

一般国道55号 ^{ひわさ}日和佐道路
事業再評価

平成23年3月11日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道55号 日和佐道路

【 目 次 】

1. 日和佐道路の概要	1
1.1 事業の目的	1
1.2 事業計画諸元	2
2. 事業の経緯	3
2.1 主な事業の経緯	3
3. B/C 総点検結果点	4
3.1 B/C 総点検結果	4
3.2 B/C 変動要因	4
4. 事業の必要性等に関する視点	5
4.1 事業を巡る社会経済情勢等の変化	5
4.1.1 事業を巡る社会経済情勢の変化	5
4.1.2 事業の効果や必要性	14
4.1.3 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等	27
4.2 コスト縮減	28
4.3 事業の投資効果	29
4.3.1 事業の投資効果	29
4.3.2 前回再評価時からの事業計画の変化	30
4.4 事業の進捗状況	31
4.4.1 事業の進捗状況	31
5. 事業進捗見込みの視点	33
6. 代替案立案等の可能性の視点	33
7. 地方公共団体からの意見	34
8. 対応方針（原案）	35

1. 日和佐道路の概要

1.1 事業の目的

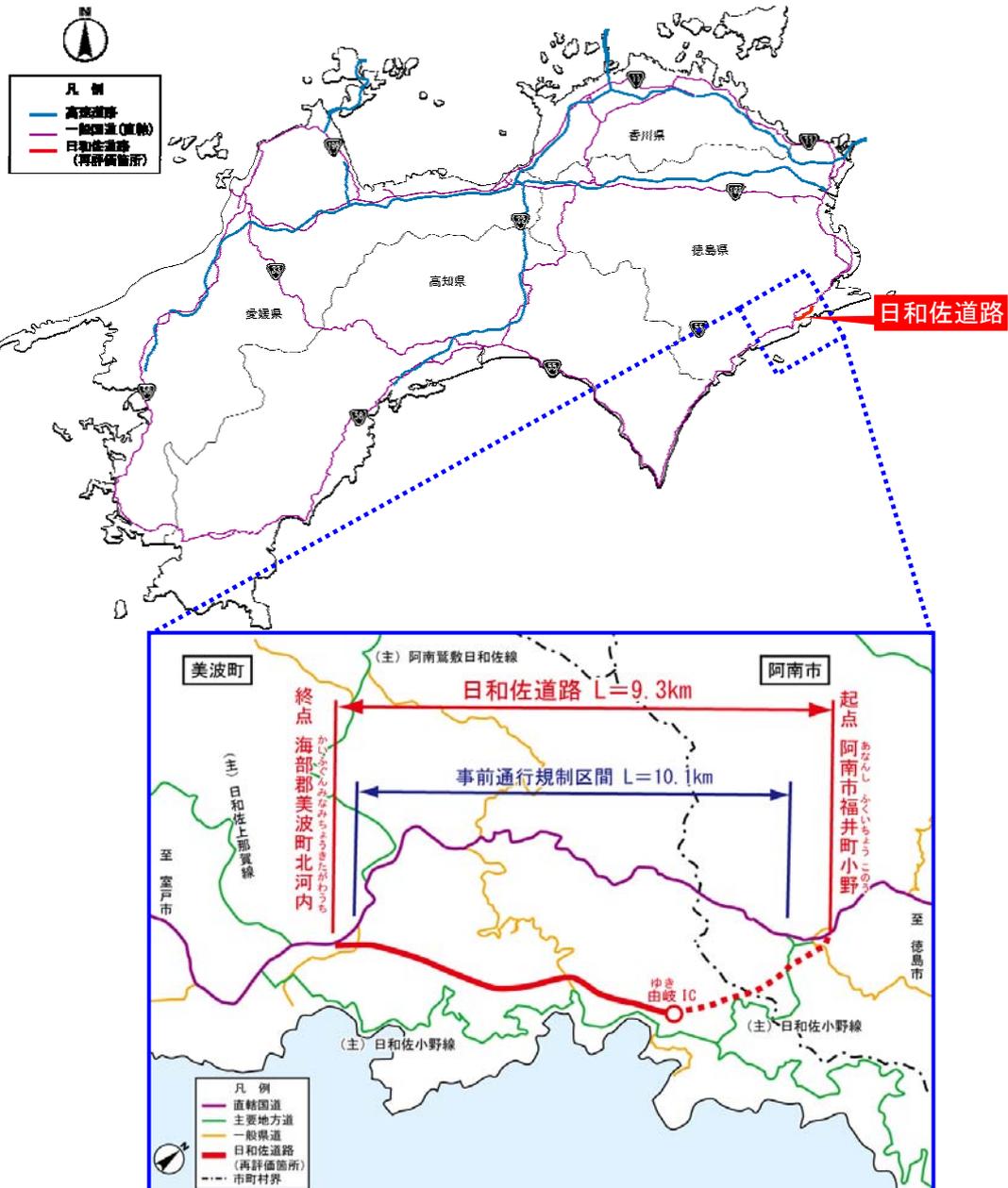
一般国道 55 号は、徳島県徳島市を起点とし、阿南市・美波町を經由して、室戸阿南海岸国定公園沿いを経て、高知県高知市に至る総延長約 200km の主要幹線道路であり、徳島県、高知県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

現在の一般国道 55 号(日和佐道路計画区間)は、徳島県南地域にとって唯一の幹線道路であるが、災害危険箇所が多数存在するため、異常気象時には事前通行規制が行われている。

日和佐道路はこのような通行規制を解消し、国道 55 号の代替路として常時通行可能な道路の確保を実現することで、地域の利便性向上や救急医療施設へのアクセス向上などを図り、地域活性化を支援するものである。

また、日和佐道路は、高規格幹線道路網の空白地帯である徳島県南部～高知県東部の四国東南部にとって重要な役割を担う地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部で、「四国 8 の字ネットワーク」を構成する道路である。これにより、徳島県南地域と高知県安芸地域及び徳島市を中心とする県中央地域の生活圏、さらに京阪神をはじめとする本州との交流連携を支援し、高速性、安全性の確保に資するものである。

<位置図>

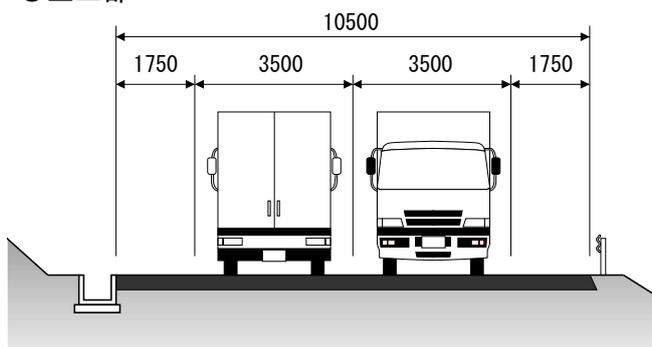


1.2 事業計画諸元

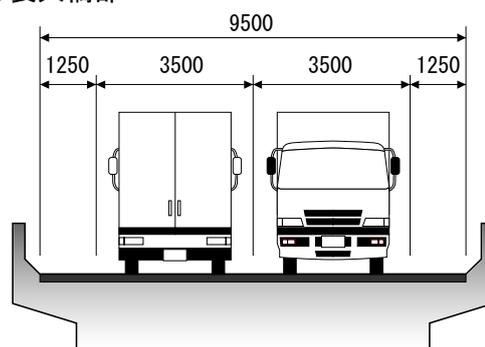
項目	内容
事業名	一般国道 55 号 白和佐道路
計画区間	白) 徳島県阿南市福井町小野 至) 徳島県海部郡美波町北河内
計画延長	9.3 km
構造規格	第 1 種第 3 級 (自動車専用道路)
設計速度	80km/h
車線数	2 車線
標準幅員	10.5m(土工部)、9.5m(長大橋部) 11.0m(トンネル部)

【標準横断面図】

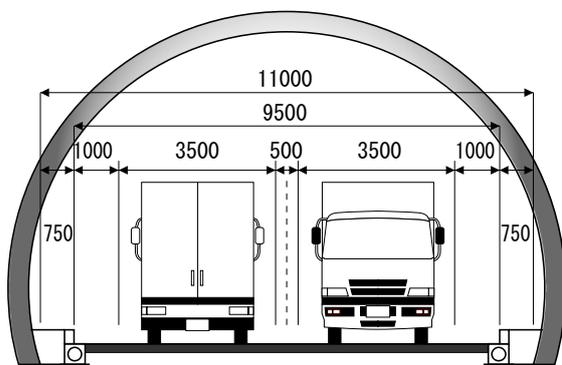
●土工部



●長大橋部



●トンネル部



2. 事業の経緯

2.1 主な事業の経緯

年次	内容
平成7年度	事業化
平成11年度	用地着手、工事着手
平成19年度	ゆき由岐IC <small>かいふくぐんみなみちようきたがわうち</small> 由岐IC～海部郡美波町北河内 部分供用 (L=6.2km)

<事業概要図>



写真① 起点付近から由岐IC方面を望む



写真② 由岐IC付近

3. B/C 総点検結果

3.1 B/C 総点検結果（平成 23 年 2 月 1 日公表）

	前回再評価時 （平成 21 年度）	今回の総点検結果 （平成 22 年度）	変化率 （今回/前回）
総費用（C）	584 億円 【494 億円】	606 億円 【494 億円】	1.04 【1.0】
総便益（B）	957 億円	482 億円 (469 億円)	0.50 (0.49)
費用便益費（B/C）	1.6	0.8 (0.8)	0.50 (0.50)

※総費用及び総便益は基準年における現在価値の値を示す。

※総費用の欄の【 】内の数値は、維持管理費を除く全体事業費。

※今回の総点検では、災害時の迂回便益及び休日便益を加味したものである。

なお、（ ）書きは、災害時の迂回便益及び休日便益除く便益を示す。

3.2 B/C 変動要因

(1) 将来交通需要推計手法の見直し

- 各分野^{※1)}の将来フレーム（人口、経済成長）の入力値を統一
- 各分野の生成交通量推計モデルを改善し統一
- 各分野のネットワーク設定は、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮するなど需要推計に係る条件設定の統一
- 道路分野においては、地域内交通の乗用車分担率について、旅客地域流動調査等における乗用車分担率の実績値を将来に適用する。
また、平均利用・輸送距離について、平均利用・輸送距離の現況値を将来に適用する。

上記の要因により、推計交通量は 12,100～13,400 台/日から 7,300～7,900 台/日に減少し、便益が減少となっている。

※1 分野とは、道路・鉄道・港湾・空港の4分野を示す。

4. 事業の必要性等に関する視点

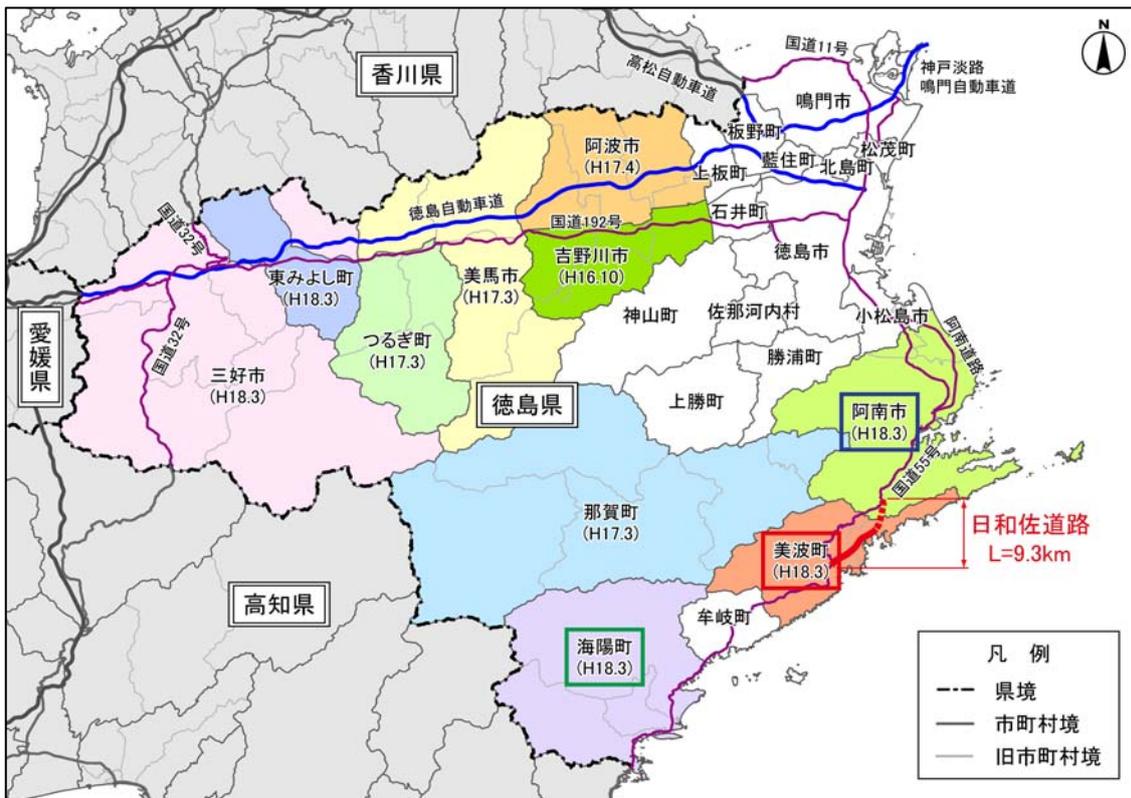
4.1 事業を巡る社会経済情勢等の変化

4.1.1 事業を巡る社会経済情勢の変化

(1) 市町村合併の状況

- ・徳島県では平成16年10月以降、市町村合併が進んでおり、市町村合併以前の50市町村（4市38町8村）から24市町村（8市15町1村）に減少している。
- ・日和佐道路及び現国道55号沿線では、平成18年3月の合併により「美波町」（旧日和佐町、旧由岐町）、「海陽町」（旧海南町、旧海部町、旧穴喰町）、「阿南市」（旧阿南市、旧那賀町、旧羽ノ浦町）が誕生した。

<徳島県の市町村合併状況>



合併年月	新市町 (合併後)	構成市町村 (旧名) (合併前)
平成16年10月	吉野川市	鴨島町・川島町・山川町・美郷村
平成17年3月	美馬市	脇町・美馬町・穴吹町・木屋平村
	那賀町	鷲敷町・相生町・上那賀町・木沢村・木頭村
平成17年4月	つるぎ町	半田町・貞光町・一字村
	阿波市	吉野町・土成町・市場町・阿波町
平成18年3月	三好市	池田町・山城町・東祖谷村・西祖谷村・三野町・井川町
	東みよし町	三好町・三加茂町
	阿南市	阿南市・那賀川町・羽ノ浦町
	美波町	由岐町・日和佐町
	海陽町	海南町・海部町・穴喰町

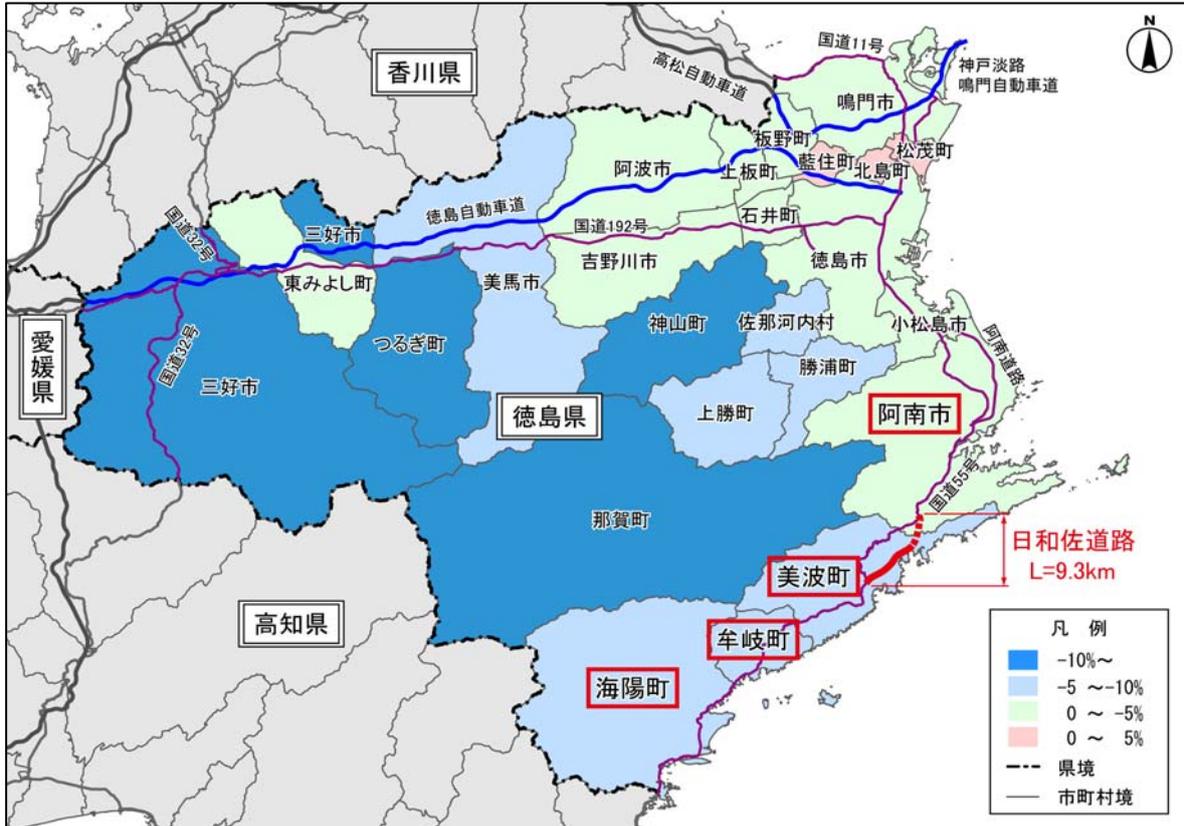
出典：徳島県 HP

(2) 人口の動向

a) 総人口の推移

- ・日和佐道路及び現国道 55 号沿線市町の人口の変化 (H22/H17) を見ると、**美波町 0.90 倍**、**阿南市 0.97 倍**、**牟岐町 0.90 倍**、**海陽町 0.90 倍**といずれも減少傾向である。
- ・徳島県の市町村別人口の変化は 0.97 倍であり、特に**県南地域では人口の減少幅**が大きく、地域活力の減退が懸念される。

