

一般国道56号 おおがたかいりょう 大方改良
事業再評価

平成28年12月9日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道56号 大方改良

【 目 次 】

1. 事業の概要	1
1.1. 事業の目的.....	1
1.2. 主な事業の経緯.....	2
1.3. 事業計画諸元.....	2
2. 事業の効果と必要性	3
2.1. 事業の効果と必要性.....	3
3. 事業の進捗状況と見込み	5
3.1. 事業の進捗状況と見込み.....	5
4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化等	6
4.1. 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化等.....	6
5. 事業費の変化	8
5.1. 縦断計画の見直しの概要.....	8
5.2. 事業費の変更.....	11
6. 事業の投資効果	12
6.1. 事業の投資効果.....	12
7. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	13
7.1. コスト縮減.....	13
7.2. 代替案立案等の可能性.....	13
8. 地方公共団体等からの要望	14
9. 対応方針（原案）	15

1. 事業の概要

1.1. 事業の目的

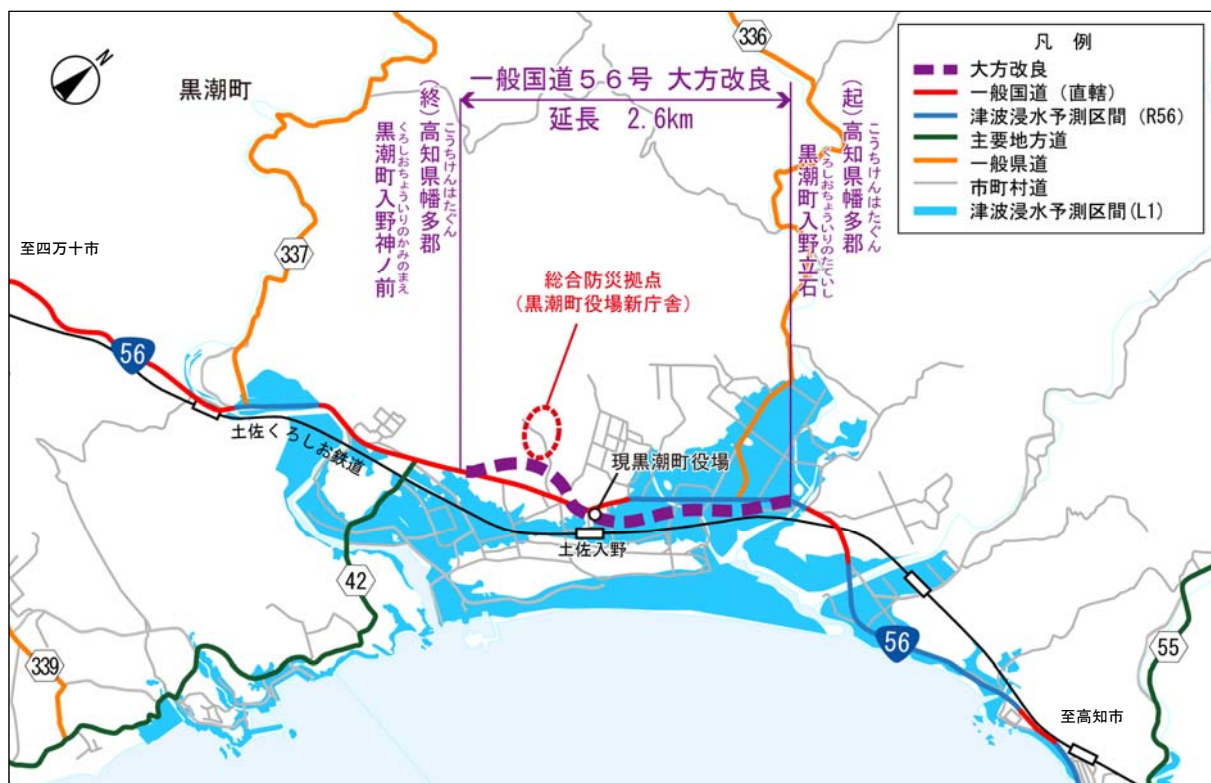
一般国道 56 号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約 336 km の主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈であり、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。

一般国道 56 号大方改良は、道路幅員が狭く、歩道がない現国道の課題を解消し、歩行者や自転車利用者の安全性向上を目的とする道路である。また、南海トラフ巨大地震による大規模な被害が想定される黒潮町内において、総合防災拠点として黒潮町が整備を進めている黒潮町役場新庁舎と相俟って、地域住民の避難を支援するとともに、被災後の迅速な救援・啓開活動等を支援する道路である。

<位置図>



<平面図>

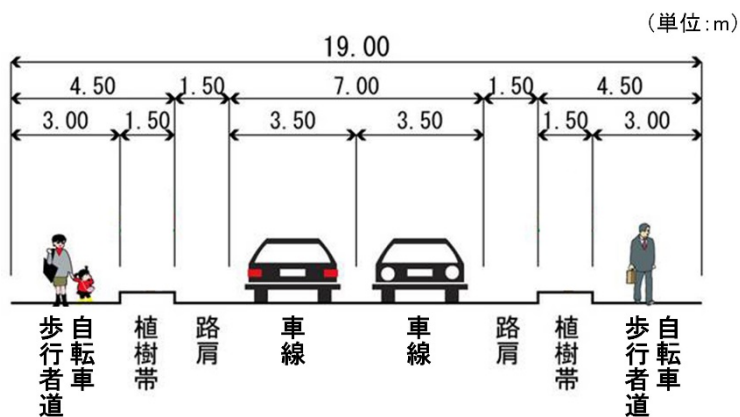


1.2. 主な事業の経緯

年次	内容
平成11年度	事業化
平成13年度	測量着手
平成14年度	設計協議着手
平成21年度	用地買収着手
平成23年度	工事着手

1.3. 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道56号 <small>おおがたかいりょう</small> 大方改良
計画区間	<small>こうちけん はたぐんくろしおちょういりのたていし</small> 高知県幡多郡黒潮町入野立石 ~ <small>こうちけん はたぐんくろしおちょういりのかみのまえ</small> 高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前
計画延長	2.6km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	19.0m
計画交通量	7,700~12,900 台/日



2. 事業の効果と必要性

2.1. 事業の効果と必要性

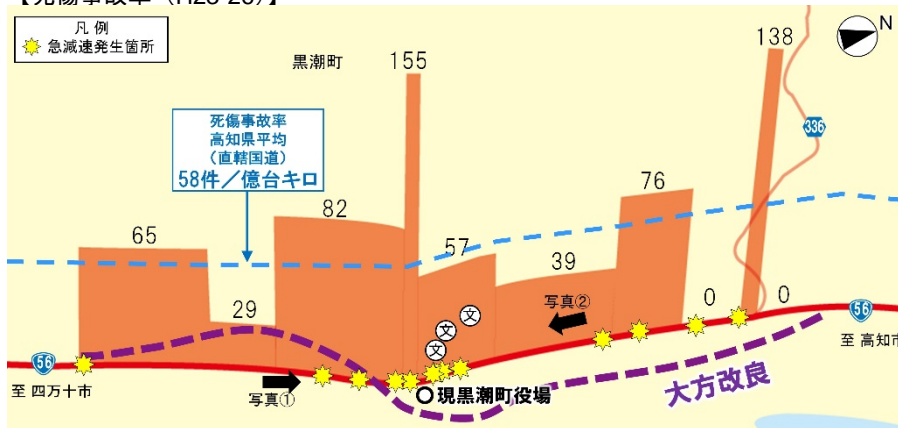
歩行者や自転車利用者の安全・安心を確保

【現状・課題】

- 大方改良に並行する国道56号は、歩道が未整備（幅員が狭隘）のため、歩行者や自転車利用者にとって非常に危険な状況となっている。
- 県内直轄国道と比較した場合、死傷事故率は平均より高い箇所があり、死亡事故及び重傷事故のうち約6割が歩行者、自転車利用者の事故である。

