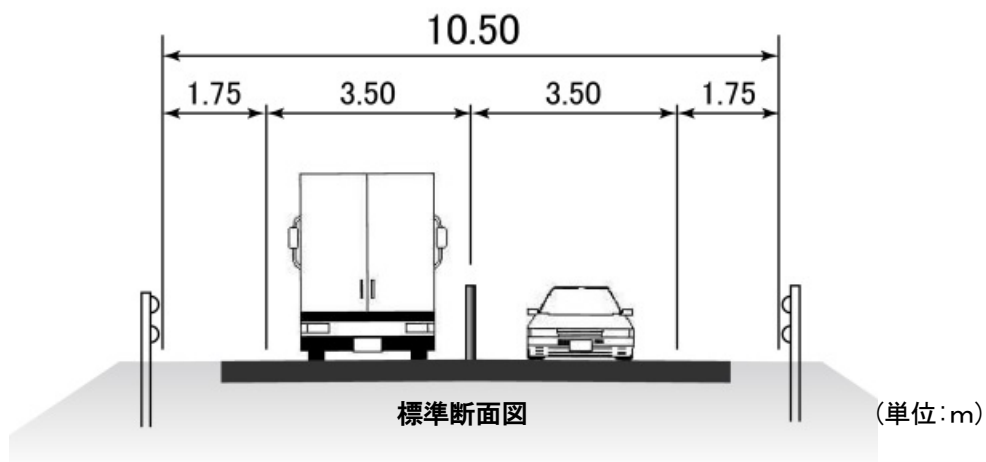


3. 2 事業計画の見直し（幅員構成の変更）

幅員構成を変更（中央帯を設置）し、完全分離方式に変更

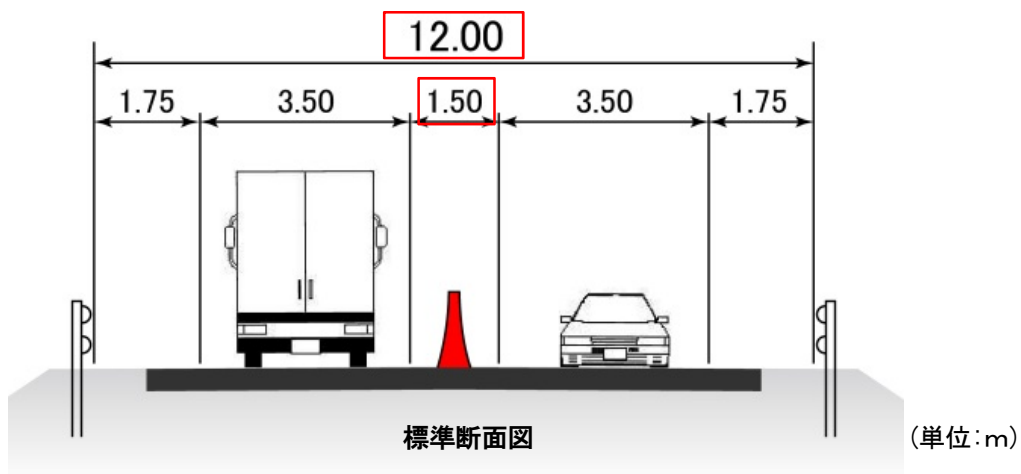
a) 当初計画

○ラバーポールによる簡易分離方式（幅員 10.5m）としていた。

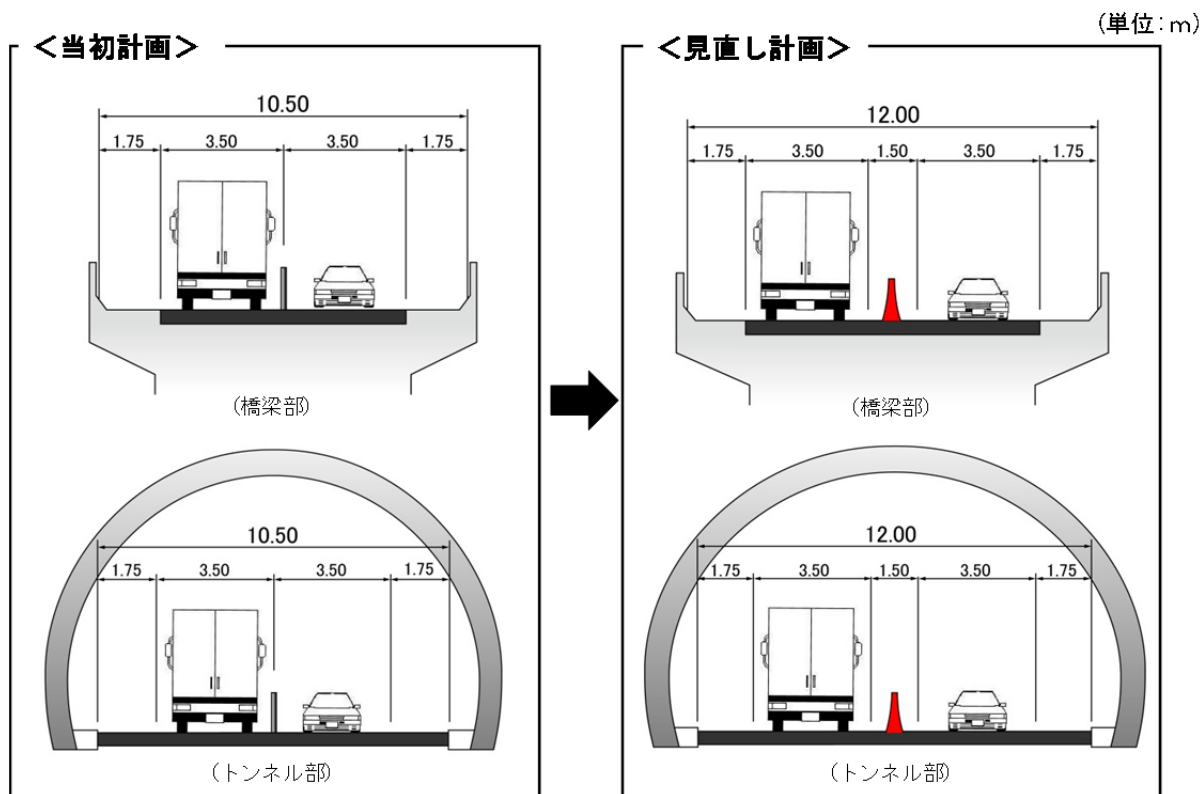


b) 見直し計画

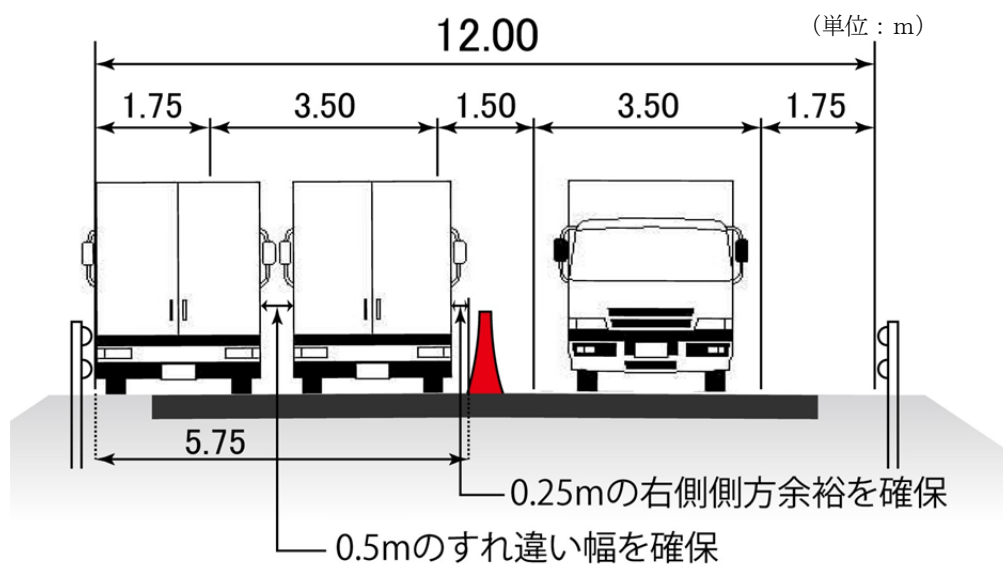
○中央帯を設けた完全分離方式（幅員 12.0m）に変更した。



○橋梁部及びトンネル部における幅員構成の変更



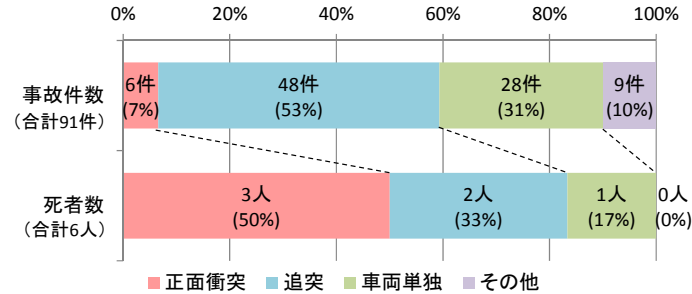
○1.5mの中央帯には側方余裕(0.5m)があることから、路肩に停車している大型車と他の大型車とのすれ違い幅として0.5m確保でき、また、0.25mの右側側方余裕を確保することが可能。



c) 中央帯設置の理由

○四国内における2車線の高速道路で正面衝突による死亡事故等が頻発する状況を踏まえ、中央帯設置等の交通安全対策を行うものである。

●四国の暫定2車線高速道路における事故件数と死者数の内訳



※四捨五入の関係で内訳%の合計は100%とならない場合がある
 集計対象: 四国内高速道路暫定2車線区間
 (四国地方整備局管理路線及びNEXCO西日本管理路線)
 資料) イタルデータ(H23,H24)を元に集計