<徳島県内の市町村別人口増減率 (H22/H17) >



<日和佐道路沿線市町における人口の推移 (H12~H22) >

(単位:人)

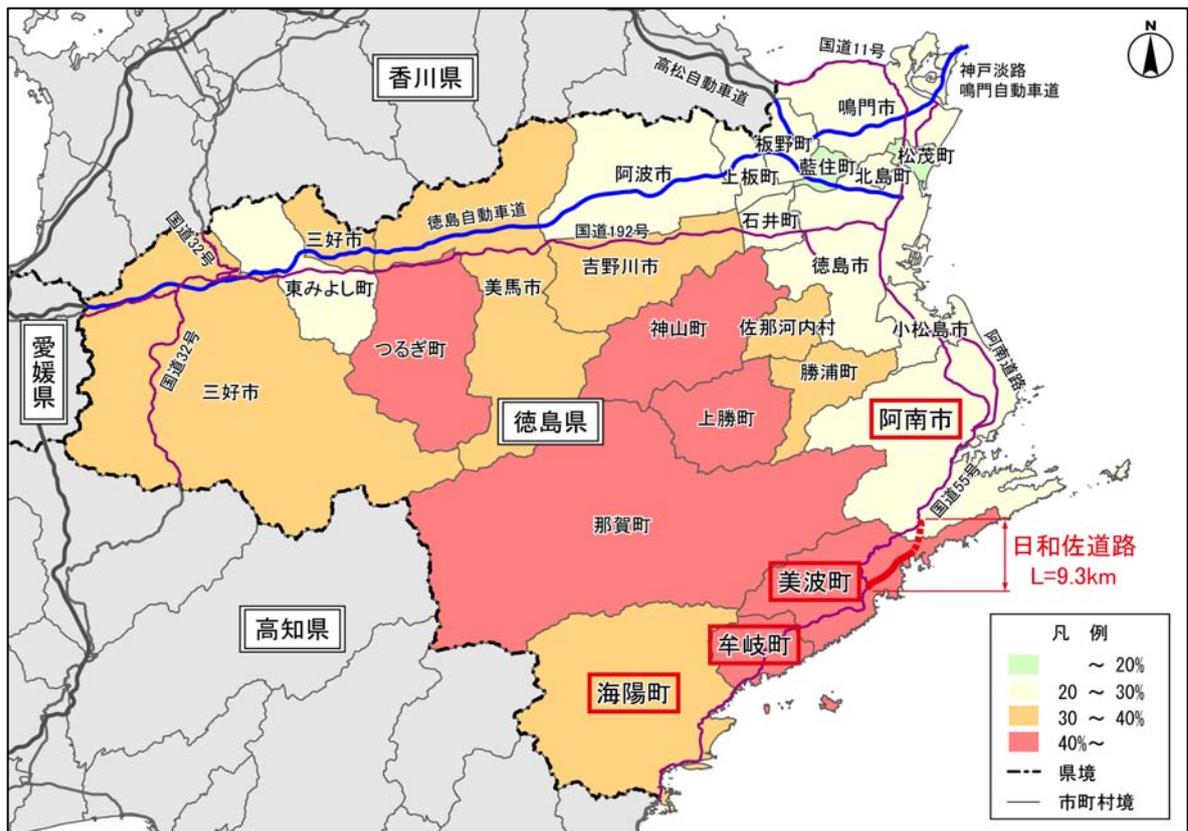
	H12	H17	H22	増減率 (H22/H17)
美波町	9,307	8,726	7,860	0.90
阿南市	78,971	78,002	75,757	0.97
牟岐町	5,755	5,391	4,863	0.90
海陽町	12,104	11,507	10,403	0.90
徳島県	824,108	809,950	785,080	0.97

出典:「国勢調査」、徳島県推計人口 (H22.7.1 現在)

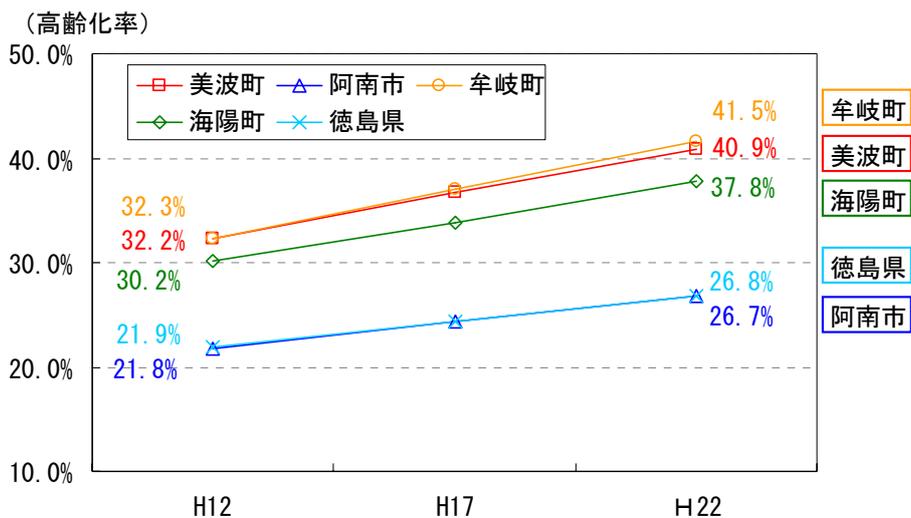
b) 高齢化率の推移

- ・日和佐道路沿線市町における65歳以上の高齢者割合の推移（H12～H22）を見ると、美波町（8.7%上昇）、阿南市（4.9%上昇）、牟岐町（9.2%上昇）、海陽町（7.6%上昇）となっている。
- ・これらの結果を徳島県全体（21.9%→26.8%（4.9%上昇））と比べると、県南地域は人口の減少に加え、急激な高齢化が進んでいることが分かる。

<徳島県内の市町村別高齢化率（H22）>



<日和佐道路沿線市町における高齢化率の推移（H12～H22）>



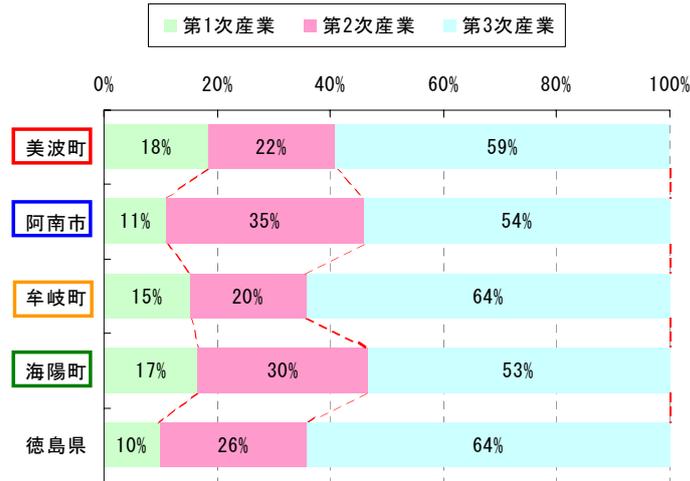
出典：「国勢調査」、徳島県推計人口（H22.7.1現在）

(3) 産業の動向

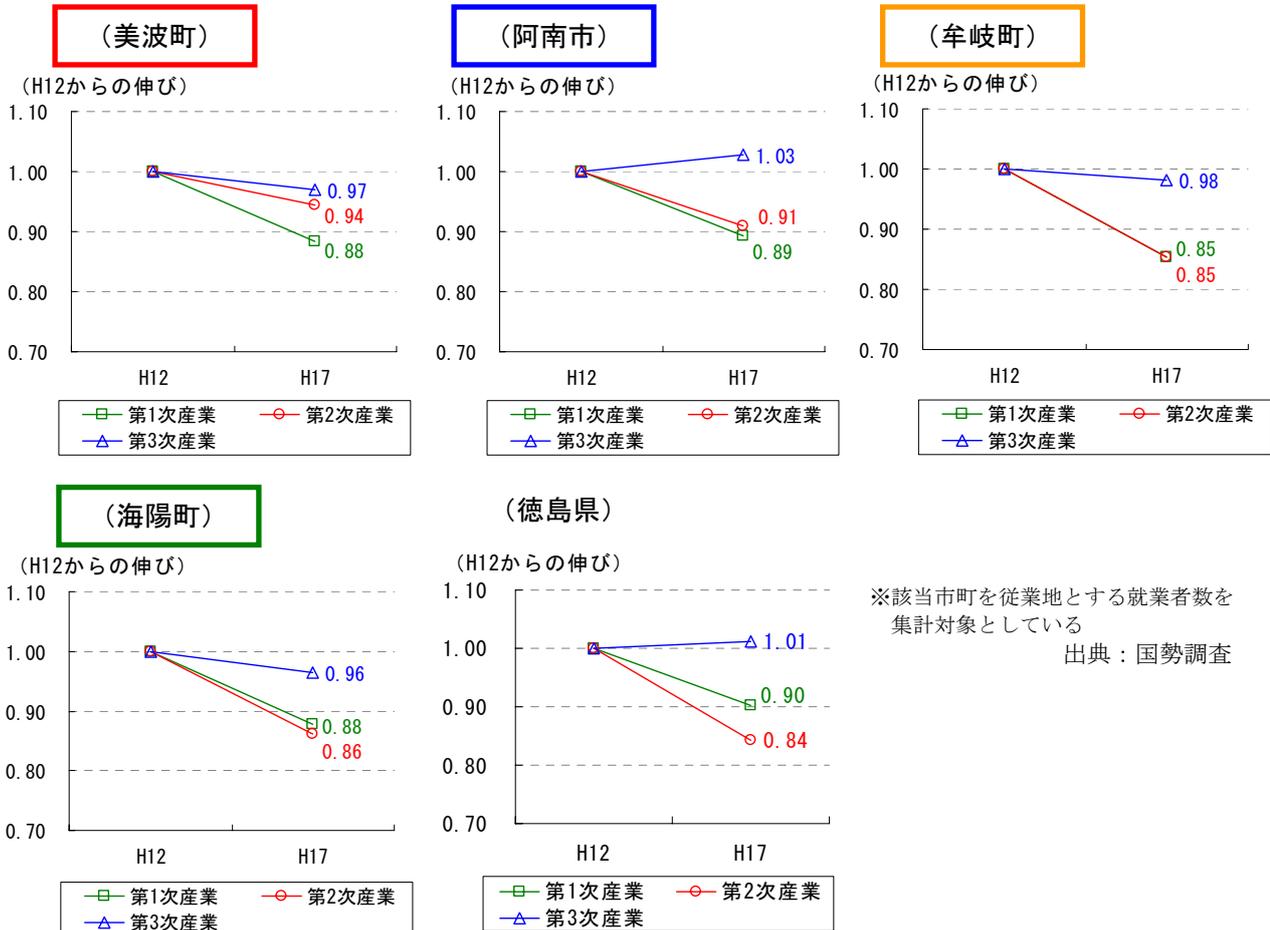
■産業別就業人口

- ・日和佐道路沿線市町における産業別就業人口割合（H17）を見ると、美波町、牟岐町、海陽町は第1次産業、阿南市は第2次産業の割合が徳島県全体と比べて高く、美波町、海陽町は農林水産業、阿南市は製造業の割合が高い。
- ・産業別就業人口比率の推移（H12～H17）を見ると、徳島県全体と阿南市は第1次、第2次産業が減少し、第3次産業の比率が増加しているが、美波町、牟岐町、海陽町は全ての産業で就業人口が減少している。

<日和佐道路沿線市町における産業別就業人口割合（H17）>

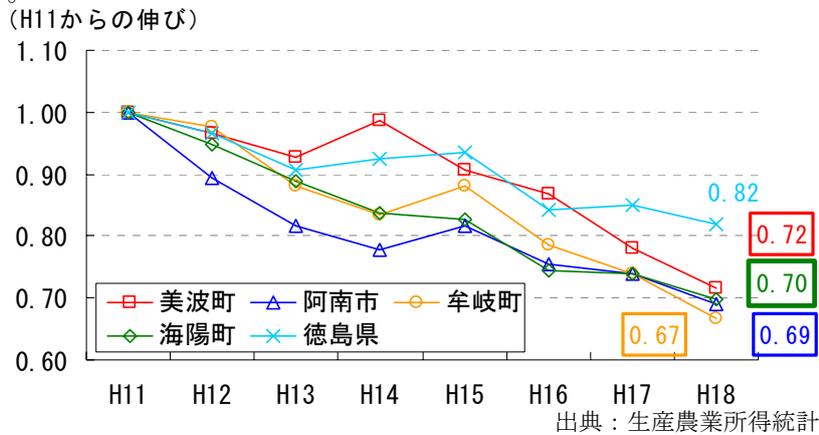


<産業別就業人口の推移（H12～H17）>



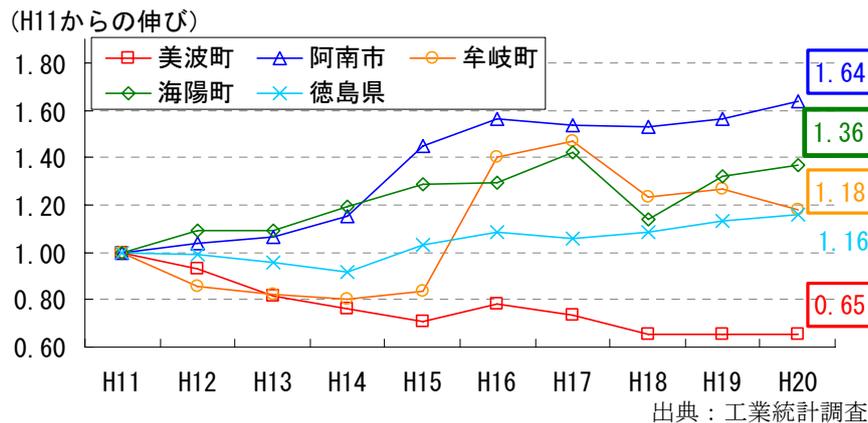
■ 農業産出額の推移

- ・日和佐道路沿線市町における農業産出額の推移（H11～H18）を見ると、徳島県全体、沿線市町ともに減少傾向にある。
- ・県南地域である美波町、阿南市、牟岐町、海陽町とも、徳島県全体 0.82 倍よりも減少割合が大きくなっている。



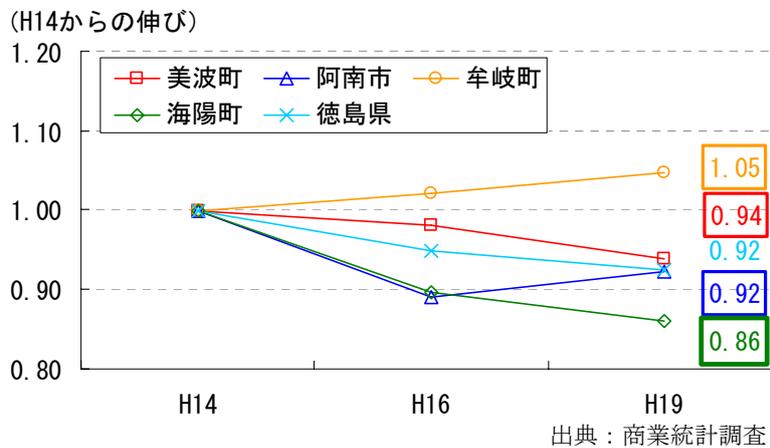
■ 製造品出荷額等の推移

- ・日和佐道路沿線市町における製造品出荷額等の推移（H11～H20）を見ると、徳島県全体 1.16 倍、阿南市 1.64 倍、牟岐町 1.18 倍、海陽町 1.36 倍と H11 から大きく増加しているが、美波町は 0.65 倍と減少している。



■ 年間商品販売額（小売業）の推移

- ・日和佐道路沿線市町における年間商品販売額（小売業）の推移（H14～H19）を見ると、徳島県全体 0.91 倍、美波町 0.96 倍、牟岐町 0.86 倍、阿南市 0.90 倍と減少傾向にあるが、美波町のみ H16 から H19 にかけてはやや増加している。

