

# 一般国道56号 伊予<sup>い</sup>インター<sup>よ</sup>関連

## 事後評価

令和2年12月15日



国土交通省 四国地方整備局

# 1. 事業の目的と概要 (1)

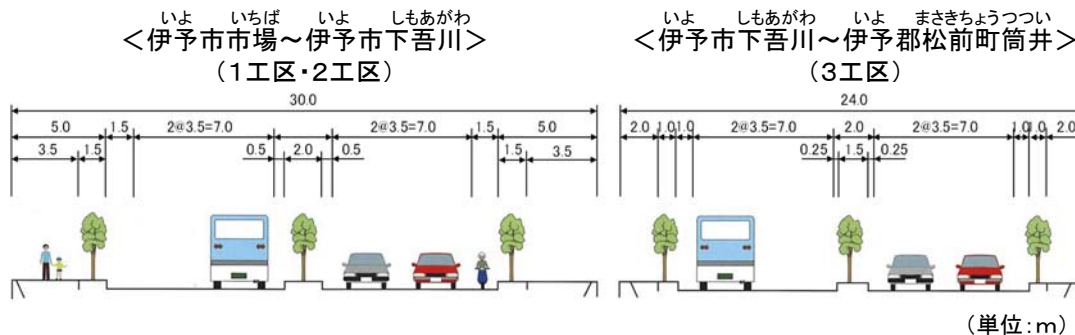
## ■ 事業目的

- ・4車線拡幅改良による交通流の円滑化と交通安全の確保
- ・都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上
- ・松山広域都市圏・地元産業の活性化

## ■ 計画概要

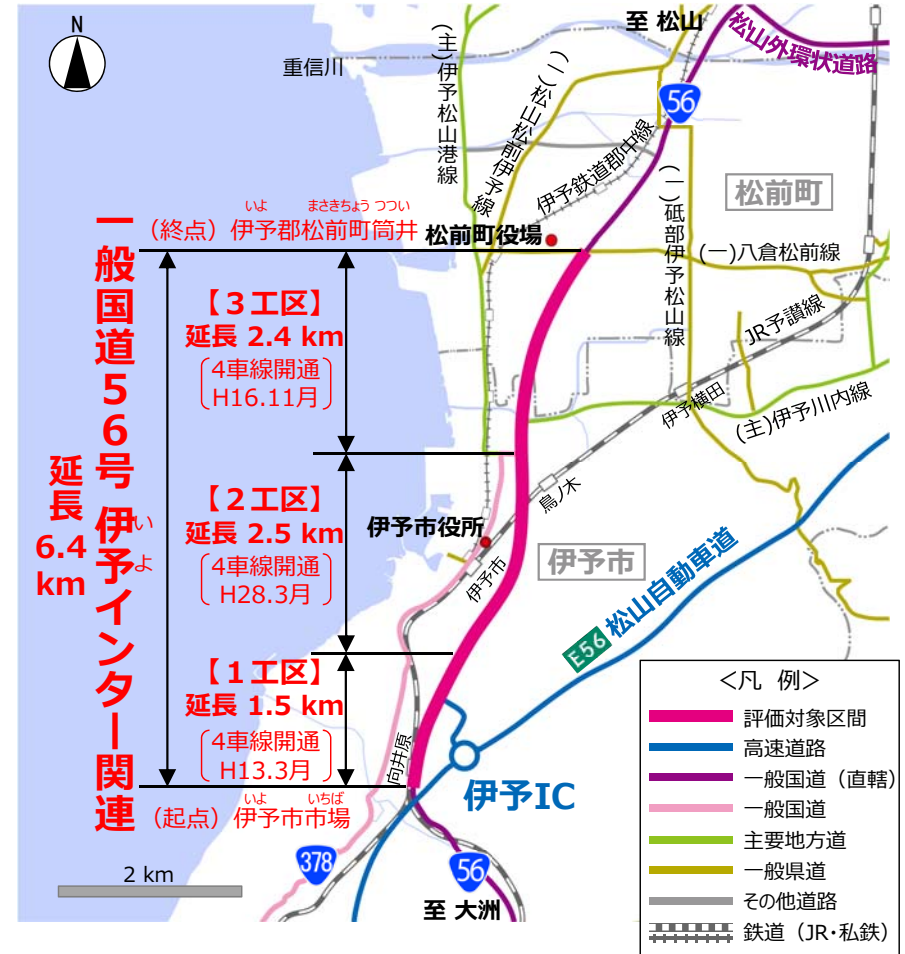
項目	内容	
事業名	一般国道56号 <sup>いよ</sup> 伊予インター関連	
起終点	愛媛県伊予市市場 <sup>いよ いちば</sup> ～愛媛県伊予郡松前町筒井 <sup>いよ まさきちょう つつい</sup>	
延長	6.4 km	
構造規格 設計速度等	第4種第1級 60 km/h	
事業の経緯	事業化	平成4年度
	都市計画決定	昭和48年度(3工区)、平成3年度(1・2工区)
	用地買収着手	平成6年度
	工事着手	平成7年度
	開通年	平成28年3月(全線4車線化)

## ■ 標準断面図



## <位置図>

一般国道56号  
伊予インター関連



# 1. 事業の目的と概要 (2)

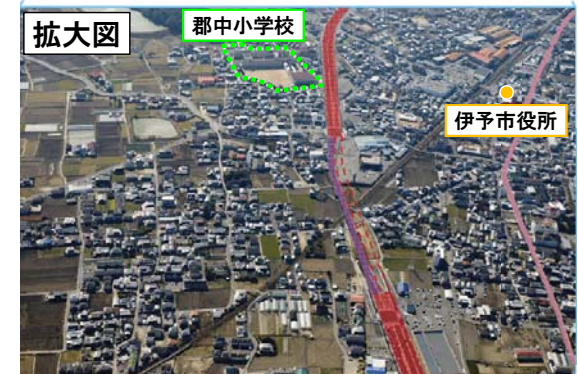
・1工区は平成12年度、3工区は平成16年度、2工区は平成27年度に完成し、全線4車線開通している。

## ■ 事業経緯



供用年月	H12 2月	H13 3月	H10 1月	H22 12月	H23 7月	H17 6月	H23 7月	H28 3月	H22 3月	H10 3月	H16 3月	H16 11月	H15 12月
車線数	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)	(4/4)
延長(km)	0.6	0.3	0.6	0.4	0.6	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.5	1.2	0.3
工区	1工区			2工区					3工区				

<2工区整備前:伊予跨線橋付近>  
(撮影:平成23年2月)



