

要点審議事業(道路事業)に係る資料

平成26年10月29日

国土交通省 四国地方整備局

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	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの概観
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) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 538億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 6.3%) 残事業：費用便益比 (3)便益 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 729億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 8.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標	指標チェックの概観
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間時間損失及び削減率 ■ 並行区間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 ■ 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる □ 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 ■ 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 ■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 	四国横断自動車道・阿南～徳島東への交通転換により、並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量：1,546千人時間/年(2,202千人時間/年⇒656千人時間/年) 損失削減率：70% 徳島市や小松島市内の混雑区間の旅行速度の向上が見込まれる 国道11号：12.7km/h⇒29.4km/h 国道55号：19.7km/h⇒37.7km/h 徳島市内や小松島市内のバス路線の利便性向上が期待される 徳島バス（路線バス）、徳島市営バス（路線バス）、小松島市営バス（路線バス）
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 三大都市圏の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 ■ 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 ■ 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 □ 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる ■ 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 ■ IC等からのアクセス向上する主要な観光地が存在する 	徳島市以北から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる 松茂町～小松島港：13分短縮（48分⇒35分） 県南部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる （阿波尾鷲、キユウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等） 海陽町～神戸市：30分短縮（194分⇒164分）
都市の再生		
国土・地域ネットワークの構築		
個性ある地域の形成		

阿南ICの新設により室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等へのアクセスが向上
 阿波おどり会館（徳島市）～うみがめ博物館（美波町）：18分短縮（83分⇒65分）

		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <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 checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合には地震対策が、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 <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	<p>3 次医療施設：徳島赤十字病院への輸送時間が短縮し、重症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）：5分短縮（71分⇒66分）</p> <p>通過交通の転換により、並行区間における安全性の向上が期待される 国道55号大林北交差点：571.3件/億台キロ</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、国道55号阿南道路）とともに、第1次緊急輸送確保路線に指定</p> <p>第1次緊急輸送道路の国道11号、国道55号を代替する （徳島市～阿南市）</p>
2. 暮らし	安全で安心して暮らせる環境の確保	<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 <input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	
3. 安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	<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"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	<p>CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：4千t-CO2/年（586千t-CO2/年⇒582千t-CO2/年） CO2排出削減率：1%</p> <p>NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：11t-NO2/年（2,017t-NO2/年⇒2,006t-NO2/年） NO2排出削減率：1%</p> <p>SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：3t-SPM/年（177t-SPM/年⇒174t-SPM/年） SPM排出削減率：2%</p>
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<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"/> 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見込まれる	<p>通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される</p> <p>マリニピア沖洲整備計画と連携 （当該区間の用地確保を行い、広域交通ネットワークの整備促進に寄与することが明示）</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係		

様式一 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 川之江三島バイパス
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<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)=3.6 (経済的純現在価値(B-C)=2,206億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.9%) 事業：費用便益比(3便益)/(B/C)=5.3 (経済的純現在価値(B-C)= 748億円、経済的内部収益率(EIRR)=14.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間時間損失及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 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 	時間損失削減量：267万人時間/年 損失削減率66.5% 現道区間の混雑時旅行速度 12.6km/h⇒20.9km/h せとうちバスが運行しており、所要時間が短縮(定時性が向上)する見込み JR伊予三島駅、JR川之江駅 井地交差点～JR伊予三島駅 20分⇒16分 高松、松山、高知龍馬空港(第二種空港) 四国中央市役所～三島川之江IC 11分⇒5分 三島川之江港(重要港湾) 三島川之江港(東部地区)～三島川之江IC 25分⇒16分 三島川之江港(金予地区)～三島川之江IC 18分⇒9分
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 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が向上が見込まれる □ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格普通高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	