<並行する国道56号の事故状況>

【死傷事故率（H23-26）】

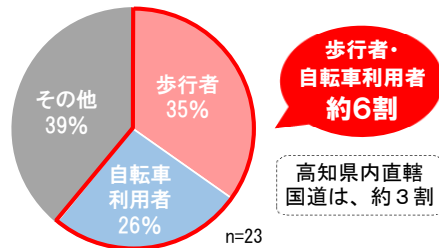


資料：<死傷事故率>交通事故総合分析センターデータ（H23-26）
<急減速発生箇所>ETC2.0プローブデータ（H27.9-11）

【道路利用状況写真】



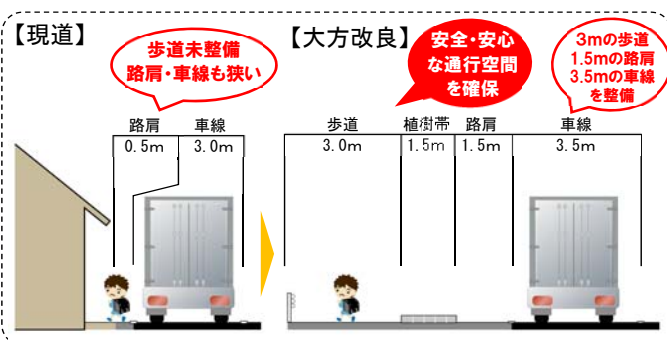
【重大事故における事故当事者割合（H11-26）】



※当事者1・2の内、歩行者である事故を歩行者とし、その他の事故の内、当事者1・2の内自転車の事故を自転車として集計

資料：交通事故総合分析センターデータ（H11-26）

【安全・安心な通行空間を確保】



【整備効果】

- 大方改良の整備により、3.0mの歩道が整備されるとともに、路肩及び車線が拡幅されることにより、歩行者や自転車利用者の安全な通行空間が確保される。

災害時の迅速な避難・救命及び救急・復興活動を支援

【現状・課題】

- 黒潮町は、南海トラフ巨大地震による津波高さが日本一高い3.4mが襲来すると想定されている。

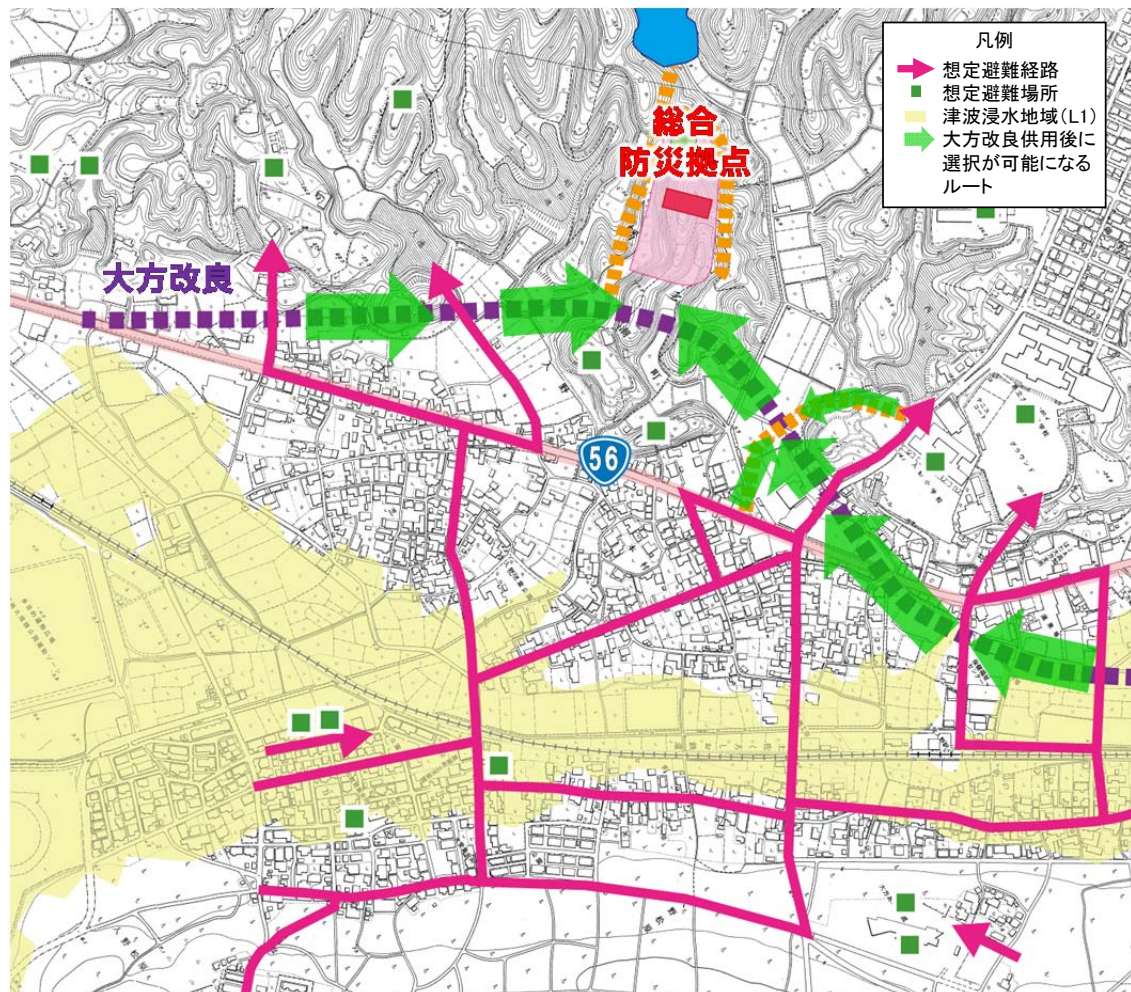
<避難訓練の様子（黒潮町）>



【整備効果】

- 大方改良の整備により、黒潮町が高台に整備を進めている総合防災拠点への周辺住民の避難を支援。

<住民意向ヒアリングによる想定避難場所及び避難ルート>



資料：<津波浸水域>高知県 <避難経路・避難拠点>黒潮町

3. 事業の進捗状況と見込み

3.1. 事業の進捗状況と見込み

- これまでの用地取得率は約95%、全体の事業進捗率は約81%となっており、現在調査設計、用地買収、改良工事を推進中である。

<事業の進捗状況>



工区	2工区	1工区
延長	1.0 km	1.6 km
現状	調査設計、用地買収、改良工事推進	調査設計、用地買収、改良工事推進
用地取得状況 (H27年度末時点)	約95%	
全体進捗率 (事業費ベース) (H27年度末時点)	約81%	



撮影日：平成28年7月



撮影日：平成28年7月



撮影日：平成28年7月



撮影日：平成28年7月

4. 事業を取り巻く社会情勢の変化等

4.1. 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化等

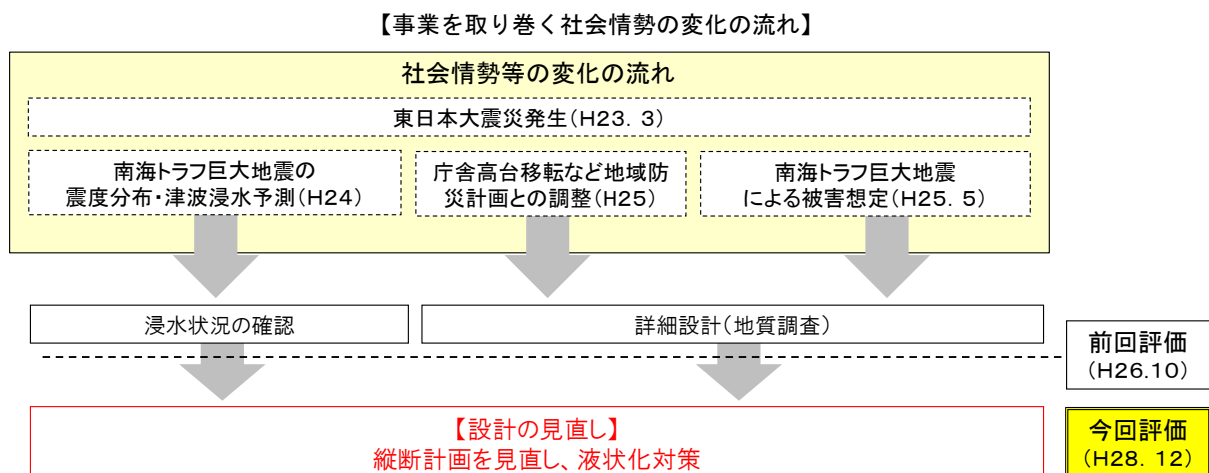
(1) 事業を取り巻く社会情勢の変化等

- 東日本大震災の津波被害を踏まえ、高知県より津波浸水予測が公表されたことから、未着手区間について、黒潮町役場庁舎移転などの地域防災計画との計画調整を行い、縦断計画を見直した。

- ・ H11 大方改良 事業化
- ・ H23 東日本大震災 発生
- ・ H24 【高知県版第2弾】南海トラフ巨大地震による震度分布・津波浸水予測の公表
- ・ H25 地域防災計画との調整（縦断計画の見直し）
- ・ H25 詳細設計（ボーリング調査実施→液状化対策の必要性を確認）