<整備後:伊予跨線橋付近>



撮影日:平成28年4月

## 2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

### ■ 前回評価と開通時の比較

#### <一般国道56号 伊予インター関連>

	前回評価時 (H26年度※1)	開通後 (H28.3開通)	変化及びその要因
道路構造等	第4種第1級 60km/h 延長6.4km 4車線		変化なし
総事業費	約450億円	約430億円	鉄道横断部における橋梁延長の短縮、橋梁基礎杭および仮設工法の見直し等によりコストを縮減（▲20億円）
計画交通量	14,500～ 32,800台/日 [18,600台/12h※2]	18,300～ 42,500台/日 [18,700台/12h※2]	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時は、H17全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来（R12）推計値</li> <li>・開通後は、H22全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来（R12）推計値</li> </ul>
事業期間	平成4年度～ 平成27年度	平成4年度～ 平成27年度	変化なし
費用便益比 (B/C)	1.2※3	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準年の変更</li> <li>・費用便益分析マニュアルの改訂</li> </ul>

※1 前回再評価の結果（平成26年度）の値を記載

※2 []内の交通量は、上吾川交差点部における交通量調査結果（前回評価時…H27.11.5、開通後…H28.4.19）

※3 H26年度は要点審議のためB/CはH23年度に算出したものを使用



# 3. 利用状況

- ・国道56号の交通量は約24%増加。(松前町:下図の断面③)
- ・4車線整備により、混雑度は1.0未満に減少しており、国道56号の交通混雑が緩和。

## 交通量の推移



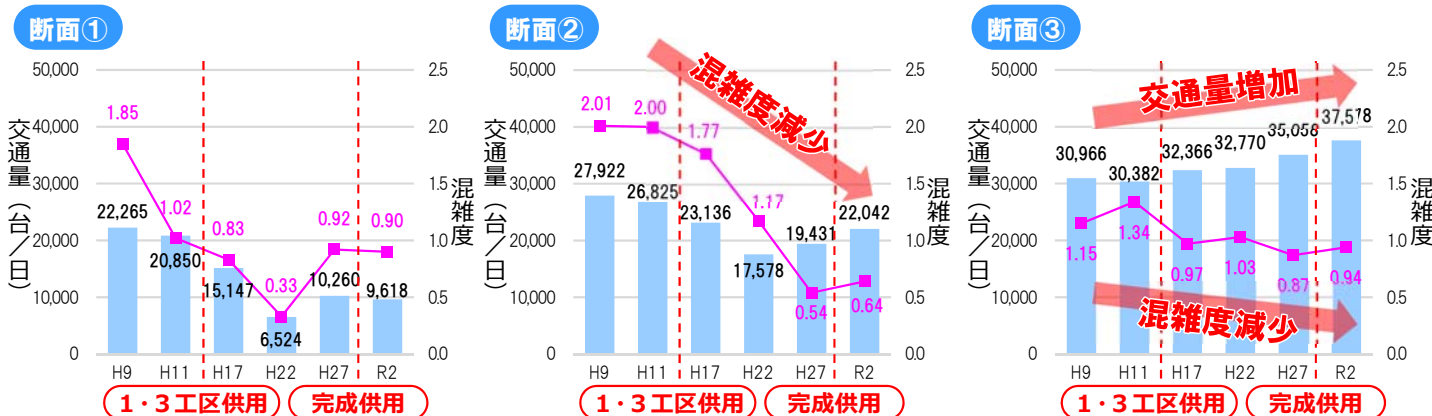
<写真①:上吾川交差点付近>



<写真②:伊予跨線橋付近>



## 各断面の交通量・混雑度



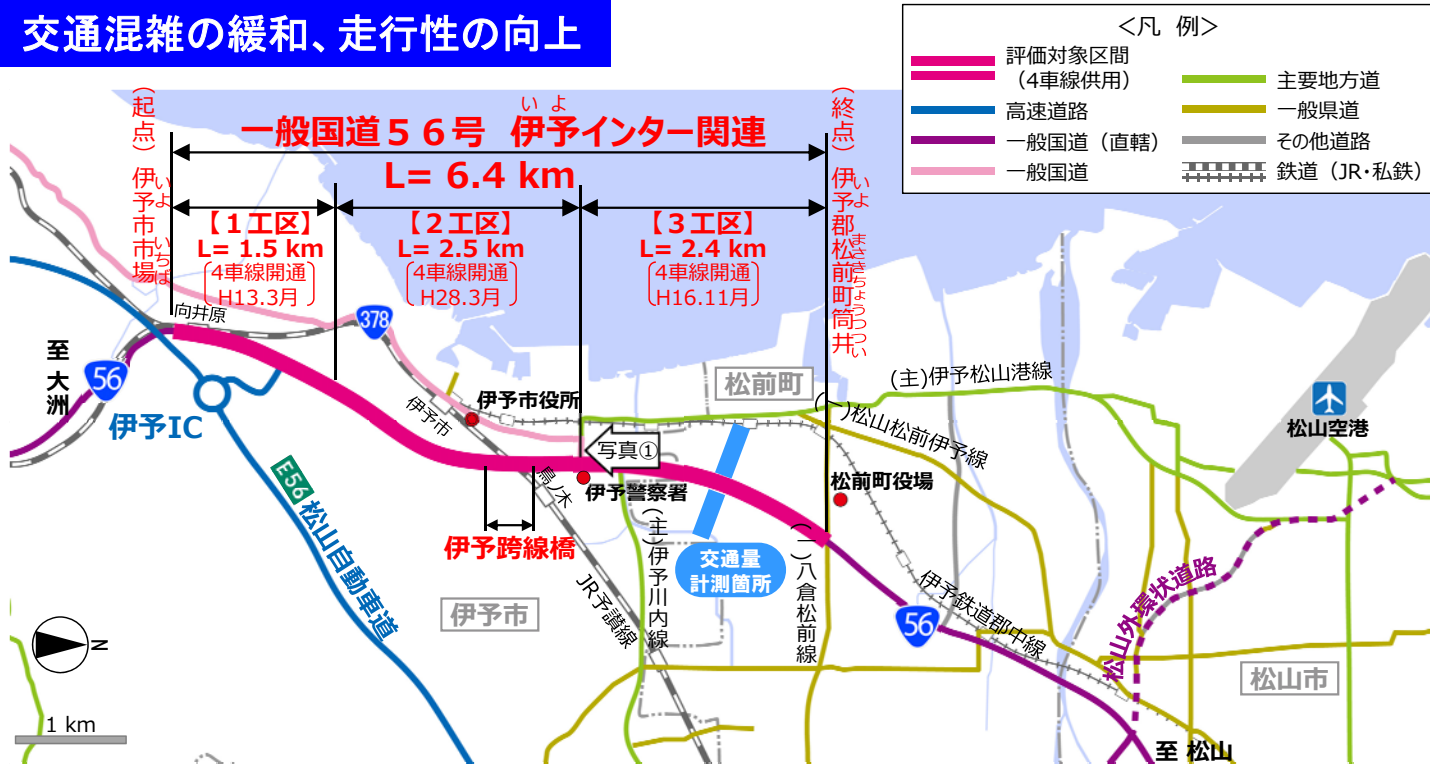
出典: 道路交通センサス (H9, H11, H17, H22)、全国道路・街路交通情勢調査 (H27)、道路交通量調査業務成果 (R2)

