

一般国道33号 砥部^{とべ}道路
事後評価

平成24年12月6日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道33号 砥部道路

【 目 次 】

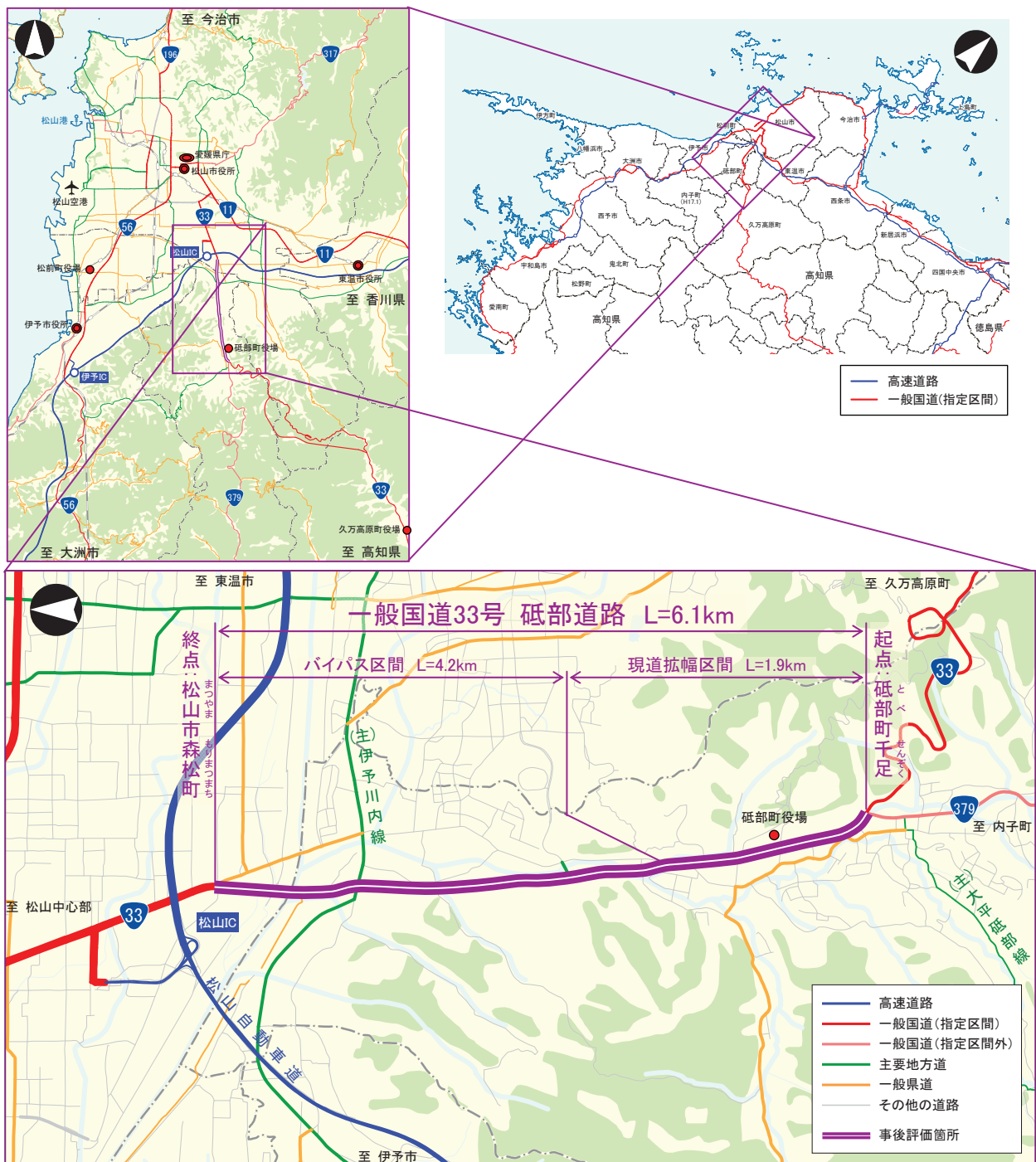
1. 事業の概要	1
1. 1 事業の目的	1
1. 2 事業計画諸元	2
2. 事業の経緯	3
2. 1 主な事業の経緯	3
3. 事後評価の視点	5
3. 1 事業の効果の発現状況	5
1) 客観的評価指標に対応する事後評価項目	5
2) 事業の主な効果	7
3. 2 費用対効果分析に関する要因の変化	13
3. 3 費用対効果分析の結果	14
1) 3 便益による費用便益比	14
2) その他効果	14
3. 4 社会経済情勢の変化	15
1) 市町村合併の状況	15
2) 人口の動向	16
3) 高齢化率の変化	16
4) 自動車保有台数の推移	17
5) 世帯あたりの自動車保有台数の推移	17
6) 地域間流動の状況	18
7) 交通の変化	19
4. 対応方針（案）	20
1) 費用対効果分析と算定基礎となった要因の変化	20
2) 事業の効果の発現状況	20
3) 社会経済情勢の変化	20

1. 事業の概要

1. 1 事業の目的

国道33号は、高知市を起点とし久万高原町、砥部町を経て松山市に至る全長約130kmの主要幹線道路であり、高知県・愛媛県の基幹動脈として、生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。

砥部道路は砥部町千足^{せんぞく}を起点とし、松山市森松町^{もりまつまち}に至る6.1kmの事業であり、沿道部の市街化に伴う交通渋滞の緩和と交通安全の確保を目的とし、バイパス整備・現道拡幅による4車線化・交差点立体化を実施した。

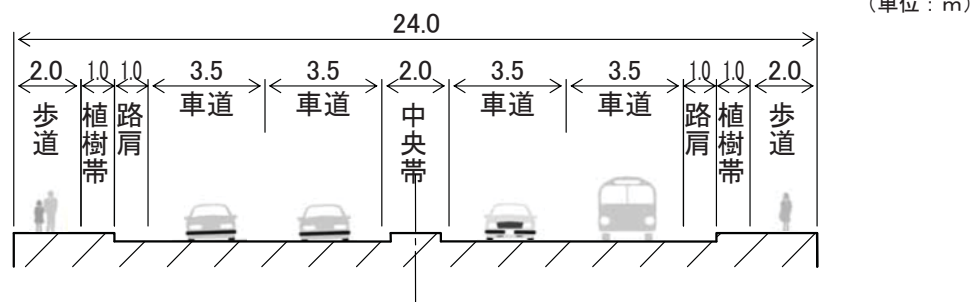


1. 2 事業計画諸元

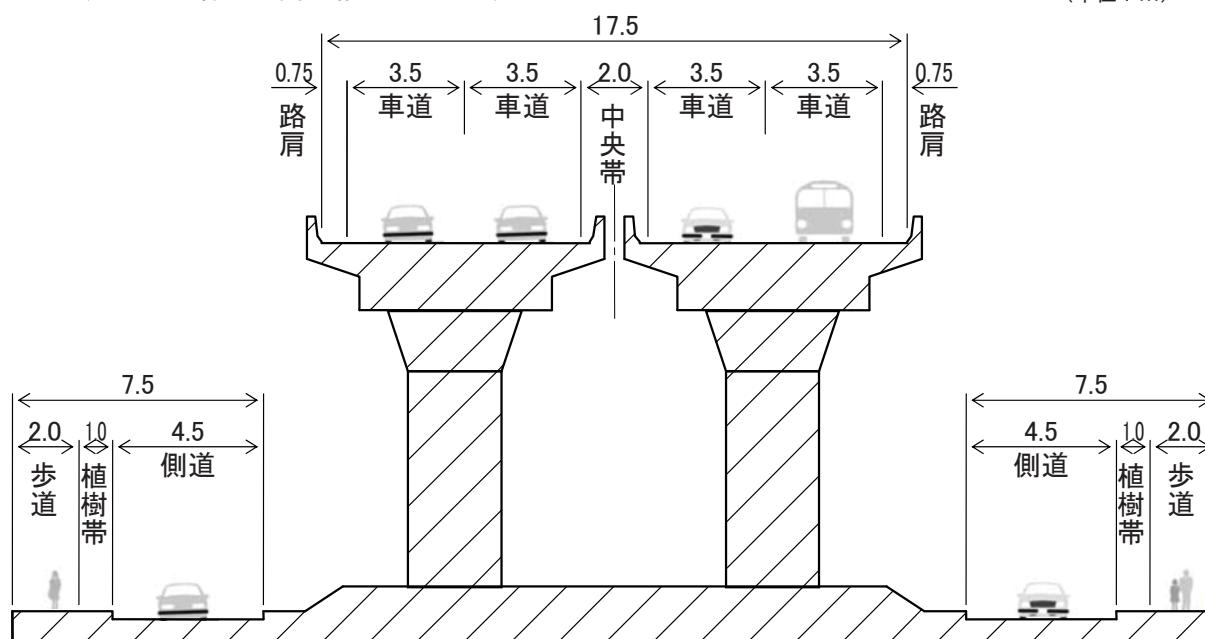
項 目	内 容
事 業 名	一般国道33号 砥部道路 ^{とべ}
計画区間	愛媛県伊予郡砥部町千足 ^{せんぞく} ～愛媛県松山市森松町 ^{もりまつまち}
計画延長	6.1 k m
構造規格	第3種第2級
設計速度	60 k m / h
車 線 数	4 車 線
標準幅員	24m (現道拡幅・バイパス区間)、17.5m (交差点立体化)