▽

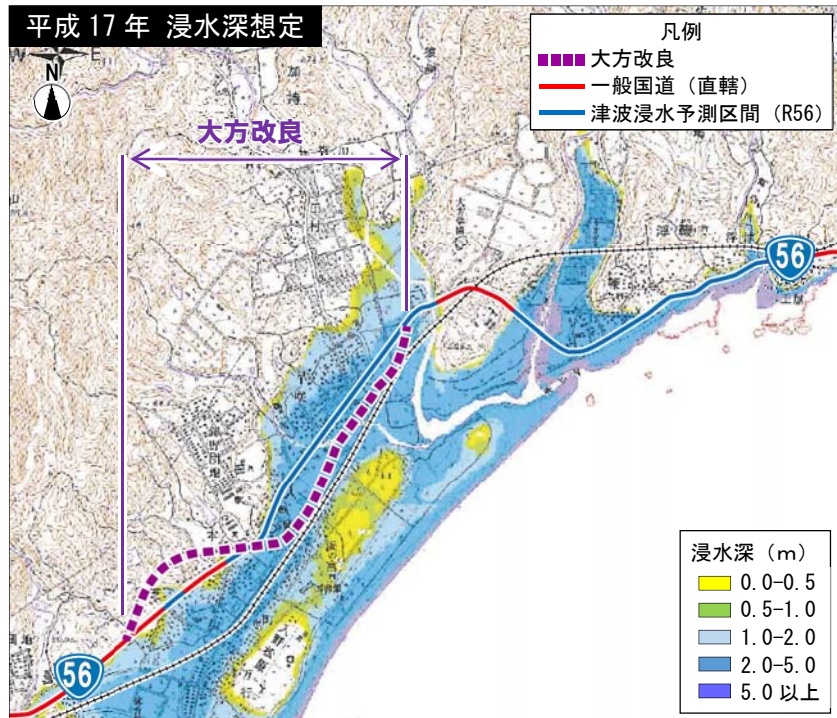
以上を踏まえ、当初計画の見直しを実施



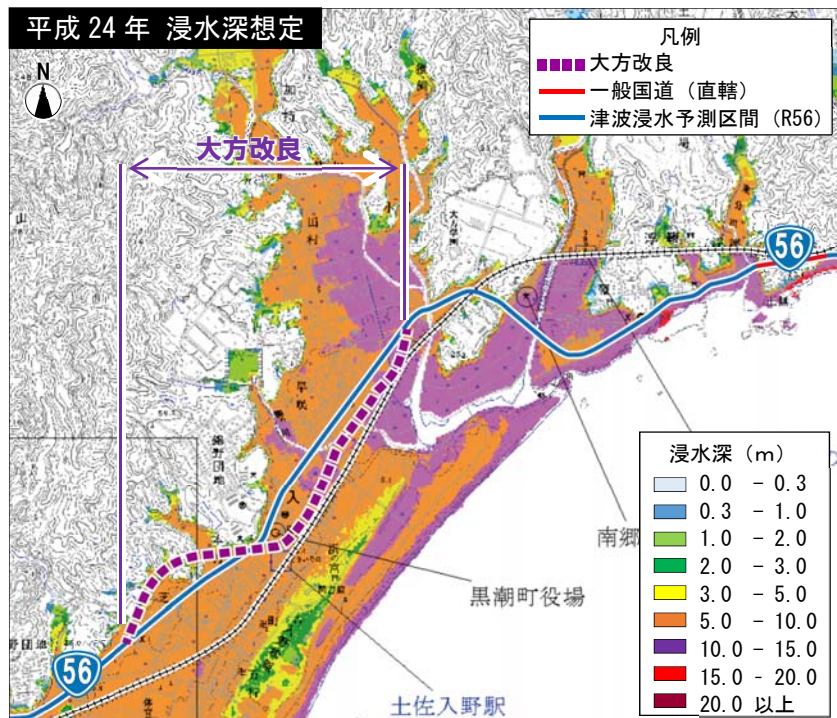
(2) 津波浸水被害の見直し

- 平成 17 年時点での津波浸水予測では、大方改良に並行する現道の浸水深は 1.0～5.0m であったが、平成 24 年の津波浸水予測では、大方改良に並行する現道の浸水深は 5.0～15.0m に見直された。
- 津波浸水想定の見直しを踏まえ、黒潮町では地域防災計画を策定し、庁舎の高台移転とともに、総合防災拠点（自衛隊・消防隊などの集結地）の整備を決定した。

<浸水区域の見直し>



資料：<津波浸水域>高知県



資料：<津波浸水域>高知県

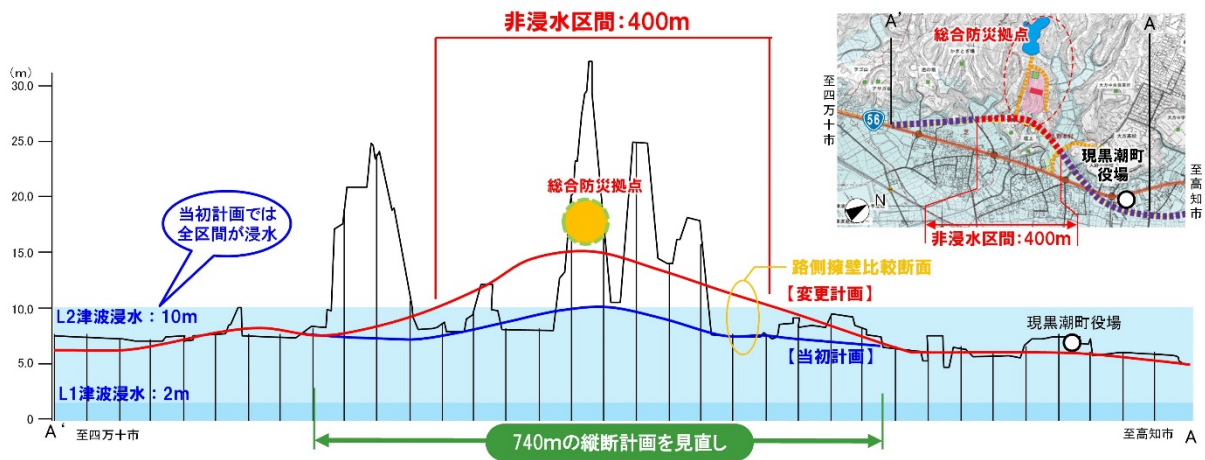
5. 事業費の変化

5.1. 縦断計画の見直しの概要

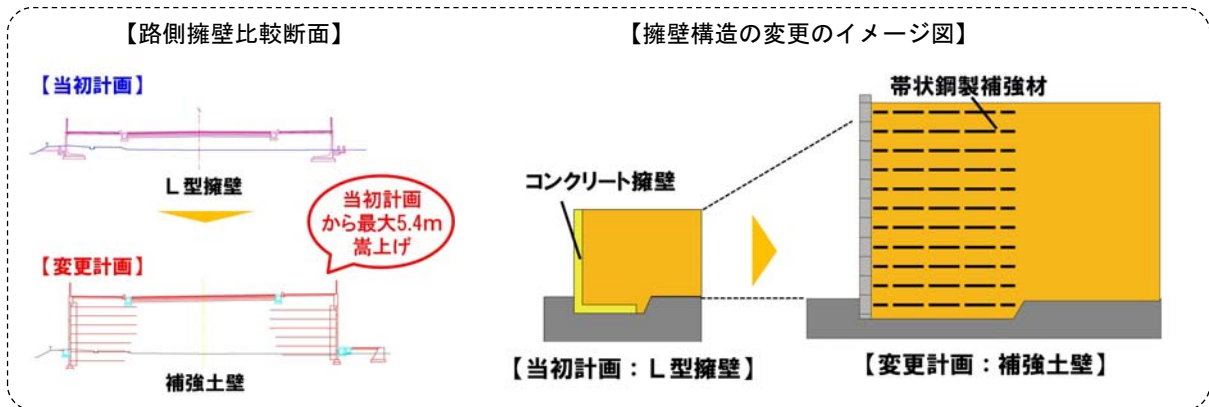
(1) 縦断計画の見直し

- 総合防災拠点のアクセスを確保させるため、縦断計画の見直しを行った結果、最大5.4mの高上げが必要となり、そのための盛土構造として、コンクリート擁壁から補強土壁への構造等の変更が必要となり、事業費が増えた。
- L2（最大クラスの地震・津波）の災害発生時に、非浸水区間の確保及び総合防災拠点へのアクセス路の確保とした場合、740mに渡り、縦断計画の見直しが必要となった。