# 4. 事業効果の発現状況

# 交通混雑の緩和

- ・交通混雑が緩和し、**国道56号の走行性が向上**。
- ・伊予市役所から松山市役所までの所要時間、伊予ICから松山空港までの所要時間ともに、整備前と比較して**約2分短縮**(旅行速度が約1割向上)。

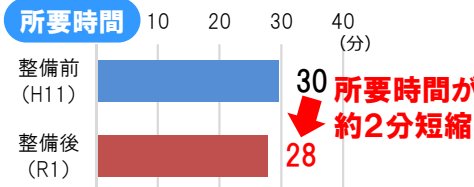
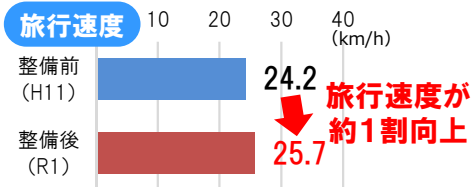
## 交通混雑の緩和、走行性の向上



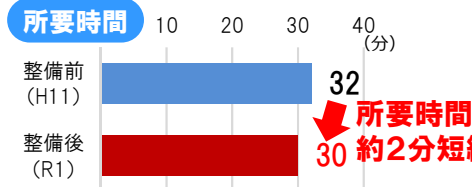
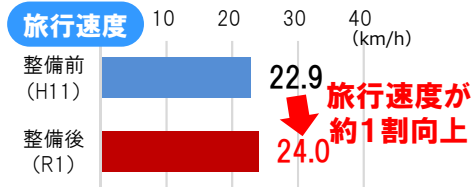
<写真①: 整備前 跨線橋北側(伊予警察署前付近)>



### 伊予市役所～松山市役所間



### 伊予IC～松山空港間



### 交通量 (3工区)



出典:  
 (整備前) 道路交通センサス(H11)  
 (整備後) 速度・時間: ETC2.0プローブ情報(R1.10)  
 交通量: 道路交通量調査業務成果(R2)



◆道路利用者の声◆

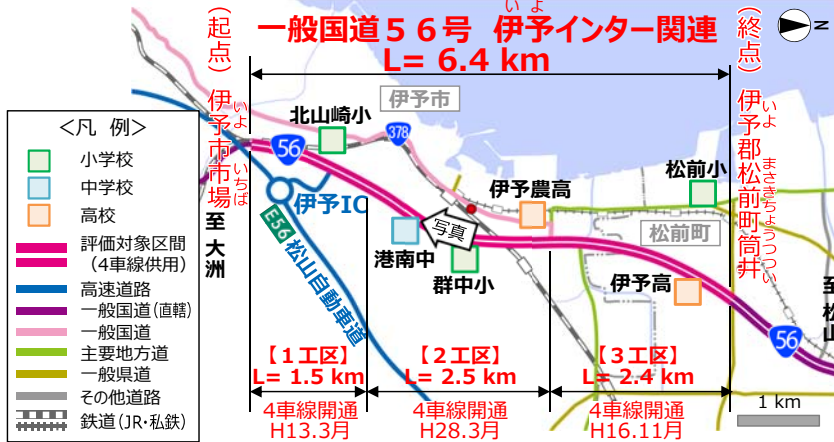
- ・通勤時間帯のバスの遅れが、整備前(2車線時)は最大で40～50分の遅れがあったが、整備後は最大でも20分程度に減少し、定時性が向上した。(バス会社)
- ・車の流れは全体的にスムーズになった。特に、伊予警察署付近の渋滞緩和の効果を実感している。(物流会社)



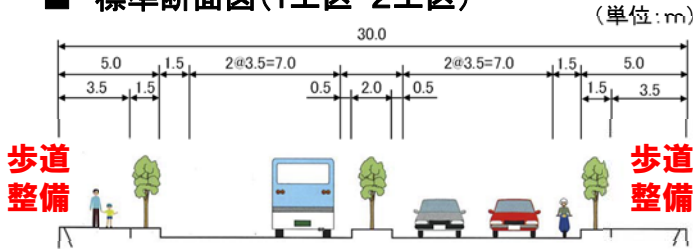
# 4. 事業効果の発現状況 安心・安全の向上

- ・**死傷事故件数は約9割減少、死傷事故率は約8割減少。**
- ・国道56号の沿線には小学校等が立地しており、**歩道の整備により、通学児童の安心・安全が向上。**

## 安全で快適な道路空間の実現



### 標準断面図(1工区・2工区)



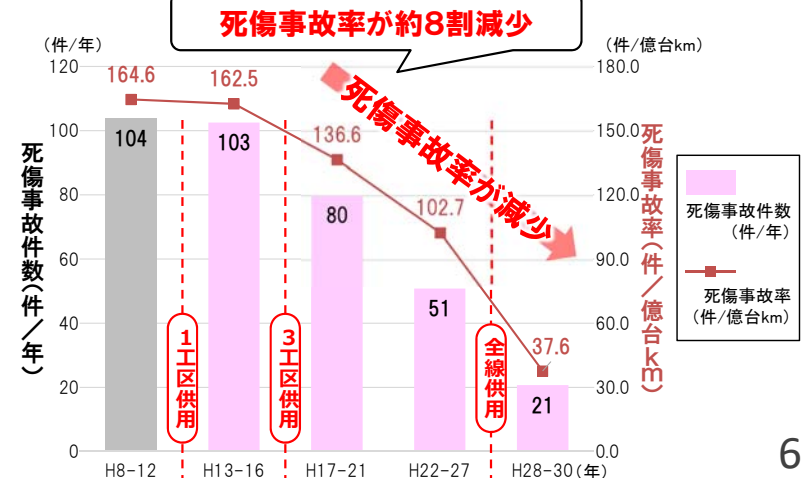
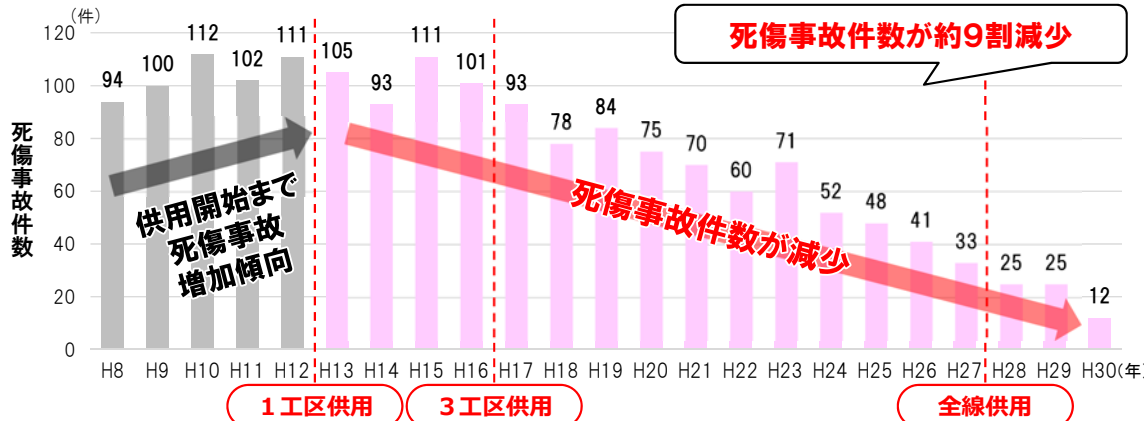
◆道路利用者の声◆

