

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道56号 <small>なかむらすくも</small> 中村宿毛道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県 <small>しまんとしこつか</small> 四万十市古津賀 至：高知県 <small>すくもしわだ</small> 宿毛市和田				延長	23.2km
事業概要 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336kmの主要幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。 一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。						
S51年度事業化		S50年度都市計画決定		S53年度用地着手		S54年度工事着手
全体事業費	約1,320億円		事業進捗率	約91%	供用済延長	15.6km
計画交通量	7,900～20,500 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 113/2,159億円 事業費：71/2,050億円 維持管理費：43/109億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 282/2,690億円 走行時間短縮便益：266/2,365億円 走行経費減少便益：7.0/240億円 交通事故減少便益：9.2/84億円	基準年 平成29年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6～3.8 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.3～2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.3～2.6 (事業期間±20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・国見地区から中村駅（特急停車駅）までのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）までのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・宿毛湾港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。 ・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、宿毛湾のだるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。 ・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として位置づけられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全						

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 四国西南地域道路整備促進協議会、四国横断自動車道高知県建設促進期成会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より、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。

(H27. 4, 8, 9, 11, 12、 H28. 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12、 H29. 1, 2, 4, 11)

- ・ 高知県知事の意見：

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号中村宿毛道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の着実で円滑な支援物資の輸送、地域間交流や商圏の拡大による地域経済の活性化に資する重要な路線です。

残る平田IC～宿毛IC間が開通することによって、西部地域で唯一の第二次医療施設への速達性が向上するとともに、近隣工業団地へのアクセス向上による地域経済の活性化などにも寄与すると期待される事から、国においては、平成31年度の供用に向け、着実な事業推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成21年3月 須崎道路 延長4.6km 2車線開通
- ・ 平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）延長7.8km 2車線開通
- ・ 平成23年3月 高知自動車道（須崎西IC～中土佐IC）延長7.0km 2車線開通
- ・ 平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通
- ・ 平成27年3月 宇和島道路（津島岩松IC～津島高田IC）延長3.5km 2車線開通（全線開通）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- （自動車専用道路部）
- ・ 平成14年度：間IC～平田IC間 延長7.0km（2/4）部分開通
 - ・ 平成16年度：間IC～平田IC間（上の土居地区） 延長2.0km（4/4）部分開通
 - ・ 平成20年度：四万十IC～間IC間 延長6.1km（2/4）部分開通
- （一般道路部）
- ・ 平成21年度まで：四万十市古津賀～四万十IC間 延長2.5km（4/4）部分開通
 - ・ 平成29年3月末で用地進捗率は100%、事業進捗率は約91%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成31年度：平田IC～宿毛IC間 延長7.6km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・ 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。

対応方針

対応方針決定の理由

・

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価の重点化・効率化判定票(道路・街路事業)

年度： 平成29年度

事業名： 一般国道56号 中村宿毛道路

担当課： 道路計画課

担当課長名： 檜田 幸伸

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	緊急輸送道路の代替路を確保、工業団地へのアクセス向上による地域支援、渋滞の緩和等の事業の効果や必要性に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	前回(H26)再評価時点:1,320億円 今回(H29)再評価時点:1,320億円(変更がない)	■ <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	前回(H26)再評価時点:S53~H41 今回(H29)再評価時点:S53~H41(変更がない)	■ <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	変更がない(費用便益分析マニュアル(H20.11.28))	■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量減少 : 13TE/日、前回発生集中交通量 : 291,780TE/日 変化率 : -0.01%以下	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	一般国道56号佐賀大方道路が平成29年度に新規事業化	□
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている (事業全体) (残事業) 交通量 B/C=1.1 交通量 B/C=1.1 事業費 B/C=1.2 事業費 B/C=1.1 事業期間 B/C=1.2 事業期間 B/C=1.2	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		□
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	(自由記述)	-
以上より、審議区分： 要点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		



29 高土政第 838 号
平成 29 年 11 月 22 日

四国地方整備局長 様

高知県知事



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成 29 年 11 月 6 日付け国四整企画第 30 号で照会のありましたことについて、別紙のとおり回答します。

1. 高知海岸直轄海岸保全施設整備事業

意見：事業継続に異議はありません。

高知海岸背後には、人口や経済・社会基盤が集積しており、今後 30 年以内に 70%程度の確率で発生すると予測されている南海トラフ地震では、壊滅的な被害を受けることが想定されています。