<縦断計画の見直し及び浸水深（L2）>



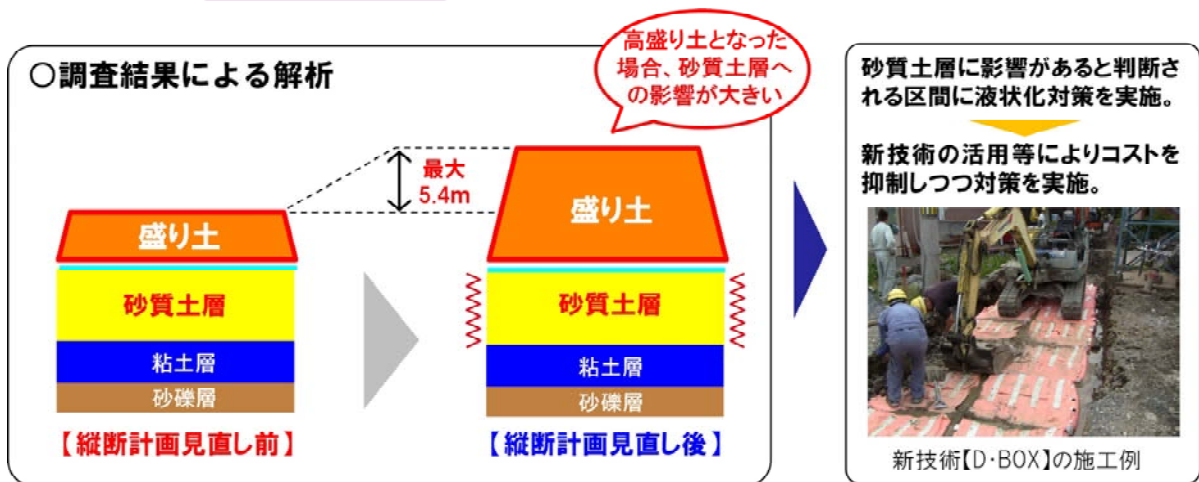
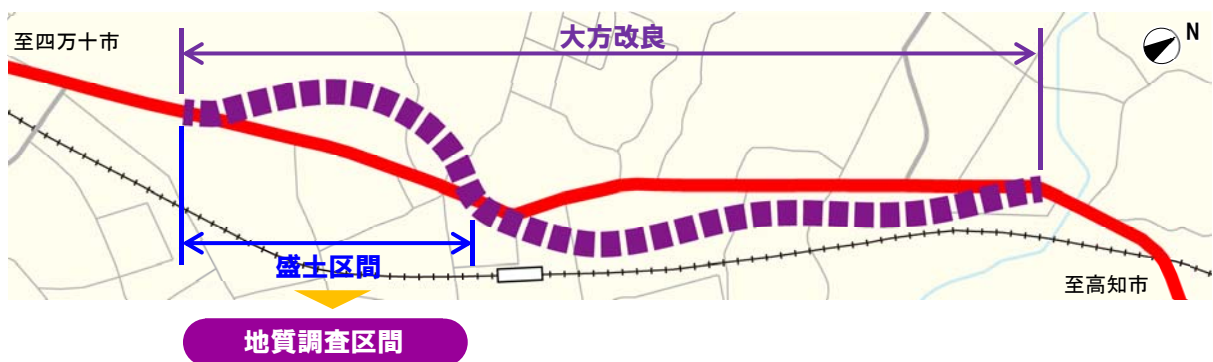
<道路構造の見直し>



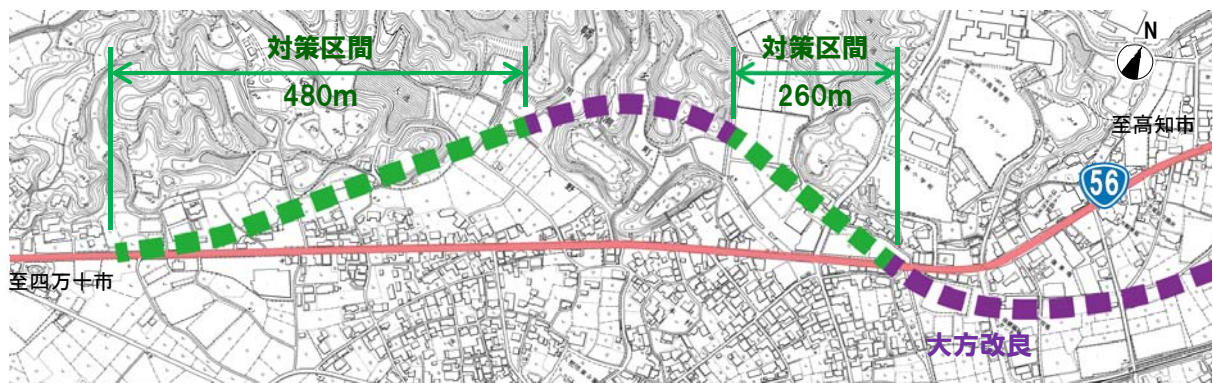
(2) 液状化対策の追加

- 縦断計画の見直しに伴い、構造物規模が大きくなるため、構造物規模が変化する区間（盛土区間）において、地質調査を実施した。
- 地区全体として、液状化の可能性があるものの、高盛土を行う場合においては、不等沈下が発生することが分かり、液状化対策を実施しない場合、避難時にアクセス路として使用できないおそれがあった。
- 盛土区間においては、総合防災拠点（黒潮町新庁舎）への唯一のアクセス路であり、災害時には避難経路として、多くの住民や道路利用者が利用する事が想定されるため、液状化対策を740mに渡り実施することとした。

<地質調査及び液状化対策の必要性の検証>



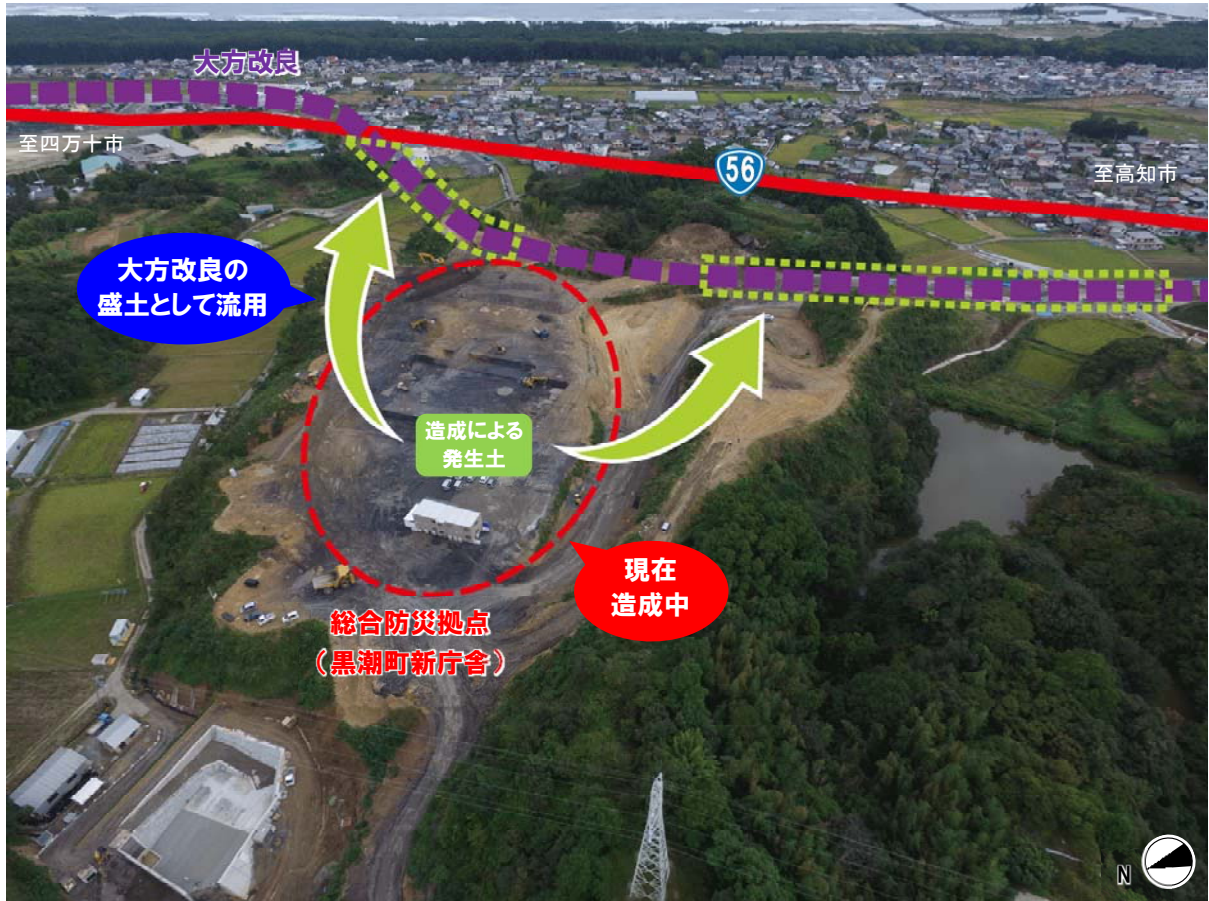
【液状化対策箇所】



(3) コスト縮減

- 不足土を、現在造成を行っている総合防災拠点（黒潮町新庁舎）から排出される発生土を流用することで、コストを縮減させた（1.2億円削減）

<不足土の効率的な取得>



5.2. 事業費の変更

- 被災想定の見直しに伴う、縦断計画の見直しや液状化対策により、事業費が12.8億円増加したが、不足土を効率的に入手することで1.2億円を削減した結果、総事業費としては、11.6億円増加した。
- 当初の56億円から68億円となった。