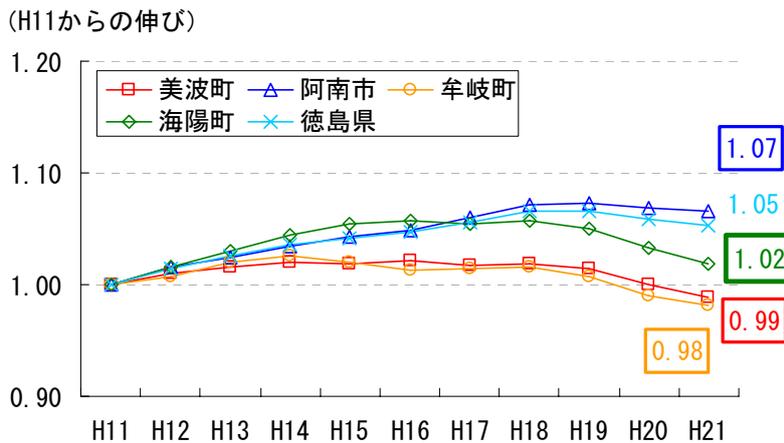


(4) 交通の動向

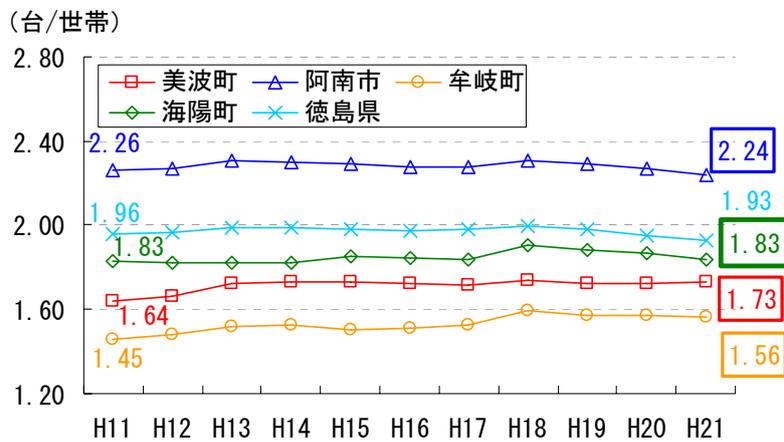
a) 自動車保有台数の推移

- ・日和佐道路沿線市町における近年の自動車保有台数の推移（H11～H21）を見ると、阿南市（1.07倍）は徳島県全体を上回る増加傾向にあるが、美波町は0.99倍となっており、近年はほぼ横ばいで推移している。
- ・1世帯あたりの自動車台数の推移（H11～H21）を見ると、美波町、阿南市、牟岐町、徳島県全てにおいて緩やかな増加傾向にあるが、近年はほぼ横ばいである。
- ・1世帯あたりの自動車台数（H21）は、徳島県全体が1.93台/世帯であるのに対し、阿南市は2.24台/世帯と多くなっているが、美波町は1.73台/世帯、牟岐町は1.56台/世帯、海陽町は1.83台/世帯と少ない。

<自動車保有台数の推移（H11～H21）>



<1世帯あたりの自動車保有台数の推移（H11～H21）>



出典：自動車保有台数・・・「市区町村別自動車保有車両数」（財）自動車検査登録情報協会 各年3月末現在
 「市区町村別軽自動車車両数」（社）全国軽自動車協会連合会 各年3月末現在
 世帯数・・・・・・・「徳島県推計人口」（徳島県）各年4月1日現在
 なお、H11とH12のみ1月1日現在（「徳島県人口移動調査」（徳島県））

b) 地域間流動の変化

■ 通勤流動

- ・海部郡と他地域との通勤流動としては**阿南市が48.6%**と最も高い。
- ・平成12年から平成17年の推移をみると、海部郡と隣接する地域との流動は**阿南市1.05倍、那賀郡1.15倍、安芸地方生活圏1.10倍**と増加傾向にある。
- ・日和佐道路をはじめとする、阿南安芸自動車道の整備により、さらに**隣接する生活圏との結びつきが強化される**ことが期待される。

<海部郡に関連する地域間通勤流動（H17）>



地域間	H12		H17		H17/H12 の伸び	
	通勤者数 (人/日)	割合	通勤者数 (人/日)	割合		
海部郡	海部郡	11,346	-	10,377	-	0.91
	阿南市	994	46.9%	1,045	48.6%	1.05
	那賀郡	124	5.8%	142	6.6%	1.15
	徳島県北東部	407	19.2%	401	18.7%	0.99
	その他徳島県	42	2.0%	39	1.8%	0.93
	安芸地方生活圏	335	15.8%	370	17.2%	1.10
	その他徳島県外	219	10.3%	153	7.1%	0.70
	合計	13,467	100.0%	12,527	100.0%	0.93

※海部郡…美波町、牟岐町、海陽町

那賀郡…那賀町

徳島県北東部…徳島市、鳴門市、小松島市、板野郡（松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町）

その他徳島県…上記海部郡、那賀郡、徳島県北東部を除く市町

安芸地方生活圏…高知県室戸市、安芸市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村

その他徳島県外…安芸地方生活圏を除く徳島県以外の都道府県

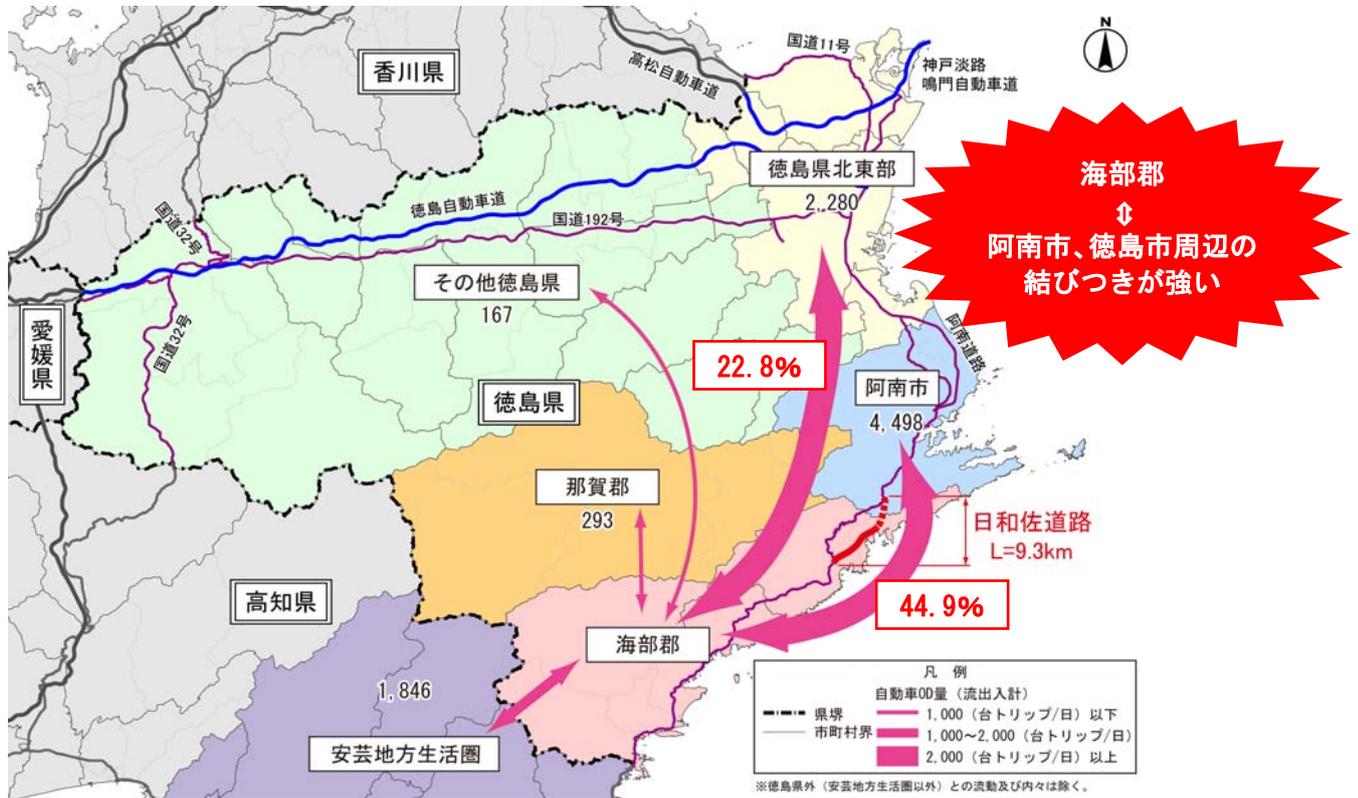
※割合は海部郡内々を除く割合

出典：「国勢調査」総務省

■自動車OD量

- ・海部郡と他地域との自動車交通流動のうち、阿南市との流動が44.9%と最も多く、徳島市方面への流動を含めると、67.7%を占める。
- ・海部郡から阿南市を通過し、徳島市方面に向かう流動が22.8%（約2,500台トリップ/日）となっている。
- ・高知県の安芸地方生活圏との結びつきも強く、流動が18.4%となっている。

<海部郡に関連する地域間自動車交通量（H17）>



地域間		H17	
		自動車OD量 (台トリップ/日)	割合
海部郡	海部郡	28,144	-
	阿南市	4,498	44.9%
	那賀郡	293	2.9%
	徳島県北東部	2,280	22.8%
	その他徳島県	167	1.7%
	安芸地方生活圏	1,846	18.4%
	その他徳島県外	935	9.3%
	合計	38,163	100.0%

※海部郡…美波町、牟岐町、海陽町

那賀郡…那賀町

その他徳島県…上記海部郡、那賀郡、徳島県北東部を除く市町

安芸地方生活圏…高知県室戸市、安芸市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村

その他徳島県外…安芸地方生活圏を除く徳島県以外の都道府県

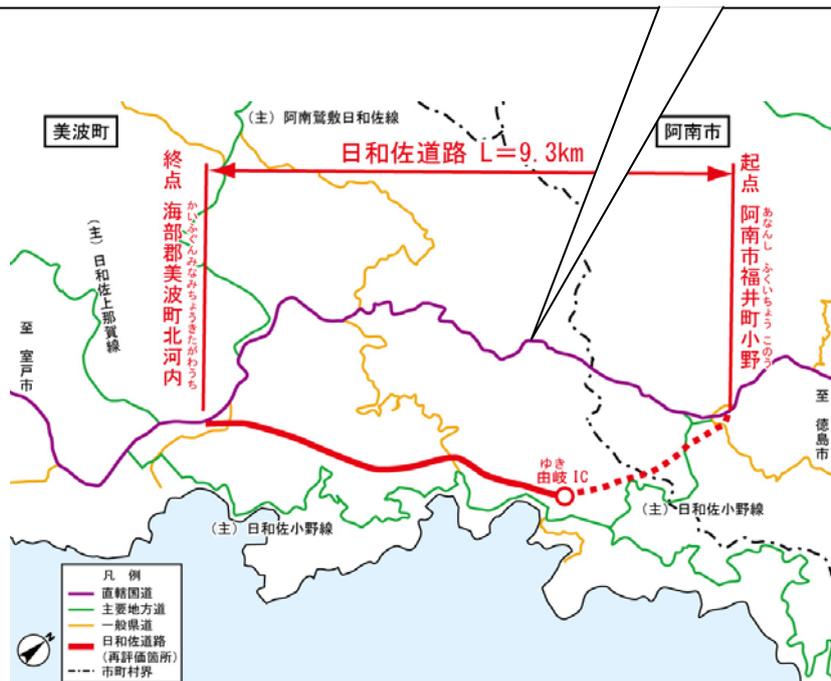
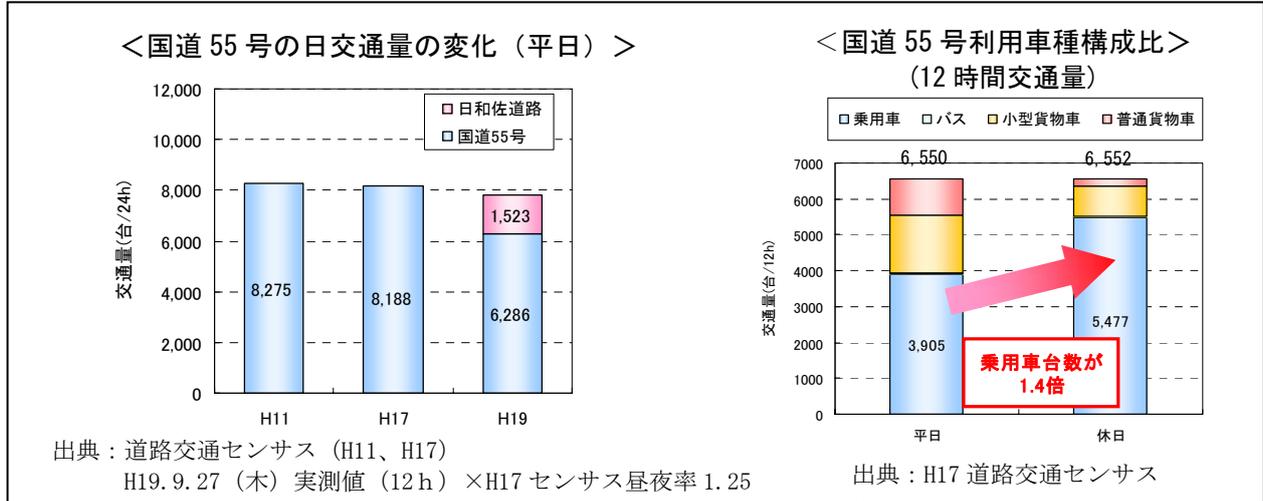
※割合は海部郡内々を除く割合

出典：「平成17年道路交通センサス自動車起終点調査」国土交通省

c) 現道の交通状況の変化

- ・国道 55 号の交通量の推移 (H11~H19) を見ると、部分供用前は約 8,000 台/日を推移していたが、部分供用後は約 6,000 台/日となり、日和佐道路に約 1,500 台/日転換している。
- ・平日と休日の交通量(H17)を比較すると、休日は普通貨物車が少なく乗用車が多くなっており、買物やレジャー等の余暇活動での利用が多いと考えられる。

<対象道路周辺の交通状況の変化>



4.1.2 事業の効果や必要性

(1) 客観的評価指標による事業の効果や必要性

<客観的評価指標 (1/3) >

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
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	削減時間：428 千人・時間/年 削減率：89.2%
		□ 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	室戸・生見～大阪線（高速バス）の利用客の増加
		□ 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	徳島阿波おどり空港（共用飛行場） （美波町～徳島阿波おどり空港：103 分→97 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	徳島小松島港、橋港（重要港湾） （美波町～徳島小松島港：63 分→57 分、 橋港：25 分→19 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	海部郡：阿波尾鷲 ^{あわおどり} 、伊勢エビ、アワビ （主な出荷先 京阪神方面）
		□ 現道等における、総重量 25 t 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	
		□ 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	
		□ 中心市街地内で行う事業である	
□ 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			
□ 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			
□ 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			

<客観的評価指標 (2/3) >

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）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	阿南安芸自動車道
		<input type="checkbox"/> 当該道路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	阿南市～安芸市（175分⇒80分） ※阿南安芸自動車道全線供用時
		<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	美波町～阿南市 （37分⇒31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	徳島県南部健康運動公園 （アグリあなんスタジアム）
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	県南地域への観光客の増加 （サーフィンスポット、 日和佐うみがめ博物館カレッタ など）
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
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	
	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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	美波町～徳島赤十字病院 （63分⇒57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	