正面衝突事故は、事故件数では1割に満たないが、死者数は全体の5割を超える状況

●平成26年の四国の高速道路における正面衝突事故

発生日時	路線	当事車両	死傷者等
H26. 4. 6	松山自動車道	軽乗用車と乗用車	軽傷
H26. 4. 15	西瀬戸自動車道	乗用車と大型トラック	死亡1名、重傷1名
H26. 4. 29	徳島自動車道	軽乗用車とワゴン車	重体1名、その他4名
H26. 6. 14	松山自動車道	乗用車と乗用車	死亡1名、骨折1名
H26. 7. 7	高松自動車道	高速バスとトラック	重症1名、その他8名
H26. 7. 23	高松自動車道	乗用車と大型トラック	死亡2名、軽症1名
H26. 8. 3	高松自動車道	軽乗用車と乗用車	軽傷
H26. 8. 14	松山自動車道	乗用車と乗用車	軽傷

資料) 四国管区警察局調べ

平成26年になって正面衝突事故が多発!

●正面衝突事故の状況

松山自動車道[新直轄区間] H25. 11. 25



資料) 大洲河川国道事務所資料

高松自動車道 H26. 7. 23

正面衝突で2人死亡
 高松道の乗用車と大型トラック
 20日午後4時35分ごろ、高松市方面で発生した。乗用車は岐阜県高松市方面で、大型トラックは高松市方面で発生した。乗用車の運転手(40代女性)は死亡、大型トラックの運転手(60代男性)は死亡した。乗用車の乗員2人は軽傷を負った。高松市方面で発生した。乗用車は岐阜県高松市方面で発生した。乗用車の運転手(40代女性)は死亡、大型トラックの運転手(60代男性)は死亡した。乗用車の乗員2人は軽傷を負った。