項目		増額・縮減理由	① 当初	② 変更	費用 増加分 (②-①)
事業費増	道路縦断計画 高の嵩上げによる増加	■地域防災計画を踏まえた道路縦断計画の見直し 国道復旧・啓開用の仮設資材等の置き場としても活用する総合防災拠点のアクセスを確保させるため、縦断計画の見直しを行ったことにより補強土壁や盛土量等が増え事業費が増加した。	33億円	44億円	11億円
	液状化対策の 実施による増加	■道路縦断計画の見直しに伴う液状化対策の増加 縦断計画高の嵩上げによる盛土高の変化により、液状化対策が必要となり事業費が増加した。	—	1.8億円	1.8億円
コスト縮減	不足土の効率的な入手による縮減	■近隣事業との調整によるコスト縮減 遠方の高規格道路工事より搬入予定であった不足土を、近隣の黒潮町新庁舎造成工事の残土を流用することで事業費が縮減した。	1.2億円	0億円	-1.2億円
				合計	11.6億円

① 前回評価時	② 増加	今回評価時 (①+②)
56億円	約12億円 (11.6億円)	68億円

6. 事業の投資効果

6.1. 事業の投資効果

■ 3 便益による費用便益比

基準年における現在価値		事業全体	残事業
費用	合計	81 億円	20 億円
	事業費	71 億円	10 億円
	維持管理費	11 億円	11 億円
3 便益	合計	81 億円	81 億円
	走行時間短縮便益	79 億円	79 億円
	走行経費減少便益	1.8 億円	1.8 億円
	交通事故減少便益	0.4 億円	0.4 億円
費用便益比		81 億円 / 81 億円 = 1.001 【前回 1.1】	81 億円 / 20 億円 = 4.0 【前回 1.5】

※) 費用及び便益額の値は基準年（H28）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。

※) 平成 22 年度 8 月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することと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。

■ その他の効果

- 歩行者や自転車利用者の安全・安心を確保
- 災害時の迅速な避難・救命及び救急・復興活動を支援

7. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

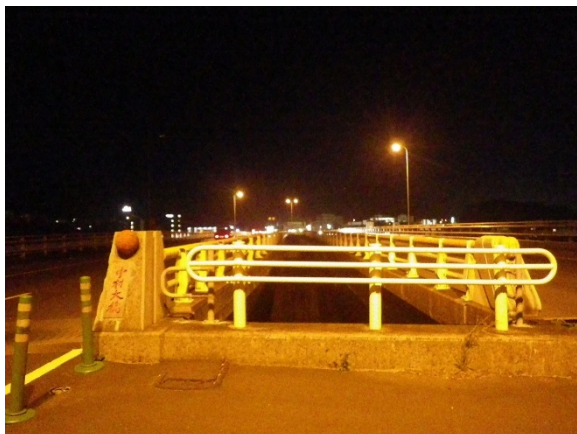
7.1. コスト縮減

- 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

【縮減検討項目】

- 道路照明のLED化を行い、維持管理費コストの縮減

<道路照明のLED化（例）>



7.2. 代替案立案等の可能性

- 本計画は、当該地域の地形条件、周辺土地利用との整合等を勘案し選定された合理的な計画であり、用地取得率は9割を超えることから代替案立案の可能性はない。

8. 地方公共団体等からの要望

- 周辺の自治体などから、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。

<大方改良の整備促進に関する最近の要望活動について>

年 月 日	内 容	団 体 名
平成 24 年 11 月 8 日	要望	一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 25 年 2 月 14 日	要望	四国西南地域道路整備促進協議会
平成 25 年 10 月 17 日	要望	黒潮町道路建設促進期成同盟会
平成 25 年 11 月 14 日	要望	一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 26 年 2 月 25 日	要望	四国西南地域道路整備促進協議会
平成 26 年 9 月 24 日	要望	黒潮町・黒潮町議会
平成 26 年 10 月 29 日	要望	黒潮町道路建設促進期成同盟会
平成 26 年 11 月 4 日	要望	一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 26 年 11 月 28 日	要望	四国西南地域道路整備促進協議会
平成 27 年 11 月 17 日	要望	一般国道 56 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 27 年 11 月 30 日	要望	黒潮町道路建設促進期成同盟会
平成 27 年 12 月 1 日	要望	四国西南地域道路整備促進協議会

9. 対応方針(原案)

①再評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

- 歩行者や自転車利用者の安全・安心を確保
- 災害時の迅速な避難・救命及び救急・復興活動を支援

(2) 事業の進捗状況と見込み

- これまでの用地取得率は約95%、全体の事業進捗率は約81%となっており、現在調査設計、用地買収、改良工事を推進中。

(3) 事業を取り巻く社会情勢の変化等とそれによる縦断計画の見直し

【事業を取り巻く社会情勢の変化等】

- 総合防災拠点へのアクセスを確保させるための縦断計画の見直し
⇒ 事業費増 11億円
- 縦断計画の見直しに伴う高盛土の変化による液状化対策の追加
⇒ 事業費増 1.8億円
- 高盛土整備による不足土の効率的な入手 ⇒ 事業費減 1.2億円

(4) 事業の投資効果

■費用便益比 (B/C)

大方改良 【事業全体】 1.00 【残事業】 4.0

<参考 試算例>

- ・南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避 <約6.2億円>

(5) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■コスト縮減

- ・今後も工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理のコスト縮減等、総コストの縮減に努めていく。

■代替案立案の可能性

- ・本計画は、当該地域の地形条件、周辺土地利用との整合等を勘案し選定された合理的な計画であり、用地取得率は9割を超えることから代替案立案の可能性はない。

②地方公共団体の意見

【高知県知事意見】

事業継続に異議はありません。

一般国道56号大方改良は、道路幅員が狭く、歩道がない現国道の課題を解消し、歩行者や自転車利用者の安全性向上につながります。

さらに、黒潮町が整備を進めている黒潮町役場新庁舎へのアクセス道路となり、南海トラフ地震発生時には迅速な応急復旧活動に資する重要な路線です。

このため、国においては早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

【今後の対応方針(原案)】

以上のことから、大方改良の事業を継続する。

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 大方改良
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	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.001 (経済的純現在価値(B-C)=0.14億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.0%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=4.0 (経済的純現在価値(B-C)=61億円、経済的内部収益率(EIRR)=34.6%)

●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>区間:(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間の削減量:173千人・時間/年(190千人・時間/年⇒18千人・時間/年) 渋滞損失時間の削減率:91%削減 区間b(当該区間/並行区間)について:(一般国道56号) 渋滞損失時間の削減量:174千人・時間/年(190千人・時間/年⇒16千人・時間/年) 渋滞損失時間の削減率:91%削減</p> <p>大方改良の前後区間と同様の速度(40km/h)に向上</p> <p>高知西南交通(踏線バス、高速バス)</p> <p>土佐入野駅までの所要時間の短縮が見込まれる ・下田の口地区~土佐入野駅間の所要時間:【現況】3分→【大方改良供用時】2分(約1分短縮)</p> <p>高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる ・四万十市役所~高知龍馬空港間の所要時間:【現況】137分→【大方改良供用時】135分(約2分短縮)</p> <p>高知県西南部ににおける農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ・四万十市役所~高知中央卸売市場間の所要時間:【現況】125分→【大方改良供用時】123分(約2分短縮)</p>
物流率化の支援		