1. 活力	都市の再生	<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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 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)としての位置づけ有り <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 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を解消する <input type="checkbox"/> 環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 <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	<p>下秋則土地区画整理事業(H6~H11完了)、宮川周辺地区まちづくり総合支援事業、江之元地区住宅市街地総合整備事業</p> <p>四国中央市人口集中地区(D10地区)</p> <p>幹線都市計画道路網密度が0.20km/km²である市街地内での事業</p> <p>幹線都市計画道路網密度が0.22km/km²に向上</p>	
	国土・地域ネットワークの構築			
	個性ある地域の形成			
	2. 暮らし	歩行者・自転車・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有り	<p>国際物流ターミナル整備事業、四国ロジサイト整備</p> <p>翠波高原、紙のまち資料館、四国八十八ヶ所霊場第65番札所三角寺 三島川之江10~翠波高原 28分⇒19分</p>
		無電柱化による美しい町並みの形成		

3. 安全	安全で安心でき るくらしの確保 安全な生活環境 の確保	<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 <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"/> 現道等に避難事故率が500件/億台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 checked="" type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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児童・園児が0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、歩道が無い又は狭い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 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	<p>東予救急センター（県立新居浜病院） 四国中央市役所～東予救急センター 33分⇒27分</p> <p>【現道の交通量（H17 センサス：1002） ・自動車 19,488 台/2h ・歩行者 135 人/2h</p> <p>愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定</p> <p>松山自動車道、国道11号現道、等</p>
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<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必要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	
	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 <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	CO2 排出削減量：20千t-CO2/年 CO2 排出削減率：6.4% NO2 排出削減量：82.8t-NOx/年 NO2 排出削減率：52% SPM 排出削減量：7.8t-SPM/年 SPM 排出削減率：52% 騒音の低減が期待される
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される <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見込まれる	公共交通手段（高速バス・鉄道）の乗り継ぎ利便性向上

様式一 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 新居浜バイパス
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<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)=1.4 (経済的純現在価値(B-C)=233億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.7%) 事業：費用便益比(3便益)(B/C)=2.7 (経済的純現在価値(B-C)=368億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.2%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 環道等の年間時間損失及び削減率 ■ 環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 □ 環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 ■ 環道等に、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 ■ 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 ■ 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 ■ 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が向上が見込まれる □ 環道等における、総重量25tの車両もしくは150級格普通海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	時間損失削減量：139 万人時間/年 損失削減率91.4% 並行区間の混雑時旅行速度 13.8km/h⇒25.0km/h せとうちバスが運行しており、所要時間が短縮（定時性が向上）する見込み 大生院地区～JR 新居浜駅 29 分⇒11 分 舟木地区～JR 新居浜駅 24 分⇒9 分 新居浜市役所～松山空港 84 分⇒67 分 以上西条IC～新居浜港 37 分⇒19 分 新居浜IC～新居浜港 28 分⇒16 分
物流効率化の支援		

1. 活力	都市の再生	<p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</p> <p><input type="checkbox"/> 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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> D1D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</p> <p><input checked="" 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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><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</p> <p><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时间内で連絡する路線を構成する</p> <p><input type="checkbox"/> 環道等における交通不能区間を解消する</p> <p><input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である</p> <p><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/日以上の全て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</p> <p><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</p> <p><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</p>	<p>D1D 地区内で行う事業</p> <p>住宅地開発(東田総合開発) (28.1ha)</p> <p>新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏 新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏</p> <p>新居浜市役所～西条市役所 44分⇒26分 新居浜市役所～四国中央市役所 115分⇒110分</p> <p>新居浜太鼓まつり</p> <p>いよ西条10～広瀬歴史記念館 23分⇒9分 新居浜10～マイントピア別子 27分⇒17分</p>
2. 暮らし	個性ある地域の形成	<p><input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p><input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成</p>	

3. 安全	<p>安全で安心して暮らすための確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>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</p> <p>三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>現道等に避難集積率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合には、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</p> <p>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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が0人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭い区間に歩道が設置される</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>いよ西条10～東予救命救急センター 18分⇒6分</p> <p>新居浜市役所～東予救命救急センター 13分⇒10分</p> <p>愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定</p> <p>松山自動車道、国道11号現道、等</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p> <p>その他</p>	<p>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）</p> <p>現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは災害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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>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</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>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見込まれる</p>	<p>CO2 排出削減量：8千t-CO2/年 CO2 排出削減率：2.0%</p> <p>NO2 排出削減量：73.4t-NOx/年 NO2 排出削減率：75%</p> <p>SPM 排出削減量：6.9t-SPM/年 SPM 排出削減率：74%</p> <p>夜間要請限度の超過区間が改善</p> <p>バスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待</p>