事故で大破した乗用車(中央)と大型トラック(奥)＝高松市吹田で23日午後6時32分

資料) 平成26年7月24日 毎日新聞

3. 3 事業費の変化（事業費の変更）

（1）事業費の変化

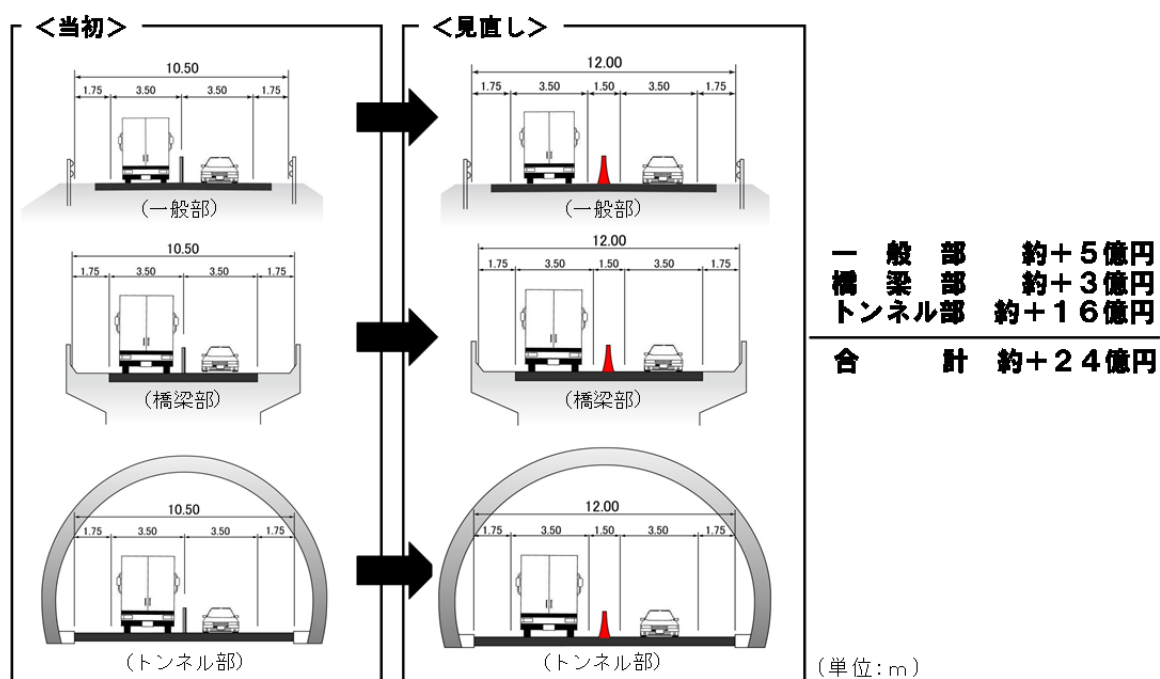
幅員構成の変更（中央帯の設置）により事業費が約6億円増加

中央帯を設置するために約24億円の事業費が必要であるが、コスト削減を図ることにより事業費の増額を抑制することで、全体事業費は約360億円から約366億円となり、約6億円増加。

	項目	増額・減額理由	当初	変更	費用増減分
事業費増	幅員構成の変更（中央帯設置）による増加	正面衝突による死亡事故を防止するために幅員を変更し、中央帯を設置することにより事業費が増額した。	—	約24億円	約+24億円
コスト削減	現場発生土の流用等による縮減	現場発生土を極力流用（土工バランスを調整）するよう構造形式の見直しを行ったことで事業費を縮減した。	約26億円	約16億円	約-10億円
	横断施設の廃止に伴う縮減	横断する施設が廃止されることが判明したため、縦断線形の見直しを行った結果、トンネル低土かぶり箇所が緩和され、地山補強工が縮減された。	約195億円	約187億円	約-8億円
合 計					約+6億円