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 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(A路線としての位置づけがある場合) <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"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が図られる <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 checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	 黒潮町～四万十市間のアクセス向上が期待される ・黒潮町～四万十市間の所要時間：【現状】35分→【大方改良供用時】33分（約2分短縮） 観光地へのアクセス向上が期待される（四万十川等） ・高知市～四万十市間の所要時間：【現状】130分→【大方改良供用時】128分（約2分短縮） 総合防災拠点の新設計画	
	2. 暮らし	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車・バイクの生活空間の形成	<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"/> 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

2. 暮らし	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 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	安全で安心できる暮らしの確保 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存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/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、歩道が無い又は狭い区間に歩道が設置される <input type="checkbox"/> 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"/> 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"/> 道等の防災拠点又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
4. 環境	地球環境の保全 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 checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過している区間について、新たに基準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 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 checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 入野地区都市再生整備計画と一体的に整備する必要あり。 <input checked="" type="checkbox"/> 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

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	大方改良	L=2.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,700~12,900	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28年度		
単純合計	64億円	27億円	90億円
うち残事業分	11億円	27億円	37億円
基準年における 現在価値(C)	71億円	11億円	81億円
うち残事業分	10億円	11億円	20億円

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28年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	4.5億円	0.10億円	0.02億円	4.6億円
基準年における 現在価値(B)	79億円	1.8億円	0.4億円	81億円
うち残事業分	79億円	1.8億円	0.4億円	81億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.001
経済的純現在価値（事業全体）	0.05億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.0%
費用便益比（残事業）	4.0
経済的純現在価値（残事業）	61億円
経済的内部収益率（残事業）	34.6%

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（全事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	7,700~12,900	±10%	0.9~1.2
事業費	11億円	±10%	0.99~1.01
事業期間	2年	±20%	0.96~1.04

（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	7,700~12,900	±10%	3.4~4.6
事業費	11億円	±10%	3.8~4.2
事業期間	2年	±20%	3.9~4.0

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：大方改良

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 大方改良 : 2.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]		11,841	
	走行時間 ^{※2}	[分]		3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		5.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号 : 2.5km	交通量	[台/日]	13,450	1,660
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	11.39	1.22
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 0.1km	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.13	
			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)
合計 : 5.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11.39	7.21	4.18

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

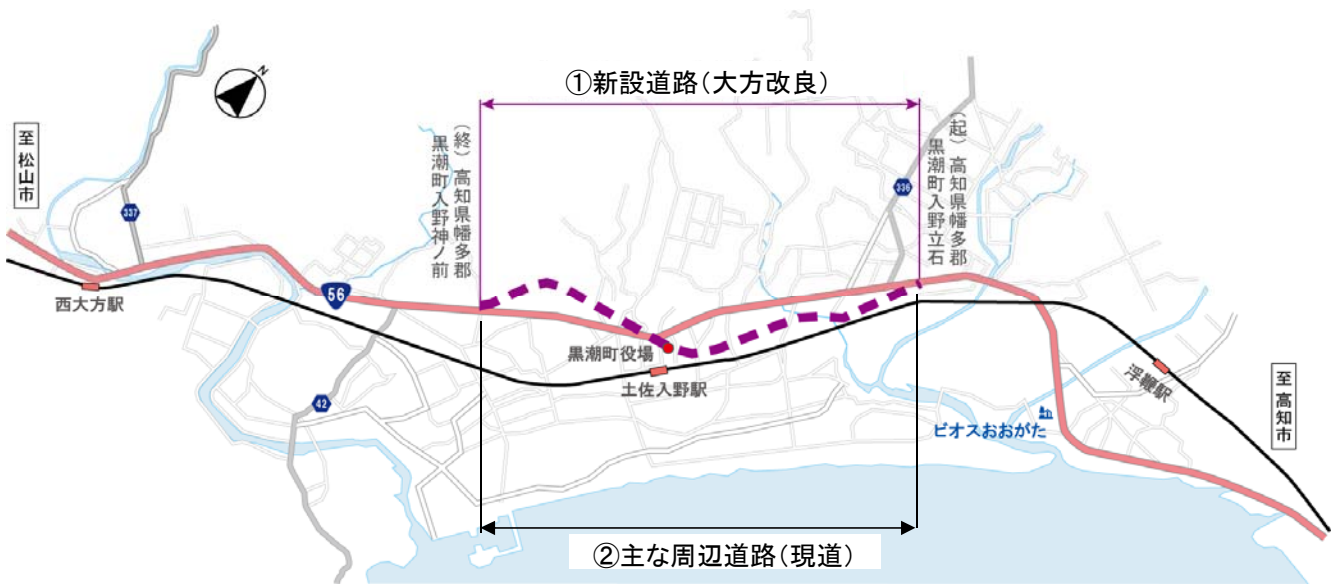
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

【残事業】

様式-3①

事業名：大方改良

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 大方改良 : 2.6km	交通量 ^{※1}	[台/日]		11,841	
	走行時間 ^{※2}	[分]		3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		5.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号 : 2.5km	交通量	[台/日]	13,450	1,660
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	11.39	1.22
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 0.1km	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.13	
			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)
合計 : 5.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11.39	7.21	4.18

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

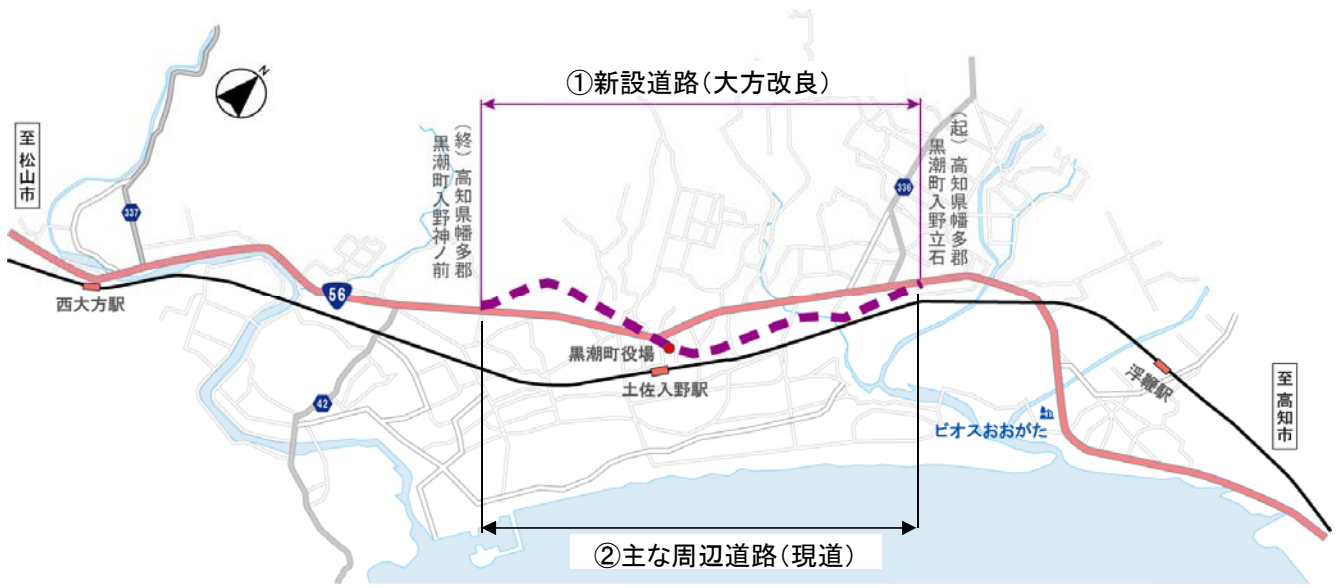
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：大方改良

(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28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	いずれかのみを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を概ね反映しているため		
	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	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数	() 日	
採用した冬期日数の考え方を記載				
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 checked="" 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 中村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"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
	当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他				
4. その他				