様式一 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33号 高知西バイパス
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	<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(B/C)=1.4 (経済的純現在価値(B-C)=455億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.9%) 残事業：費用便益比(B/C)=3.4 (経済的純現在価値(B-C)=592億円、経済的内部収益率(EIRR)=14.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間時間損失及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 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 ■ 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 	時間損失削減量：3,659千人時間/年 損失削減率：95.4% ・並行区間の混雑時旅行速度20km/h未満が解消 ・一般国道33号 13.4km/h (H22セナサ値) →40km/h (交通量推計結果)
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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が向上 	高知龍馬空港 (第二種空港) へのアクセス向上により広域交流を支援 ・いの町役場～高知龍馬空港 約42分～38分 (約4分短縮) ・日高村役場～高知龍馬空港 約57分～46分 (約11分短縮) 高知港 (特定重要港湾) へのアクセス向上により物流効率化を支援 國芸流通センター (流通拠点) へのアクセス向上により物流効率化を支援 ・いの町役場～國芸流通センター 約36分～32分 (約4分短縮) ・日高村役場 (農業が盛んな地域) ～國芸流通センター 約50分～39分 (約11分短縮)
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180規格普通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 	

都市の再生	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の治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 ² /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動車道(A路線)としての位置づけ有り <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
国土・地域ネットワークの構築	<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"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input checked="" 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	<p>■ 地域高規格道路「高知松山自動車道」</p> <p>二期区間(枝川～波川)：地域高規格道路「高知松山自動車道」</p> <p>・高知市(中央地方生活圏中心都市)～松山市(松山地方生活圏中心都市)のアクセス向上 約185分～約174分(約11分短縮)</p> <p>すれ違い困難区間：仁淀川橋</p> <p>いの町役場～高知市役所のアクセス向上 約27分～約23分(約4分短縮) 日高町役場～高知市役所のアクセス向上 約42分～約31分(約11分短縮)</p>
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 type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地球連携プロジェクト、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	<p>(当該路線周辺の主なアクセス向上観光地) 紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町の博物館へのアクセス向上</p>
2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車・自動車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が600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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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道路を形成する区間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	<p>三次医療施設へのアクセス向上により救命率の向上</p> <p>・佐川町役場～篤知赤十字病院 約54分～約46分(約11分短縮) ・佐川町役場～高知医療センター 約63分～約52分(約11分短縮) ・佐川町役場～近藤病院 約60分～約49分(約11分短縮)</p>
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	<p>三次医療施設へのアクセス向上により救命率の向上</p> <p>・佐川町役場～篤知赤十字病院 約54分～約46分(約11分短縮) ・佐川町役場～高知医療センター 約63分～約52分(約11分短縮) ・佐川町役場～近藤病院 約60分～約49分(約11分短縮)</p>
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>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</p> <p>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児童、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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>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）</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>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する</p> <p>密集市街地における事業で災害時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>	<p>※枝川交差点の死傷事故率が480件/億台キロになったことにより項目から削除</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>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</p> <p>現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>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</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	<p>CO2排出削減量：10,542千t-CO2/年 CO2排出削減率：8.9%</p> <p>NO2排出削減量：54.8t-NO2/年 NO2排出削減率：84.7%</p> <p>SPM排出削減量：5.0t-SPM/年 SPM排出削減率：84.2%</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <p>その他</p>	<p>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</p> <p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>現道は歩道が未整備にも関わらず死傷事故率が高く（枝川交差点：480件/億台キロ）且つ事故危険箇所該当していることから、ハイパスへの交通転換により、現道への交通量が減少し、歩道沿線の生活環境が向上</p>	