【標準横断面図】

〔現道拡幅・バイパス区間〕



〔交差点立体化区間 (拾町交差点)^{じつちょう}〕

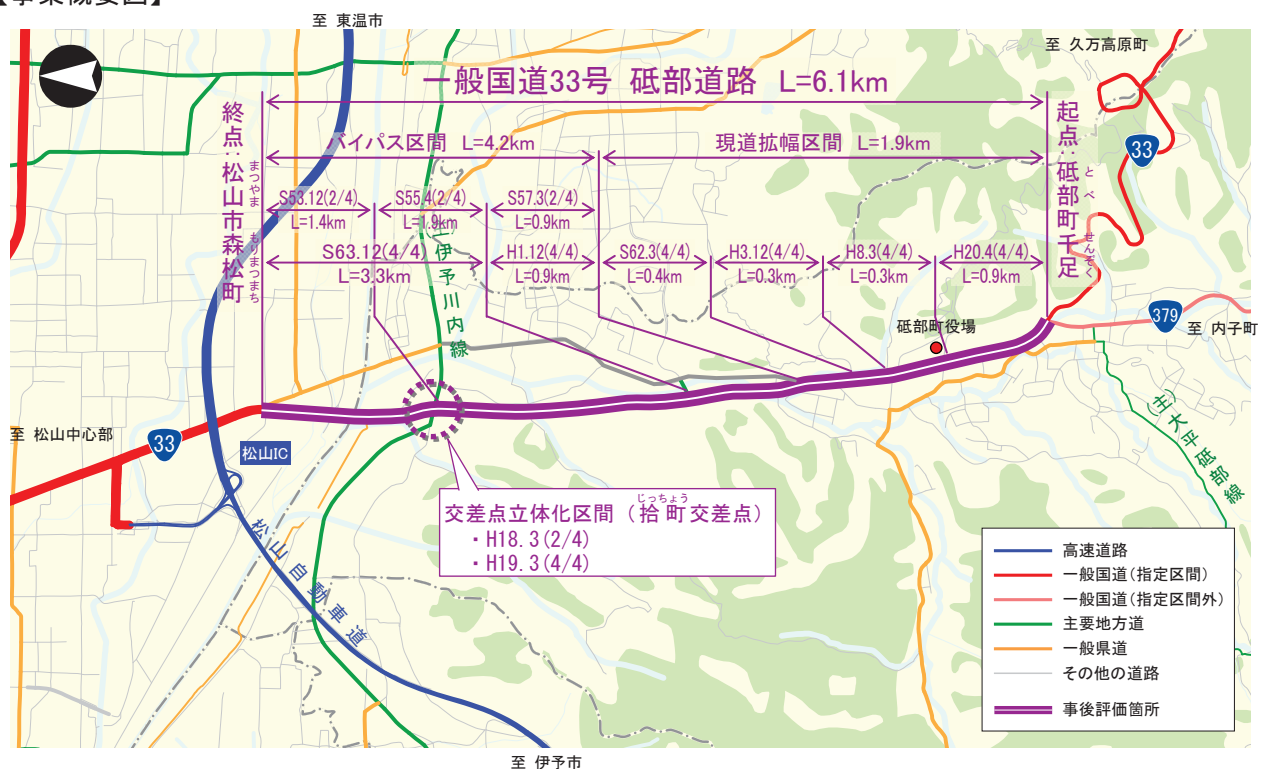


2. 事業の経緯

2. 1 主な事業の経緯

年 次	内 容
昭和48年度	事業化 都市計画決定
昭和49年度	用地買収着手 工事着手
昭和53年度	バイパス区間 2車線暫定供用(L=1.4km)
昭和55年度	バイパス区間 2車線暫定供用(L=1.9km)
昭和56年度	バイパス区間 2車線暫定供用(L=0.9km)
昭和61年度	現道拡幅区間 4車線供用(L=0.4km)
昭和63年度	バイパス区間 4車線供用(L=3.3km)
平成元年度	バイパス区間 4車線供用(L=0.9km)
平成3年度	現道拡幅区間 4車線供用(L=0.3km)
平成7年度	現道拡幅区間 4車線供用(L=0.3km)
平成17年度	交差点立体化区間(拾町交差点) 2車線暫定供用
平成18年度	交差点立体化区間(拾町交差点) 4車線供用
平成20年度	現道拡幅区間 4車線供用(L=0.9km)

【事業概要図】



■砥部道路 上空からの全景



3. 事後評価の視点

3. 1 事業の効果の発現状況

1) 客観的評価指標に対応する事後評価項目

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目 (1/2)>

政策目標	指標(一般国道:二次改築)	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(人・時間)及び削減率
		時間損失削減量:102万人・時間/年 削減率:7%削減
		○ 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
		—
	物流効率化の支援	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		久万高原町～松山市中心部間の路線バスの利用促進に寄与
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
	都市の再生	● 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
		砥部町・久万高原町～松山駅へのアクセス向上
		● 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
		砥部町・久万高原町～松山空港(第二種空港)へのアクセス向上
	国土・地域ネットワークの構築	● 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
		久万高原町～松山ICへのアクセス向上
		□ 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が解消
		—
		○ 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
		—
	国土・地域ネットワークの構築	□ 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
		—
		□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(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
		—
		□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり
		—
	国土・地域ネットワークの構築	□ 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
		—
	国土・地域ネットワークの構築	□ 現道等における交通不能区間が解消
		—
	国土・地域ネットワークの構築	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消
		—
	国土・地域ネットワークの構築	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況
		砥部町～松山市へのアクセス向上

<事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目（2/2）>

政策目標		指標（一般国道・二次改築）	指標チェックの根拠
1. 活力	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	愛媛国体（H29）の開催を支援
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	とべ動物園、砥部焼伝統産業会館～松山IC間へのアクセス向上
		○ 新規整備の公共公益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	通学時における安全性の向上
		□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	—
	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	—
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	拾町交差点立体化、現道拡幅区間整備に伴う交通環境改善による交通事故減少
		● 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	新規歩道整備に伴う歩行者・自転車の安全性向上
	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5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	第一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	—
		□ 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	—
	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CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：5.1千t-CO ₂ /年 CO ₂ 排出削減率：1%
	生活環境の改善・保全	● 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：11.8t-NO _x /年 NO ₂ 排出削減率：53%
		● 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：0.7t-SPM/年 SPM排出削減率：54%
		○ 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	道路整備が地域の発展を支援