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：大方改良

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率 (基準年：H28)	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
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.22	2.6	0.57	
-20年目	H 11	1.9479	108.4	0.48	0.80		
-19年目	H 12	1.8730	107.2	0.19	0.31		
-18年目	H 13	1.8009	105.7	0.36	0.58		
-17年目	H 14	1.7317	103.8	0.48	0.74		
-16年目	H 15	1.6651	102.3	0.91	1.39		
-15年目	H 16	1.6010	101.0	2.04	3.01		
-14年目	H 17	1.5395	99.6	2.63	3.79		
-13年目	H 18	1.4802	98.7	0.10	0.13		
-12年目	H 19	1.4233	97.6	0.10	0.13		
-11年目	H 20	1.3686	96.8	0.23	0.30		
-10年目	H 21	1.3159	95.6	1.48	1.90		
-9年目	H 22	1.2653	93.7	1.04	1.31		
-8年目	H 23	1.2167	92.1	5.51	6.79		
-7年目	H 24	1.1699	91.3	9.06	10.84		
-6年目	H 25	1.1249	91.1	2.64	3.05		
-5年目	H 26	1.0816	93.3	9.57	10.36		
-4年目	H 27	1.0400	93.3	6.53	6.79		
-3年目	H 28	1.0000	93.3	9.75	9.75		
-2年目	H 29	0.9615	93.3	1.93	1.86		
-1年目	H 30	0.9246	93.3	8.86	8.19		
供用開始年次	H 31	0.8890	93.3			0.53	0.47
1年目	H 32	0.8548	93.3			0.53	0.45
2年目	H 33	0.8219	93.3			0.53	0.44
3年目	H 34	0.7903	93.3			0.53	0.42
4年目	H 35	0.7599	93.3			0.53	0.40
5年目	H 36	0.7307	93.3			0.53	0.39
6年目	H 37	0.7026	93.3			0.53	0.37
7年目	H 38	0.6756	93.3			0.53	0.36
8年目	H 39	0.6496	93.3			0.53	0.34
9年目	H 40	0.6246	93.3			0.53	0.33
10年目	H 41	0.6006	93.3			0.53	0.32
11年目	H 42	0.5775	93.3			0.53	0.31
12年目	H 43	0.5553	93.3			0.53	0.29
13年目	H 44	0.5339	93.3			0.53	0.28
14年目	H 45	0.5134	93.3			0.53	0.27
15年目	H 46	0.4936	93.3			0.53	0.26
16年目	H 47	0.4746	93.3			0.53	0.25
17年目	H 48	0.4564	93.3			0.53	0.24
18年目	H 49	0.4388	93.3			0.53	0.23
19年目	H 50	0.4220	93.3			0.53	0.22
20年目	H 51	0.4057	93.3			0.53	0.22
21年目	H 52	0.3901	93.3			0.53	0.21
22年目	H 53	0.3751	93.3			0.53	0.20
23年目	H 54	0.3607	93.3			0.53	0.19
24年目	H 55	0.3468	93.3			0.53	0.18
25年目	H 56	0.3335	93.3			0.53	0.18
26年目	H 57	0.3207	93.3			0.53	0.17
27年目	H 58	0.3083	93.3			0.53	0.16
28年目	H 59	0.2965	93.3			0.53	0.16
29年目	H 60	0.2851	93.3			0.53	0.15
30年目	H 61	0.2741	93.3			0.53	0.15
31年目	H 62	0.2636	93.3			0.53	0.14
32年目	H 63	0.2534	93.3			0.53	0.13
33年目	H 64	0.2437	93.3			0.53	0.13
34年目	H 65	0.2343	93.3			0.53	0.12
35年目	H 66	0.2253	93.3			0.53	0.12
36年目	H 67	0.2166	93.3			0.53	0.11
37年目	H 68	0.2083	93.3			0.53	0.11
38年目	H 69	0.2003	93.3			0.53	0.11
39年目	H 70	0.1926	93.3			0.53	0.10
40年目	H 71	0.1852	93.3			0.53	0.10
41年目	H 72	0.1780	93.3			0.53	0.09
42年目	H 73	0.1712	93.3			0.53	0.09
43年目	H 74	0.1646	93.3			0.53	0.09
44年目	H 75	0.1583	93.3			0.53	0.08
45年目	H 76	0.1522	93.3			0.53	0.08
46年目	H 77	0.1463	93.3			0.53	0.08
47年目	H 78	0.1407	93.3			0.53	0.07
48年目	H 79	0.1353	93.3			0.53	0.07
49年目	H 80	0.1301	93.3	-9.45	-1.23	0.53	0.07
合計				54.46	70.79	26.50	10.50
単純事業費計				63.91		26.50	

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

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

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：大方改良

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率 (基準年：H28)	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
				0.22	2.6	0.57	
-2年目	H 29	0.9615	93.3	1.93	1.86		
-1年目	H 30	0.9246	93.3	8.86	8.19		
供用開始年次	H 31	0.8890	93.3			0.53	0.47
1年目	H 32	0.8548	93.3			0.53	0.45
2年目	H 33	0.8219	93.3			0.53	0.44
3年目	H 34	0.7903	93.3			0.53	0.42
4年目	H 35	0.7599	93.3			0.53	0.40
5年目	H 36	0.7307	93.3			0.53	0.39
6年目	H 37	0.7026	93.3			0.53	0.37
7年目	H 38	0.6756	93.3			0.53	0.36
8年目	H 39	0.6496	93.3			0.53	0.34
9年目	H 40	0.6246	93.3			0.53	0.33
10年目	H 41	0.6006	93.3			0.53	0.32
11年目	H 42	0.5775	93.3			0.53	0.31
12年目	H 43	0.5553	93.3			0.53	0.29
13年目	H 44	0.5339	93.3			0.53	0.28
14年目	H 45	0.5134	93.3			0.53	0.27
15年目	H 46	0.4936	93.3			0.53	0.26
16年目	H 47	0.4746	93.3			0.53	0.25
17年目	H 48	0.4564	93.3			0.53	0.24
18年目	H 49	0.4388	93.3			0.53	0.23
19年目	H 50	0.4220	93.3			0.53	0.22
20年目	H 51	0.4057	93.3			0.53	0.22
21年目	H 52	0.3901	93.3			0.53	0.21
22年目	H 53	0.3751	93.3			0.53	0.20
23年目	H 54	0.3607	93.3			0.53	0.19
24年目	H 55	0.3468	93.3			0.53	0.18
25年目	H 56	0.3335	93.3			0.53	0.18
26年目	H 57	0.3207	93.3			0.53	0.17
27年目	H 58	0.3083	93.3			0.53	0.16
28年目	H 59	0.2965	93.3			0.53	0.16
29年目	H 60	0.2851	93.3			0.53	0.15
30年目	H 61	0.2741	93.3			0.53	0.15
31年目	H 62	0.2636	93.3			0.53	0.14
32年目	H 63	0.2534	93.3			0.53	0.13
33年目	H 64	0.2437	93.3			0.53	0.13
34年目	H 65	0.2343	93.3			0.53	0.12
35年目	H 66	0.2253	93.3			0.53	0.12
36年目	H 67	0.2166	93.3			0.53	0.11
37年目	H 68	0.2083	93.3			0.53	0.11
38年目	H 69	0.2003	93.3			0.53	0.11
39年目	H 70	0.1926	93.3			0.53	0.10
40年目	H 71	0.1852	93.3			0.53	0.10
41年目	H 72	0.1780	93.3			0.53	0.09
42年目	H 73	0.1712	93.3			0.53	0.09
43年目	H 74	0.1646	93.3			0.53	0.09
44年目	H 75	0.1583	93.3			0.53	0.08
45年目	H 76	0.1522	93.3			0.53	0.08
46年目	H 77	0.1463	93.3			0.53	0.08
47年目	H 78	0.1407	93.3			0.53	0.07
48年目	H 79	0.1353	93.3			0.53	0.07
49年目	H 80	0.1301	93.3	-1.12	-0.15	0.53	0.07
合計				9.68	9.90	26.50	10.50
単純事業費計				10.80		26.50	