<客観的評価指標 (3/3) >

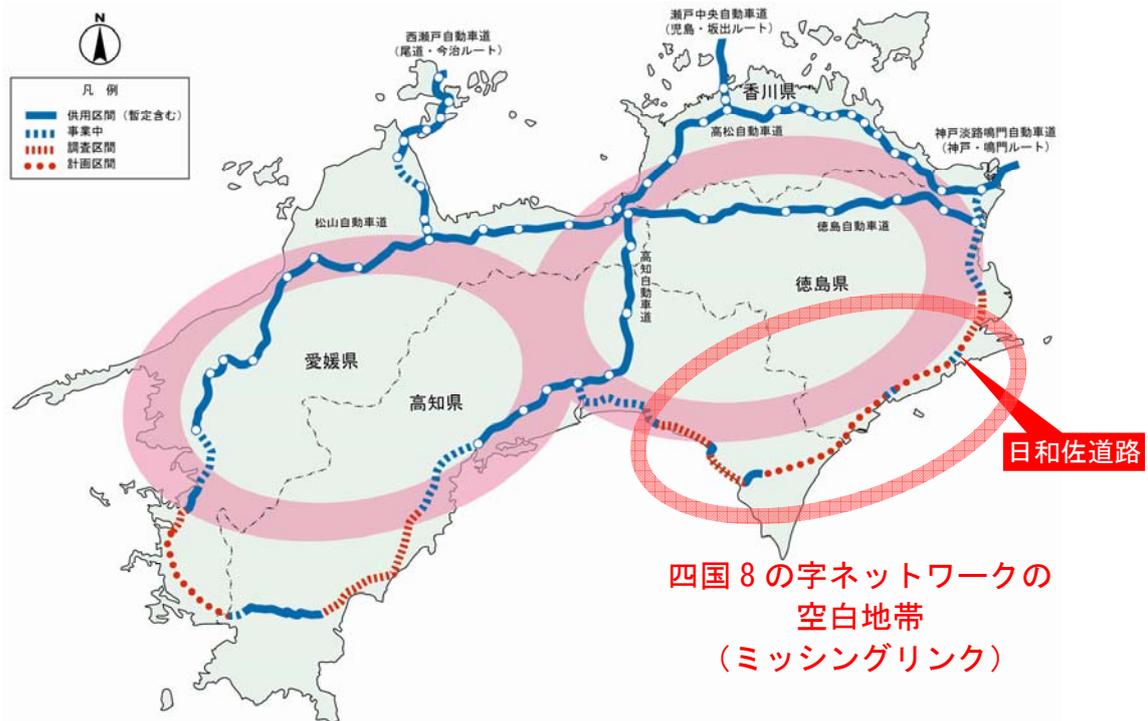
政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
3. 安全	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	国道 55 号第一次緊急輸送確保路線に指定
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	迂回時間の短縮（最大 193 分⇒20 分）
		<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 checked="" 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	防災点検箇所（36 箇所）
		<input checked="" 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	国道 55 号の事前通行規制区間（L=10.1km）を解消
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 CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：3 千 t-CO ₂ /年 CO ₂ 排出削減率：10%
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からの NO ₂ 排出削減率	NO ₂ 排出削減量：26t- NO ₂ /年 NO ₂ 排出削減率：82%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からの SPM 排出削減率	SPM 排出削減量：2.5t-SPM/年 SPM 排出削減率：82%
		<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	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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	

(2) 事業の主な効果や必要性

■ 地域高規格道路の位置づけあり

四国 8 の字ネットワークのミッシングリンクを解消

- ・ 四国 8 の字ネットワークは、現在のエクスハイウェイを高規格道路等で補完することにより、四国全体を“8 の字”につなぐものであり、四国が一つになり、自立し、発展していくために無くてはならない根幹的な社会基盤である。
- ・ 日和佐道路は、四国南東部の四国 8 の字ネットワークの空白地帯“ミッシングリンク”に位置する地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部であり、早期整備が求められている。



◎ 早期整備が求められている高速ネットワーク



「四国 8 の字・道中八策」 in 高知市

「四国 8 の字ネットワーク整備・利用促進を考える会」の主催により、約 180 人が参加し、「四国 8 の字ネットワークでつながる命・産業・観光」をテーマに、四国 8 の字ネットワークの実現と利用促進に向け、会場一体となった議論を行いました。

(2010. 2. 13)



平成 22 年 2 月 13 日

四国 8 の字・道中八策

一番大切なものである「命」の中に、四国の願いである「8」が入っています。命が道になり、そして道がずっと延び、命とつながった先には「無限大」の可能性や広がりを見せるという想いが書に込められています。

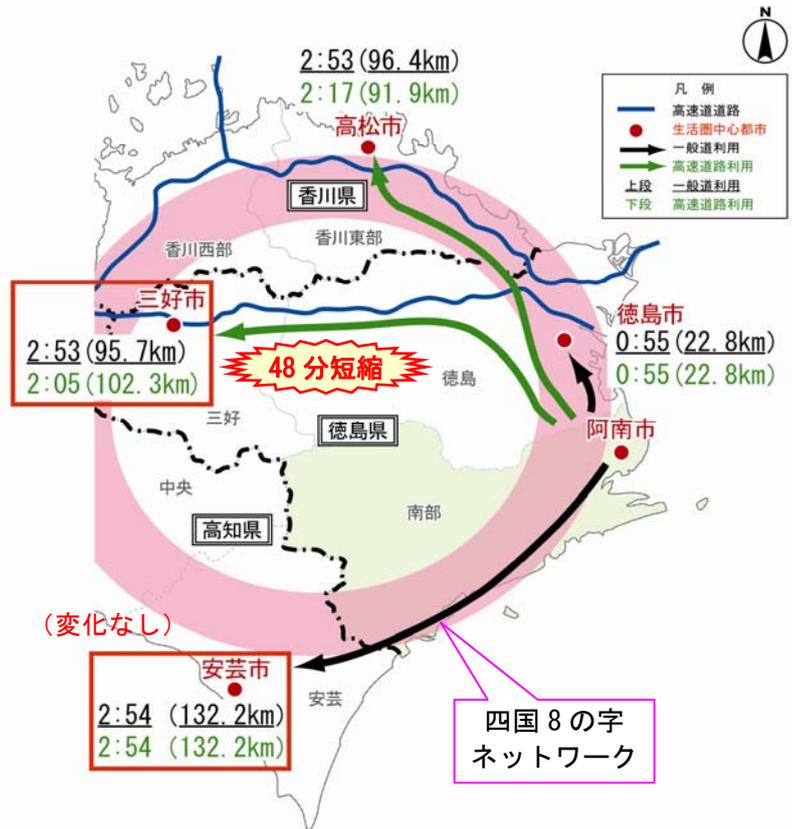
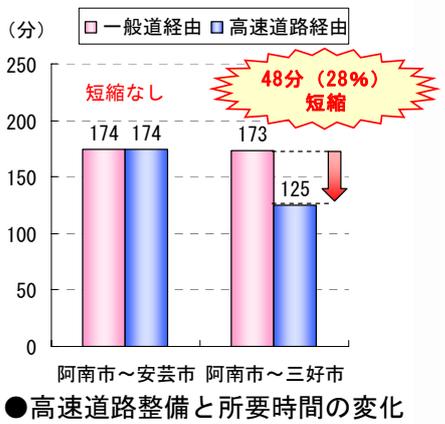
出典：高知県提供資料

■ 日常活動圏中心都市間を最短で連絡

四国 8 の字ネットワークの整備により南部地方生活圏中心都市と安芸地方生活圏中心都市間の移動の利便性を向上

【現状・課題】

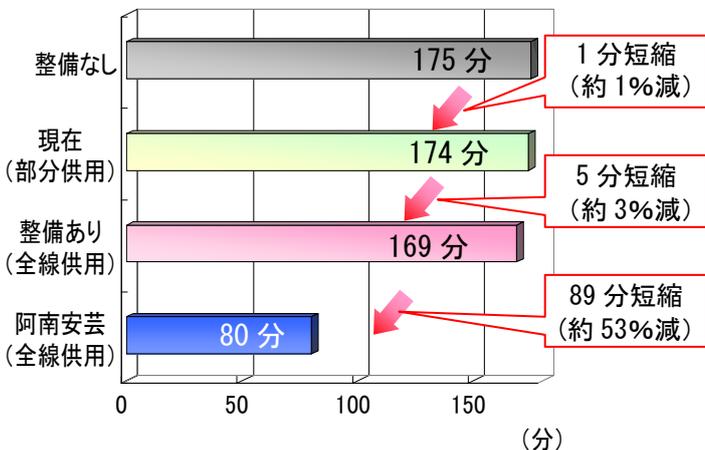
- ・南部地方生活圏中心都市である阿南市と高知県側の安芸地方生活圏の中心都市である安芸市を最短で連絡する四国 8 の字ネットワークの一部を日和佐道路が担っている。
- ・南部地方生活圏と安芸地方生活圏とのつながりは強いものの、阿南市～安芸市間には高規格道路網が存在しておらず、四国 8 の字ネットワークの高速道路が整備されている他の生活圏中心都市間と比べて所要時間を短縮が図れていない。



【整備効果】

- ・日和佐道路をはじめとする阿南安芸自動車道の整備により、生活圏中心都市間の移動の利便性向上や、交流促進が期待できる。

< 阿南市～安芸市の所要時間 >



阿南安芸道路全線供用により 95 分短縮

平成 17 年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
(整備後の阿南安芸道路の所要時間については設計速度より算出)

■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

日常活動の中心都市である阿南市へのアクセス向上

【現状・課題】

- ・海部郡からの自動車交通流動を見ると、阿南市及び徳島県北東部とのつながりが強いことがわかる。
- ・しかしながら、海部郡～阿南市～徳島県北東部間は高規格道路網が整備されておらず、日常生活圏中心都市である阿南市方面へのアクセスの向上が課題となっている。



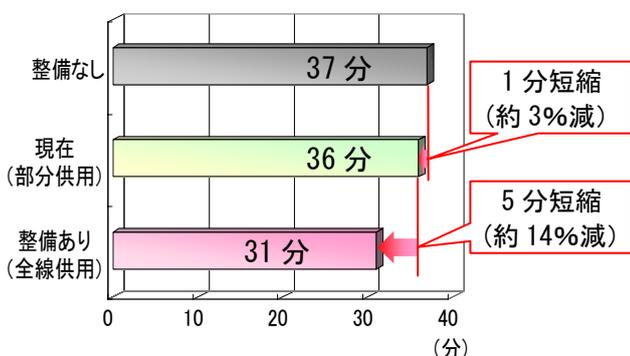
● 海部郡の地域間自動車交通流動

出典：「平成 17 年道路交通センサス自動車起終点調査」国土交通省

【整備効果】

- ・日和佐道路の整備により、日常活動圏の中心都市である阿南市へのアクセスが向上し、買物などの日常生活における県南地域の交流・連携の強化が期待できる。

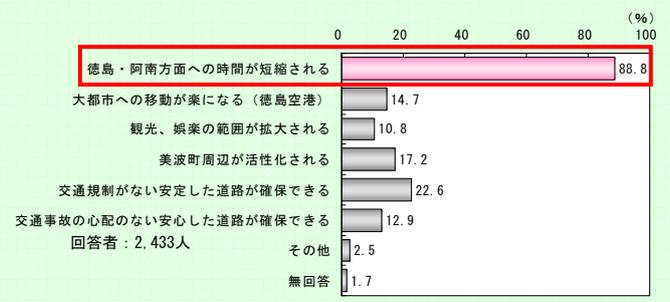
<美波町役場～阿南市役所の所要時間>



平成 17 年道路交通センサス混雑時旅行速度より算出
(整備後の日和佐道路の所要時間については設計速度より算出)

～日和佐道路の全線開通に期待すること～

- ・美波町居住者にとってつながりの強い徳島市や阿南方面に対しての時間短縮効果を最も期待している。



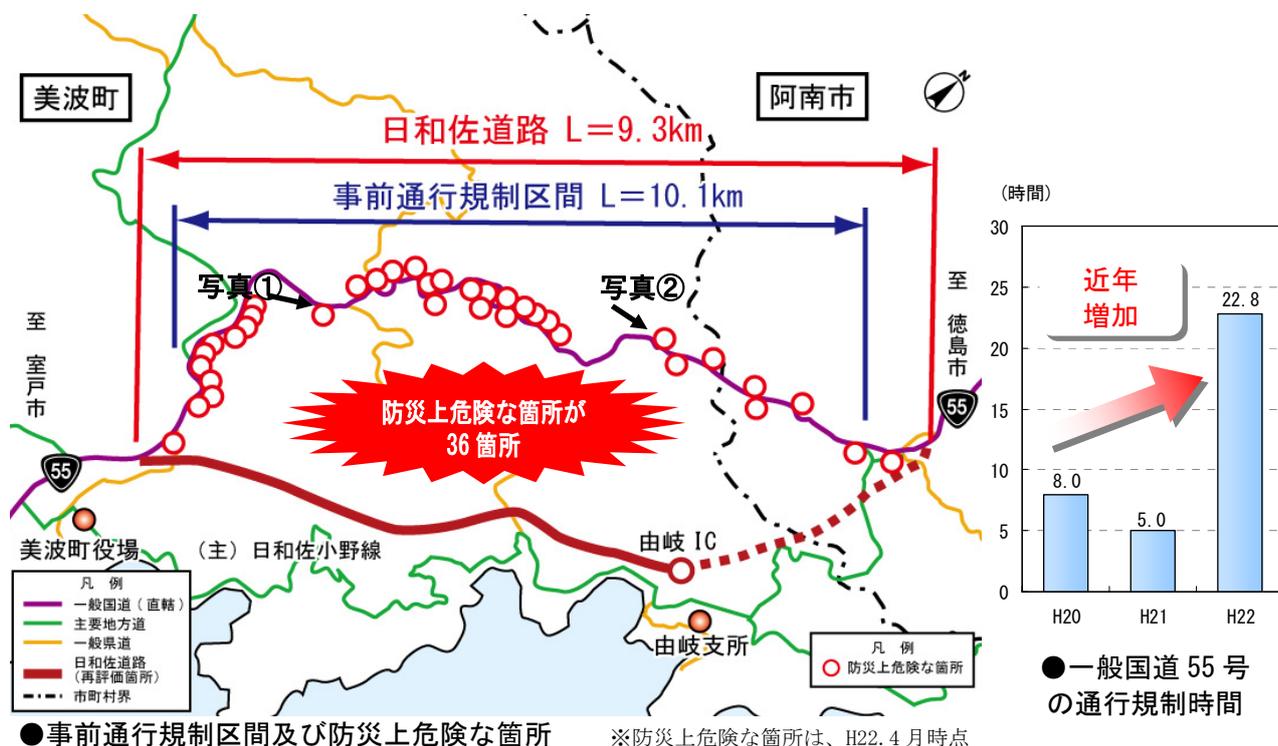
(日和佐道路の整備に関わるアンケート調査：H19)

- 緊急輸送路が通行止めになった場合の代替路線を形成
- 現道の防災点検箇所を解消
- 現道の事前通行規制区間を解消

緊急輸送路通行止め時の大幅な迂回を解消

【現状・課題】

- ・第1次緊急輸送路に指定されている現国道55号については、**異常気象時の事前通行規制区間**であり、近年のゲリラ豪雨の多発等により、通行規制は増加傾向にある。
- ・また、現国道55号には、**防災上危険な箇所が36箇所と複数点在**しており、安全な通行の支障となっている。
- ・現国道55号が通行止めとなった際には**大幅な迂回が必要**となり、県南地域の**産業活動、救急医療活動等の大きな妨げ**となっている。



写真① 平成22年4月27日の豪雨により約23時間の通行止め



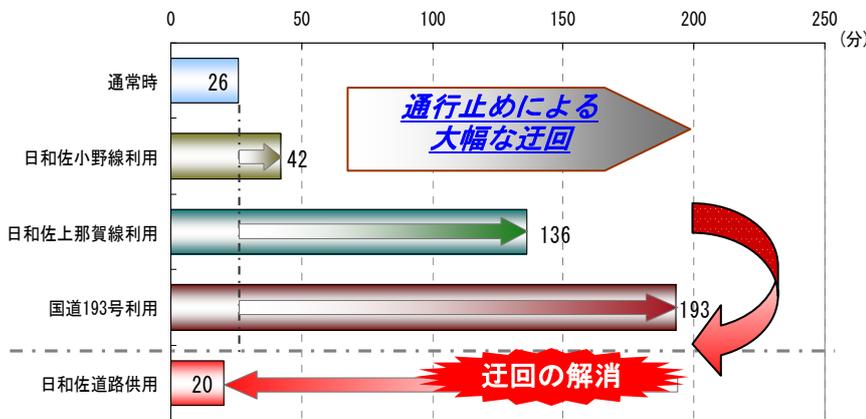
写真② 平成22年4月27日の豪雨により約23時間の通行止め

【整備効果】

- ・日和佐道路の利用により、現国道 55 号の事前通行規制区間や防災点検箇所を回避でき、通行止めによる大幅な迂回が解消され、安全で確実な通行が確保される。



● 日和佐道路整備後の迂回の解消



● 美波町日和佐～阿南市福井町の所要時間比較

県南でも山間部を縦走する現国道55号では積雪する場合がある。しかし、海岸線に沿っている日和佐道路は地形的に積雪しにくい。



● 現国道55号の積雪状況 (H23.2.14)

～通行規制の体験談～

- ・以前大雨が降り、国道55号が通行止めになった折、日和佐小野線を利用しました。道幅が狭い上に、通行止めに見舞われた車両が集中し、大変恐ろしい思いをしました。日和佐道路が開通して良かったと思います。(美波町内を対象としたアンケート調査 (H19.11 上旬))

～日和佐道路の部分供用の効果～

- ・日和佐への通勤がとても楽になりました。また、大雨で国道55号が通行止めになると自宅に戻れなくなるので、そんな時は早めに仕事を切り上げていました。今はその心配がなくなりました。(美波町由岐居住者ヒアリング 道の駅日和佐)



■第三次医療施設へのアクセス向上

重篤患者の搬送環境向上や地域住民の安心感向上に期待

【現状・課題】

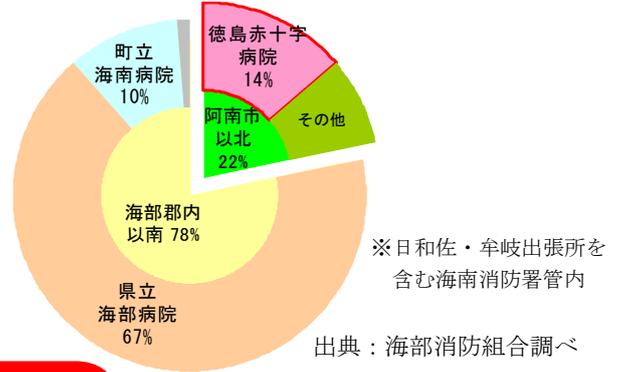
・県南地域（海部郡）では、全体の約 22%を阿南市以北の救急医療機関へ搬送しており 第三次救急医療機関である徳島赤十字病院への転院搬送を含め、患者を海部郡外に搬送せざるを得ない環境となっている。