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

事業名	一般国道55号 阿南道路
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	指標チェックの根拠
前提条件	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用便益比(3便益) (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値(B-C) = 1,040億円、経済的內部収益率(EIRR) = 8.4%) 残事業：費用便益比(3便益) (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値(B-C) = 44億円、経済的內部収益率(EIRR) = 6.1%)</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠
1. 活力		
大項目		
中項目		
円滑なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間時間損失及び削減率</p> <p>● 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</p> <p>□ 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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の治道まちづくりとの連携あり</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km²/km²以下である市街地内での事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>□ 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)</p> <p>■ 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</p> <p>□ 現道等における交通不能区間を解消する</p>	<p>阿南道路への交通転換により、現道等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量：1,766千人時間/年(4,239千人時間/年⇒2,473千人時間/年) 損失削減率：42%</p> <p>阿南市内の現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される 国道55号那賀川橋付近(下り)：14.1km/h⇒50km/h</p> <p>所要時間の短縮により国道55号を利用する路線バスの利便性の向上が見込まれる 徳島バス阿南(株)26便(平日)</p> <p>美波町から徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる 美波町～徳島阿波おどり空港：14分短縮(113分⇒99分)</p> <p>美波町から徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる 美波町～徳島小松島港：14分短縮(64分⇒50分)</p> <p>徳島県南部における農林水産品(阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等)の流通の利便性が向上が見込まれる</p>
物流効率化の支援		
都市の再生		
国土・地域ネットワークの構築		

	<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/日以上の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 <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/万台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児童、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する集落を解消する	<p>美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる 美波町～阿南市：2分短縮（39分⇒37分）</p> <p>底巳工業団地（阿南市）、大浜新浜工業団地（阿南市）、徳島県南部運動公園（阿南市）、徳島県LEDパレイ構想を支援</p> <p>県南地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる （うみがめ博物館、大浜海岸、室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパークなど） 徳島市～大浜海岸（美波町日和佐）：14分短縮（92分⇒78分）</p> <p>県南部の三次医療施設カバール圏が拡大</p> <p>阿南市焼町字大浦付近 自動車交通量：11,030台/12h 歩行者交通量：277人/12h 歩道未整備区間、通学路あり</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、国道55号阿南道路）とともに、第1次緊急輸送道路の代替路線に指定 第1次緊急輸送道路の代替路線を形成 現道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する</p> <p>CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：8,423t-CO2/年（110,875t-CO2/年⇒102,451t-CO2/年） CO2排出削減率：7.6% NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：26.6t-NO2/年（67.2t-NO2/年⇒40.6t-NO2/年） NO2排出削減率：39.6% SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：2,48t-SPM/年（6,34t-SPM/年⇒3,87t-SPM/年） SPM排出削減率：39.0%</p> <p>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 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 その他、環境や景観上の効果が期待される 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 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、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も期待される</p>
個性ある地域の形成		
2.暮らし		
3.安全		
4.環境	<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 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 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も期待される	<p>地球環境の保全 生活環境の改善・保全</p>
5.その他		

様式一 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 大方改良
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<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)=3億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.2%) 残事業：費用便益比(3便益)(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=20億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なまどりの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間時間損失及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 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 ■ 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 ■ 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 □ 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が向上 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISD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 	区間a(費用便益分析対象区間)について 時間損失削減量：150千人・時間/年(169千人・時間/年⇒19千人・時間/年) 区間b(当該区間、並行区間)について：(-一般国道56号) 並行区間等(当該区間)の時間損失削減量：151千人・時間/年(169千人・時間/年⇒18千人・時間/年) 並行区間等(当該区間)の損失削減率：90%削減 大方改良の前後区間と同様の速度(40km/h)に向上
物流効率化の支援		土佐入野駅(特急停車駅) 下田の口地区～土佐入野駅：約1分短縮(3分⇒2分) 高知龍馬空港(第二種空港) 高知龍馬空港～四万十市役所：約2分短縮(137分⇒135分)
1. 活力		高知市中央卸売市場～四万十市役所：約2分短縮(125分⇒123分)