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

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

箇所名：大方改良

【残事業】

便益の現在価値算定表

年次	年度 基準年	総走行台年の年次別引込み率 (四国ブロック・H22)				GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)				走行費用減少便益 (億円/年)				合計 (億円/年)		
		乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車		乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	現在価値 ②×(A)	②計	③×(A)	現在価値 ③×(A)	現在価値 ①~③	削減率4%
完成年月開始年次	H 21	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	93.3	2.80	1.06	0.60	4.47	3.97	0.03	0.02	0.08	0.02	4.58	4.07
1年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	93.3	2.79	1.05	0.60	4.43	3.79	0.03	0.02	0.08	0.02	4.55	3.89
2年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	93.3	2.77	1.04	0.60	4.41	3.62	0.03	0.02	0.08	0.02	4.52	3.72
3年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	93.3	2.76	1.03	0.60	4.38	3.46	0.03	0.02	0.07	0.02	4.50	3.55
4年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	93.3	2.74	1.02	0.60	4.36	3.31	0.03	0.02	0.07	0.02	4.47	3.40
5年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	93.3	2.73	1.01	0.60	4.33	3.17	0.03	0.02	0.07	0.02	4.45	3.25
6年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	93.3	2.72	0.99	0.59	4.31	3.03	0.03	0.02	0.06	0.01	4.42	3.11
7年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99856	0.99398	93.3	2.70	0.98	0.59	4.28	2.89	0.03	0.02	0.06	0.01	4.39	2.97
8年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	93.3	2.69	0.97	0.59	4.26	2.76	0.03	0.02	0.06	0.01	4.37	2.84
9年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	93.3	2.68	0.96	0.59	4.23	2.64	0.03	0.02	0.06	0.01	4.34	2.71
10年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	93.3	2.66	0.95	0.59	4.21	2.53	0.03	0.02	0.05	0.01	4.32	2.59
11年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	93.3	2.65	0.94	0.59	4.18	2.41	0.03	0.02	0.05	0.01	4.29	2.48
12年目	H 43	0.99044	0.99233	1.00173	0.99206	93.3	2.62	0.93	0.59	4.15	2.30	0.03	0.02	0.05	0.01	4.26	2.36
13年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	93.3	2.60	0.93	0.59	4.12	2.20	0.03	0.02	0.05	0.01	4.23	2.26
14年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	93.3	2.57	0.92	0.59	4.09	2.10	0.03	0.02	0.05	0.01	4.20	2.15
15年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	93.3	2.55	0.91	0.59	4.06	2.00	0.03	0.02	0.04	0.01	4.17	2.06
16年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	93.3	2.52	0.91	0.60	4.03	1.91	0.03	0.02	0.04	0.01	4.13	1.96
17年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	93.3	2.50	0.90	0.60	4.00	1.82	0.03	0.02	0.04	0.01	4.10	1.87
18年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	93.3	2.47	0.90	0.60	3.97	1.74	0.03	0.02	0.04	0.01	4.07	1.79
19年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	93.3	2.45	0.89	0.60	3.93	1.66	0.03	0.02	0.04	0.01	4.04	1.71
20年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	93.3	2.42	0.88	0.60	3.90	1.58	0.03	0.02	0.04	0.01	4.01	1.63
21年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	93.3	2.40	0.88	0.60	3.87	1.51	0.03	0.02	0.03	0.01	3.98	1.55
22年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	93.3	2.37	0.87	0.60	3.84	1.44	0.03	0.02	0.03	0.01	3.95	1.48
23年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	93.3	2.35	0.86	0.60	3.81	1.37	0.03	0.02	0.03	0.01	3.92	1.41
24年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	93.3	2.32	0.86	0.60	3.78	1.31	0.03	0.02	0.03	0.01	3.88	1.35
25年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	93.3	2.30	0.85	0.60	3.75	1.25	0.03	0.02	0.03	0.01	3.85	1.29
26年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	93.3	2.27	0.84	0.61	3.72	1.19	0.03	0.02	0.03	0.01	3.82	1.23
27年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	93.3	2.24	0.84	0.61	3.69	1.14	0.03	0.02	0.03	0.01	3.79	1.17
28年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	93.3	2.22	0.83	0.61	3.66	1.08	0.03	0.02	0.02	0.01	3.76	1.11
29年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	93.3	2.19	0.83	0.61	3.63	1.03	0.02	0.02	0.02	0.00	3.73	1.06
30年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	93.3	2.17	0.82	0.61	3.60	0.99	0.02	0.02	0.02	0.00	3.70	1.01
31年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	93.3	2.14	0.81	0.61	3.57	0.94	0.02	0.02	0.02	0.00	3.67	0.97
32年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	93.3	2.12	0.81	0.61	3.54	0.90	0.02	0.02	0.02	0.00	3.63	0.92
33年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	93.3	2.09	0.80	0.61	3.50	0.85	0.02	0.02	0.02	0.00	3.60	0.88
34年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	93.3	2.07	0.79	0.61	3.47	0.81	0.02	0.02	0.02	0.00	3.57	0.84
35年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	93.3	2.04	0.79	0.61	3.44	0.78	0.02	0.02	0.02	0.00	3.54	0.80
36年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	93.3	2.02	0.78	0.62	3.41	0.74	0.02	0.02	0.02	0.00	3.51	0.76
37年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	93.3	1.99	0.77	0.62	3.38	0.70	0.02	0.02	0.02	0.00	3.48	0.72
38年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	93.3	1.97	0.77	0.62	3.35	0.67	0.02	0.02	0.02	0.00	3.45	0.69
39年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	93.3	1.94	0.76	0.62	3.32	0.64	0.02	0.02	0.02	0.00	3.42	0.66
40年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	93.3	1.92	0.76	0.62	3.29	0.61	0.02	0.02	0.02	0.00	3.39	0.63
41年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	93.3	1.89	0.75	0.62	3.26	0.58	0.02	0.02	0.01	0.00	3.35	0.60
42年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	93.3	1.86	0.74	0.62	3.23	0.55	0.02	0.02	0.01	0.00	3.32	0.57
43年目	H 74	0.98642	0.99143	1.00164	0.98947	93.3	1.84	0.74	0.62	3.20	0.53	0.02	0.01	0.01	0.00	3.29	0.54
44年目	H 75	0.98622	0.99135	1.00164	0.98936	93.3	1.81	0.73	0.62	3.17	0.50	0.02	0.01	0.01	0.00	3.26	0.52
45年目	H 76	0.98603	0.99128	1.00164	0.98925	93.3	1.79	0.72	0.62	3.14	0.48	0.02	0.01	0.01	0.00	3.23	0.49
46年目	H 77	0.98583	0.99120	1.00164	0.98913	93.3	1.76	0.72	0.63	3.11	0.45	0.02	0.01	0.01	0.00	3.20	0.47
47年目	H 78	0.98563	0.99112	1.00163	0.98901	93.3	1.74	0.71	0.63	3.08	0.43	0.02	0.01	0.01	0.00	3.17	0.45
48年目	H 79	0.98542	0.99104	1.00163	0.98889	93.3	1.71	0.70	0.63	3.04	0.41	0.02	0.01	0.01	0.00	3.14	0.42
49年目	H 80	0.98520	0.99096	1.00163	0.98876	93.3	1.69	0.70	0.63	3.01	0.39	0.02	0.01	0.01	0.00	3.10	0.40
合計							114.62	43.01	30.32	187.95	79.21	1.30	0.92	1.75	0.89	193.10	81.34

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	大方改良	2	2.6 km

■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				3,064	
	改良費				2,475	
		土工	m3	309,648	361	切土、盛土、残土処理土
		軟弱地盤改良工	m3	40,190	261	安定処理工(BH混合)、浅層混合処理工
		液状化対策工	式	1	162	D・BOX工法
		法面工	m2	9,188	35	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	812	補強土壁、重力式擁壁、L型擁壁、大型ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,639	40	
		函渠工	m	489	231	
		排水工	m	13,330	338	
		中央分離帯工	m	-	-	
		雑工	式	1	235	ゴム堰等
	橋梁費				214	
		100m以上	m	-	-	
		100m未満	m	88	214	PC橋(2橋)、鋼橋(1橋)
	舗装費				319	
		車道舗装	m2	43,924	252	
		歩道舗装	m2	21,561	67	
		側道、取合舗装	m2	-	-	
		コンクリート舗装	m2	-	-	
	付帯施設費				56	
		交通管理施設工	式	1	56	標識工、防護柵工、道路照明等
②	用地及補償費				2,230	
	用地費				945	
		宅地	m2	19,677	492	
		田畑	m2	49,333	444	
		山林・原野	m2	18,157	9	
	補償費	式		1	1,285	
③	間接経費				1,465	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				6,759	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	大方改良	2	2.6 km

■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				743	
	改良費				367	
		土工	m3	92,637	108	
		軟弱地盤改良工	m3	7,657	44	
		液状化対策工	式	1		
		法面工	m2	3,150	12	
		擁壁工	式	1	124	
		管渠工	m			
		函渠工	m	42	20	
		排水工	m	1,144	28	
		中央分離帯工	m	-	-	
		雑工	式	1	31	
	橋梁費					
		100m以上	m	-	-	
		100m未満	m			
	舗装費				320	
		車道舗装	m2	43,924	252	
		歩道舗装	m2	21,561	68	
		側道,取合舗装	m2	-	-	
		コンクリート舗装	m2	-	-	
	付帯施設費				56	
		交通管理施設工	式	1	56	
②	用地及補償費				352	
	用地費		m2	4,479	112	
		宅地	m2	4,479	112	
		田畑	m2			
		山林・原野	m2			
	補償費		式	1	240	
③	間接経費				62	
残事業費					1,157	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	大方改良	2	2.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.6	350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,500	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,850	

【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。