＜第三次救急医療機関への平均搬送時間＞



出典：海部消防組合調べ

＜搬送先別搬送件数の割合（H17-H21 平均）＞



海部郡の各町は人口あたりの出場件数が上位で高齢化率も高い

＜人口 1000 人あたり出場件数＞

No.	市町村名	出場件数	高齢化率順位
1	牟岐町	63.9	4位
2	三好市	44.0	7位
3	海陽町	43.2	8位
4	つるぎ町	41.9	6位
5	阿南市	37.6	15位
6	小松島市	37.4	17位
7	神山町	37.4	2位
8	美波町	37.2	5位
9	美馬市	35.8	11位
10	上板町	35.4	19位
	県平均	33.5	

出典：「平成 21 年救急患者搬送調べ」（徳島県）
（上位 10 市町村）

【整備効果】

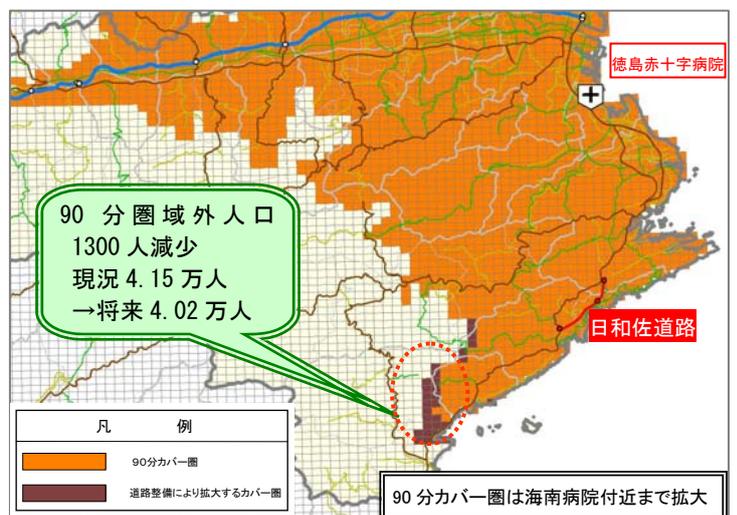
・日和佐道路を含む高速ネットワークの連結により、県内では徳島赤十字病院への 90 分圏域外人口が減少し、重篤患者の搬送環境が向上することで地域住民の安心感の向上が期待される。

～関係者の声～

・現道 55 号は急カーブが多く、日和佐方面から阿南市方面への患者の搬送の際、患者への負担を軽減するため、搬送経路は日和佐道路を利用しています。県内で最も遅れている徳島南部の医療水準が、日和佐道路全線開通により向上することを期待しています。
（ヒアリング調査 H19.9.21 海部消防組合消防本部）



＜徳島赤十字病院への 90 分カバー圏域の変化＞



■交通安全性の向上

国道 55 号の交通が日和佐道路へ転換し、歩行者等の交通安全性が向上

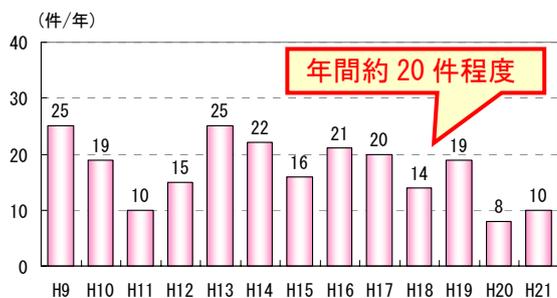
【現状・課題】

- ・日和佐道路と並行する現国道 55 号は、年間約 20 件の事故が発生している。
- ・また、国道 55 号はお遍路さんの歩き遍路としても利用されている。
- ・しかし、日和佐道路と並行する現国道 55 号は、大型車混入率が 15.7%と高いものの、歩道設置率は約 51%と低く、歩行者・自転車の安全性が確保されていない。



●一般国道 55 号現道区間の死傷事故発生箇所 (H9～H21)

出典：国土交通省 ※歩道整備率は片側歩道も含む



●一般国道 55 号現道区間の死傷事故発生状況 (H9～H21)

出典：国土交通省



●国道 55 号の歩行者

【整備効果】

- ・日和佐道路整備により、並行区間である現国道 55 号利用交通が日和佐道路利用に転換するため、線形不良が見られる現国道 55 号の交通量は減少する。
- ・線形の良い日和佐道路を利用することにより、自動車の交通安全性の向上が期待できるとともに、現道の歩行者・自転車の交通安全性の向上が期待できる。

～お遍路さんの声～

- ・自転車で遍路をしているものですが、安全上、なるべく歩道を通行していますが、歩道がない箇所もあり、やむを得ず車道を走ることになりますが、車が自転車のすぐ横を通過し風圧で転びそうになります。
 - ・峠道などで歩行者や自転車がいたらブレーキを踏みます。積荷満載でブレーキを踏むとその後が大変です。今回遍路をして歩行者としての怖さも知りました。
- 「歩き遍路アンケートより」

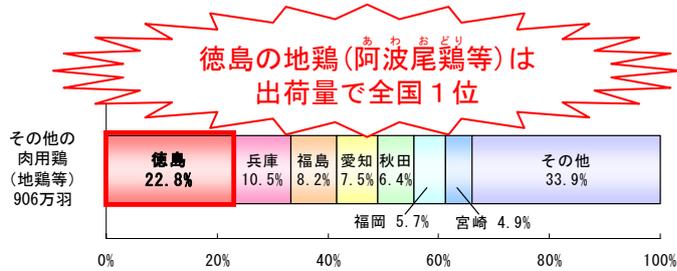


■農林水産品の流通の利便性向上

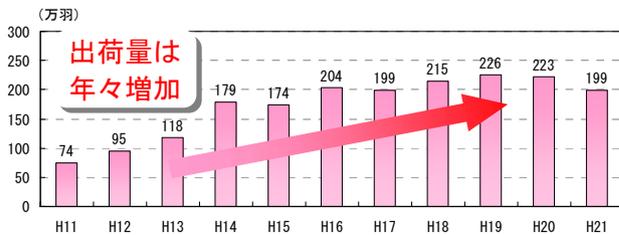
豊富な特産品の出荷を支援

【現状・課題】

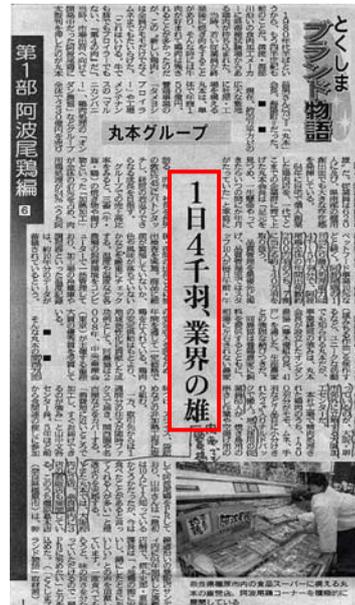
- ・ 県南地域には、徳島県の特産物である地鶏「阿波尾鶏」の加工工場が存在するほか、伊勢エビやアワビなどの高級水産物が豊富であり、京阪神地域等に出荷されている。
- ・ 県南地域の特産品の更なる競争力強化のため、生鮮品流通の利便性や速達性向上が課題となっている。



●その他の肉用鶏(地鶏等)の都道府県別出荷羽数割合
出典：平成21年食鳥流通統計調査



●阿波尾鶏の生産羽数の推移
出典：徳島県養鶏協会 HP

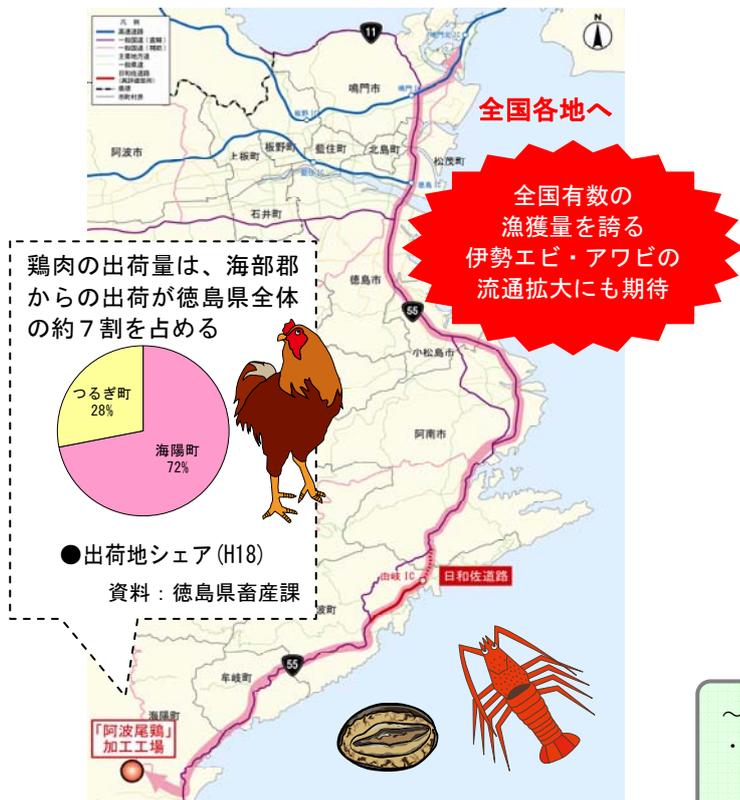


●阿波尾鶏関連記事

出典：平成23年1月22日付け 徳島新聞

【整備効果】

- ・ 日和佐道路の整備により、農水産品の流通の利便性向上が期待できる。



●伊勢エビの漁獲量

順位	産地	漁獲量(t)
1	三重県志摩市	92
2	千葉県いすみ市	72
3	千葉県勝浦市	71
4	千葉県南房総市	55
5	徳島県海部郡(美波町・牟岐町・海陽町)	48
5	和歌山県串本町	48
7	千葉県鴨川市	45
8	和歌山県那智勝浦町	42
9	静岡県南伊豆町	37
10	宮崎県宮崎市	34

●アワビの漁獲量

順位	産地	漁獲量(t)
1	岩手県宮古市	111
2	徳島県海部郡(美波町・牟岐町・海陽町)	71
3	千葉県南房総市	64
4	岩手県釜石市	60
5	岩手県大船渡市	54
6	三重県志摩市	51
7	宮城県石巻市	44
8	長崎県対馬市	42
9	愛媛県今治市	38
10	山口県下関市	35

出典：海面漁業生産統計調査 (H20)

～関係者の声～

・活魚車はカーブが多いと水が揺れて海産物が傷みやすくなります。日和佐道路が整備されれば、荷傷みも減少し、商品を遠くまで届けられます。(ヒアリング調査 H23.2.3 漁業関係者)



■主要な観光地へのアクセス向上

豊富な資源を活かした観光ネットワークを構築

【現状・課題】

- ・ 県南地域の室戸阿南海岸国定公園には、全国でも有数のサーフィンスポットやウミガメの産卵地など、魅力ある観光資源が多数存在しており、**観光振興に強く取り組んでいる**。
- ・ NHK 連続テレビ小説「ウェルかめ」の放送（H21.9～H22.3）により、主要な観光施設である「日和佐うみがめ博物館カレッタ」の入込客数は増加に転じている。
- ・ また、厄除け根本祈願寺として有名な四国八十八箇所 23 番札所「薬王寺」は、初詣の参拝客が 21 万人と、徳島県内で第 2 位となっていることから、**日和佐地区を中心とした県南地域を周遊するネットワーク整備が求められている**。



●海部郡は全国屈指のサーフィンポイント

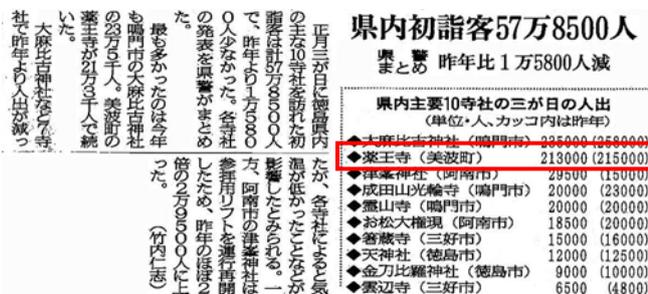
出典：平成 20 年 7 月 10 日付け 徳島新聞



●日和佐うみがめ博物館カレッタ

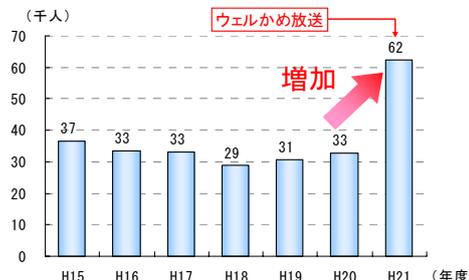
出典：徳島県美波町提供

●薬王寺



●薬王寺の初詣客

出典：平成 23 年 1 月 5 日付け 徳島新聞



●日和佐うみがめ博物館カレッタ入込客数

出典：四国の主要観光地入込み状況

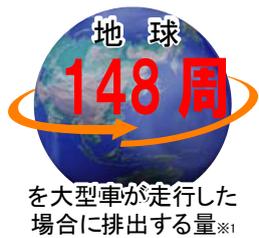
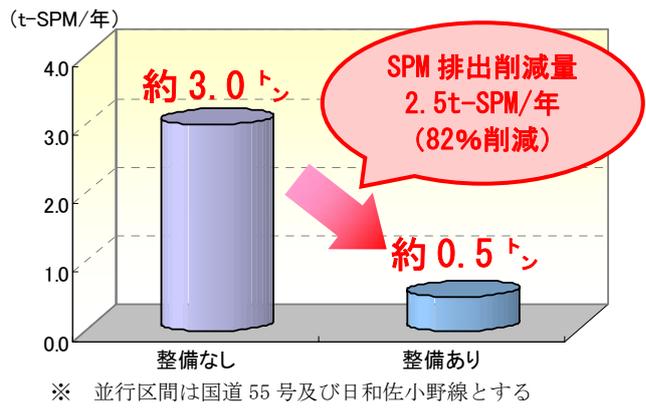
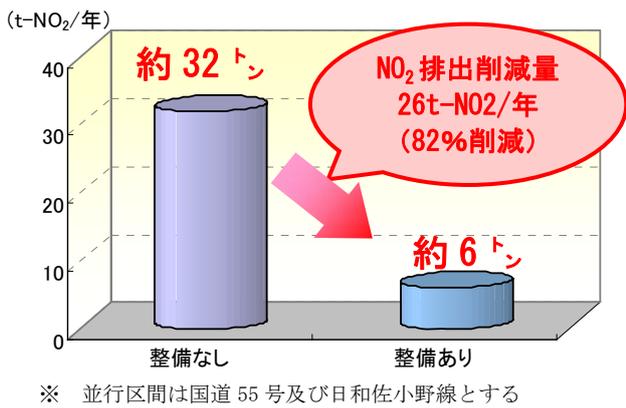
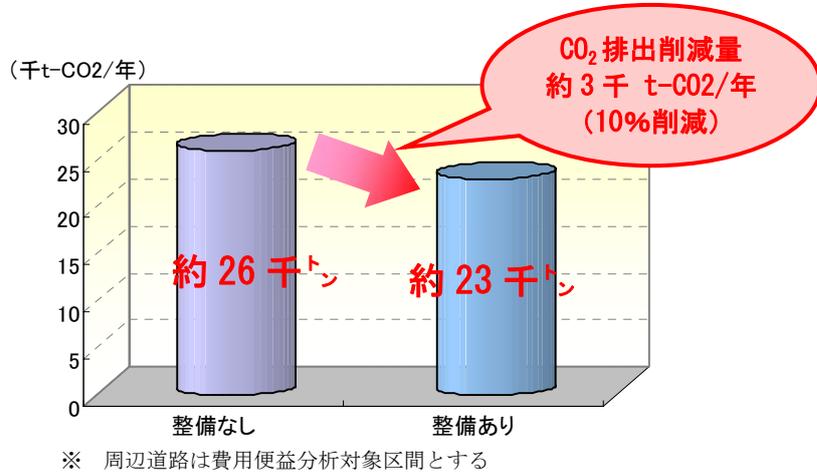
【整備効果】