	<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/km2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 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 type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短时间内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"/> 日常活動圏の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 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"/> 特別立法に基づく事業である <input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <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/日以上の全て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"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。または、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"/> 国土・地域ネットワークの構築 <input type="checkbox"/> 個性ある地域の形成 <input type="checkbox"/> 2. 暮らし		
	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成		
	<input type="checkbox"/> 主要観光地：四万十川 <input type="checkbox"/> 高知市～四万十市：約2分短縮（130分⇒128分）		
	<input type="checkbox"/> 黒潮町役場庁舎の新設計画		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（35分⇒33分）		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（130分⇒128分）		
	<input type="checkbox"/> 黒潮町役場庁舎の新設計画		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（35分⇒33分）		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（130分⇒128分）		
	<input type="checkbox"/> 黒潮町役場庁舎の新設計画		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（35分⇒33分）		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（130分⇒128分）		
	<input type="checkbox"/> 黒潮町役場庁舎の新設計画		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（35分⇒33分）		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（130分⇒128分）		
	<input type="checkbox"/> 黒潮町役場庁舎の新設計画		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（35分⇒33分）		
	<input type="checkbox"/> 四万十市～黒潮町：約2分短縮（130分⇒128分）		

	安全で安心して暮らすための確保	<ul style="list-style-type: none"> <input 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 checked="" 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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が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 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"/> 現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架橋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 type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <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する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす <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の排出量 <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 checked="" 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 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一体的に整備する必要がある <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 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見込まれる
3. 安全	安全で安心して暮らすための確保	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出削減量：459t/年（2,638t/年⇒2,180t/年）、排出削減率：17%削減 評価対象区間（現道/平行区間等）：（一般国道56号） 排出削減量：4t/年（4.3t/年⇒0.3t/年）、排出削減率：93%削減 評価対象区間（現道/平行区間等）：（一般国道56号） 排出削減量：0.2t/年（0.2t/年⇒0.0t/年）、排出削減率：100%削減 騒音（昼間）：7db減少（約70.4db⇒約63.4db）
	生活環境の改善・保全	
5. その他	他の分野・ITとの関係	<ul style="list-style-type: none"> 黒潮町のまちづくり
		<ul style="list-style-type: none"> 渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス性が向上

様式一 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 中村宿毛道路
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	<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(B/C)=1.2 (経済的純現在価値(B-C)=357億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.6%) 残事業：費用便益比(B/C)=1.2 (経済的純現在価値(B-C)=28億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間時間損失及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 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/日以上かつ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 ■ 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 ■ 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 ■ 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が向上 	区間a (費用便益分析対象区間) について 時間損失削減量：3,533千人・時間/年 (8,977千人・時間/年⇒5,444千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について：(一般道56号) 並行区間等 (当該区間) の時間損失削減量：1,800千人・時間/年 (1,894千人・時間/年⇒94千人・時間/年) 並行区間等 (当該区間) の損失削減率：95% 現道の旅行速度が約8km向上 高知西南交通 (路線バス、高速バス) 中村駅 (特急停車駅) 四国地区～中村駅：約3分短縮 (12分⇒9分) 高知龍馬空港 (第二種空港) 宿毛市～高知龍馬空港：約12分短縮 (16分⇒157分) 宿毛港 (重要港湾) 宿毛市～宿毛港：約12分短縮 (45分⇒33分) 農産物の出荷における荷積み軽減による高品質・ブランド化 (文旦：宿毛市は県内シェア2位(18%)H25)
1. 活力 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180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 	