【事業費増】

○中央帯を設置することで、事業費が一般部で約5億円、橋梁部で約3億円、トンネル部で約16億円、合計約24億円増加する。



【コスト縮減 1】

現場発生土の流用等による縮減（コスト縮減額 約 10 億円）

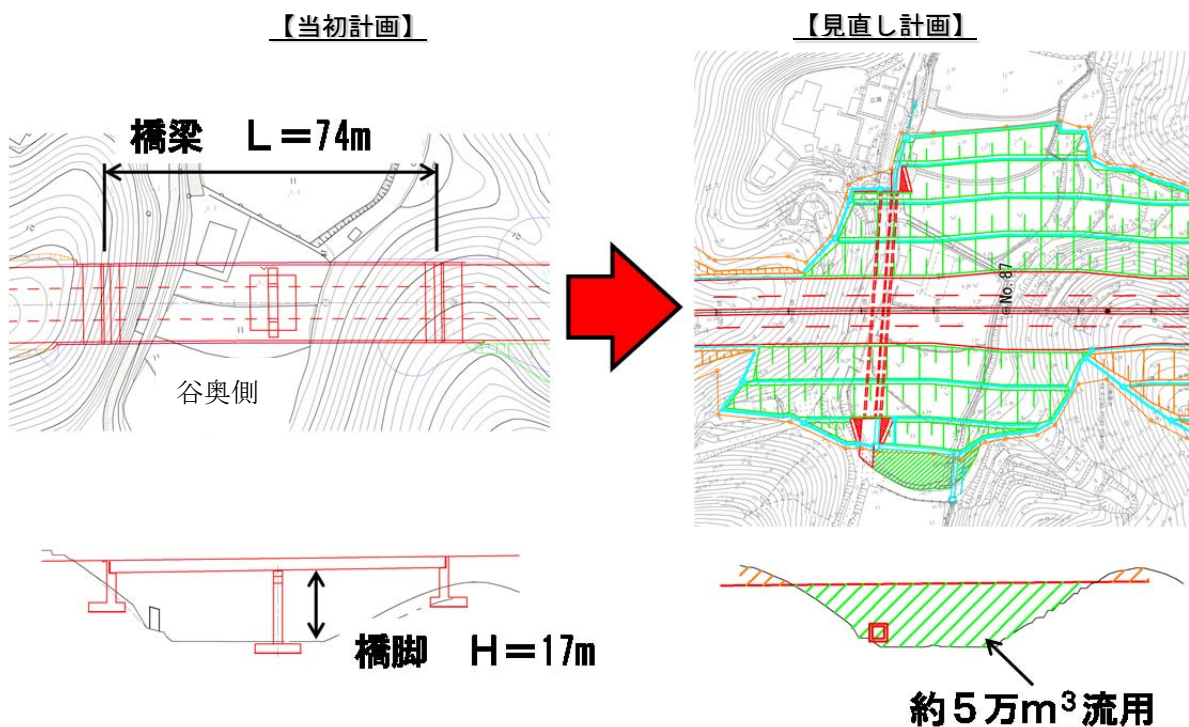
a) 当初計画

○谷奥の耕作地に対する風の影響を考慮した橋梁形式の選定により計画していた。

b) 見直し計画（現場発生土の流用等による事業費の縮減）

○地元協議を踏まえ、現場発生土（約 5 万 m³）を流用した土工形式に見直しを行う。

<①（橋梁形式から土工形式に変更）>



橋梁形式（約 7 億円）

土工形式（約 2 億円：約 5 億円削減）

さらに、捨土量縮減（約 5 億円削減）

c) 変更内容の比較

- ・橋梁形式から土工形式に変更の他、捨土量の縮減により、約 10 億円の縮減を図る。

【コスト縮減 2】

横断施設の廃止に伴う縮減（コスト縮減額 約8億円）

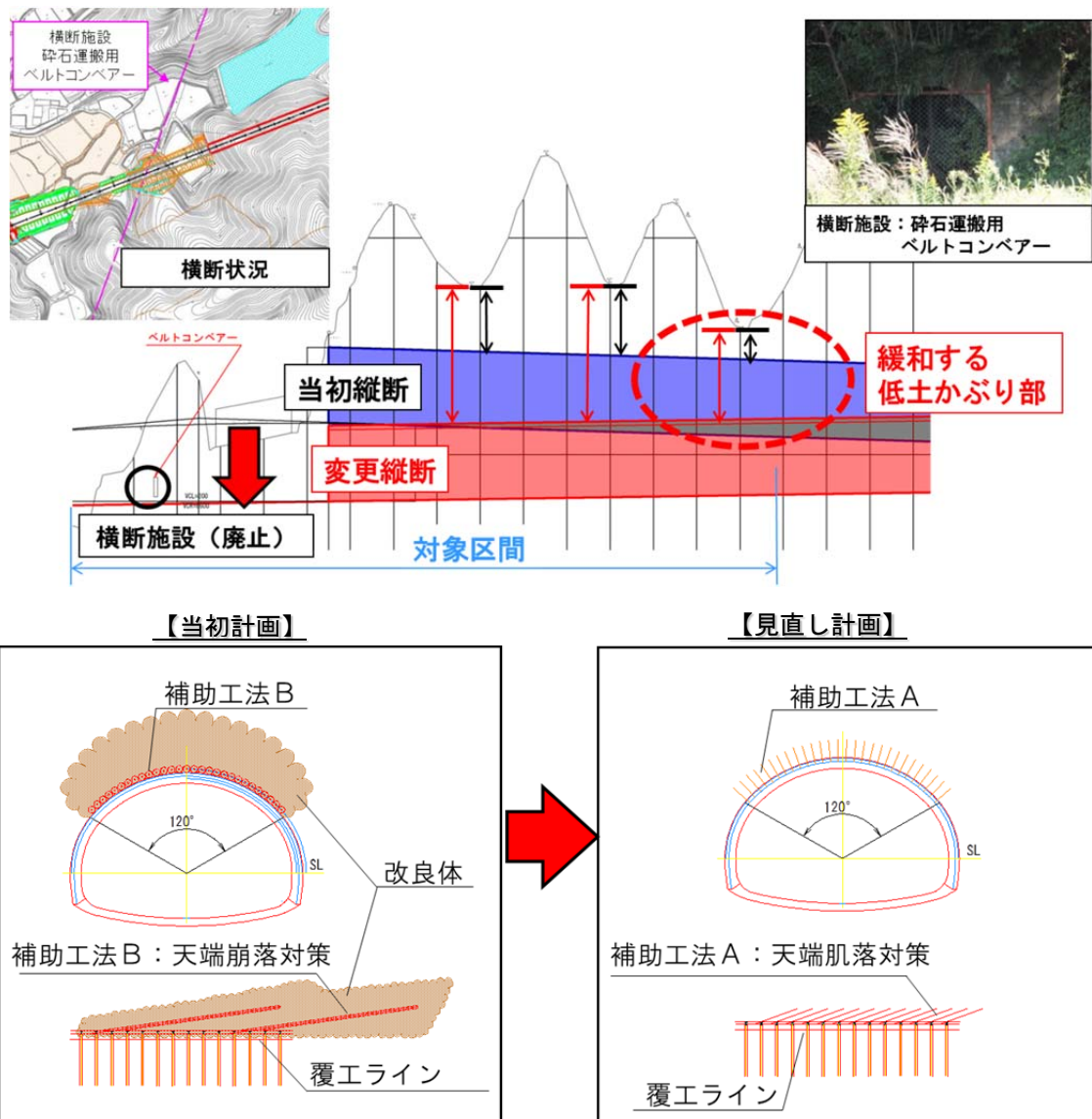
a) 当初計画

○横断する施設を回避する縦断線形により計画していた。

b) 見直し計画（横断施設の廃止に伴う事業費の縮減）

○横断施設が廃止されることが判明したため、縦断線形の見直しを行った結果、トンネル低土かぶりが緩和され、地山補強工が縮減。

<トンネルの低土かぶりの緩和>



c) 変更内容の比較

○トンネルの低土かぶり箇所の地山補強工法が縮減（DⅢ（補助工法付：約20億円）→DⅢ（補助工法付：約12億円））となったこと等により、約8億円の縮減を図る。

【事業費内訳】

トンネル費	-8.1億円
土工費	+0.3億円
計	-約8億円

3. 4 事業の投資効果

3. 4. 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。
- 南海トラフの巨大地震時における緊急輸送道路の確保など、多様な整備効果が期待できる。

■ 3 便益による費用便益分析

項目	事業全体	残事業
費用(C)	278 億円	270 億円
事業費	262 億円	255 億円
維持管理費	15 億円	15 億円
便益(B)	300 億円	300 億円
走行時間短縮便益	252 億円	252 億円
走行経費減少便益	31 億円	31 億円
交通事故減少便益	17 億円	17 億円
費用便益比(B/C)	1.1	1.1
経済的純現在価値(ENPV)	22 億円	30 億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.4%	4.6%

※費用及び便益額の値は基準年(H26)における現在価値を表す。四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