- ・ 日和佐道路を含む高規格道路の整備でアクセスが向上すれば、**県南地域への観光客の更なる増加が期待できる**。

■自動車からのCO₂、NO₂、SPM排出量削減

CO₂、NO₂、SPM排出量の削減が期待される

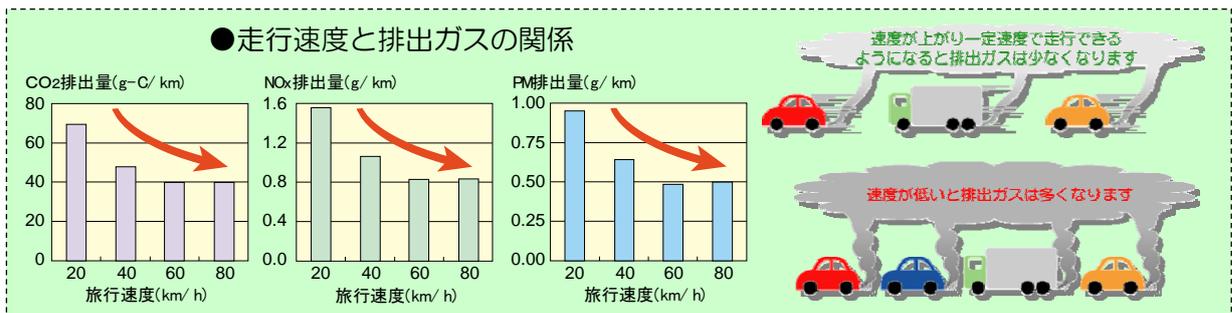
・日和佐道路の整備により、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO₂、NO₂、およびSPMの排出量削減が期待できる。



※1：大型車が 40 km/h で走行した場合の排出係数で計算



※2：500ml ペットボトル 1本はSPM100gとして換算



※ 国土交通省道路局 HP 2001 資料「日本の道路」より

4.1.3 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等

■周辺道路の供用

平成 12 年 3 月	阿南道路	阿南市日開野町～阿南市津乃峰町	L=4.5km	4 車線供用
平成 12 年 11 月	阿南道路	阿南市西路見町～阿南市日開野町	L=1.0km	暫定 2 車線供用
平成 15 年 7 月	阿南道路	阿南市津乃峰町内	L=0.5km	暫定 2 車線供用
平成 19 年 12 月	阿南道路	阿南市津乃峰町内	L=0.5km	4 車線供用

■その他

平成 6 年 6 月	大型ショッピングセンター開店
平成 11 年 8 月	道の駅「公方の郷なかがわ」開駅
平成 17 年 4 月	道の駅「日和佐」開駅
平成 19 年 5 月	徳島県南部健康運動公園（アグリあなんスタジアム）開園



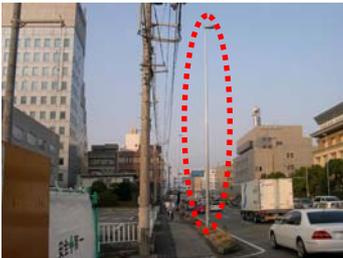
4.2 コスト縮減

他工事で発生した照明灯等の再利用や注意喚起振動型区画線の設置区間見直し等によりコスト縮減を図り、約 5.7 百万円削減（事業費約 494 億円）

①リサイクルの徹底

- 他工事で発生した照明灯やプレキャスト製品（U型側溝等）の再利用の徹底により、約 2.2 百万円コスト縮減。

【他の箇所で使用していた照明灯】



【日和佐道路の交差点部で再利用】



設置後イメージ

②注意喚起振動型区画線設置区間見直し

- 注意喚起振動型区画線の設置区間を走行車両が外側線はみ出し等の可能性が特に高い区間のみに見直すことにより、約 1.4 百万円のコスト縮減。



注意喚起振動型区画線
とりやめ

③防草板から防草シートへ変更

- 防草板から同機能で耐久性もある防草シートへの変更により、約 1.1 百万円のコスト縮減。

【変更前：防草板】

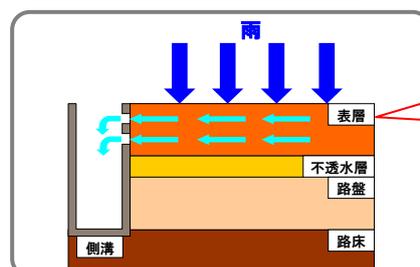


【変更後：防草シート】



④ランプ部の舗装を見直し

- 設計（走行）速度が低いランプ部は、水跳ねが少ないため、排水性舗装から滑り止め効果のある舗装等に見直すことにより、約 1.0 百万円のコスト縮減。



排水性舗装を
滑り止め効果のある
舗装に変更

4.3 事業の投資効果

4.3.1 事業の投資効果

- 全事業費に対する費用便益比は 1.0 (B/C=0.8) を下回っているが、残事業費に対する費用便益比は 1.0 (B/C=29.5) を上回っている。
- 救急医療アクセス向上による救命率の向上、事前通行規制区間や防災点検箇所回避による、安全・安心で確実な通行の確保、リダンダンシーの確保など多様な整備効果が期待できる。

■ 3 便益による費用便益比

項目		事業全体	残事業	
費用 (C)		606 億円	6.8 億円	
	事業費	586 億円	0.8 億円	
	維持管理費	20 億円	6.0 億円	
便益 (B)		482 億円	201 億円	
	3 便益	走行時間短縮便益	424 億円	164 億円
		走行経費減少便益	50 億円	31 億円
		交通事故減少便益	8.9 億円	5.5 億円
費用便益比 (B/C)		0.8	29.5	
経済的純現在価値 (ENPV)		-123 億円	194 億円	
経済的内部収益率 (EIRR)		2.9%	1234.8%	

※費用及び便益額の値は、基準年 (H22) における現在価値を表す。

※便益については災害時による通行止め (約 0.8 日/年) 及び休日 (7%増) を考慮している。

※参考便益額は基準年における 50 年間の現在価値を表す。

■ その他効果

<医療>

- 救急医療アクセス向上による救命率の向上
 - ・ 第三次医療施設 (徳島赤十字病院) からの 90 分圏域人口が約 1.3 千人増加
- 線形不良区間の回避による重篤患者への負担軽減 曲線半径 60m 以下 8 箇所→解消

<防災>

- 事前通行規制区間や防災点検箇所回避による安全・安心で確実な通行の確保
- リダンダンシーの確保

<安全・安心>

- 現道交通の転換により、歩き遍路の安全性の向上に期待

<産業>

- アクセス向上により農林水産品の販路拡大に期待
- アクセス向上により県南地域への観光客の増加に期待

■感度分析

○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	7,300~7,900 台/日	±10%	25.4~34.0
事業費	0.86 億円	±10%	29.2~29.9
事業期間	1 年	+10%	29.2

※事業費は残事業の単純価値を表す。

4.3.2 前回再評価時からの事業計画の変化

<費用便益比 (B/C) の変化>

項目	前回再評価時 (平成 21 年度)	今回再評価時 (平成 22 年度)	備考 (前回再評価からの 変化理由)
総費用 (C)	584 億円 (12 億円) 【494 億円】	606 億円 (6.8 億円) 【494 億円】	基準年の違い
総便益 (B)	957 億円 (555 億円)	482 億円 (201 億円)	交通需要推計手法の見直し
費用便益費 (B/C)	1.6 (47.7)	0.8 (29.5)	

※上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。

※総費用の欄の【 】内の数値は、維持管理費を除く全体事業費。

※ () 書きは、残事業を表す。

4.4 事業の進捗状況

4.4.1 事業の進捗状況

<事業概要図>



工区	2工区 (由岐 IC～海部郡美波町北河内)	1工区 (阿南市福井町小野～由岐 IC)
延長	6.2km	3.1km
現状	平成 19 年 5 月 完成供用済み	工事推進中
用地取得率	—	100%
事業進捗率	—	約 99%
今後の見通し	—	平成 23 年度 完成供用予定

※用地取得率及び事業進捗率は、平成 22 年 12 月末時点のものである。

■進捗状況写真



①起点側（阿南市福井町小野）



②起点側（阿南市福井町小野）



③中間部（阿南市福井町辺川）



④中間部（阿南市福井町辺川）



⑤終点側（由岐 IC）



⑥終点側（由岐 IC）



●写真撮影位置

5. 事業進捗見込みの視点

- 用地取得率100%、事業進捗率99%（平成22年12月末時点）であり、平成23年度の全線完成供用に向け事業を推進している。



6. 代替案立案等の可能性の視点

- 日和佐道路は用地取得率100%で、平成23年度の完成供用予定であり代替案立案の可能性はない。

7. 地方公共団体からの意見

- ・周辺の自治体などから、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

【日和佐道路に関する要望活動について】

年月	内容	団体名
平成 21 年 5 月	要望活動	徳島県
平成 21 年 9 月	要望活動	徳島県議会四国横断自動車道建設促進議員連盟 徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟 国道 55 号バイパス建設促進県議会議員協議会
平成 21 年 12 月	要望活動	四国の道を考える会牟岐大会推進協議会
平成 22 年 2 月	要望活動	徳島県
平成 22 年 2 月	要望活動	徳島県町村議会議長会
平成 22 年 4 月	要望活動	徳島県
平成 22 年 10 月	要望活動	徳島県議会四国横断自動車道建設促進議員連盟 徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟 国道 55 号バイパス建設促進県議会議員協議会

8. 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

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 沿線市町村の人口は減少傾向、1世帯あたりの自動車保有台数は横ばい傾向で自動車依存が高い。
- 四国南東部は、四国8の字ネットワークのミッシングリンクとなっているため、地方都市間の移動の時間短縮が課題。
- 事前通行規制区間が存在し豪雨・災害時には通行止めが発生、大幅な迂回が必要となり、産業活動、救急医療活動等に支障を来している。
- 観光地へのアクセス向上が課題で周遊できるネットワークの整備が求められている。

等

2) 事業の投資効果

- 四国8の字ネットワークのミッシングリンクの一部を解消する。
- 生活圏中心都市間の移動の利便性向上や交流が促進する。
- 日常活動圏の中心都市である阿南市へのアクセスが向上し、県南地域の交流・連携強化に繋がる。
- 事前通行規制区間や防災点検箇所を回避し、安全・安心で確実な通行が確保できる。
- 三次医療施設へのアクセスが向上し、重篤患者の搬送環境の改善や住民の安心感の向上に繋がる。
- 現道の交通量の減少により、歩き遍路さんの安全性の向上が期待される。
- 農林水産品の流通の利便性が向上するとともに販路拡大が期待される。
- 県南地域への観光客の更なる増加が期待される。
- 自動車から排出されるCO₂などが削減される。
等、多様な整備効果が期待される。
- 費用便益比 (B/C) [事業全体] 0.8 [残事業] 29.5
残事業費に対する費用便益比は1.0を上回っている。

3) 事業の進捗状況

- 用地取得率は100%。(平成22年12月末時点)
- 全体の事業進捗率は約99%。(平成22年12月末時点)

(2) 事業進捗の見込みの視点

【事業進捗の見込み】

- 用地取得率は約100%、また全体の事業進捗率は約99%。(平成22年12月末時点)
- 平成23年度の全線完成供用を目指し、事業を推進している。

(3) 事業見直し（コスト縮減）や代替案立案等の可能性の視点

- リサイクルの徹底により約2.2百万円のコスト縮減。
- 注意換気振動型区画線の設置区間の見直しにより、約1.4百万円のコスト縮減。
- 防草板を防草シートへ変更することにより、約1.1百万円のコスト縮減。
- ランプ部舗装を排水性舗装から密粒度ギャップアスファルト舗装等に変更することにより、約1.0百万円のコスト縮減。
等、約5.7百万の事業見直し（コスト縮減）を図る。
- 日和佐道路は用地取得率100%で、平成23年度の完成供用予定であり代替案立案の可能性はない。

②地方公共団体からの意見

徳島県知事意見

○日和佐道路の事業継続について

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

「日和佐道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」の一部を構成し、「四国横断自動車道(阿南～鳴門間)」とともに、四国東南部の「国土ミッシングリンク」を解消する道路であり、南海地震発生時の緊急輸送道路や、重篤救急患者の搬送など、県民の安全安心を支える「命の道」として、本県にとって必要不可欠な道路です。

また、「近畿の台所」を担う本県の豊かな農水産物を都市部へ速やかに安定に供給するための「物流の道」として、更には、美しい自然を活かした観光振興など、従来の3便益で評価できない様々な効果が期待できるものと考えています。

さらに、「日和佐道路」は、事業着手より16年の歳月を費やし、事業費では既に99パーセント以上の進捗であり、来年度あと数千万円を投入することにより、県南地域の住民が待ちかねた全線9.3キロメートルが完成供用し、大きな効果が得られることとなります。

このため、完成直前の「日和佐道路」については、一日も早い全線供用に向け、引き続き、事業の着実な実施をお願いいたします。

○評価手法等の改善について

今回の評価における将来交通需要推計は、現況と事業中の区間に限定したネットワークによるものであり、道路の未整備区間を多く抱える本県においては、便益算出の基礎となる将来交通需要が過小に推計されております。

また、従来の3便益のみによる評価手法では、地方の道路が持つ「多様な効果」が反映されておらず、道路の整備効果が十分に評価されていない面もあると考えております。

そこで、適切な評価のためには、国土ミッシングリンクを含めた道路ネットワークにより将来交通需要推計を行うこととし、また、本県が従来より提言してきた「救急救命向上便益」や「災害予防便益」など、貨幣価値換算が可能でかつ合理性が認められる効果を3便益に追加するとともに、「生鮮食料品消費者還元効果」や「企業立地による雇用創出効果」、「観光交流促進効果」など、貨幣価値換算が困難な効果についても十分踏まえるなど、地域の実情や固有の課題を適切に評価できる「新たな事業評価方法」の策定・導入をお願いします。



【今後の対応方針(原案)】

以上のことから、日和佐道路の事業を継続する

県への意見照会と回答

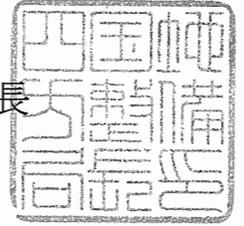


国四整企画第1039号

平成23年 2月22日

徳島県知事 殿

四国地方整備局長



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

平素より国土交通省直轄事業の推進にあたり、ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、四国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成23年3月11日に第5回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成23年3月7日(月)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

FAX 087-811-8408

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道55号 日和佐道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【港湾整備事業】

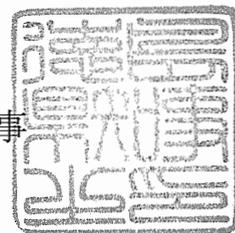
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
徳島小松島港赤石地区国 際物流ターミナル整備事業 (岸壁(-13m)②)	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

高第100055号
運第100060号
平成23年3月4日

四国地方整備局長 殿

徳島県知事



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 (平成23. 2. 22国四整企画第1039号に対する回答)

平素は、本県の道路及び港湾行政の推進につきまして、多大な御尽力を
いただいておりますことに、厚く御礼申し上げます。

さて、先に照会がありましたこのことについての意見は別添のとおりです。



一般国道55号 日和佐道路に対する意見

○日和佐道路の事業継続について

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

「日和佐道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」の一部を構成し、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、四国東南部の「国土ミッシングリンク」を解消する道路であり、南海地震発生時の緊急輸送道路や、重篤救急患者の搬送など、県民の安全安心を支える「命の道」として、本県にとって必要不可欠な道路です。

また、「近畿の台所」を担う本県の豊かな農水産物を都市部へ速やかに安定に供給するための「物流の道」として、更には、美しい自然を活かした観光振興など、従来の3便益で評価できない様々な効果が期待できるものと考えています。

さらに、「日和佐道路」は、事業着手より16年の歳月を費やし、事業費では既に99パーセント以上の進捗であり、来年度あと数千万円を投入することにより、県南地域の住民が待ちかねた全線9.3キロメートルが完成供用し、大きな効果が得られることとなります。

このため、完成直前の「日和佐道路」については、一日も早い全線供用に向け、引き続き、事業の着実な実施をお願いいたします。

○評価手法等の改善について

今回の評価における将来交通需要推計は、現況と事業中の区間に限定したネットワークによるものであり、道路の未整備区間を多く抱える本県においては、便益算出の基礎となる将来交通需要が過小に推計されております。

また、従来の3便益のみによる評価手法では、地方の道路が持つ「多様な効果」が反映されておらず、道路の整備効果が十分に評価されていない面もあると考えております。

そこで、適切な評価のためには、国土ミッシングリンクを含めた道路ネットワークにより将来交通需要推計を行うこととし、また、本県が従来より提言してきた「救急救命向上便益」や「災害予防便益」など、貨幣価値換算が可能でかつ合理性が認められる効果を3便益に追加するとともに、「生鮮食料品消費者還元効果」や「企業立地による雇用創出効果」、「観光交流促進効果」など、貨幣価値換算が困難な効果についても十分踏まえるなど、地域の実情や固有の課題を適切に評価できる「新たな事業評価方法」の策定・導入をお願いします。

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業（岸壁（-13m）②）に対する意見

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業（岸壁（-13m）②）を「継続」とするという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

徳島小松島港赤石地区につきましては、本県における国際物流の拠点として位置づけ、これまで「岸壁（-13m）①」、「岸壁（-10m）」をはじめとする港湾施設の整備が進められてきたところであります。

また、平成21年度からはガントリークレーンを備えた本格的なコンテナターミナルの整備を「岸壁（-10m）」で進めており、来たる3月12日に「徳島小松島港コンテナターミナル」として供用開始する運びとなっております。

「岸壁（-13m）②」は、現在、既にケーソン据付が終了している125m部分のエプロン舗装を施工することにより、隣接する既設の「岸壁（-13m）①」、「岸壁（-10m）」を合わせると延長約560mの連続した大型岸壁として利用することができます。