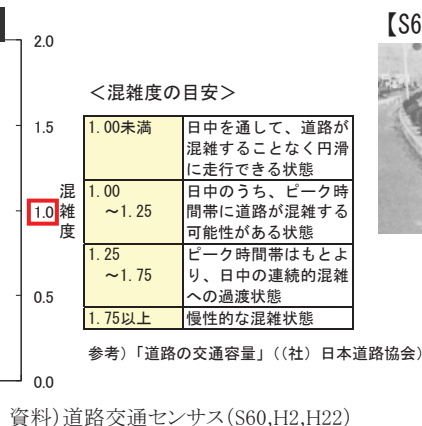
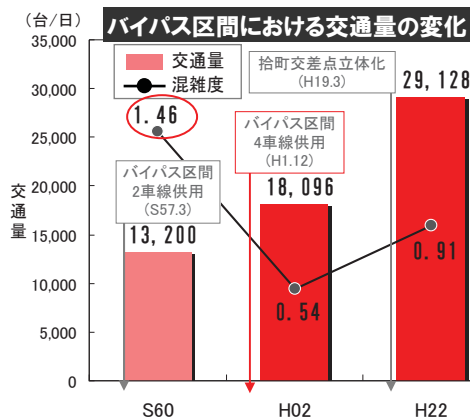
2) 事業の主な効果

■ 交通渋滞の緩和

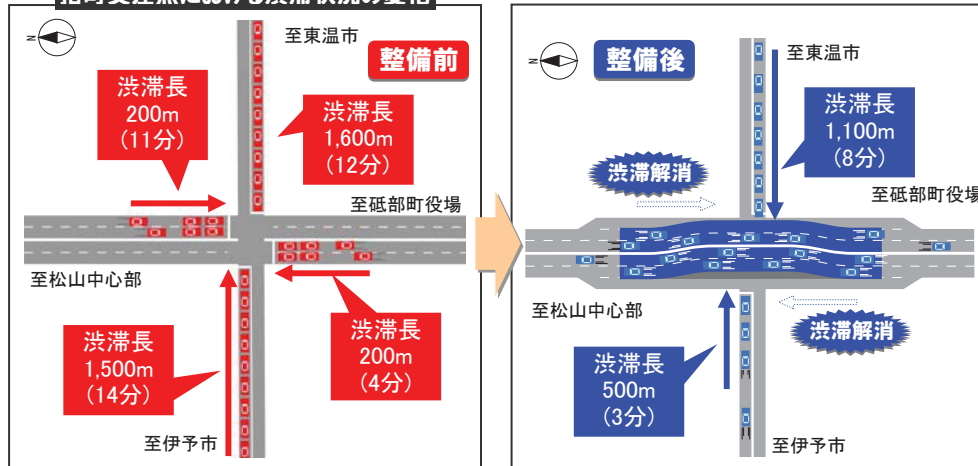
砥部道路の整備により交通渋滞が緩和

- ・ 昭和57年にバイパス区間が2車線で暫定供用したが、この区間の混雑度は1.5程度と高い状態にあり、交通渋滞が課題となっていた。
- ・ バイパス区間の4車線化により、混雑度は1.0未満となり、全体としては混雑は緩和されたが、拾町交差点では引き続き渋滞が発生していた。
- ・ 平成19年3月に拾町交差点の立体化が完成し、本線部の渋滞が解消するとともに、交差道路である主要地方道伊予川内線の渋滞が緩和され、利便性の向上が図られた。

● 砥部道路の整備による交通量・混雑度・渋滞状況の変化



拾町交差点における渋滞状況の変化



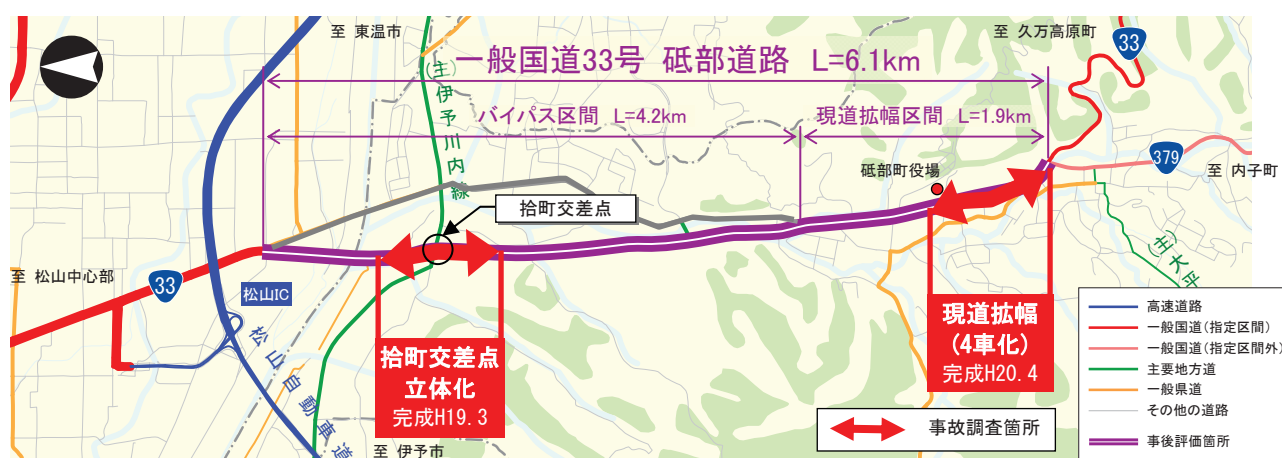
声) 松山方面から砥部町への通勤は渋滞もなく非常にスムーズである。砥部道路のバイパス区間が整備された後、松山自動車道の開通に伴い、交通量が増え、拾町交差点の混雑があったが、立体化のおかげでかなりスムーズになった。(砥部町への通勤者)

資料) 整備前: H14.11.7(木)調査/8:00 整備後: H20.2.21(木)調査/8:00

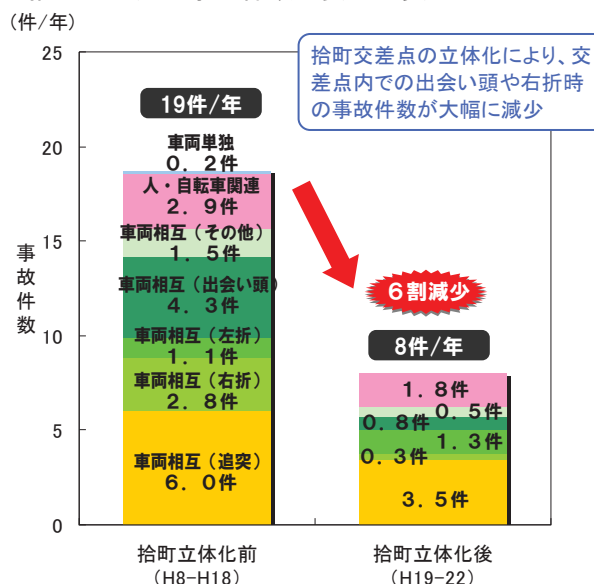
■交通事故の低減

砥部道路の整備により交通事故が減少

- ・ 拾町交差点の立体化前は、交差点付近で交通事故が年間19件発生（H8～H18の平均）しており、安全性の確保が課題となっていた。
- ・ 拾町交差点の立体化に伴い、年間事故件数（H19～H22の平均）は6割減少し、交差点内の安全性が向上した。
- ・ また、現道拡幅区間においては、4車線化前は、交通事故が年間11件発生（H8～H19の平均）していた。
- ・ 現道拡幅区間の4車線化完成後は、中央分離帯が設置されたことで右折車両による事故は発生していない。また、追突事故も大幅に減少するなど年間事故件数（H20～H22の平均）は7割減少し、道路利用者の安全性が向上した。

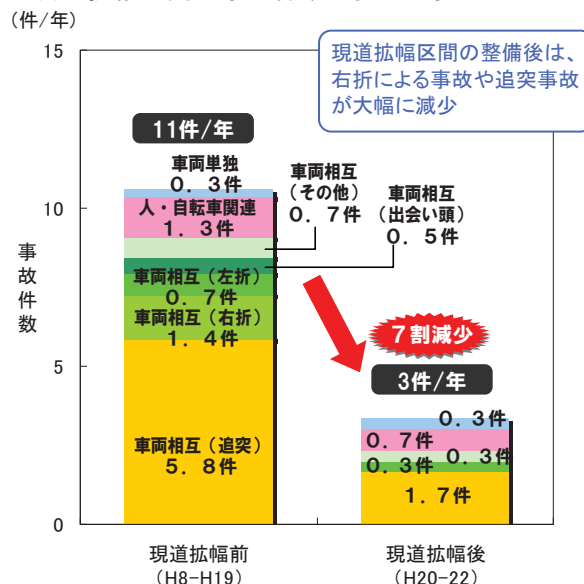


●拾町交差点の事故件数と要因の変化



※拾町交差点を含む0.8kmを対象に集計

●現道拡幅区間の事故件数と要因の変化



※現道拡幅区間はH20.4供用の0.9kmを対象に集計

資料)イタルダデータ

声) 砥部道路の整備後は、生徒に登下校時には安全な国道を通行するように指導している。

(砥部中学校)