- ・登校時の安全性の向上は実感している。特に、歩道がなかった箇所では、**歩道が広がって安全性が向上**して良かった。(学校関係者)
- ・道幅と歩道も広くなり視界が良くなった。**4車線になってから事故が減った**。安全性が圧倒的に良くなった。(バス会社)
- ・昔のように歩行者や自転車飛び出してくる危険がなくなった。**歩行者とのヒヤリハットが減り、安全が確保**されている。(物流会社)

出典：ヒアリング調査結果(令和2年実施)

### 死傷事故件数・死傷事故率の推移

出典：H8～H29イタルダデータ

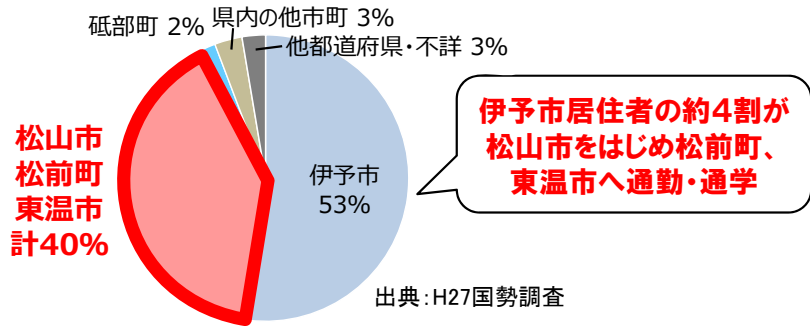


# 4. 事業効果の発現状況 地域間の移動・救急医療に貢献

- ・地域の人口減少が進む中、**地域間の移動、結びつき支援に貢献。**
- ・伊予市には高次救急医療施設が無く、松山市の高次救急医療施設への搬送割合が高い。
- ・**救急搬送の速達性・安定性の向上に貢献。**

## 地域間の移動、救急医療への貢献

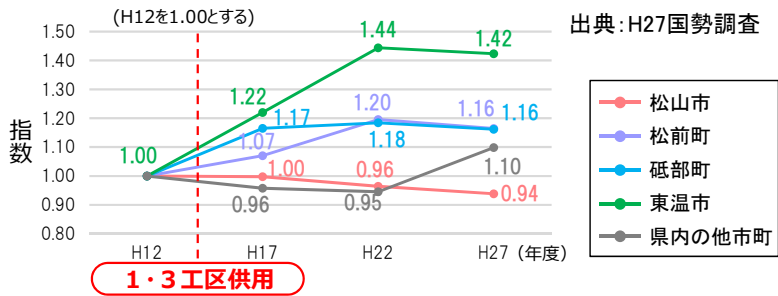
### 伊予市居住者の通勤・通学先



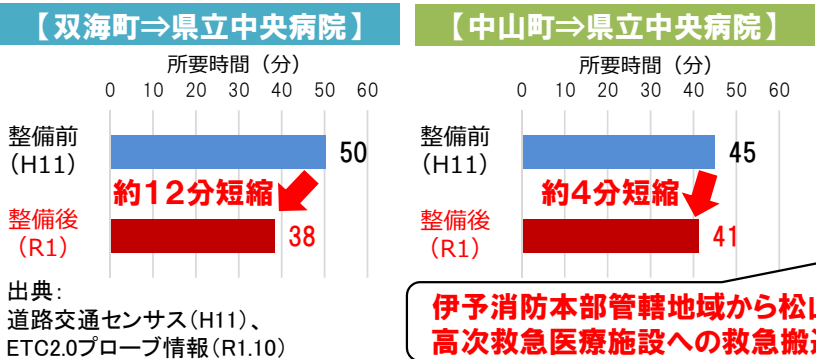
愛媛県立中央病院 (出典: 愛媛県立中央病院ホームページ)



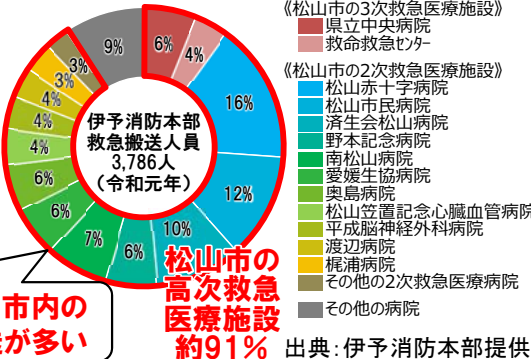
### 伊予市から周辺地域への通勤・通学者数の推移



### 県立中央病院(第3次救急)への所要時間



### 伊予消防本部管轄地域からの救急搬送状況



### ◆道路利用者の声◆

- ・救急搬送ルートは、高速を使うこともあるが、主に**国道56号を北進し松山市へ向かうルート**を走行している。
- ・整備前は救急搬送時に先行車に左右に避けてもらっても道幅が狭いので通行できないこともあったが、**4車線化により、いつでも通行でき、走行しやすくなった。**(消防関係者)





# 4. 事業効果の発現状況

# 地場産業をはじめとする経済活動の支援

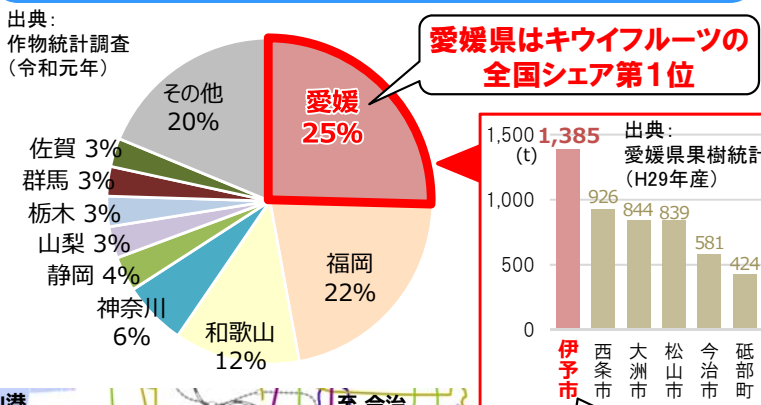
- ・愛媛県の「キウイフルーツ」の出荷量は全国シェア第1位、県内では伊予市での生産量が最も多い。
- ・伊予市の保冷库から国道56号を利用して松山市内の物流拠点へ運び、京阪神や東海・京浜に出荷されている。
- ・物流の効率化が図られ、地域産業の活性化を支援。