また、高知海岸に並行して走る主要県道春野赤岡線は、毎年のように襲来する台風等の越波により、度々、通行止めが発生しています。

これらのことから、高知市を中心とする背後地域を、津波による浸水被害や台風等の波浪から守ること。また、地震からの早期の復旧・復興を図るためにも、より一層の事業推進をお願いします。

2. 一般国道 33 号 高知西バイパス

意見：事業継続に異議はありません。

一般国道 33 号高知西バイパスは、市街地の慢性的な渋滞を緩和するとともに、周辺道路の交通安全の確保やアクセス向上につながる重要な路線であり、平成 28 年 3 月の枝川 IC～天神 IC 間の開通により、いの町市街地の渋滞が劇的に緩和され、地域住民もストック効果を実感しています。

残る鎌田 IC～波川間が開通することによって、仁淀川流域へのアクセスがさらに向上し、地域の産業振興や交流人口の拡大などにも寄与すると期待されることから、国においては、平成 32 年度の供用に向け、着実な事業推進をお願いします。

3. 一般国道 55 号 安芸道路

意見：事業継続に異議はありません。

四国 8 の字ネットワークを構成する一般国道 55 号安芸道路は、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の着実で円滑な支援物資の輸送などや、中芸地域の日本遺産をはじめとする貴重な観光資源を活かした交流人口の拡大など、地域経済の活性化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、より一層の事業推進をお願いします。

4. 一般国道 56 号 中村宿毛道路

意見：事業継続に異議はありません。

四国 8 の字ネットワークを構成する一般国道 56 号中村宿毛道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の着実で円滑な支援物資の輸送、地域間交流や商圈の拡大による地域経済の活性化に資する重要な路線です。

残る平田 IC～宿毛 IC 間が開通することによって、西部地域で唯一の第二次医療施設への速達性が向上するとともに、近隣工業団地へのアクセス向上による地域経済の活性化などにも寄与すると期待されることから、国においては、平成 31 年度の供用に向け、着実な事業推進をお願いします。

5. 室津港室津地区避難港整備事業

意見：事業継続に異議はありません。

本事業による防波堤の整備により、室戸岬沖を航行する船舶の避泊水域が確保され、海難事故を防止できるとともに、南海トラフ地震発生時には津波の水位の低減が図れるなどの背後地域への減災効果も見込まれることから、事業の早期完成を目指し、より一層の事業推進をお願いします。

(再評価)

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

事業名	一般国道56号 中村宿毛道路
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	事業の効率性	■ 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)=531億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.1%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.5 (経済的純現在価値(B-C)=169億円、経済的内部収益率(EIRR)=17.4%)

●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	● 現道等の年間時間損失及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 洗滞損失削減時間:3,085千人・時間/年(8,655千人・時間/年⇒5,570千人・時間/年) 洗滞損失削減率:35.6% 区間b(当該区間/並行区間)について:(一般国道56号) 洗滞損失削減時間:2,033千人・時間/年(2,126千人・時間/年⇒93千人・時間/年) 洗滞損失削減率:95.6%
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	並行区間の混雑時旅行速度 17.2km/h⇒23.0km/h(宿毛市平田町 下り方向)
		□ 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	高知西南交通(株) 【路線バス】平日:7便/日、休日:5便/日、 【高速バス】しまんとライナー(高知線):1便/日、しまんとブルーライナー(京都線):1便/日、 しまんとエクスプレス(東京線):期間運行(お盆・年末年始)
		■ 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	中村駅(特急停車駅)へのアクセス向上 【宿毛市~中村駅】約12分短縮(37分⇒25分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上 【宿毛市~高知龍馬空港】約12分短縮(160分⇒148分)
物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	宿毛湾港(重要港湾)へのアクセス向上 【四万十市~宿毛湾港】約12分短縮(49分⇒37分)	
	■ 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	農産物の出荷における荷傷み軽減による高品質・ブランド化 ・宿毛市は文旦の県内シェア2位(17%:H28)	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		
都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
	□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		