声) 安全に通行できる広さを有している歩道が整備されたことにより、学校としては、通学の際には国道を通るように連絡している。

(松山南高校砥部分校)

声) 砥部道路が整備される前は、歩道と自動車の空間が近く、自動車とのすれ違い時に怖い思いをしていたが、歩道がきちんと整備されて安心して歩けるようになった。(砥部幼稚園保護者)

■主要な観光地への速達性向上

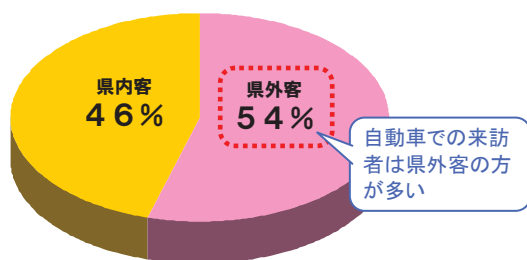
県立とべ動物園、えひめこどもの城等への速達性が向上

- ・ 砥部道路沿線には、「県立とべ動物園」をはじめ「えひめこどもの城」や「砥部焼伝統産業会館」といった観光施設が立地し、年間100万人を超える観光客が訪れており、県外客も多い。
- ・ 砥部道路の整備により、松山インターチェンジから「県立とべ動物園」への所要時間は約2分短縮(2割減)、また、「砥部焼伝統産業会館」への所要時間は約5分短縮(3割減)されるなど、地域の観光施設への速達性向上が図られた。

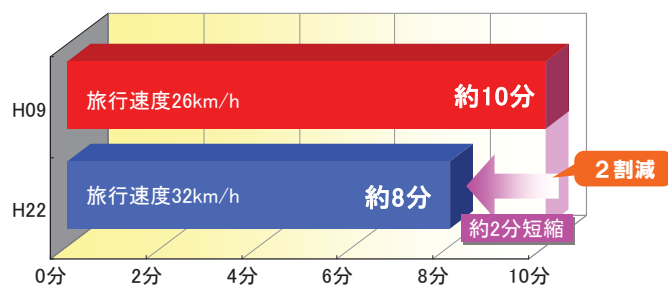
●砥部道路周辺の観光施設と入り込み客数



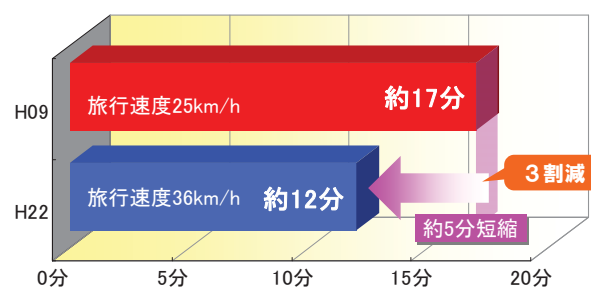
●県立とべ動物園県外客の状況 (H21年度夏期)



●松山ICからとべ動物園への所要時間変化



●松山ICから砥部焼伝統産業会館への所要時間変化



声) 開園当初 (S63)、松山方面からのアクセスは、バイパスが2車線だったため混雑することが多かった。4車線化されてからは改善されたが、その後、高速の開通などもあり交通量が増え、拾町交差点が混雑して県外客等が渋滞に巻き込まれることが多くなった。現在は拾町交差点も高架化され、混雑は解消している。

(とべ動物園管理人)

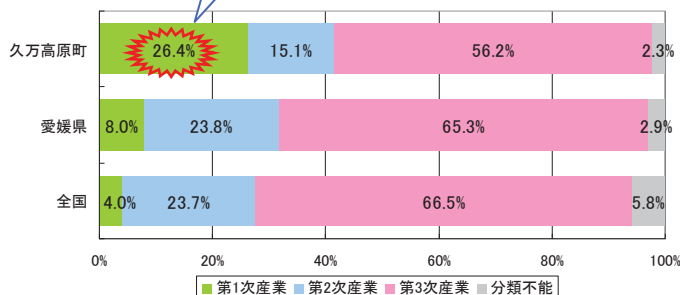
■農林産品の流通の利便性向上

農林産品輸送における走行環境の改善

- ・農林業が盛んな久万高原町は、第一次産業の就業人口割合が県平均の3倍、全国の6倍と高い。
- ・農産品ではトマト栽培(桃太郎トマト)が盛んで、収穫量は県内1位、シェア25%を占めており、収穫されたトマトのうち約9割が町内の集荷場から県外の市場まで大型車で搬送されている。
- ・林産品では木材(丸太)の生産量が県内1位、シェア40%を占めており、県内各地で開催されている木材市場へ大型車で搬送している。
- ・このため、本路線は農林産品の物流ルートとして重要な役割を担っているが、旧道は車道幅員が狭く、特に昭和25年に架設された重信橋は大型車両のすれ違いが困難な状況となっていた。
- ・砥部道路の整備により、集積地と市場間を大型車両が支障なく走行できるようになり、**農林産品の流通の利便性向上**が図られた。

●久万高原町における産業別就業者構成

久万高原町の第一次産業就業者構成は、県平均の3倍全国の6倍



資料) H22国勢調査

●木材市場の開催場所及び搬送ルート



旧道は、大型車同士のすれ違いが困難な状況



砥部道路(役場前)



旧道区間(重信橋) S25.7架設

車道幅員 W=2.75m

愛媛県森林組合連合会では、県内各地で年間80回程度の木材市場を開催しており、多数の材木業者が砥部道路を利用して木材を運んでいる。

●農林産品の出荷・生産状況

【トマト出荷量 (H22)】

	出荷量
愛媛県計	7,640t
久万高原町	1,970t
県内シェア	(25.8%)

久万高原町のトマト収穫量は県内1位であり、県内シェア25%

資料) 野菜生産出荷統計

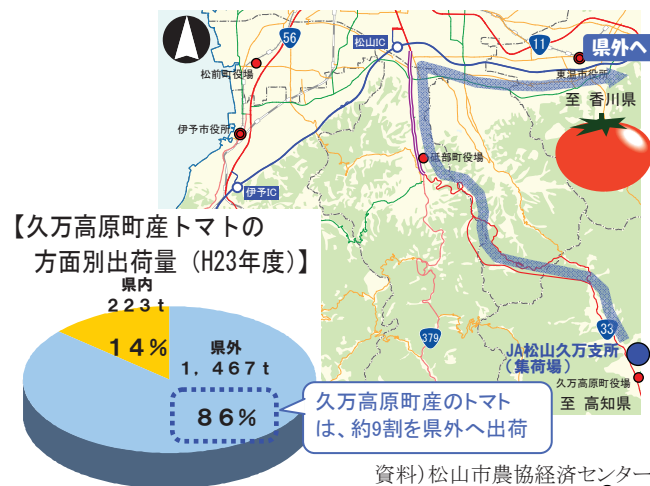
【木材生産量 (H23)】

	生産量
愛媛県計	415千m³
久万高原町	175千m³
県内シェア	(42.2%)

久万高原町の木材生産量は県内1位であり、県内シェア40%

資料) 愛媛の農業

●久万高原町産トマトの県外出荷ルート



資料) 松山市農協経済センター

声) 農機具や出荷施設の機器故障による収穫・出荷作業の遅れは生産者にとって生活にかかわる問題。砥部道路が整備され、松山市内のメンテナンス業者が渋滞に巻き込まれずに久万高原町に修理に来てもらえることは野菜の安定供給面で非常にたすかっている。(松山市農協久万経済センター)