## 地場産業の支援

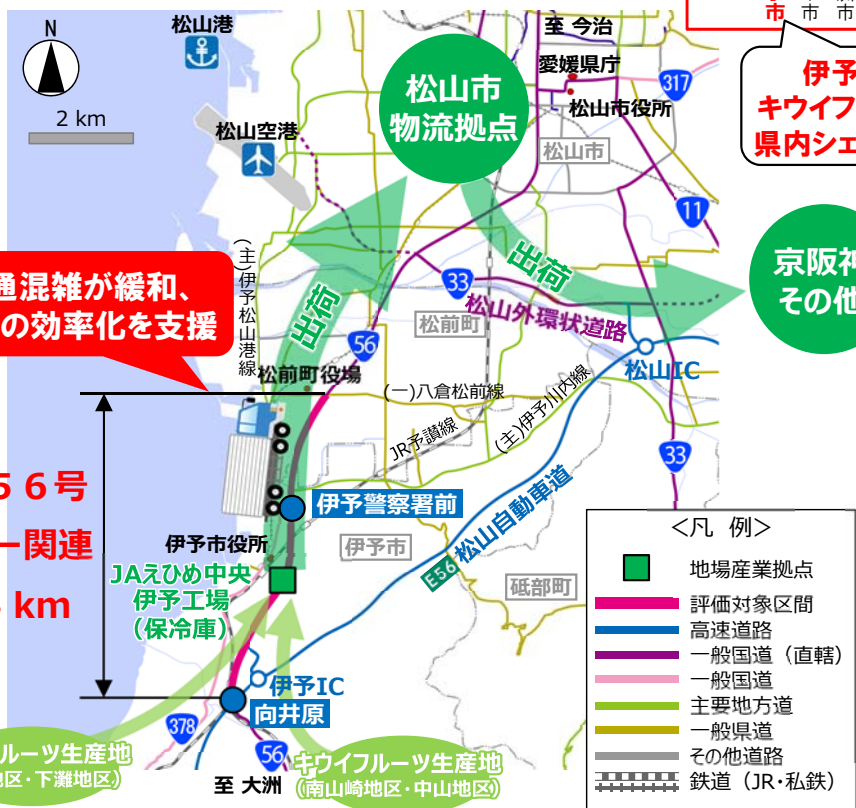
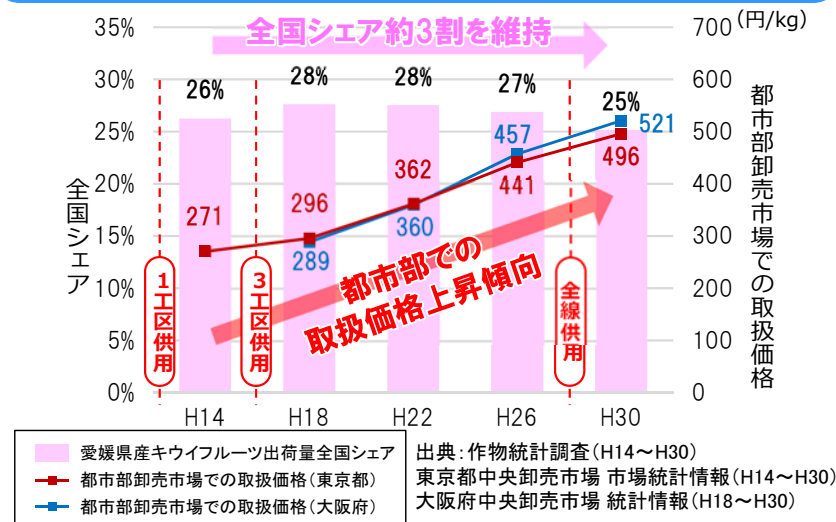


出典：JA全農えひめホームページ

### キウイフルーツの出荷量の全国シェア・県内シェア



### 愛媛県産キウイフルーツの全国シェア・取扱価格の推移



### ◆道路利用者の声◆

- ・出荷先は、京阪神が約30%と最も多く、次いで「東海」、その次に「京浜」が多い。（農業関係者）
- ・国道56号の伊予警察署前交差点付近は、整備前かなり渋滞していたが、整備により解消した。（農業関係者）
- ・整備された区間の起点部（向井原交差点）もかなり渋滞していたが、整備により解消した。（農業関係者）
- ・双海・中山方面から松山方面へ出荷する際に、一度保冷库に保管する必要がある。4車線化されたことで、輸送時間の短縮による鮮度向上、輸送中の品質低下防止に繋がっており、高品質なキウイが安定的に供給できるようになるなど、取引価格が上昇して農家の収益向上につながっている。（農業関係者）

# 4. 事業効果の発現状況 地域のにぎわい創出

・国道56号伊予インター関連の整備進捗に伴って、沿道や周辺地域に大型小売店舗などの新規出店が進み、小売業の従業者数や商品販売額が増加し、地域の雇用拡大や税収増加を支援。