●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	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 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		
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <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 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	四国横断自動車道に並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている四国8の宇ネットワークの一部を形成 高知市（中央地方生活圏中心都市）～宿毛市（宿毛二次生活圏中心都市）間を連絡するルートの一部を形成 四万十市（幡多地方生活圏中心都市）～宇和島市（宇和島地区地方生活圏中心都市）のアクセス向上【四万十市～宇和島市】約12分短縮（117分⇒105分） 四万十市（幡多地方生活圏中心都市）～宿毛市のアクセス向上【四万十市～宿毛市】約12分短縮（41分⇒29分）	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <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 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	高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地 四万十川、足摺海底館、宿毛湾のだるま夕日等へのアクセス向上、周遊ルートの形成【四万十川（四万十市）～だるま夕日（宿毛市）】約12分短縮（41分⇒29分）	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての間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	
		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	

●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
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保 ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上 【四万十市～幡多けんみん病院】約4分短縮（26分⇒22分） 【宿毛市～幡多けんみん病院】約2分短縮（16分⇒14分）
3. 安全	安全な生活環境の確保 <input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存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 災害への備え <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 ■ 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 ■ 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 ■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <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	中村宿毛道路（既供用区間）および並行する一般国道56号は、高知県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている 国道56号が冠水等により通行止めになった場合の代替路を形成 四国横断自動車道の代替路線として機能する
4. 環境	地球環境の保全 ● 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 生活環境の改善・保全 ● 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 <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	CO2排出量の削減が見込まれる ・CO2排出削減量：5,443t-CO2/年、CO2排出削減率：3.2%（費用便益分析対象区間） NO2排出量の削減が見込まれる ・NO2排出削減量：35.3t-NO2/年、NO2排出削減率：87.2%（並行する現道区間） SPM排出量の削減が見込まれる ・SPM排出削減量：2.0t-SPM/年、SPM排出削減率：88.7%（並行する現道区間）
5. その他	他のプロジェクトとの関係 <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	

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	中村宿毛道路	L=23.2km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,900~20,500	4, 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29年度		
単純合計	1,259億円	175億円	1,434億円
うち残事業分	87億円	118億円	206億円
基準年における 現在価値(C)	2,050億円	109億円	2,159億円
うち残事業分	71億円	43億円	113億円

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29年度			
供用年	平成15年度(暫定)、平成21年度(暫定)、平成22年度(暫定)、 平成32年度(暫定)、平成42年度(完成)			
単年便益 (初年便益)	18億円	2.9億円	1.1億円	22億円
基準年における 現在価値(B)	2,365億円	240億円	84億円	2,690億円
うち残事業分	266億円	7.0億円	9.2億円	282億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	531億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.1%
費用便益比（残事業）	2.5
経済的純現在価値（残事業）	169億円
経済的内部収益率（残事業）	17.4%

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	7,900~20,500	±10%	1.1~1.4
事業費	87億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	12年	±20%	1.2~1.3

【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	7,900~20,500	±10%	1.6~3.8
事業費	87億円	±10%	2.3~2.7
事業期間	12年	±20%	2.3~2.6

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：中村宿毛道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 中村宿毛道路 : 23.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	18,816	12,013	
	走行時間 ^{※2}	[分]	12	19	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	38.15	42.15	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号(現道) : 21.2km	交通量	[台/日]	12,555	2,842
		走行時間	[分]	46	30
		走行時間費用	[億円/年]	103.97	14.61
	一般国道 321号 : 79.7km	交通量	[台/日]	3,632	3,506
		走行時間	[分]	124	123
		走行時間費用	[億円/年]	80.76	78.14
	(一)中 村下ノ加 江線 : 2.3km	交通量	[台/日]	7,754	5,896
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	12.42	10.46
		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：894.2km	走行時間費用	[億円/年]	367.13	373.73	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1020.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	602.43	519.09	83.34

※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：中村宿毛道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 中村宿毛道路 : 23.2km	交通量 ^{※1}	[台/日]	13,242	12,013	
	走行時間 ^{※2}	[分]	17	19	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	41.44	42.15	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道 56号(現道) : 21.2km	交通量	[台/日]	5,267	2,842
		走行時間	[分]	33	30
		走行時間費用	[億円/年]	34.46	14.61
	一般国道 321号 : 79.7km	交通量	[台/日]	3,528	3,506
		走行時間	[分]	123	123
		走行時間費用	[億円/年]	78.60	78.14
	(一)中 村下ノ加 江線 : 2.3km	交通量	[台/日]	6,088	5,896
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	10.71	10.46
		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：894.2km	走行時間費用	[億円/年]	371.93	373.73	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1020.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	537.14	519.09	18.05