■ その他の効果

<防災>

○南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保

- ・南海トラフ巨大地震による津波浸水区域を全線回避する第1次緊急輸送道路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保する。

<医療>

○第3次医療施設への速達性向上

- ・高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分圏域が拡大する。

<産業>

○地域産業（農水産業）の活性化を支援

- ・福井道路を含む8の字ネットワークの整備により、徳島市、京阪神方面等との連絡時間を短縮し、地域の特産品である農産物、海産物の流通利便性の向上が期待される。

■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	8,100～13,300 台/日	±10%	0.9～1.3
事業費	332 億円	±10%	1.0～1.2
事業期間	11 年	±20%	1.0～1.2

※) 事業費は、残事業費の単純合計を示す。

○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	8,100～13,300 台/日	±10%	1.0～1.3
事業費	332 億円	±10%	1.0～1.2
事業期間	11 年	±20%	1.0～1.3

※) 事業費は、残事業費の単純合計を示す。

3. 4. 2 前回再評価時からの事業計画の変化

■事業便益比（B／C）の変化（事業全体での比較）

	前回再評価時 (平成 23 年度)	今回再評価時 (平成 26 年度)	費用 (前回再評価時からの変化要因)
総費用(C)	252 億円 [360 億円]	278 億円 [366 億円]	・事業費の見直しによる増加
総便益(B)	254 億円	300 億円	・交通量の見直しによる増加 前回 7,600～12,500 台/日 今回 8,100～13,300 台/日
費用便益比(B／C)	1.01	1.1	

※) 上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。

※) 総費用の [] 内の数値は、維持管理費を除く全体事業費（単純合計）。

※) 平成 22 年 8 月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づき B／C を算出。

※) 総費用、総便益は基準年の見直しにより増加。

3. 5 事業の進捗状況

3. 5. 1 事業の進捗状況



区間	桑野IC(仮称) ~ 小野IC(仮称)
延長	9.6km
今後の予定	調査・設計中 用地買収着手予定
用地進捗状況 (H25年度末時点)	0%
全体進捗率 [事業費ベース] (H25年度末時点)	約1%

4. 事業の進捗見込みの視点

- 福井道路は、平成26年3月末時点の用地買収率が0%であるが、早期の工事着手を目指し調査・設計を進め、事業を推進する。



区 間	桑野IC(仮称) ~ 新野IC(仮称) ~ 小野IC(仮称)
事業区分	国土交通省
現状	調査・設計中

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

- 今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

【縮減検討項目】

- ・トンネル坑口位置の最適化
- ・トンネル内空断面の最適化
- ・トンネル施工時の集塵換気設備の最適化
- ・橋梁形式及び、橋台位置の最適化
- ・基礎形式を含む、土留め構造物の最適化
- ・道路維持管理において、トンネル坑口上部の防草対策など。

5. 2 代替案立案等の可能性

- 本計画は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部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するため、当該地域の地形条件、前後区間で接続する開通済みの日和佐道路や桑野道路との整合性等を勘案して選定された合理的な計画であり、代替案立案の可能性はない。

6. 地方公共団体からの要望

- 周辺自治体などから、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。

<福井道路の整備促進に関する最近の主な要望活動について>

年月日	内容	団体名
平成 23 年 5 月, 7 月 7 月, 8 月, 9 月, 11 月	要望活動	徳島県、阿南市、 阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会
平成 24 年 5 月, 7 月 11 月, 12 月	要望活動	徳島県、阿南市、 阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会
平成 25 年 1 月, 5 月 6 月, 7 月	要望活動	徳島県、阿南市、 阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会
平成 26 年 1 月, 5 月	要望活動	徳島県、阿南市、 阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会

7. 対応方針（原案）

①再評価の視点

(1) 事業の必要性

1) 事業の効果と必要性

- 南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保
- 第3次医療施設への速達性向上
- 地域産業（農水産業）の活性化を支援

2) 事業計画の見直し

- 幅員構成の変更 幅員10.5m → 12.0m

3) 事業費の変化（事業費の変更）

- 事業費の変更 約360億円 → 約366億円

4) 事業の投資効果

- 費用便益比（B/C） [事業全体] 1.1 [残事業] 1.1
- その他の効果

南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水産業）の活性化を支援

5) 事業の進捗状況

- 用地取得率は 0%（H25年度末時点）
- 事業進捗率は約1%（H25年度末時点）

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 早期の工事着手を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

(3) コスト縮減（事業費見直し）や代替案立案等の可能性の視点

■コスト縮減

・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

■福井道路の計画は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部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するため、当該地域の地形条件、前後区間で接続する開通済みの日和佐道路や桑野道路との整合性等を勘案して選定された合理的な計画であり、代替案立案の可能性はなく、妥当である。

②地方公共団体の意見

【徳島県知事意見】

「福井道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）」案については、異議ありません。

「福井道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道55号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。

また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南地域の美しい自然を活かした観光振興など「活力の道」として、地方の創生につながるものと考えています。

このため、引き続き、事業の着実な推進をお願いします。

【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、福井道路の事業を継続する。

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55号 福井道路
事業主体	四国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チャエックの根拠
前提条件	事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている
		全体：費用便益比 (3便益) (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 22億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.4%) 残事業：費用便益比 (3便益) (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 30億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

	指標	指標チャエックの根拠
政策目標	指標	指標チャエックの根拠
1. 活力	大項目 円滑なモビリティの確保 中項目 ● 現道等の年間時間損失及び削減率 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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/日以上上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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 <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	時間損失削減量：520千人時間/年(2,026千人時間/年⇒1,506千人時間/年) 損失削減率：25.7% 国道55号を利用する路線バス 徳島バス阿南(株)26便(平日) 徳島阿波おどり空港へのアクセス向上 美波町～徳島阿波おどり空港：約4分短縮(101分⇒97分) 徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上 美波町～徳島港：約3分短縮(87分⇒84分) 美波町～小松島港：約3分短縮(50分⇒47分) 徳島県特産品「阿波尾鶏」、阿南市「太刀魚」、海部郡沿岸部「あわび類や伊勢エビ等」 近畿圏や徳島中心部への地場産品の流通の利便性向上が見込まれる
物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 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 <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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
都市の再生		地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成 四国8の字ネットワークの形成に寄与する
国土・地域ネットワークの構築		