	<p>□ 市街地再開発、区画整理等の治道まちづくりとの連携あり</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 特別立法に基づく事業である</p> <p>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>□ 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である</p> <p>□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、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</p> <p>□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p>	
<p>国土・相模ネットワークの構築</p>	<p>□ 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</p> <p>■ 高速自動車国道と並行する自動車道(A路線)としての位置づけ有り</p> <p>□ 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>□ 特別立法に基づく事業である</p> <p>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>□ 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である</p> <p>□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、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</p> <p>□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p>	
<p>個性ある地域の形成</p>	<p>■ 高知西瀬中核工業団地 宿毛湾工業流通団地</p> <p>四万十市～宿毛市：約12分短縮(40分⇒28分)</p> <p>四万十市～宇和島市：約12分短縮(112分⇒100分)</p> <p>高知市～宿毛市間を連絡するルートの一部を形成</p> <p>四万十市～宿毛市：約12分短縮(40分⇒28分)</p> <p>四万十市、足摺海底館、だるま夕日(周遊ルートの形成)</p>	<p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>
<p>2. 暮らし</p>	<p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 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</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 二次医療施設(幡多けんみん病院)へのアクセス向上(30分圏カバー人口3,821人増加)</p>	<p>安全で安心できるところの確保</p>

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/万台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/2h以上(当該区間が通学路である場合は500台/2h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規模な迂回を強いられたる区間の代替路線を形成する <input checked="" 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)	<p>中村宿毛道路に並行する一般国道56号が第一緊急輸送道路に指定されている</p> <p>現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路を形成</p> <p>中村宿毛道路はA'路線として位置づけられている</p>	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 現道等の防火点検又は震災点検要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 type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <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する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす		
	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 <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	<p>CO2排出削減量：4.810t/年(166.763t/年⇒161.953t/年)、排出削減率：3%削減</p> <p>評価対象区間(現道/平行区間等)：(一般国道56号) 排出削減量：3t/年(36.5t/年⇒5.2t/年)、排出削減率：86%削減</p> <p>評価対象区間(現道/平行区間等)：(一般国道56号) 排出削減量：2t/年(2.1t/年⇒0.3t/年)、排出削減率：88%削減</p>
	5. その他	他のアジェンダとの関係	<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 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見込まれる	

様式一 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 伊予インター関連
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、平成23年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<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)=1.2 (経済的純現在価値(B-C)=104億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.6%) 事業：費用便益比(3便益)(B/C)=3.1 (経済的純現在価値(B-C)=74億円、経済的内部収益率(EIRR)=14.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間時間損失及び削減率 □ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上が見込まれる □ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150級格普通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 	時間損失削減量：21.7万人時間/年 損失削減率50.9% 伊予鉄バス、宇和島バスが運行しており、所要時間短縮(定時性向上)が見込まれる 伊予市中山町～JR 伊予市駅 46分⇒42分 伊予10～松山空港 32分⇒28分 伊予10～松山港 40分⇒36分 向井原交差点～伊予連合農協青果地方卸売市場 16分⇒10分
物流効率化の支援		
1. 活力 都市の再生		

	<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 checked="" 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 checked="" 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)としての位置づけ有り <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 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"/> 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 <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 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/日以上全ての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 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	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 市街化区域内での事業 DID 区域内での事業 伊予市役所～松山市役所 31分⇒28分 松山市役所～平塚公園 112分⇒105分 伊予市双海町～県立中央病院 56分⇒49分 伊予市中山町～県立中央病院 75分⇒68分
国土・地域ネットワークの構築		
個性ある地域の形成		
2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車のための生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい街並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心できるくらしの確保	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<p>□ 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</p> <p>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）かつ非行者交通量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、歩道が無い又は狭い区間に歩道が設置される</p> <p>□ 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</p> <p>対震区間が、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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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）</p> <p>■ 現道等の防災点検又は震災点検要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される</p>	<p>歩道が無い区間に歩道設置</p> <p>愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p> <p>その他</p>	<p>□ 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</p> <p>● 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</p> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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見込まれる</p>	<p>伊予跨線橋</p> <p>CO2 排出削減量：4 千t-CO2/年 CO2 排出削減率：0.6%</p> <p>NO2 排出削減量：7.6t-NOX/年 NO2 排出削減率：44%</p> <p>SPM 排出削減量：0.7t-SPM/年 SPM 排出削減率：44%</p> <p>地域の産業を支援</p>