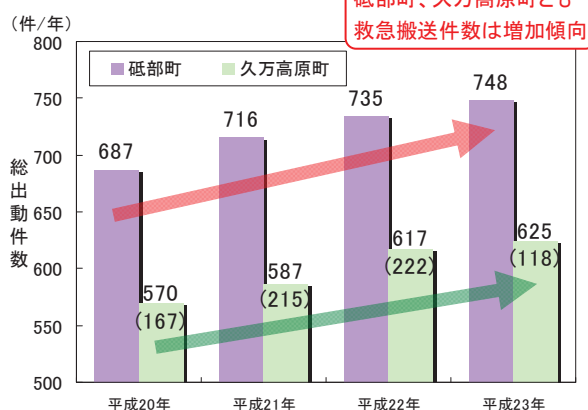
声) 砥部道路ができて流れがスムーズになった。旧道は道が狭く、また動物園が開園してからは、頻繁に混雑していたため、砥部道路が整備されて運搬が楽になった。(JA松山 久万支所)

■第三次医療施設への速達性向上・安全性の向上

砥部町から第三次医療施設への救急医療活動の支援

- ・砥部町及び久万高原町では、救急搬送件数は近年増加しており、平成23年の松山市内への年間搬送件数は866件に及んでいる。
- ・砥部町及び久万高原町には、第三次医療施設がないため、重篤患者については、松山市内の愛媛県立中央病院などへの搬送が必要であるが、暫定2車線供用時は渋滞のため、救急医療活動の支障となっていた。
- ・砥部道路の整備により、砥部町から第三次医療施設への救急搬送の所要時間が4分短縮(2割減)しており、カーラー曲線による救命率の変化で見ると多量出血患者の死亡率が38%から29%に低下する。

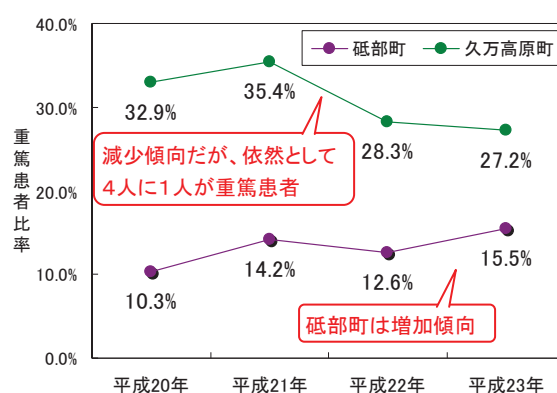
●救急車の出動回数の推移



※砥部町は全て松山市へ搬送
久万高原町から松山市への搬送件数は()内

資料) 砥部消防署、久万高原町消防本部

●救急搬送人員に占める重篤患者※の割合



※重篤患者: 救急搬送実績より「死亡」「重症」を重篤患者とした

資料) 砥部消防署、久万高原町消防本部

●砥部町・久万高原町から三次医療施設へのアクセスルート



声) 旧道を利用していた頃と比べ、渋滞も無くなり、明らかに搬送時間が短縮されており、急患搬送時は走行しやすくなっている。
(砥部町消防本部)

資料) 道路交通センサス(S63,H22)

※所要時間算出にあたっては、4車線区間は規制速度、2車線以下の区間は、すり抜け等を考慮し、道路交通センサスの混雑時旅行速度を採用

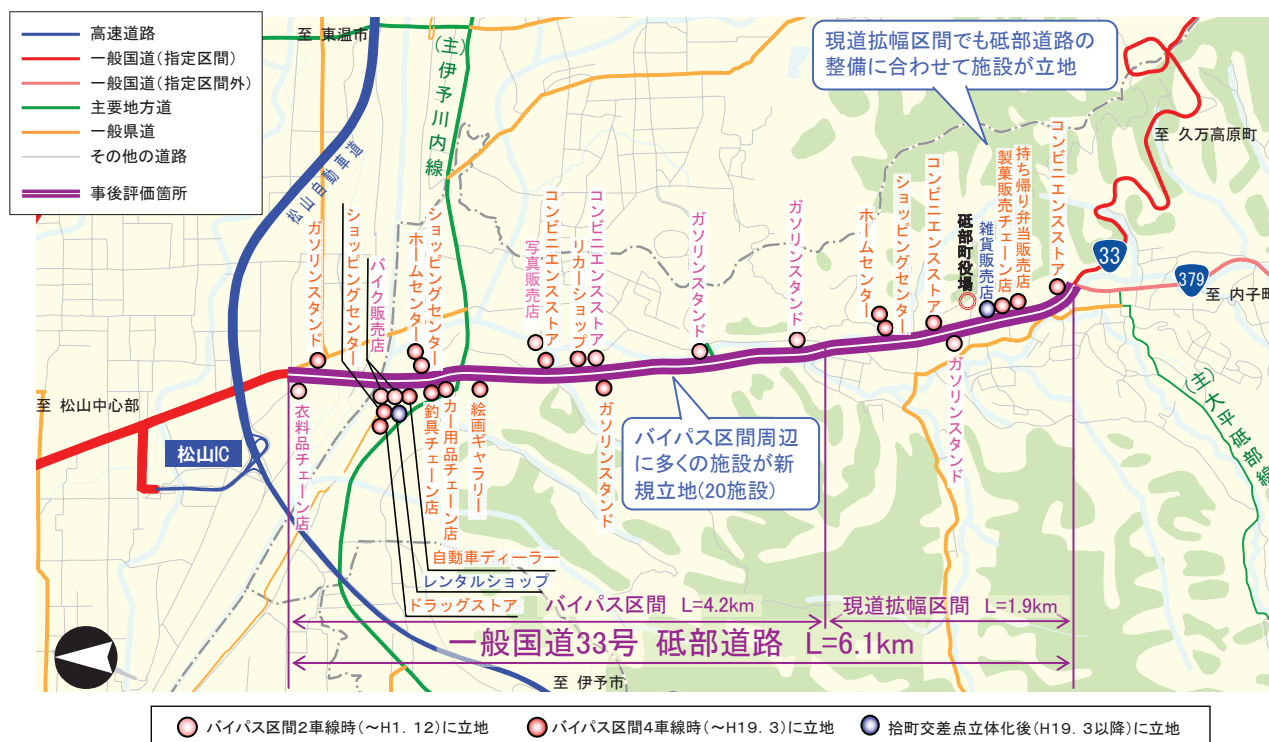
※経過時間は、砥部町役場から愛媛県立中央病院への所要時間に救急隊の現場到着時間8分(全国平均)を加算

■沿道施設の進出による効果

砥部道路沿道に複数の施設が進出

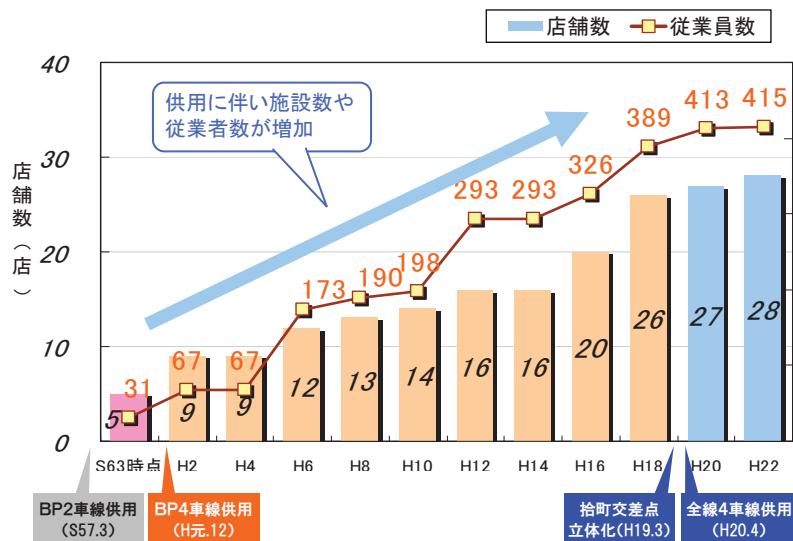
- ・ 砥部道路の整備に合わせ、沿道にはショッピングセンターなどの商業施設が新たに28施設進出し、従業員数も増加している。
- ・ 愛媛県や松山市では商業従業者数が減少傾向である中で、砥部町ではH6まで増加した後、横這い傾向で推移しており、砥部道路の整備が雇用機会の確保に貢献している。