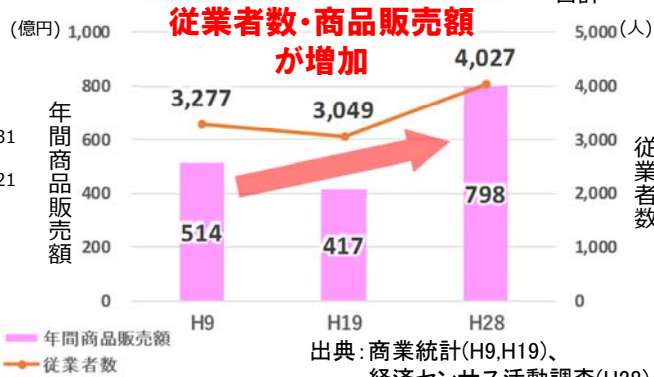
## 商業活動の支援

### 大型小売店舗数



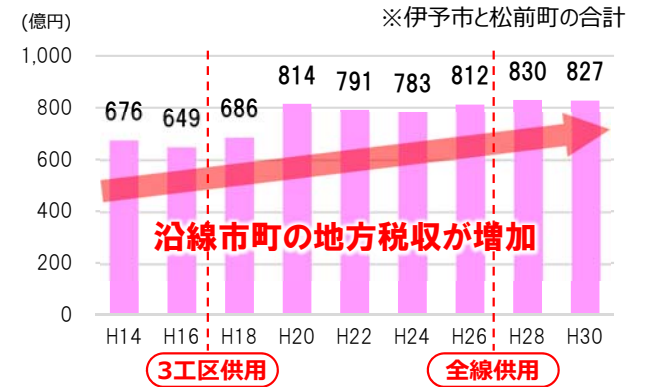
出典：「全国大型小売店総覧2018」(株)東洋経済新報社

### 小売業の従業者数と商品販売額



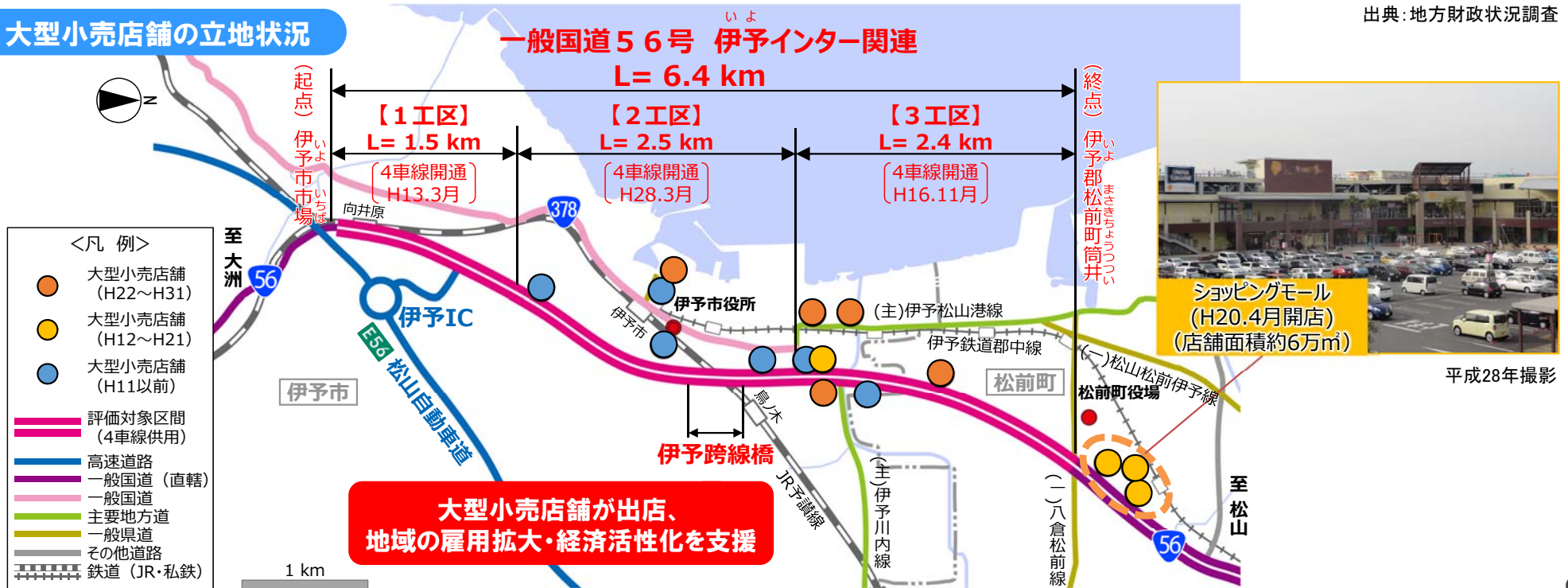
出典：商業統計(H9,H19)、  
経済センサス活動調査(H28)

### 伊予市・松前町の地方税収推移



出典：地方財政状況調査

### 大型小売店舗の立地状況



出典：「全国大型小売店総覧2018」(株)東洋経済新報社

## 5. 今後の事業評価の必要性等

### ■ 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- 伊予インター関連の完成供用により、交通流の円滑化と交通安全の確保、地域間の所要時間短縮、救急医療活動への貢献、物流活動の効率化への貢献、沿線への大型店舗出店の進展など、「交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地元産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図る」という伊予インター関連事業の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。

### ■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 事業前・事業後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。
- 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。



# 事後評価結果（令和2年度）

資料 - 6 - 2

事業名	一般国道 56 号 伊予インター関連		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：愛媛県伊予市市場 至：愛媛県伊予郡松前町筒井				延長	6.4km			
事業概要	<p>国道 56 号は、高知市を起点に、四国の西南地域を経て松山市に至る延長約 300 km の主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。一般国道 56 号伊予インター関連は、伊予市から松前町における延長 6.4 km の現道拡幅事業であり、平成 27 年度に全線開通した。</p>								
事業の目的・必要性	<p>一般国道 56 号伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く 2 車線道路を 4 車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的としている。</p>								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成 4 年度	用地着手	平成 6 年度	供用年	(当初) ー/平成 27 年度	変 動	1.00 倍
		都市計画決定	昭和 48 年度	工事着手	平成 7 年度	(暫定/完成)	(実績) ー/平成 27 年度		
	事業費	計画時	(名目値) ー/326 億円	実績	(名目値) ー/430 億円	変 動	ー倍		
		(暫定/完成)	(実質値) ー/304 億円	(暫定/完成)	(実質値) ー/404 億円				
	交通量	計画時	ー/14,500~32,800 台/日	実績	ー/18,300~42,500 台/日	変 動	ー%		
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	24.7 → 37.4 Km/h		交通事故減少	161.8 → 21.8 件/億台キロ				
	(供用前現道→当該路線)		(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次)H11 年度 (供用後年次)H30 年度					
費用対効果	B/C	総費用	547 億円		総便益	651 億円		基準年	
分析結果	1.2	(事業費: 530 億円 維持管理費: 17 億円)	(走行時間短縮便益: 620 億円 走行経費減少便益: 24 億円 交通事故減少便益: 7.8 億円)		(走行時間短縮便益: 620 億円 走行経費減少便益: 24 億円 交通事故減少便益: 7.8 億円)		平成 23 年		
(当初)							基準年		
費用対効果	B/C	総費用	778 億円		総便益	1,175 億円		基準年	
分析結果	1.5	(事業費: 726 億円 維持管理費: 52 億円)	(走行時間短縮便益: 1,103 億円 走行経費減少便益: 54 億円 交通事故減少便益: 18 億円)		(走行時間短縮便益: 1,103 億円 走行経費減少便益: 54 億円 交通事故減少便益: 18 億円)		令和 2 年		
(事後)							基準年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額		ー 億円		便益減少額		ー 億円		
事業遅延の理由									

	特になし
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間が削減【約 387 千人時間/年→約 158 千人時間/年 59.2%削減】 ・伊予市中山町からJR伊予市駅までの所要時間が短縮【22分→21分】 ・伊予ICから松山空港までの所要時間が短縮【32分→30分】 ②物流効率化の支援 ・伊予ICから松山港までの所要時間が短縮【41分→38分】 ・向原交差点から青果市場までの所要時間が短縮【11分→7分】 ③都市の再生 ・市街化区域内での事業、周辺に大型商業施設が立地【6店舗→15店舗】 ④国土・地域のネットワークの構築 ・伊予市から日常生活圏中心都市である松山市へのアクセスが向上【30分→28分】 ⑤個性ある地域の形成 ・松山市～平家谷公園までの所要時間が短縮【99分→86分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・伊予市双海地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【50分→38分】 ・伊予市中山地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【45分→41分】 ⑦安全な生活環境の確保 ・歩道がない区間に歩道設置 ⑧災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定 ・伊予跨線橋の架け替えにより、老朽橋梁における通行規制等が解消 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量が約 4.8千t-CO2/年(約 1.0%)削減【495.2千t-CO2/年→490.4千t-CO2/年】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約 7.3t-NO2/年(約 46.6%)削減【15.7t-NO2/年→8.4t-NO2/年】 ・SPM排出量が約 0.4t-SPM/年(約 49.4%)削減【0.89t-SPM/年→0.45t-SPM/年】
	その他評価すべきと判断した項目 —
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 —
	その他評価すべきと判断した項目 —
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿線地域(伊予市・松前町)の人口は、平成12年以降減少傾向。 ・沿線地域(伊予市・松前町)の自動車保有台数は平成12年以降増加傾向。 ・国道56号伊予インター関連の利用が想定される伊予市～松山市の通勤流動(H27)は約6,022人/日であり、そのうち自家用車利用は約6割。	
今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 ・伊予インター関連の完成供用により、交通流の円滑化と交通安全の確保、地域間の所要時間短縮、救急医療活動への貢献、物流活動の効率化への貢献、沿線への大型店舗出店の進展など、「交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地元産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図る」という伊予インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。	
特記事項 特になし	