※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：中村宿毛道路

(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29年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いた OD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の 考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の 推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の 考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<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		
	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	
とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>			
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				
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		
冬期の走行速度と交通容量の関係	設定の考え方を記載			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input 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				

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：中村宿毛道路

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：H29)	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)	単価(億円)	単価(億円)
				0.21	23.2	4.93	
-25年目	S 53	4.6164	90.0	1.00	5.28		
-24年目	S 54	4.4388	92.4	2.00	9.89		
-23年目	S 55	4.2681	98.2	1.00	4.47		
-22年目	S 56	4.1039	100.7	1.00	4.19		
-21年目	S 57	3.9461	101.9	1.00	3.98		
-20年目	S 58	3.7943	102.9	2.00	7.59		
-19年目	S 59	3.6484	105.0	2.00	7.15		
-18年目	S 60	3.5081	105.7	0.00	0.00		
-17年目	S 61	3.3731	107.6	0.00	0.00		
-16年目	S 62	3.2434	107.3	0.00	0.00		
-15年目	S 63	3.1187	107.9	3.00	8.92		
-14年目	H 1	2.9987	110.8	4.85	13.52		
-13年目	H 2	2.8834	113.3	17.64	46.18		
-12年目	H 3	2.7725	116.0	65.15	160.23		
-11年目	H 4	2.6658	117.6	1.94	4.53		
-10年目	H 5	2.5633	117.9	2.91	6.52		
-9年目	H 6	2.4647	117.8	30.12	64.85		
-8年目	H 7	2.3699	117.1	18.58	38.69		
-7年目	H 8	2.2788	116.6	20.52	41.26		
-6年目	H 9	2.1911	117.5	28.71	55.09		
-5年目	H 10	2.1068	116.9	55.41	102.76		
-4年目	H 11	2.0258	115.2	84.84	153.52		
-3年目	H 12	1.9479	113.8	72.57	127.82		
-2年目	H 13	1.8730	112.4	86.86	148.94		
-1年目	H 14	1.8009	110.5	87.81	147.26		
部分供用開始年次	H 15	1.7317	109.0	70.59	115.41	0.89	1.45
1年目	H 16	1.6651	108.0	63.99	101.52	0.89	1.41
2年目	H 17	1.6010	106.7	79.21	122.31	0.89	1.37
3年目	H 18	1.5395	105.9	87.72	131.22	0.89	1.33
4年目	H 19	1.4802	105.0	72.46	105.11	0.89	1.29
5年目	H 20	1.4233	104.4	45.79	64.24	0.89	1.25
部分供用開始年次	H 21	1.3686	103.0	22.90	31.30	1.59	2.18
部分供用開始年次	H 22	1.3159	101.3	20.98	28.04	2.46	3.29
8年目	H 23	1.2653	99.8	9.92	12.94	2.46	3.21
9年目	H 24	1.2167	99.0	13.23	16.73	2.46	3.11
10年目	H 25	1.1699	99.0	20.43	24.84	2.46	2.99
11年目	H 26	1.1249	101.5	20.02	22.83	2.46	2.81
12年目	H 27	1.0816	102.9	14.36	15.53	2.46	2.66
13年目	H 28	1.0400	102.9	19.81	20.60	2.46	2.56
14年目	H 29	1.0000	102.9	19.20	19.20	2.46	2.46
15年目	H 30	0.9615	102.9	26.19	25.18	2.46	2.37
16年目	H 31	0.9246	102.9	5.77	5.33	2.46	2.28
暫定供用開始年次	H 32	0.8890	102.9	0.46	0.41	3.84	3.42
18年目	H 33	0.8548	102.9	0.47	0.40	3.84	3.28
19年目	H 34	0.8219	102.9	7.22	5.94	3.84	3.16
20年目	H 35	0.7903	102.9	8.33	6.59	3.84	3.04
21年目	H 36	0.7599	102.9	5.56	4.22	3.84	2.92
22年目	H 37	0.7307	102.9	3.70	2.71	3.84	2.81
23年目	H 38	0.7026	102.9	7.41	5.20	3.84	2.70
24年目	H 39	0.6756	102.9	9.26	6.26	3.84	2.60
25年目	H 40	0.6496	102.9	10.19	6.62	3.84	2.50
26年目	H 41	0.6246	102.9	2.78	1.74	3.84	2.40
完成供用開始年次	H 42	0.6006	102.9			4.56	2.74
28年目	H 43	0.5775	102.9			4.56	2.64
29年目	H 44	0.5553	102.9			4.56	2.53
30年目	H 45	0.5339	102.9			4.56	2.44
31年目	H 46	0.5134	102.9			4.56	2.34
32年目	H 47	0.4936	102.9			4.56	2.25
33年目	H 48	0.4746	102.9			4.56	2.17
34年目	H 49	0.4564	102.9			4.56	2.08
35年目	H 50	0.4388	102.9			4.56	2.00
36年目	H 51	0.4220	102.9			4.56	1.93
37年目	H 52	0.4057	102.9			4.56	1.85
38年目	H 53	0.3901	102.9			4.56	1.78
39年目	H 54	0.3751	102.9			4.56	1.71
40年目	H 55	0.3607	102.9			4.56	1.65
41年目	H 56	0.3468	102.9			4.56	1.58
42年目	H 57	0.3335	102.9			4.56	1.52
43年目	H 58	0.3207	102.9			4.56	1.46
44年目	H 59	0.3083	102.9			4.56	1.41
45年目	H 60	0.2965	102.9			4.56	1.35
46年目	H 61	0.2851	102.9			4.56	1.30
47年目	H 62	0.2741	102.9			4.56	1.25
48年目	H 63	0.2636	102.9			4.56	1.20
49年目	H 64	0.2534	102.9			4.56	1.16
合計				1,199.04	2,049.90	174.97	109.19
単純事業費計				1,258.86		174.97	