●砥部道路沿道における新規商業施設立地状況

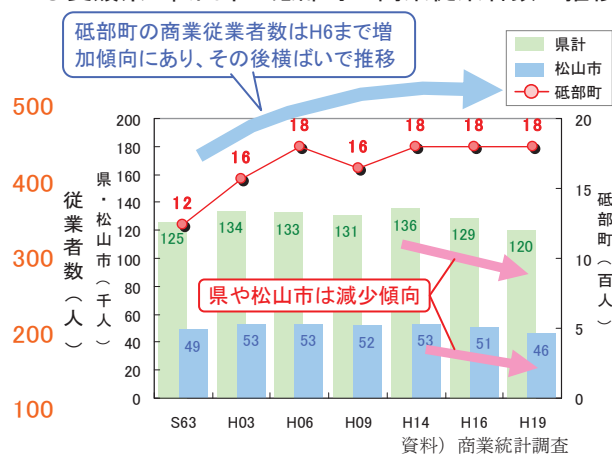


資料) 開設年、従業員数：ヒアリング調査

●砥部道路沿道の主な商業施設数とその施設の従業者数の推移



●愛媛県・松山市・砥部町の商業従業者数の推移



声) 砥部道路のバイパス区間の4車線化後は、特に、交通量が増えているのを感じた。それに合わせて、食事に来てくれるお客さんも増えている。(沿道のレストラン)

3. 2 費用対効果分析に関する要因の変化

■便益要因の変化

	供用前 または 部分供用	供用後	変化の内容	備考
交通量	10,700台/日 [S46センサス]	18,800台/日 [H22センサス]	昭和46年から 8,100台/日 増加	—
交通渋滞	拾町交差点 最大渋滞長1,600m [H14]	拾町交差点 最大渋滞長1,100m [H20]	最大渋滞長 500m減少	拾町交差点の立体化 による渋滞緩和
旅行速度	38.3km/h (旧国道) [S46センサス]	45.0km/h (砥部道路) [H22センサス]	昭和46年から 6.7km/h上昇 (砥部道路利用)	交通量は増加したが 4車線化での全線供 用により交通混雑が 緩和
交通事故	225件/億台キロ (拾町交差点) [H8～H18]	93件/億台キロ (拾町交差点) [H19～H22]	[H8～H18] から 132件/億台キロ減少	—

資料) 交通量、通過時間、旅行速度：道路交通センサス

交通渋滞：[H14] H14.11.7調査結果

[H20] H20.2.21調査結果

交通事故：[H8～H22] イタルダデータ

■コスト要因の変化

	前回評価時 (H15)	今回評価時	変化の内容	備考
道路構造等	第3種第2級 4車線	第3種第2級 4車線	変化なし	—
事業費	154億円	154億円	変化なし	—
事業期間	S48～H18年度	S48～H19年度	用地交渉の難航による 遅れ	—

3. 3 費用対効果分析の結果

1) 3 便益による費用便益比

	今回評価時（基準年H24）	備 考
計画交通量	21,200～30,300台/日 (H42推計値)	—
総費用 ^{※1} （C）	460億円	—
総便益 ^{※1} （B）	1,026億円	—
費用便益比（B／C）	2.2	—

※1. 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

【参考：前回評価時】

	前回評価時（基準年H15）	備 考
計画交通量	50,300台/日 (H42推計値)	前回評価時（H15）は、拾町交差点立体化及び砥部町役場以南の現道拡幅のみを対象として評価しているため、今回評価結果とは直接比較できない。
総費用 ^{※2} （C）	53億円	
総便益 ^{※2} （B）	180億円	
費用便益比（B／C）	3.4	

※2. 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

2) その他効果

- ・ 主要な観光地への速達性向上
- ・ 農林産品の流通の利便性向上
- ・ 第三次医療環境への速達性・安全性の向上
- ・ 沿道への商業施設の進出による雇用機会の確保に貢献

3. 4 社会経済情勢の変化

1) 市町村合併の状況

- 愛媛県では、平成15年以降、市町村合併が進展しており、砥部道路周辺の市町村では、平成16年に久万高原町(久万町、面河村、美川村、柳谷村の4町村の合併)、平成17年に砥部町(砥部町、広田村の2町村の合併)及び松山市(松山市、北条市、中島町の2市1町の合併)が誕生している。
- 砥部町は、通勤・通学や買い物などの日常生活だけでなく、医療や福祉面等においても松山市に大きく依存しており、行政サービスにおける移動を支援するための社会資本整備は、今後さらに重要性を増すと考えられる。

<愛媛県における市町村合併の変遷>



現在の市町村 (H24.8現在)	備 考
松山市	平成17年1月 松山市・北条市・中島町が合併
今治市	平成17年4月 今治市・朝倉村・玉川町・波方町・大西町・菊間町・吉海町・宮窪町・伯方町・上浦町・大三島町・関前村が合併
宇和島市	平成17年4月 宇和島市・吉田町・三間町・津島町が合併
八幡浜市	平成17年3月 八幡浜市・保内町が合併
新居浜市	平成15年4月 新居浜市・別子山村が合併
西条市	平成16年11月 西条市・東予市・小松町・丹原町が合併
大洲市	平成17年1月 大洲市・長浜町・肱川町・河辺村が合併
伊予市	平成17年4月 伊予市・中山町・双海町が合併
四国中央市	平成16年4月 川之江市・伊予三島市・新宮村・土居町が合併
西予市	平成16年4月 三瓶町・明浜町・宇和町・野村町・城川町が合併
東温市	平成16年9月 重信町・川内町が合併
上島町	平成16年10月 魚島村・弓削町・生名村・岩城村が合併
久万高原町	平成16年8月 久万町・面河村・美川村・柳谷村が合併
松前町	
砥部町	平成17年1月 砥部町・広田村が合併
内子町	平成17年1月 内子町・五十崎町・小田町が合併
伊方町	平成17年4月 伊方町・瀬戸町・三崎町が合併
松野町	
鬼北町	平成17年1月 広見町・日吉村が合併
愛南町	平成16年10月 内海村・御荘町・城辺町・一本松町・西海町が合併

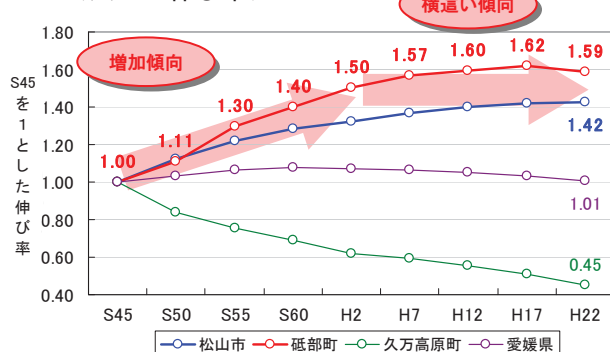
■ : 砥部道路の周辺市町

資料) 愛媛県市町村合併HP

2) 人口の動向

- 愛媛県全体の人口は平成2年以降、微減傾向であり、平成22年には昭和50年の0.98倍、世帯数は増加傾向である。
- 砥部道路沿線の砥部町では、人口は微増傾向にあり、世帯数は大幅に増加傾向にある。

＜人口の伸び率＞



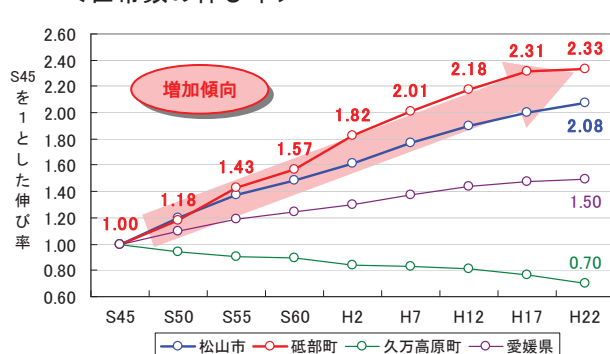
＜人口の推移＞

単位: 人

	松山市	砥部町	周辺市町 久万高原町	愛媛県
S45	362,998	13,831	21,432	1,418,124
S50	407,237	15,365	18,014	1,465,215
S55	442,147	17,958	16,225	1,506,637
S60	466,354	19,339	14,760	1,529,983
H2	480,854	20,802	13,313	1,515,025
H7	497,203	21,705	12,781	1,506,700
H12	508,266	22,075	11,887	1,493,092
H17	514,937	22,424	10,946	1,467,815
H22	517,231	21,981	9,644	1,431,493