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する (A) 路線として位置づけがある場合) <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される <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する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億キロ以上である区間が存在する場合において、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 <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり <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 <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"/> 現道等の防災拠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 <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 	<p>徳島南部地方生活圏(阿南市)と安芸地方生活圏(高知県安芸市)を最短時間で連絡 阿南市～高知県安芸市:約3分短縮(約17分⇒約14分)</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる 海陽町～阿南市:約3分短縮(約68分⇒約65分)</p> <p>—</p> <p>「広域連携推進プロジェクト」を支援(第5次阿南総合計画)</p> <p>県南地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる (室戸阿南海岸国定公園、JAアグリあなんスタジアム、日和佐うみがめ博物館カレッタ、太龍寺など)</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>3次医療施設:徳島赤十字病院への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる 県立海部病院(牟岐町)～徳島赤十字病院(小松島市):約4分短縮(約71分⇒約67分(横断道、桑野道路経由では56分))</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>第1次緊急輸送道路指定 「徳島県緊急輸送道路ネットワーク計画」(H24.5)において、対象区間は現道(国道55号)とともに、第1次緊急輸送道路確保路線に指定 現道(国道55号)は南海トラフ巨大地震発生時の津波襲来時に浸水が予測されており、その際の代替路線を形成し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量:68t-CO2/年(77,209t-CO2/年⇒77,141t-CO2/年) CO2排出削減率:0.1%</p> <p>NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量:4.7t-NO2/年(7.0t-NO2/年⇒2.3t-NO2/年) NO2排出削減率:67.2%</p>
2.暮らし	個性ある地域の形成	
3.安全	歩行者・自転車のための生活空間の形成 無電柱化による美しい街並みの形成 安全で安心できるくらしの確保 安全な生活環境の確保	
4.環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	

		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：0.26t-SPM/年 (0.39t-SPM/年⇒0.13t-SPM/年) SPM排出削減率：67.4%
		<ul style="list-style-type: none"> <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 <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <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 <input 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 	—
5. その他	他のプロジェクトとの関係		四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成
	その他		—

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	福井道路	L= 9.6 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,100~13,300	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26年度		
単純合計	340億円	51億円	391億円
うち残事業分	332億円	51億円	384億円
基準年における 現在価値(C)	262億円	15億円	278億円
うち残事業分	255億円	15億円	270億円

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26年度			
供用年	部分供用：平成35年度、完成供用：平成38年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	1.6億円	0.68億円	14億円
基準年における 現在価値(B)	252億円	31億円	17億円	300億円
うち残事業分	252億円	31億円	17億円	300億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	22億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%
費用便益比（残事業）	1.1
経済的純現在価値（残事業）	30億円
経済的内部収益率（残事業）	4.6%

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

【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	8,100~13,300	±10%	0.9~1.3
事業費	332億円	±10%	1.0~1.2
事業期間	11年	±20%	1.0~1.2

【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	8,100~13,300	±10%	1.0~1.3
事業費	332億円	±10%	1.0~1.2
事業期間	11年	±20%	1.0~1.3

交通状況の変化

様式-3①

事業名：福井道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道55号 福井道路 延長：9.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]		10,668	
	走行時間 ^{※2}	[分]		7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		13.60	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道55号 延長：9.9km	交通量	[台/日]	5,743	1,898
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	15.83	4.69
	羽ノ浦福井線 延長：3.1km	交通量	[台/日]	9,201	4,263
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	9.19	3.62
	阿南相生線 延長：4.0km	交通量	[台/日]	5,731	4,842
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	6.28	5.33
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 延長：193.3km	走行時間費用	[億円/年]	234.46	220.13	

			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)
延長：219.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	265.75	247.37	18.38

※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

様式-3①

事業名：福井道路（残事業）

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 一般国道55号 福井道路 延長：9.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]		10,668
	走行時間 ^{※2}	[分]		7
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		13.60
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道55号 延長：9.9km	交通量	5,743	1,898
		走行時間	16	15
		走行時間費用	15.83	4.69
	羽ノ浦福井線 延長：3.1km	交通量	9,201	4,263
		走行時間	6	5
		走行時間費用	9.19	3.62
	阿南相生線 延長：4.0km	交通量	5,731	4,842
		走行時間	6	6
		走行時間費用	6.28	5.33
		交通量		
		走行時間		
		走行時間費用		
	交通量			
	走行時間			
	走行時間費用			
③その他道路合計 延長：193.3km	走行時間費用	[億円/年]	234.46	220.13

			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)
延長：219.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	265.75	247.37	18.38

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

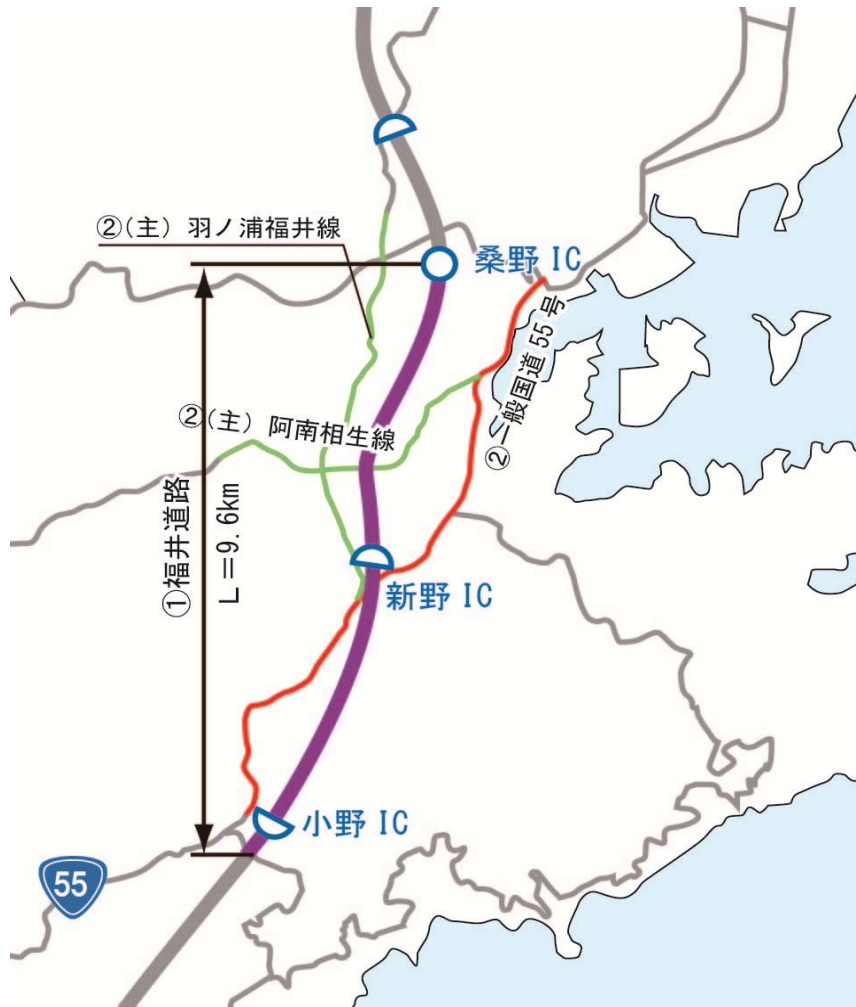
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：福井道路