この大型岸壁を一体的に運用することで、木材チップ・原木・カオリンなどの一般貨物船やコンテナ船などの効果的かつ効率的な利用が当面可能となることから、「施設規模を見直し事業を継続する」との「対応方針（原案）案」に基づき整備の実施をお願いします。

なお、将来的に新たな需要が生じるなど変化があった場合には、これらの状況を考慮し適切に対応するようお願いします。

費用便益比算出資料

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道55号	日和佐道路	L= 9.3 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,300~7,900	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22年度		
単純合計	471億円	43億円	514億円
うち残事業分	0.86億円	15億円	15億円
基準年における 現在価値 (C)	586億円	20億円	606億円
うち残事業分	0.82億円	6.0億円	6.8億円

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22年度			
供用年	部分供用：平成20年度、完成供用：平成24年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	0.86億円	0.16億円	13億円
基準年における 現在価値 (B)	424億円	50億円	8.9億円	482億円
うち残事業分	164億円	31億円	5.5億円	201億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	0.8
経済的純現在価値 (事業全体)	-123億円
経済的内部収益率 (事業全体)	2.9%
費用便益比 (残事業)	29.5
経済的純現在価値 (残事業)	194億円
経済的内部収益率 (残事業)	1234.8%

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 (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	7,300~7,900	±10%	25.4~34.0
事業費	0.86億円	±10%	29.2~29.9
事業期間	1年	+10%	29.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：日和佐道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道55号 日和佐道路 延長：9.3km	交通量	[台/日]		7,462	
	走行時間	[分]		8	
	走行時間費用	[億円/年]		10.41	
②主な周辺道路	一般国道55号 延長：11.6km	交通量	[台/日]	6,196	307
		走行時間	[分]	24	23
		走行時間費用	[億円/年]	26.19	1.24
	県) 日和佐小野線 延長：17.5km	交通量	[台/日]	952	194
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	5.02	0.96
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 延長：55.3km	走行時間費用	[億円/年]	54.84	55.40	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
延長：93.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	86.05	68.01	18.04

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：日和佐道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 一般国道55号 日和佐道路 延長：9.3km	交通量	[台/日]	6,896	7,462	
	走行時間	[分]	5	8	
	走行時間費用	[億円/年]	6.24	10.41	
②主な周辺道路	一般国道55号 延長：11.6km	交通量	[台/日]	800	307
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	3.34	1.24
	県) 日和佐小野線 延長：17.5km	交通量	[台/日]	2,048	194
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	10.12	0.96
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 延長：55.3km	走行時間費用	[億円/年]	56.24	55.40	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
延長：93.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	75.95	68.01	7.94

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用便益分析の条件

事業名：日和佐道路

(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22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 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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
	その他()	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	(107) %
	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			
	行楽シーズンの各月の交通量の比を採用			
	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	(0.81) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			過去の現道区間の通行止め日数を平均	
	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			
	迂回路が存在するため			
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	<input type="checkbox"/>		
算出根拠を添付すること				
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	<input type="checkbox"/>		
算出根拠を添付すること				
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	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：日和佐道路

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(供用まで残事業費を等配分した)	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		徳島河川国道事務所管内の実績値より設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含まない)

箇所名: 日和佐道路(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(直轄)雪害費除く	
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単価(億円)
0.095	9.3		0.88

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-13年目	H 7	1.8009	103.0	0.19	0.30		
-12年目	H 8	1.7317	102.4	1.14	1.76		
-11年目	H 9	1.6651	103.4	1.24	1.82		
-10年目	H 10	1.6010	102.8	21.14	30.06		
-9年目	H 11	1.5395	101.3	24.38	33.83		
-8年目	H 12	1.4802	99.7	22.69	30.76		
-7年目	H 13	1.4233	98.4	53.22	70.29		
-6年目	H 14	1.3686	96.6	53.52	69.23		
-5年目	H 15	1.3159	95.4	51.54	64.91		
-4年目	H 16	1.2653	94.4	82.49	100.94		
-3年目	H 17	1.2167	93.2	62.45	74.43		
-2年目	H 18	1.1699	92.5	51.13	59.04		
-1年目	H 19	1.1249	91.7	31.54	35.32		
暫定供用開始年次	H 20	1.0816	91.3	6.32	6.84	0.59	0.64
1年目	H 21	1.0400	91.3	3.08	3.21	0.59	0.61
2年目	H 22	1.0000	91.3	4.53	4.53	0.59	0.59
3年目	H 23	0.9615	91.3	0.86	0.82	0.59	0.57
完成供用開始年次	H 24	0.9246	91.3			0.88	0.81
5年目	H 25	0.8890	91.3			0.88	0.78
6年目	H 26	0.8548	91.3			0.88	0.75
7年目	H 27	0.8219	91.3			0.88	0.72
8年目	H 28	0.7903	91.3			0.88	0.70
9年目	H 29	0.7599	91.3			0.88	0.67
10年目	H 30	0.7307	91.3			0.88	0.64
11年目	H 31	0.7026	91.3			0.88	0.62
12年目	H 32	0.6756	91.3			0.88	0.59
13年目	H 33	0.6496	91.3			0.88	0.57
14年目	H 34	0.6246	91.3			0.88	0.55
15年目	H 35	0.6006	91.3			0.88	0.53
16年目	H 36	0.5775	91.3			0.88	0.51
17年目	H 37	0.5553	91.3			0.88	0.49
18年目	H 38	0.5339	91.3			0.88	0.47
19年目	H 39	0.5134	91.3			0.88	0.45
20年目	H 40	0.4936	91.3			0.88	0.43
21年目	H 41	0.4746	91.3			0.88	0.42
22年目	H 42	0.4564	91.3			0.88	0.40
23年目	H 43	0.4388	91.3			0.88	0.39
24年目	H 44	0.4220	91.3			0.88	0.37
25年目	H 45	0.4057	91.3			0.88	0.36
26年目	H 46	0.3901	91.3			0.88	0.34
27年目	H 47	0.3751	91.3			0.88	0.33
28年目	H 48	0.3607	91.3			0.88	0.32
29年目	H 49	0.3468	91.3			0.88	0.31
30年目	H 50	0.3335	91.3			0.88	0.29
31年目	H 51	0.3207	91.3			0.88	0.28
32年目	H 52	0.3083	91.3			0.88	0.27
33年目	H 53	0.2965	91.3			0.88	0.26
34年目	H 54	0.2851	91.3			0.88	0.25
35年目	H 55	0.2741	91.3			0.88	0.24
36年目	H 56	0.2636	91.3			0.88	0.23
37年目	H 57	0.2534	91.3			0.88	0.22
38年目	H 58	0.2437	91.3			0.88	0.21
39年目	H 59	0.2343	91.3			0.88	0.21
40年目	H 60	0.2253	91.3			0.88	0.20
41年目	H 61	0.2166	91.3			0.88	0.19
42年目	H 62	0.2083	91.3			0.88	0.18
43年目	H 63	0.2003	91.3			0.88	0.18
44年目	H 64	0.1926	91.3			0.88	0.17
45年目	H 65	0.1852	91.3			0.88	0.16
46年目	H 66	0.1780	91.3			0.88	0.16
47年目	H 67	0.1712	91.3			0.88	0.15
48年目	H 68	0.1646	91.3			0.88	0.14
49年目	H 69	0.1583	91.3	-14.80	-2.34	0.88	0.14
合計				456.67	585.76	42.84	20.08

単純事業費計		471.47	42.84
--------	--	--------	-------

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

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

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含まない)

箇所名: 日和佐道路(残事業)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)雪寒費除く		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.095	9.3	0.88

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-1年目	H 23	0.9615	91.3	0.86	0.82		
完成供用開始年次	H 24	0.9246	91.3			0.29	0.27
1年目	H 25	0.8890	91.3			0.29	0.26
2年目	H 26	0.8548	91.3			0.29	0.25
3年目	H 27	0.8219	91.3			0.29	0.24
4年目	H 28	0.7903	91.3			0.29	0.23
5年目	H 29	0.7599	91.3			0.29	0.22
6年目	H 30	0.7307	91.3			0.29	0.21
7年目	H 31	0.7026	91.3			0.29	0.20
8年目	H 32	0.6756	91.3			0.29	0.20
9年目	H 33	0.6496	91.3			0.29	0.19
10年目	H 34	0.6246	91.3			0.29	0.18
11年目	H 35	0.6006	91.3			0.29	0.17
12年目	H 36	0.5775	91.3			0.29	0.17
13年目	H 37	0.5553	91.3			0.29	0.16
14年目	H 38	0.5339	91.3			0.29	0.15
15年目	H 39	0.5134	91.3			0.29	0.15
16年目	H 40	0.4936	91.3			0.29	0.14
17年目	H 41	0.4746	91.3			0.29	0.14
18年目	H 42	0.4564	91.3			0.29	0.13
19年目	H 43	0.4388	91.3			0.29	0.13
20年目	H 44	0.4220	91.3			0.29	0.12
21年目	H 45	0.4057	91.3			0.29	0.12
22年目	H 46	0.3901	91.3			0.29	0.11
23年目	H 47	0.3751	91.3			0.29	0.11
24年目	H 48	0.3607	91.3			0.29	0.10
25年目	H 49	0.3468	91.3			0.29	0.10
26年目	H 50	0.3335	91.3			0.29	0.10
27年目	H 51	0.3207	91.3			0.29	0.09
28年目	H 52	0.3083	91.3			0.29	0.09
29年目	H 53	0.2965	91.3			0.29	0.09
30年目	H 54	0.2851	91.3			0.29	0.08
31年目	H 55	0.2741	91.3			0.29	0.08
32年目	H 56	0.2636	91.3			0.29	0.08
33年目	H 57	0.2534	91.3			0.29	0.07
34年目	H 58	0.2437	91.3			0.29	0.07
35年目	H 59	0.2343	91.3			0.29	0.07
36年目	H 60	0.2253	91.3			0.29	0.07
37年目	H 61	0.2166	91.3			0.29	0.06
38年目	H 62	0.2083	91.3			0.29	0.06
39年目	H 63	0.2003	91.3			0.29	0.06
40年目	H 64	0.1926	91.3			0.29	0.06
41年目	H 65	0.1852	91.3			0.29	0.05
42年目	H 66	0.1780	91.3			0.29	0.05
43年目	H 67	0.1712	91.3			0.29	0.05
44年目	H 68	0.1646	91.3			0.29	0.05
45年目	H 69	0.1583	91.3			0.29	0.05
46年目	H 70	0.1522	91.3			0.29	0.04
47年目	H 71	0.1463	91.3			0.29	0.04
48年目	H 72	0.1407	91.3			0.29	0.04
49年目	H 73	0.1353	91.3			0.29	0.04
合計				0.86	0.82	14.50	5.99
単純事業費計					0.86		14.50

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。

便益の現在価値算定表

箇所名:日和佐道路(事業全体)

年次	年度 (基準年) H22	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
暫定供用開始年次	H 20	0.99403	0.98995	0.99498	0.99314	1.0816	91.3	7.99	2.52	1.58	12.09	13.07	0.64	0.13	0.10	0.86	0.93	0.16	0.18	13.11	14.18
1年目	H 21	0.99399	0.98985	0.99496	0.99309	1.0400	91.3	7.94	2.50	1.57	12.01	12.49	0.63	0.12	0.10	0.86	0.89	0.16	0.17	13.03	13.55
2年目	H 22	0.99396	0.98975	0.99493	0.99304	1.0000	91.3	7.89	2.47	1.56	11.92	11.92	0.63	0.12	0.10	0.85	0.85	0.16	0.16	12.94	12.94
3年目	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	0.9615	91.3	7.84	2.45	1.55	11.84	11.39	0.62	0.12	0.10	0.85	0.81	0.16	0.15	12.85	12.36
完成供用開始年次	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	0.9246	91.3	13.51	4.42	2.84	20.77	19.20	1.67	0.45	0.42	2.54	2.35	0.46	0.42	23.76	21.97
5年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.8890	91.3	13.43	4.37	2.82	20.62	18.33	1.66	0.44	0.42	2.52	2.24	0.45	0.40	23.60	20.98
6年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.8548	91.3	13.35	4.32	2.81	20.48	17.51	1.65	0.44	0.41	2.50	2.14	0.45	0.38	23.43	20.03
7年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8219	91.3	13.26	4.28	2.79	20.33	16.71	1.64	0.43	0.41	2.49	2.04	0.45	0.37	23.27	19.12
8年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.7903	91.3	13.18	4.23	2.78	20.19	15.96	1.63	0.43	0.41	2.47	1.95	0.44	0.35	23.10	18.26
9年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.7599	91.3	13.10	4.18	2.76	20.05	15.23	1.62	0.42	0.41	2.45	1.86	0.44	0.33	22.94	17.43
10年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7307	91.3	13.01	4.14	2.75	19.90	14.54	1.61	0.42	0.41	2.44	1.78	0.44	0.32	22.77	16.64
11年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7026	91.3	12.93	4.09	2.74	19.76	13.88	1.60	0.41	0.40	2.42	1.70	0.43	0.30	22.61	15.88
12年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.6756	91.3	12.85	4.04	2.72	19.61	13.25	1.59	0.41	0.40	2.40	1.62	0.43	0.29	22.44	15.16
13年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99252	0.6496	91.3	12.78	4.00	2.72	19.50	12.67	1.58	0.40	0.40	2.39	1.55	0.43	0.28	22.32	14.50
14年目	H 34	0.99352	0.98852	0.99466	0.99252	0.6246	91.3	12.72	3.96	2.71	19.39	12.11	1.58	0.40	0.40	2.38	1.48	0.43	0.27	22.20	13.86
15年目	H 35	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.6006	91.3	12.66	3.92	2.71	19.29	11.58	1.57	0.40	0.40	2.36	1.42	0.42	0.25	22.07	13.26
16年目	H 36	0.99347	0.98847	0.99466	0.99252	0.5775	91.3	12.60	3.87	2.71	19.18	11.07	1.56	0.39	0.40	2.35	1.36	0.42	0.24	21.95	12.67
17年目	H 37	0.99345	0.98845	0.99466	0.99252	0.5553	91.3	12.53	3.83	2.70	19.07	10.59	1.55	0.39	0.40	2.34	1.30	0.42	0.23	21.82	12.12
18年目	H 38	0.99343	0.98843	0.99466	0.99252	0.5339	91.3	12.47	3.79	2.70	18.96	10.12	1.54	0.38	0.40	2.33	1.24	0.42	0.22	21.70	11.59
19年目	H 39	0.99341	0.98841	0.99466	0.99252	0.5134	91.3	12.41	3.75	2.69	18.85	9.68	1.54	0.38	0.40	2.31	1.19	0.41	0.21	21.58	11.08
20年目	H 40	0.99339	0.98839	0.99466	0.99252	0.4936	91.3	12.35	3.71	2.69	18.74	9.25	1.53	0.37	0.40	2.30	1.14	0.41	0.20	21.45	10.59
21年目	H 41	0.99337	0.98837	0.99466	0.99252	0.4746	91.3	12.29	3.66	2.69	18.63	8.84	1.52	0.37	0.40	2.29	1.09	0.41	0.19	21.33	10.12
22年目	H 42	0.99335	0.98835	0.99466	0.99252	0.4564	91.3	12.22	3.62	2.68	18.53	8.45	1.51	0.37	0.40	2.28	1.04	0.41	0.18	21.21	9.68
23年目	H 43	0.99333	0.98833	0.99466	0.99252	0.4388	91.3	12.11	3.60	2.69	18.39	8.07	1.50	0.36	0.40	2.26	0.99	0.40	0.18	21.05	9.24
24年目	H 44	0.99331	0.98831	0.99466	0.99252	0.4220	91.3	11.99	3.57	2.69	18.25	7.70	1.48	0.36	0.40	2.24	0.95	0.40	0.17	20.89	8.82
25年目	H 45	0.99329	0.98829	0.99466	0.99252	0.4057	91.3	11.87	3.55	2.70	18.12	7.35	1.47	0.36	0.40	2.23	0.90	0.40	0.16	20.74	8.41
26年目	H 46	0.99327	0.98827	0.99466	0.99252	0.3901	91.3	11.76	3.52	2.70	17.98	7.01	1.46	0.36	0.40	2.21	0.86	0.39	0.15	20.58	8.03
27年目	H 47	0.99325	0.98825	0.99466	0.99252	0.3751	91.3	11.64	3.50	2.71	17.84	6.69	1.44	0.35	0.40	2.19	0.82	0.39	0.15	20.42	7.66
28年目	H 48	0.99323	0.98823	0.99466	0.99252	0.3607	91.3	11.52	3.47	2.71	17.71	6.39	1.43	0.35	0.40	2.18	0.79	0.39	0.14	20.27	7.31
29年目	H 49	0.99321	0.98821	0.99466	0.99252	0.3468	91.3	11.40	3.45	2.71	17.57	6.09	1.41	0.35	0.40	2.16	0.75	0.38	0.13	20.11	6.98
30年目	H 50	0.99319	0.98819	0.99466	0.99252	0.3335	91.3	11.29	3.42	2.72	17.43	5.81	1.40	0.35	0.40	2.15	0.72	0.38	0.13	19.96	6.65
31年目	H 51	0.99317	0.98817	0.99466	0.99252	0.3207	91.3	11.17	3.40	2.72	17.30	5.55	1.38	0.34	0.40	2.13	0.68	0.38	0.12	19.80	6.35
32年目	H 52	0.99315	0.98815	0.99466	0.99252	0.3083	91.3	11.05	3.38	2.73	17.16	5.29	1.37	0.34	0.40	2.11	0.65	0.37	0.11	19.64	6.06
33年目	H 53	0.99313	0.98813	0.99466	0.99252	0.2965	91.3	10.94	3.35	2.73	17.02	5.05	1.35	0.34	0.40	2.10	0.62	0.37	0.11	19.49	5.78
34年目	H 54	0.99311	0.98811	0.99466	0.99252	0.2851	91.3	10.82	3.33	2.74	16.88	4.81	1.34	0.34	0.40	2.08	0.59	0.37	0.10	19.33	5.51
35年目	H 55	0.99309	0.98809	0.99466	0.99252	0.2741	91.3	10.70	3.30	2.74	16.75	4.59	1.33	0.33	0.41	2.06	0.57	0.36	0.10	19.18	5.26
36年目	H 56	0.99307	0.98807	0.99466	0.99252	0.2636	91.3	10.59	3.28	2.75	16.61	4.38	1.31	0.33	0.41	2.05	0.54	0.36	0.09	19.02	5.01
37年目	H 57	0.99305	0.98805	0.99466	0.99252	0.2534	91.3	10.47	3.25	2.75	16.47	4.17	1.30	0.33	0.41	2.03	0.51	0.36	0.09	18.86	4.78
38年目	H 58	0.99303	0.98803	0.99466	0.99252	0.2437	91.3	10.35	3.23	2.76	16.34	3.98	1.28	0.33	0.41	2.01	0.49	0.35	0.09	18.71	4.56
39年目	H 59	0.99301	0.98801	0.99466	0.99252	0.2343	91.3	10.24	3.20	2.76	16.20	3.80	1.27	0.32	0.41	2.00	0.47	0.35	0.08	18.55	4.35
40年目	H 60	0.99299	0.98799	0.99466	0.99252	0.2253	91.3	10.12	3.18	2.77	16.06	3.62	1.25	0.32	0.41	1.98	0.45	0.35	0.08	18.39	4.14
41年目	H 61	0.99297	0.98797	0.99466	0.99252	0.2166	91.3	10.00	3.15	2.77	15.93	3.45	1.24	0.32	0.41	1.97	0.43	0.34	0.07	18.24	3.95
42年目	H 62	0.99295	0.98795	0.99466	0.99252	0.2083	91.3	9.89	3.13	2.77	15.79	3.29	1.22	0.32	0.41	1.95	0.41	0.34	0.07	18.08	3.77
43年目	H 63	0.99293	0.98793	0.99466	0.99252	0.2003	91.3	9.77	3.11	2.78	15.65	3.14	1.21	0.31	0.41	1.93	0.39	0.34	0.07	17.93	3.59
44年目	H 64	0.99291	0.98791	0.99466	0.99252	0.1926	91.3	9.65	3.08	2.78	15.52	2.99	1.20	0.31	0.41	1.92	0.37	0.33	0.06	17.77	3.42
45年目	H 65	0.99289	0.98789	0.99466	0.99252	0.1852	91.3	9.54	3.06	2.79	15.38	2.85	1.18	0.31	0.41	1.90	0.35	0.33	0.06	17.61	3.26
46年目	H 66	0.99287	0.98787	0.99466	0.99252	0.1780	91.3	9.42	3.03	2.79	15.25	2.71	1.17	0.31	0.41	1.89	0.34	0.33	0.06	17.46	3.11
47年目	H 67	0.99285	0.98785	0.99466	0.99252	0.1712	91.3	9.31	3.01	2.80	15.11	2.59	1.15	0.30	0.41	1.87	0.32	0.32	0.06	17.31	2.96
48年目	H 68	0.99283	0.98783	0.99466	0.99252	0.1646	91.3	9.19	2.98	2.80	14.98	2.47	1.14	0.30	0.41	1.85	0.31	0.32	0.05	17.15	2.82
49年目	H 69	0.99281	0.98781	0.99466	0.99252	0.1583	91.3	9.08	2.96	2.81	14.84	2.35	1.12	0.30	0.41	1.84	0.29	0.32	0.05	17.00	2.69
合計								561.19	174.63	132.44	868.25	424.05	68.09	17.11	19.05	104.25	49.52	18.51	8.85	991.01	482.43