資料) 国勢調査(S45～H22)

＜世帯数の伸び率＞



＜世帯数の推移＞

単位: 世帯

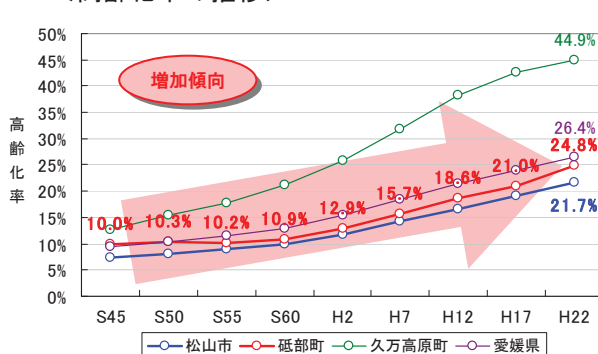
	松山市	砥部町	周辺市町 久万高原町	愛媛県
S45	107,890	3,547	6,367	394,317
S50	129,171	4,201	6,019	434,384
S55	148,420	5,082	5,766	470,653
S60	160,592	5,577	5,706	492,583
H2	173,644	6,462	5,342	512,771
H7	191,083	7,127	5,277	541,701
H12	204,924	7,731	5,146	566,146
H17	216,160	8,201	4,891	582,803
H22	224,178	8,272	4,468	590,888

資料) 国勢調査(S45～H22)

3) 高齢化率の変化

- 高齢化率は、愛媛県全体で増加傾向であり、砥部町も同様に増加傾向である。
- 砥部町については、愛媛県平均よりは低いものの、約25%の高齢化率となっている。

＜高齢化率の推移＞



＜高齢者数の推移＞

単位: 人

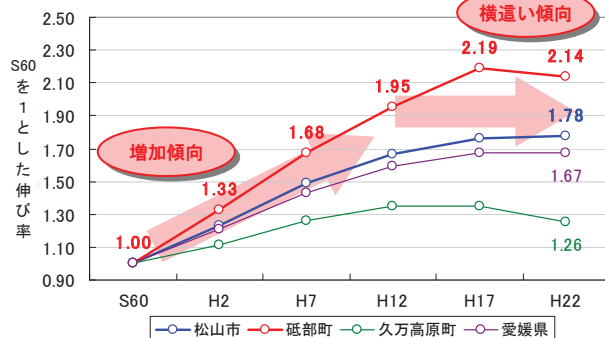
	松山市	砥部町	周辺市町 久万高原町	愛媛県
S45	27,135	1,385	2,704	133,212
S50	32,948	1,589	2,774	152,344
S55	39,471	1,829	2,892	174,729
S60	46,428	2,103	3,137	198,044
H2	56,330	2,675	3,437	232,726
H7	70,495	3,416	4,077	278,691
H12	84,615	4,104	4,539	320,078
H17	98,265	4,719	4,678	351,990
H22	112,240	5,447	4,329	378,591

資料) 国勢調査(S45～H22)

4) 自動車保有台数の推移

- 愛媛県全体の自動車保有台数は平成17年以降、横ばい傾向である。
- 砥部道路沿線の砥部町における自動車保有台数は、平成17年以降横ばい傾向にある。

<自動車保有台数の伸び率>



<自動車保有台数の推移>

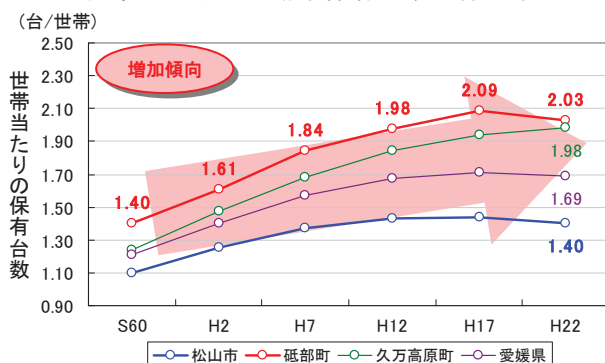
	松山市	砥部町	単位: 台	
			周辺市町 久万高原町	愛媛県
S60	176,283	7,827	7,053	595,182
H2	217,788	10,409	7,870	719,896
H7	262,722	13,124	8,882	851,993
H12	293,722	15,298	9,507	948,547
H17	310,255	17,129	9,498	995,852
H22	313,790	16,753	8,861	996,403

資料) 四国運輸局 自動車数の推移(S60～H22)

5) 世帯あたりの自動車保有台数の推移

- 世帯当たり自動車保有台数は、昭和60年から平成17年にかけて、愛媛県県全体、砥部町とも増加傾向にあったが、平成17年以降はほぼ横ばいで推移している。
- 砥部町の世帯当たり自動車保有台数は、愛媛県や周辺市町と比べても高い傾向にある。

<世帯当たりの自動車保有台数の伸び率>



<世帯当たりの自動車保有台数の伸び率>

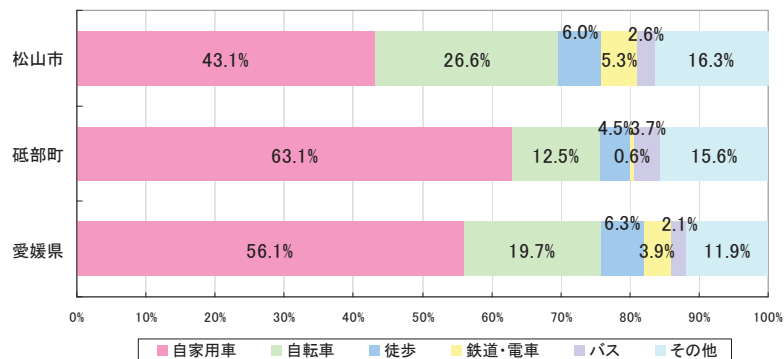
	松山市	砥部町	単位: 台/世帯	
			周辺市町 久万高原町	愛媛県
S60	1.10	1.40	1.24	1.21
H2	1.25	1.61	1.47	1.40
H7	1.37	1.84	1.68	1.57
H12	1.43	1.98	1.85	1.68
H17	1.44	2.09	1.94	1.71
H22	1.40	2.03	1.98	1.69

資料) 四国運輸局 自動車数の推移(S60～H22)
国勢調査(S60～H22)