※ 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。

(事後評価)

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

事業名	一般国道56号 伊予インター関連
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
I. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	【当該事業による影響を受ける区間】 時間損失削減量：229千人時間/年 (387千人時間/年→158千人時間/年) 損失削減率：59.2%
		○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	-
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	-
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	伊予鉄バス：松山市駅～伊予市～三崎港口 (運行本数：3便/日) 宇和島バス：松山道後～伊予市～宇和島駅前 (運行本数：16便/日)
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	伊予市中山町～JR伊予市駅間：22分→21分 (1分短縮)
		● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	伊予IC～松山空港間：32分→30分 (2分短縮)
	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の状況	伊予IC～松山港間：41分→38分 (3分短縮)
		● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	向原交差点～伊予連合農協青果地方卸売市場：11分→7分(4分短縮)
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	-
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	-
○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成 (又は一部形成) されたことによる効果		-	
○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果		-	
● 中心市街地内で行われたことによる効果		市街化区域内での事業、周辺に大型商業施設が立地 [H11]6店舗→[H31]15店舗 (9店舗増加)	
□ 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		-	
■ 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		DID区域内での事業	
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった		-	



●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
国土・地域ネットワークの構築	□ 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	-
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	-
	□ 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（A'路線としての位置づけがある場合）	-
	□ 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	-
	□ 現道等における交通不能区間が解消	-
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	-
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	伊予市役所～松山市役所間：30分→28分（2分短縮）
個性ある地域の形成	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	-
	○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	-
	● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	松山市役所～平家谷公園：99分→86分（13分短縮）
	○ 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果	-
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成 ○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	-
	□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	-
無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	-
	□ 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	-
安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	伊予市双海町～県立中央病院間：50分→38分（12分短縮） 伊予市中山町～県立中央病院間：45分→41分（4分短縮）

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠	
3. 安全	安全な生活環境の確保	○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	—
		● 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	歩道がない区間に歩道設置
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	—
		■ 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	愛媛県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	—
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）	—
		■ 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	伊予跨道橋（架替）
□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	—		
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	CO2排出削減量：4,820t-CO2/年
	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	評価対象区間（現道／並行区間等）：一般国道56号、松山自動車道、一般国道378号、伊予松山港線、松山伊予線、市道 排出削減量：7.3t/年、排出削減率：5割削減
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間（現道／並行区間等）：一般国道56号、松山自動車道、一般国道378号、伊予松山港線、松山伊予線、市道 排出削減量：0.4t/年、排出削減率：5割削減
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	—
		○ その他、環境や景観上の効果	—
5. その他	他のプロジェクトとの関係	○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	—
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	—
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	—

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道56号	伊予インター 関連	L=6.4km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,300~42,500	4	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	416億円	64億円	480億円
基準年における 現在価値(C)	726億円	52億円	778億円

## 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	令和2年度			
供用年	平成13年度、平成17年度、平成28年度			
単年便益 (初年便益)	5.3億円	0.40億円	0.00億円	5.7億円
基準年における 現在価値(B)	1,103億円	54億円	18億円	1,175億円

## ③ 結果

費用便益比(B/C)	1.5
経済的純現在価値(B-C)	397億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.4%

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。



交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：伊予インター関連

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 伊予インター関連 : 6.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	18,400	28,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	17	11	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	60.59	60.88	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道378号 : 4.1km	交通量	[台/日]	14,000	7,800
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	21.94	10.89
	(主)伊予松山港線 : 2.1km	交通量	[台/日]	15,500	9,700
		走行時間	[分]	6	5
		走行時間費用	[億円/年]	17.09	8.73
	松山自動車道 : 9.9km	交通量	[台/日]	7,100	5,900
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	11.29	9.35
	(主)松山伊予線 : 1.3km	交通量	[台/日]	9,500	8,500
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.53	3.11
	市道 : 8.5km	交通量	[台/日]	2,800	700
		走行時間	[分]	22	22
		走行時間費用	[億円/年]	11.31	2.78
③その他道路合計：716.7km		走行時間費用	[億円/年]	1,702.29	1,700.32
			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：749.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,828.04	1,796.06	31.98

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

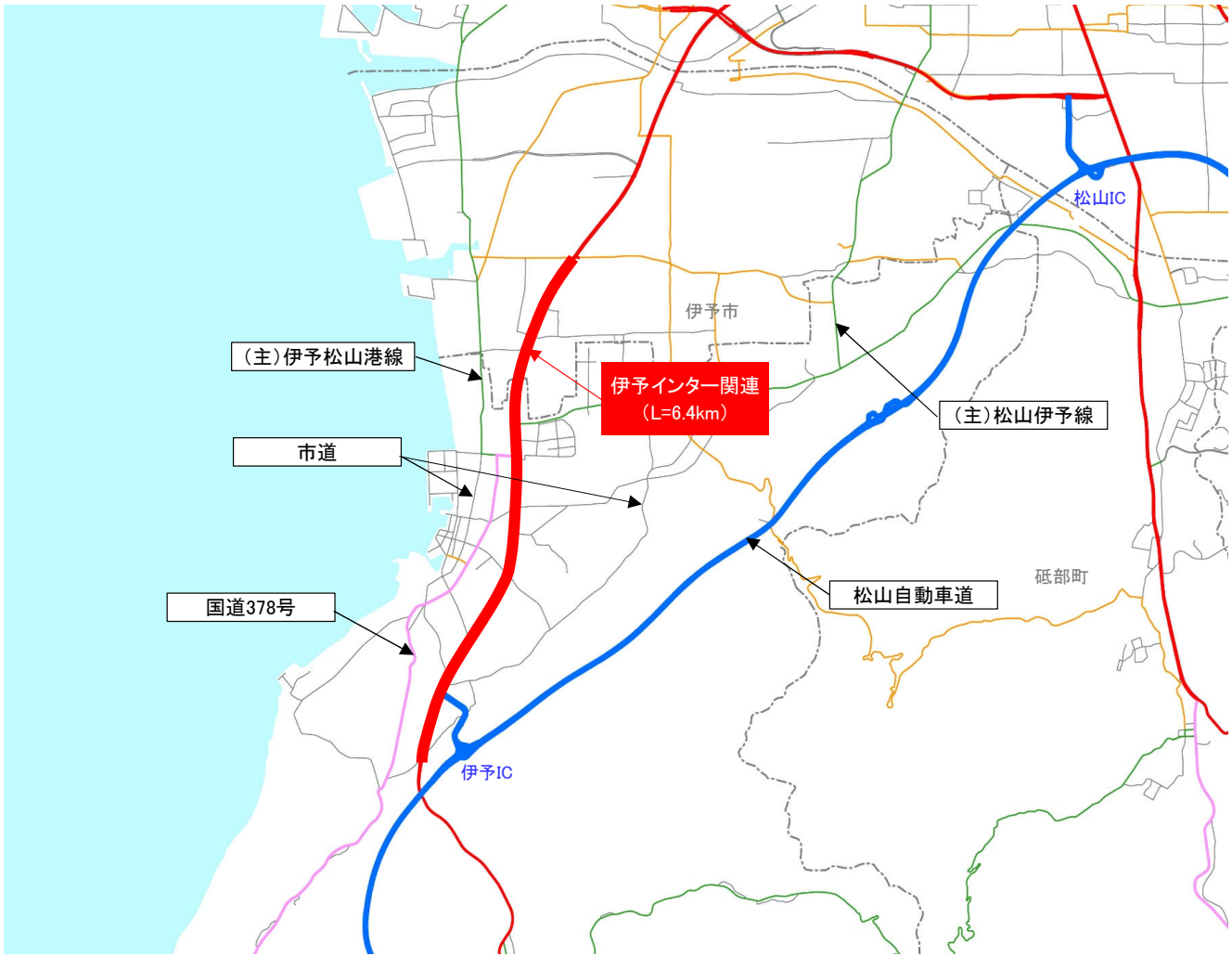
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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:伊予インター関連