(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26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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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 ※対象路線のみ	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(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	
		徳島河川国道事務所の実績値より設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:福井道路(事業全体)

採用単価の根拠		
一般国道(直轄)雪寒費除く		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.12	9.6	1.15

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-11年目	H 24	1.0816	91.3	0.95	1.03		
-10年目	H 25	1.0400	91.3	3.32	3.46		
-9年目	H 26	1.0000	91.3	3.43	3.43		
-8年目	H 27	0.9615	91.3	2.46	2.37		
-7年目	H 28	0.9246	91.3	10.09	9.33		
-6年目	H 29	0.8890	91.3	13.37	11.88		
-5年目	H 30	0.8548	91.3	25.91	22.15		
-4年目	H 31	0.8219	91.3	50.58	41.57		
-3年目	H 32	0.7903	91.3	54.60	43.15		
-2年目	H 33	0.7599	91.3	58.41	44.38		
-1年目	H 34	0.7307	91.3	37.08	27.10		
暫定供用開始年次	H 35	0.7026	91.3	31.19	21.92	0.52	0.36
1年目	H 36	0.6756	91.3	26.11	17.64	0.52	0.35
2年目	H 37	0.6496	91.3	22.56	14.66	0.52	0.34
完成供用開始年次	H 38	0.6246	91.3			1.06	0.66
4年目	H 39	0.6006	91.3			1.06	0.63
5年目	H 40	0.5775	91.3			1.06	0.61
6年目	H 41	0.5553	91.3			1.06	0.59
7年目	H 42	0.5339	91.3			1.06	0.56
8年目	H 43	0.5134	91.3			1.06	0.54
9年目	H 44	0.4936	91.3			1.06	0.52
10年目	H 45	0.4746	91.3			1.06	0.50
11年目	H 46	0.4564	91.3			1.06	0.48
12年目	H 47	0.4388	91.3			1.06	0.46
13年目	H 48	0.4220	91.3			1.06	0.45
14年目	H 49	0.4057	91.3			1.06	0.43
15年目	H 50	0.3901	91.3			1.06	0.41
16年目	H 51	0.3751	91.3			1.06	0.40
17年目	H 52	0.3607	91.3			1.06	0.38
18年目	H 53	0.3468	91.3			1.06	0.37
19年目	H 54	0.3335	91.3			1.06	0.35
20年目	H 55	0.3207	91.3			1.06	0.34
21年目	H 56	0.3083	91.3			1.06	0.33
22年目	H 57	0.2965	91.3			1.06	0.31
23年目	H 58	0.2851	91.3			1.06	0.30
24年目	H 59	0.2741	91.3			1.06	0.29
25年目	H 60	0.2636	91.3			1.06	0.28
26年目	H 61	0.2534	91.3			1.06	0.27
27年目	H 62	0.2437	91.3			1.06	0.26
28年目	H 63	0.2343	91.3			1.06	0.25
29年目	H 64	0.2253	91.3			1.06	0.24
30年目	H 65	0.2166	91.3			1.06	0.23
31年目	H 66	0.2083	91.3			1.06	0.22
32年目	H 67	0.2003	91.3			1.06	0.21
33年目	H 68	0.1926	91.3			1.06	0.20
34年目	H 69	0.1852	91.3			1.06	0.20
35年目	H 70	0.1780	91.3			1.06	0.19
36年目	H 71	0.1712	91.3			1.06	0.18
37年目	H 72	0.1646	91.3			1.06	0.17
38年目	H 73	0.1583	91.3			1.06	0.17
39年目	H 74	0.1522	91.3			1.06	0.16
40年目	H 75	0.1463	91.3			1.06	0.15
41年目	H 76	0.1407	91.3			1.06	0.15
42年目	H 77	0.1353	91.3			1.06	0.14
43年目	H 78	0.1301	91.3			1.06	0.14
44年目	H 79	0.1251	91.3			1.06	0.13
45年目	H 80	0.1203	91.3			1.06	0.13
46年目	H 81	0.1157	91.3			1.06	0.12
47年目	H 82	0.1112	91.3			1.06	0.12
48年目	H 83	0.1069	91.3			1.06	0.11
49年目	H 84	0.1028	91.3	-15.78	-1.62	1.06	0.11
合計				324.30	262.45	51.18	15.48
単純事業費計				340.08		51.18	

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

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 福井道路(残事業)

採用単価の根拠		
一般国道(直轄)雪寒費除く		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.12	9.6	1.15