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。

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：中村宿毛道路

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：H29)	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)	単価(億円)	延長(km)
				0.14	20.7	2.82	
-2年目	H 30	0.9615	102.9	26.19	25.18		
-1年目	H 31	0.9246	102.9	5.77	5.33		
暫定供用開始年次	H 32	0.8890	102.9	0.46	0.41	1.38	1.23
1年目	H 33	0.8548	102.9	0.47	0.40	1.38	1.18
2年目	H 34	0.8219	102.9	7.22	5.94	1.38	1.13
3年目	H 35	0.7903	102.9	8.33	6.59	1.38	1.09
4年目	H 36	0.7599	102.9	5.56	4.22	1.38	1.05
5年目	H 37	0.7307	102.9	3.70	2.71	1.38	1.01
6年目	H 38	0.7026	102.9	7.41	5.20	1.38	0.97
7年目	H 39	0.6756	102.9	9.26	6.26	1.38	0.93
8年目	H 40	0.6496	102.9	10.19	6.62	1.38	0.90
9年目	H 41	0.6246	102.9	2.78	1.74	1.38	0.86
完成供用開始年次	H 42	0.6006	102.9			2.61	1.57
11年目	H 43	0.5775	102.9			2.61	1.51
12年目	H 44	0.5553	102.9			2.61	1.45
13年目	H 45	0.5339	102.9			2.61	1.39
14年目	H 46	0.5134	102.9			2.61	1.34
15年目	H 47	0.4936	102.9			2.61	1.29
16年目	H 48	0.4746	102.9			2.61	1.24
17年目	H 49	0.4564	102.9			2.61	1.19
18年目	H 50	0.4388	102.9			2.61	1.15
19年目	H 51	0.4220	102.9			2.61	1.10
20年目	H 52	0.4057	102.9			2.61	1.06
21年目	H 53	0.3901	102.9			2.61	1.02
22年目	H 54	0.3751	102.9			2.61	0.98
23年目	H 55	0.3607	102.9			2.61	0.94
24年目	H 56	0.3468	102.9			2.61	0.91
25年目	H 57	0.3335	102.9			2.61	0.87
26年目	H 58	0.3207	102.9			2.61	0.84
27年目	H 59	0.3083	102.9			2.61	0.81
28年目	H 60	0.2965	102.9			2.61	0.77
29年目	H 61	0.2851	102.9			2.61	0.74
30年目	H 62	0.2741	102.9			2.61	0.72
31年目	H 63	0.2636	102.9			2.61	0.69
32年目	H 64	0.2534	102.9			2.61	0.66
33年目	H 65	0.2437	102.9			2.61	0.64
34年目	H 66	0.2343	102.9			2.61	0.61
35年目	H 67	0.2253	102.9			2.61	0.59
36年目	H 68	0.2166	102.9			2.61	0.57
37年目	H 69	0.2083	102.9			2.61	0.54
38年目	H 70	0.2003	102.9			2.61	0.52
39年目	H 71	0.1926	102.9			2.61	0.50
40年目	H 72	0.1852	102.9			2.61	0.48
41年目	H 73	0.1780	102.9			2.61	0.46
42年目	H 74	0.1712	102.9			2.61	0.45
43年目	H 75	0.1646	102.9			2.61	0.43
44年目	H 76	0.1583	102.9			2.61	0.41
45年目	H 77	0.1522	102.9			2.61	0.40
46年目	H 78	0.1463	102.9			2.61	0.38
47年目	H 79	0.1407	102.9			2.61	0.37
48年目	H 80	0.1353	102.9			2.61	0.35
49年目	H 81	0.1301	102.9	0.00	0.00	2.61	0.34
合計				87.33	70.60	118.24	42.63
単純事業費計				87.33		118.24	