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和2年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input checked="" type="checkbox"/> (R12) 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"/> (H22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
	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 checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
	とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載		<input type="checkbox"/>	
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 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				



(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(既投資分は実績額、未投資分は供用年までの均等割	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道維持管理費実績に基づき算出		
	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

箇所名：伊予インター関連

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	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
-9年目	H 4	2.9987	117.6	0.19	0.51		
-8年目	H 5	2.8834	117.9	0.40	1.00		
-7年目	H 6	2.7725	117.8	4.93	11.93		
-6年目	H 7	2.6658	117.1	11.05	25.86		
-5年目	H 8	2.5633	116.6	4.17	9.43		
-4年目	H 9	2.4647	117.5	14.44	31.13		
-3年目	H 10	2.3699	116.9	21.29	44.37		
-2年目	H 11	2.2788	115.2	30.90	62.84		
-1年目	H 12	2.1911	113.8	26.25	51.97		
暫定供用①開始年次	H 13	2.1068	112.4	34.11	65.72	0.35	0.68
1年目	H 14	2.0258	110.5	54.22	102.18	0.35	0.66
2年目	H 15	1.9479	109.0	47.77	87.76	0.35	0.65
3年目	H 16	1.8730	107.9	30.85	55.04	0.35	0.63
暫定供用②開始年次	H 17	1.8009	106.7	27.99	48.56	0.91	1.59
5年目	H 18	1.7317	105.9	16.28	27.36	0.91	1.54
6年目	H 19	1.6651	105.0	25.58	41.70	0.91	1.49
7年目	H 20	1.6010	104.4	19.23	30.31	0.91	1.44
8年目	H 21	1.5395	103.0	14.08	21.63	0.91	1.40
9年目	H 22	1.4802	101.3	8.55	12.84	0.91	1.37
10年目	H 23	1.4233	99.8	4.69	6.87	0.91	1.34
11年目	H 24	1.3686	99.0	6.08	8.64	0.91	1.30
12年目	H 25	1.3159	99.0	8.46	11.56	0.91	1.25
13年目	H 26	1.2653	101.5	2.49	3.19	0.91	1.17
14年目	H 27	1.2167	103.0	1.65	2.01	0.91	1.11
完成供用開始年次	H 28	1.1699	102.8			1.50	1.75
16年目	H 29	1.1249	102.9			1.50	1.69
17年目	H 30	1.0816	102.8			1.50	1.62
18年目	R 1	1.0400	102.8			1.50	1.56
19年目	R 2	1.0000	102.8			1.50	1.50
20年目	R 3	0.9615	102.8			1.50	1.44
21年目	R 4	0.9246	102.8			1.50	1.39
22年目	R 5	0.8890	102.8			1.50	1.33
23年目	R 6	0.8548	102.8			1.50	1.28
24年目	R 7	0.8219	102.8			1.50	1.23
25年目	R 8	0.7903	102.8			1.50	1.19
26年目	R 9	0.7599	102.8			1.50	1.14
27年目	R 10	0.7307	102.8			1.50	1.10
28年目	R 11	0.7026	102.8			1.50	1.05
29年目	R 12	0.6756	102.8			1.50	1.01
30年目	R 13	0.6496	102.8			1.50	0.97
31年目	R 14	0.6246	102.8			1.50	0.94
32年目	R 15	0.6006	102.8			1.50	0.90
33年目	R 16	0.5775	102.8			1.50	0.87
34年目	R 17	0.5553	102.8			1.50	0.83
35年目	R 18	0.5339	102.8			1.50	0.80
36年目	R 19	0.5134	102.8			1.50	0.77
37年目	R 20	0.4936	102.8			1.50	0.74
38年目	R 21	0.4746	102.8			1.50	0.71
39年目	R 22	0.4564	102.8			1.50	0.68
40年目	R 23	0.4388	102.8			1.50	0.66
41年目	R 24	0.4220	102.8			1.50	0.63
42年目	R 25	0.4057	102.8			1.50	0.61
43年目	R 26	0.3901	102.8			1.50	0.59
44年目	R 27	0.3751	102.8			1.50	0.56
45年目	R 28	0.3607	102.8			1.50	0.54
46年目	R 29	0.3468	102.8			1.50	0.52
47年目	R 30	0.3335	102.8			1.50	0.50
48年目	R 31	0.3207	102.8			1.50	0.48
49年目	R 32	0.3083	102.8			1.50	0.46
合計				291.39	726.10	63.97	51.66
単純事業費計				415.64		63.97	

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。  
(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。



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	伊予インター関連	4	6.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				10,783	
	改良費				8,252	
		土工	m <sup>3</sup>	150,366	192	切土(49,128m <sup>3</sup> )、盛土(101,238m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	34,000	422	置き換え基礎等
		法面工	m <sup>2</sup>			切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,174	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	8,652	404	
		函渠工	m	4,250	1,952	
		排水工	m	8,252	477	
		中央分離帯工	m	6,400	258	
		雑工	式	1	1,373	横断歩道橋(2箇所)、付替道路(2,250m)、付替水路(1,960m)等
	橋梁費				1,166	
		100m以上	m	-	-	
		100m未満	m	140	1,166	PC橋(2橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				932	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	91,591	817	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	24,429	115	
	付帯施設費				434	
		交通管理施設工	式	1	434	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				26,999	
	用地費		m <sup>2</sup>	104,000	13,024	
		宅地	m <sup>2</sup>	104,000	13,024	
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	13,975	
③	間接経費		式	1	5,218	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				43,000	

【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



## 全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道56号	伊予インター関連	4	6.4km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.4	968	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,002	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,970	

## 【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。