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-8年目	H 27	0.9615	91.3	2.46	2.37		
-7年目	H 28	0.9246	91.3	10.09	9.33		
-6年目	H 29	0.8890	91.3	13.37	11.88		
-5年目	H 30	0.8548	91.3	25.91	22.15		
-4年目	H 31	0.8219	91.3	50.58	41.57		
-3年目	H 32	0.7903	91.3	54.60	43.15		
-2年目	H 33	0.7599	91.3	58.41	44.38		
-1年目	H 34	0.7307	91.3	37.08	27.10		
暫定供用開始年次	H 35	0.7026	91.3	31.19	21.92	0.52	0.36
1年目	H 36	0.6756	91.3	26.11	17.64	0.52	0.35
2年目	H 37	0.6496	91.3	22.56	14.66	0.52	0.34
完成供用開始年次	H 38	0.6246	91.3			1.06	0.66
4年目	H 39	0.6006	91.3			1.06	0.63
5年目	H 40	0.5775	91.3			1.06	0.61
6年目	H 41	0.5553	91.3			1.06	0.59
7年目	H 42	0.5339	91.3			1.06	0.56
8年目	H 43	0.5134	91.3			1.06	0.54
9年目	H 44	0.4936	91.3			1.06	0.52
10年目	H 45	0.4746	91.3			1.06	0.50
11年目	H 46	0.4564	91.3			1.06	0.48
12年目	H 47	0.4388	91.3			1.06	0.46
13年目	H 48	0.4220	91.3			1.06	0.45
14年目	H 49	0.4057	91.3			1.06	0.43
15年目	H 50	0.3901	91.3			1.06	0.41
16年目	H 51	0.3751	91.3			1.06	0.40
17年目	H 52	0.3607	91.3			1.06	0.38
18年目	H 53	0.3468	91.3			1.06	0.37
19年目	H 54	0.3335	91.3			1.06	0.35
20年目	H 55	0.3207	91.3			1.06	0.34
21年目	H 56	0.3083	91.3			1.06	0.33
22年目	H 57	0.2965	91.3			1.06	0.31
23年目	H 58	0.2851	91.3			1.06	0.30
24年目	H 59	0.2741	91.3			1.06	0.29
25年目	H 60	0.2636	91.3			1.06	0.28
26年目	H 61	0.2534	91.3			1.06	0.27
27年目	H 62	0.2437	91.3			1.06	0.26
28年目	H 63	0.2343	91.3			1.06	0.25
29年目	H 64	0.2253	91.3			1.06	0.24
30年目	H 65	0.2166	91.3			1.06	0.23
31年目	H 66	0.2083	91.3			1.06	0.22
32年目	H 67	0.2003	91.3			1.06	0.21
33年目	H 68	0.1926	91.3			1.06	0.20
34年目	H 69	0.1852	91.3			1.06	0.20
35年目	H 70	0.1780	91.3			1.06	0.19
36年目	H 71	0.1712	91.3			1.06	0.18
37年目	H 72	0.1646	91.3			1.06	0.17
38年目	H 73	0.1583	91.3			1.06	0.17
39年目	H 74	0.1522	91.3			1.06	0.16
40年目	H 75	0.1463	91.3			1.06	0.15
41年目	H 76	0.1407	91.3			1.06	0.15
42年目	H 77	0.1353	91.3			1.06	0.14
43年目	H 78	0.1301	91.3			1.06	0.14
44年目	H 79	0.1251	91.3			1.06	0.13
45年目	H 80	0.1203	91.3			1.06	0.13
46年目	H 81	0.1157	91.3			1.06	0.12
47年目	H 82	0.1112	91.3			1.06	0.12
48年目	H 83	0.1069	91.3			1.06	0.11
49年目	H 84	0.1028	91.3	-15.68	-1.61	1.06	0.11
合計				316.69	254.54	51.18	15.48

単純事業費計		332.37	51.18
--------	--	--------	-------

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。

便益の現在の価値算定表

箇所名: 福井道路(残事業)

Table with columns: 年度, 総走行台キロの年次別伸び率, 割引率, GDP, 走行時間短縮便益(億円), 走行経費減少便益(億円), 事故減少便益(億円), and 合計. Rows include years from 1985 to 1994 and a total row.

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	福井道路	2	9.6km

■事業費内訳(全体事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				29,173	
	改良費				9,549	
		土工	m ³	1,724,209	6,101	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	164,145	709	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	286	補強土壁等
		管渠工	m	835	236	
		函渠工	m	1,069	1,353	
		排水工	m	12,108	333	
		雑工	式	1	531	機能補償道路・水路等
	橋梁費				3,070	
		100m以上	m	290	1,688	
		100m未満	m	276	1,383	
	トンネル費				13,704	
		NATM	m	3,003	13,704	4本
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所	2	996	
		JCT	箇所			
	舗装費				1,306	
		車道舗装	m ²	88,629	1,306	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				548	
		交通管理施設工	式	1	548	標識工、防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,258	
	用地費		m ²		1,578	
		宅地	m ²	7,157	358	
		田畑	m ²	68,669	687	
		荒地	m ²	622	1	
		山林・原野	m ²	215,973	512	
		工事敷地	m ²	401	20	
		墓地	m ²	10	0	
	補償費		式	1	680	
③	間接経費		式		5,218	
	全体事業費				36,648	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木積算基準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	福井道路	2	9.6km

■事業費内訳(残事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				29,173	
	改良費				9,549	
		土工	m ³	1,724,209	6,101	
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	164,145	709	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	286	補強土壁等
		管渠工	m	835	236	
		函渠工	m	1,069	1,353	
		排水工	m	12,108	333	
		雑工	式	1	531	機能補償道路・水路等
	橋梁費				3,070	
		100m以上	m	290	1,688	
		100m未満	m	276	1,383	
	トンネル費				13,704	
		NATM	m	3,003	13,704	4本
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所	2	996	
		JCT	箇所			
	舗装費				1,306	
		車道舗装	m ²	88,629	1,306	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				548	
		交通管理施設工	式	1	548	標識工、防護柵工等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				2,258	
	用地費		m ²		1,578	
		宅地	m ²	7,157	358	
		田畑	m ²	68,669	687	
		荒地	m ²	622	1	
		山林・原野	m ²	215,973	512	
		工事敷地	m ²	401	20	
		墓地	m ²	10	0	
	補償費		式	1	680	
③	間接経費		式		4,389	
	全体事業費				35,819	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木積算基準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	福井道路	2	9.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	9.6	28	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	90	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			118	

【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。