便益の現在価値算定表

箇所名:日和佐道路(残事業)

年次	年度 (基準年) H22	総走行台キロの年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター (B)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%
完成供用開始年次	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	0.9246	91.3	5.65	1.97	1.28	8.91	8.23	1.04	0.32	0.32	1.68	1.55	0.30	0.28	10.88	10.06
1年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.8890	91.3	5.62	1.95	1.27	8.84	7.86	1.03	0.32	0.31	1.67	1.48	0.30	0.26	10.81	9.61
2年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.8548	91.3	5.58	1.93	1.27	8.78	7.51	1.03	0.31	0.31	1.65	1.41	0.29	0.25	10.73	9.17
3年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8219	91.3	5.55	1.91	1.26	8.72	7.17	1.02	0.31	0.31	1.64	1.35	0.29	0.24	10.65	8.76
4年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.7903	91.3	5.51	1.89	1.25	8.66	6.84	1.02	0.31	0.31	1.63	1.29	0.29	0.23	10.58	8.36
5年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.7599	91.3	5.48	1.87	1.25	8.59	6.53	1.01	0.30	0.31	1.62	1.23	0.29	0.22	10.50	7.98
6年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7307	91.3	5.44	1.85	1.24	8.53	6.23	1.00	0.30	0.31	1.61	1.18	0.29	0.21	10.43	7.62
7年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7026	91.3	5.41	1.83	1.23	8.47	5.95	1.00	0.30	0.30	1.60	1.12	0.28	0.20	10.35	7.27
8年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.6756	91.3	5.37	1.81	1.23	8.41	5.68	0.99	0.29	0.30	1.59	1.07	0.28	0.19	10.28	6.94
9年目	H 33	0.99354	0.98954	0.99856	0.99416	0.6496	91.3	5.35	1.79	1.23	8.36	5.43	0.99	0.29	0.30	1.58	1.02	0.28	0.18	10.22	6.64
10年目	H 34	0.99352	0.98942	0.99856	0.99412	0.6246	91.3	5.32	1.77	1.22	8.31	5.19	0.98	0.29	0.30	1.57	0.98	0.28	0.17	10.16	6.35
11年目	H 35	0.99309	0.98931	0.99856	0.99409	0.6006	91.3	5.29	1.75	1.22	8.27	4.97	0.98	0.28	0.30	1.56	0.94	0.28	0.17	10.11	6.07
12年目	H 36	0.99307	0.98920	0.99856	0.99406	0.5775	91.3	5.27	1.73	1.22	8.22	4.75	0.97	0.28	0.30	1.55	0.90	0.27	0.16	10.05	5.80
13年目	H 37	0.99305	0.98908	0.99856	0.99402	0.5553	91.3	5.24	1.71	1.22	8.17	4.54	0.97	0.28	0.30	1.54	0.86	0.27	0.15	9.99	5.55
14年目	H 38	0.99302	0.98896	0.99855	0.99398	0.5339	91.3	5.22	1.69	1.22	8.13	4.34	0.96	0.28	0.30	1.54	0.82	0.27	0.14	9.93	5.30
15年目	H 39	0.99300	0.98883	0.99855	0.99395	0.5134	91.3	5.19	1.67	1.22	8.08	4.15	0.96	0.27	0.30	1.53	0.78	0.27	0.14	9.88	5.07
16年目	H 40	0.99297	0.98871	0.99855	0.99391	0.4936	91.3	5.16	1.66	1.21	8.03	3.97	0.95	0.27	0.30	1.52	0.75	0.27	0.13	9.82	4.85
17年目	H 41	0.99295	0.98858	0.99855	0.99387	0.4746	91.3	5.14	1.64	1.21	7.99	3.79	0.95	0.27	0.30	1.51	0.72	0.27	0.13	9.76	4.63
18年目	H 42	0.99292	0.98845	0.99855	0.99384	0.4564	91.3	5.11	1.62	1.21	7.94	3.62	0.94	0.26	0.30	1.50	0.69	0.27	0.12	9.71	4.43
19年目	H 43	0.99244	0.99323	1.00173	0.99206	0.4388	91.3	5.06	1.61	1.21	7.88	3.46	0.93	0.26	0.30	1.49	0.66	0.26	0.12	9.64	4.23
20年目	H 44	0.99235	0.99318	1.00173	0.99200	0.4220	91.3	5.01	1.60	1.21	7.82	3.30	0.92	0.26	0.30	1.48	0.63	0.26	0.11	9.57	4.04
21年目	H 45	0.99225	0.99313	1.00173	0.99193	0.4057	91.3	4.97	1.59	1.22	7.77	3.15	0.91	0.26	0.30	1.47	0.60	0.26	0.10	9.50	3.85
22年目	H 46	0.99215	0.99309	1.00172	0.99187	0.3901	91.3	4.92	1.57	1.22	7.71	3.01	0.91	0.26	0.30	1.46	0.57	0.26	0.10	9.43	3.68
23年目	H 47	0.99206	0.99304	1.00172	0.99180	0.3751	91.3	4.87	1.56	1.22	7.65	2.87	0.90	0.25	0.30	1.45	0.54	0.25	0.10	9.36	3.51
24年目	H 48	0.99196	0.99299	1.00172	0.99173	0.3607	91.3	4.82	1.55	1.22	7.59	2.74	0.89	0.25	0.30	1.44	0.52	0.25	0.09	9.29	3.35
25年目	H 49	0.99186	0.99294	1.00171	0.99167	0.3468	91.3	4.77	1.54	1.22	7.54	2.61	0.88	0.25	0.30	1.43	0.50	0.25	0.09	9.22	3.20
26年目	H 50	0.99175	0.99289	1.00171	0.99160	0.3335	91.3	4.72	1.53	1.23	7.48	2.49	0.87	0.25	0.30	1.42	0.47	0.25	0.08	9.15	3.05
27年目	H 51	0.99165	0.99284	1.00171	0.99152	0.3207	91.3	4.67	1.52	1.23	7.42	2.38	0.86	0.25	0.30	1.41	0.45	0.25	0.08	9.08	2.91
28年目	H 52	0.99154	0.99279	1.00170	0.99145	0.3083	91.3	4.62	1.51	1.23	7.36	2.27	0.85	0.25	0.30	1.40	0.43	0.24	0.08	9.01	2.78
29年目	H 53	0.99143	0.99274	1.00170	0.99138	0.2965	91.3	4.57	1.50	1.23	7.30	2.17	0.84	0.24	0.30	1.39	0.41	0.24	0.07	8.94	2.65
30年目	H 54	0.99131	0.99268	1.00170	0.99130	0.2851	91.3	4.53	1.49	1.24	7.25	2.07	0.83	0.24	0.30	1.38	0.39	0.24	0.07	8.87	2.53
31年目	H 55	0.99120	0.99263	1.00170	0.99123	0.2741	91.3	4.48	1.48	1.24	7.19	1.97	0.82	0.24	0.30	1.37	0.38	0.24	0.07	8.80	2.41
32年目	H 56	0.99108	0.99257	1.00169	0.99115	0.2636	91.3	4.43	1.46	1.24	7.13	1.88	0.82	0.24	0.31	1.36	0.36	0.24	0.06	8.73	2.30
33年目	H 57	0.99096	0.99252	1.00169	0.99107	0.2534	91.3	4.38	1.45	1.24	7.07	1.79	0.81	0.24	0.31	1.35	0.34	0.23	0.06	8.66	2.19
34年目	H 58	0.99084	0.99246	1.00169	0.99099	0.2437	91.3	4.33	1.44	1.24	7.02	1.71	0.80	0.23	0.31	1.34	0.33	0.23	0.06	8.59	2.09
35年目	H 59	0.99071	0.99240	1.00168	0.99091	0.2343	91.3	4.28	1.43	1.25	6.96	1.63	0.79	0.23	0.31	1.33	0.31	0.23	0.05	8.52	2.00
36年目	H 60	0.99058	0.99235	1.00168	0.99082	0.2253	91.3	4.23	1.42	1.25	6.90	1.55	0.78	0.23	0.31	1.32	0.30	0.23	0.05	8.45	1.90
37年目	H 61	0.99045	0.99229	1.00168	0.99074	0.2166	91.3	4.18	1.41	1.25	6.84	1.48	0.77	0.23	0.31	1.31	0.28	0.23	0.05	8.38	1.81
38年目	H 62	0.99031	0.99223	1.00168	0.99065	0.2083	91.3	4.13	1.40	1.25	6.79	1.41	0.76	0.23	0.31	1.30	0.27	0.22	0.05	8.31	1.73
39年目	H 63	0.99018	0.99218	1.00168	0.99058	0.2003	91.3	4.09	1.39	1.25	6.73	1.35	0.75	0.23	0.31	1.29	0.26	0.22	0.04	8.24	1.65
40年目	H 64	0.99004	0.99213	1.00168	0.99050	0.1926	91.3	4.04	1.38	1.26	6.67	1.28	0.74	0.22	0.31	1.28	0.25	0.22	0.04	8.17	1.57
41年目	H 65	0.98991	0.99208	1.00167	0.99043	0.1852	91.3	3.99	1.37	1.26	6.61	1.22	0.73	0.22	0.31	1.27	0.23	0.22	0.04	8.10	1.50
42年目	H 66	0.98978	0.99203	1.00167	0.99036	0.1780	91.3	3.94	1.36	1.26	6.56	1.17	0.73	0.22	0.31	1.26	0.22	0.21	0.04	8.03	1.43
43年目	H 67	0.98965	0.99198	1.00167	0.99029	0.1712	91.3	3.89	1.34	1.26	6.50	1.11	0.72	0.22	0.31	1.25	0.21	0.21	0.04	7.96	1.36
44年目	H 68	0.98952	0.99192	1.00167	0.99021	0.1646	91.3	3.84	1.33	1.26	6.44	1.06	0.71	0.22	0.31	1.24	0.20	0.21	0.03	7.89	1.30
45年目	H 69	0.98939	0.99187	1.00167	0.99014	0.1583	91.3	3.80	1.32	1.27	6.38	1.01	0.70	0.21	0.31	1.23	0.19	0.21	0.03	7.82	1.24
46年目	H 70	0.98926	0.99182	1.00166	0.99007	0.1522	91.3	3.75	1.31	1.27	6.33	0.96	0.69	0.21	0.31	1.22	0.19	0.21	0.03	7.75	1.18
47年目	H 71	0.98913	0.99177	1.00166	0.98999	0.1463	91.3	3.70	1.30	1.27	6.27	0.92	0.68	0.21	0.31	1.21	0.18	0.20	0.03	7.68	1.12
48年目	H 72	0.98900	0.99172	1.00166	0.98992	0.1407	91.3	3.65	1.29	1.27	6.22	0.87	0.67	0.21	0.31	1.20	0.17	0.20	0.03	7.61	1.07
49年目	H 73	0.98887	0.99167	1.00166	0.98985	0.1353	91.3	3.61	1.28	1.28	6.16	0.83	0.66	0.21	0.31	1.19	0.16	0.20	0.03	7.55	1.02
合計								236.17	78.77	62.01	376.96	164.49	43.52	12.80	15.27	71.60	31.14	12.51	5.48	461.06	201.12

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	日和佐道路	2	9.3km

■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				39,110	
	改良費				5,405	
		土工	m ³	797,792	955	切土(355,721m ³)、盛土(442,071m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	39,520	452	
		法面工	m ²	79,672	502	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,233	重力式擁壁等
		管渠工	m	987	25	
		函渠工	m	453	718	
		排水工	m	19,046	520	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	998	機能補償道路(2,090m)・水路(4959m)等
	橋梁費				10,965	
		100m以上	m	817	8,272	PC橋3橋 鋼橋1橋
		100m未満	m	399	2,694	PC橋10橋 鋼橋1橋
	トンネル費				19,545	
		NATM	m	4,207	19,545	5本
		シールド	m			
	IC・JCT費				1,769	
		IC	箇所	1	1,769	ダイヤモンド型(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				482	
		車道舗装	m ²	59,455	479	
		歩道舗装	m ²	563	3	
	付帯施設費				944	
		交通管理施設工	式	1	944	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				3,233	
	用地費		m ²	308,819	1,480	
		宅地	m ²	18,397	533	
		田畑	m ²	77,725	646	
		山林・原野	m ²	181,441	69	
		その他	m ²	31,256	232	
	補償費		式	1	1,753	
③	間接経費		式	1	7,088	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				49,400	

【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55号	日和佐道路	2	9.3km

■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				20	
	改良費				15	
		土工	m ³			
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m			
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	15	水路(200m)等
	橋梁費					
		100m以上				
		100m未満	式			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費					
		車道舗装	m ²			
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				5	
		交通管理施設工	式	1	5	防護柵工
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	70	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				90	

【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55号	日和佐道路	2	9.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.3	1,818	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	2,680	橋梁15橋、トンネル5本
その他	式	1	0	
維持管理費合計			4,498	

【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。
- その他には、事業の特性に応じて必要な経費を計上