- 注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
- 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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	中村宿毛道路	4・2	L= 23.2 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				107,657	
	改良費				30,718	
		土工	m3	5,139,585	8,626	切土(2,569,793m3)、盛土(1,837,267m3)、残土処理(732,525m3)
		軟弱地盤改良工	m3	559,722	8,366	浅層混合処理工、深層混合処理工
		法面工	m2	373,028	2,112	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,384	補強土壁、大型ブロック積擁壁、ブロック積擁壁、重力式擁壁 等
		管渠工	m	7,819	260	
		函渠工	m	3,119	3,073	
		排水工	m	74,521	2,135	
		中央分離帯工	m	6,332	1,048	
		雑工	式	1	1,714	工事用道路(1,040m)、景観施設整備 等
	橋梁費				57,045	
		100m以上	m	4,586	53,790	PC橋(9橋)、鋼橋(6橋)
		100m未満	m	357	3,255	PC橋(7橋)、鋼橋(4橋)
	トンネル費				12,056	
		NATM	m	4,893	12,056	10本
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,453	
		IC	箇所	4	3,453	トランペット型(1)、立体Y型(2)、平面Y型(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				3,230	
		車道舗装	m2	368,229	3,110	
		歩道舗装	m2	26,146	120	
	付帯施設費				1,155	
		交通管理施設工	式	1	1,155	標識工、防護柵工、道路照明 等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				15,000	
	用地費		m2	1,264,576	5,982	
		宅地	m2	107,489	3,762	
		田畑	m2	546,974	1,915	
		山林・原野	m2	610,112	305	
		その他	m2			
	補償費	式		1	9,018	
③	間接経費	式		1	9,361	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				132,018	

【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	中村宿毛道路	4・2	L=20.7km

■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				9,220	
	改良費				1,359	
		土工	m3	322,000	432	切土(159,000m3)、盛土(52,000m3)、残土処理(111,000m3)
		軟弱地盤改良工	m3	7,200	44	浅層混合処理工
		法面工	m2	16,200	47	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	477	補強土壁、大型ブロック積擁壁、ブロック積擁壁、重力式擁壁 等
		管渠工	m	500	15	
		函渠工	m	92	75	
		排水工	m	7,550	123	
		中央分離帯工	m	600	36	
		雑工	式	1	110	工事用道路、景観施設整備 等
	橋梁費				4,088	
		100m以上	m	741	4,088	
		100m未満	m			
	トンネル費				2,656	
		NATM	m	490	2,656	
		シールド	m			
	IC・JCT費				180	
		IC	箇所	1	180	立体Y型
		JCT	箇所			
	舗装費				639	
		車道舗装	m2	77,700	639	
		歩道舗装	m2			
	付帯施設費				298	
		交通管理施設工	式	1	298	標識工、防護柵工、道路照明 等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				60	
	用地費		m2			
		宅地	m2			
		田畑	m2			
		山林・原野	m2			
		その他	m2			
	補償費	式		1	60	
③	間接経費	式		1	152	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				9,432	

【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

事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	中村宿毛道路	4・2	23.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	23.2	2,989	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	15,908	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			18,897	

【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。

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	中村宿毛道路	4・2	20.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	20.7	2,750	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	10,020	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			12,770	

【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。