6) 地域間流動の状況

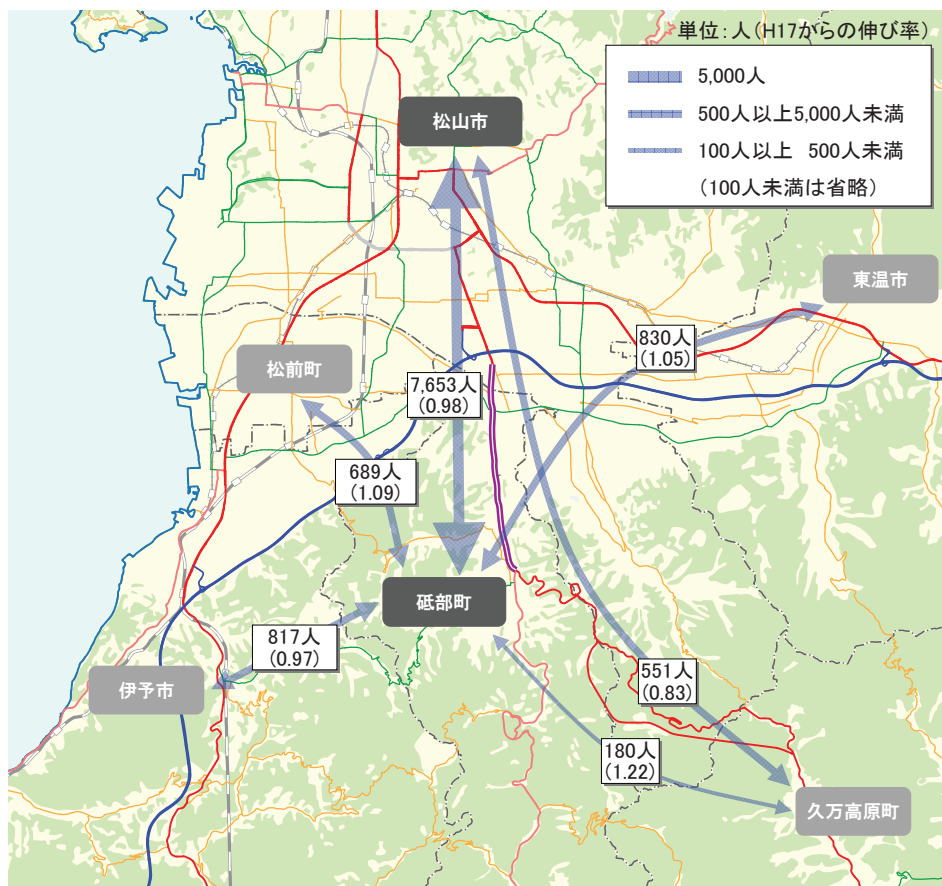
- 通勤通学時の利用交通手段に対する自家用車比は、松山市では約43%と県平均よりも低い
が、砥部町では約63%が自家用車利用と県平均を大きく上回っている。
- また、砥部町から隣接市町への通勤通学流動をみると、砥部町から松山市への流動が突出し
ており、砥部町と松山市の繋がりの強さがうかがえる。

<通勤・通学時の利用交通手段>



資料) 国勢調査(H22)

●砥部町・久万高原町における市町間の通勤通学流動 (H22)

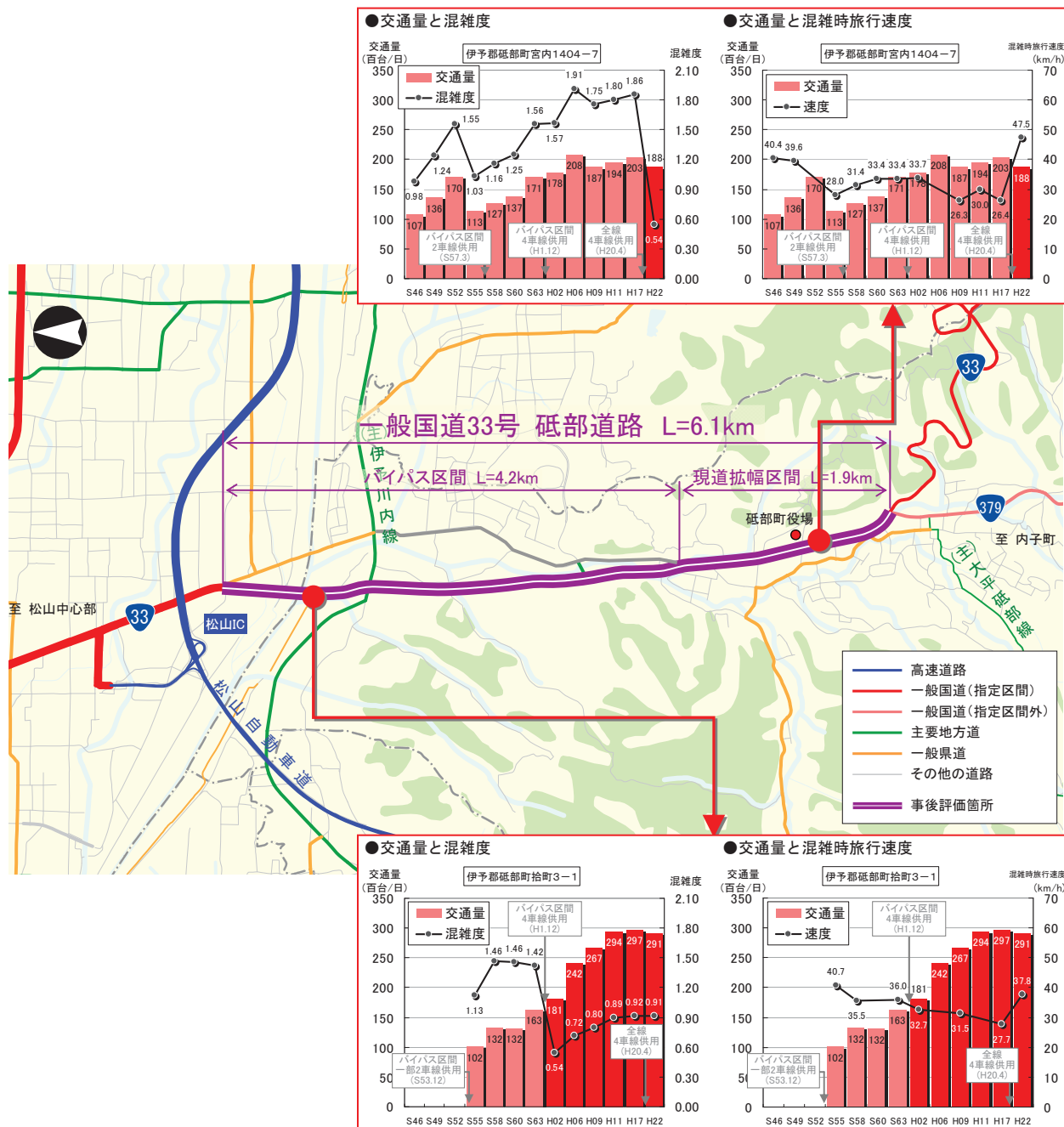


資料) 国勢調査(H22)

7) 交通の変化

- 対象路線は、経年で交通量が増加していたが、平成17年前後で減少傾向に転じている。2車線暫定供用時には、混雑度が高かったが、4車線化以降は、交通量が増加しているが混雑度は1.0を下回る状況で推移している。
- 旅行速度は、平成17年から平成22年にかけて、拾町交差点立体化や現道拡幅区間の整備にあわせて回復傾向にあることが確認できる。

< 砥部道路周辺の交通量と混雑時旅行速度の推移 (S46～H22) >



混雑度の目安

1.00未満	日中を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状態
1.00～1.25	日中のうち、ピーク時間帯に道路が混雑する可能性がある状態
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、日中の連続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的な混雑状態

参考) 「道路の交通容量」 ((社)日本道路協会)

※ H2～H17の混雑度はH22道路交通センサスの交通容量を用いて算出

4. 対応方針（案）

■事後評価の視点

1) 費用対効果分析と算定基礎となった要因の変化

- ◇事業費 : 前回評価時154億円（H15）に対し、今回は154億円（H24）
- ◇計画交通量 : 21,200～30,300台/日（H42推計）（現況交通量 : 18,800～29,100台/日（H22センサス））
- ◇費用便益比 : 2.2（基準年次H24）
- ◇事業期間 : 前回評価時S48～H18に対し、今回はS48～H19

2) 事業の効果の発現状況

- ◇バイパス区間が4車線化され、交通量は増加しているが、拾町交差点の立体化により交通処理能力が向上し、交通渋滞が緩和され、利便性が向上
- ◇事故が多発していた拾町交差点では交差点立体化により衝突事故が減少、現道拡幅区間では4車線化により追突事故が減少するなど、道路利用者の安全性が向上
- ◇砥部道路沿道には、県立とべ動物園など、県下有数の集客力を持つ観光施設が多数分布しており、砥部道路の整備に伴う交通渋滞の緩和により、地域の観光施設への速達性が向上
- ◇砥部道路の整備により、農林業が盛んな久万高原町と市場間を大型車両が支障なく走行できるようになり、農林産品の流通の利便性が向上
- ◇砥部道路の整備により、第三次医療施設への救急搬送の速達性及び安全性の向上
- ◇砥部道路の整備が、沿道への商業施設の進出による雇用機会の確保に貢献 等

3) 社会経済情勢の変化

- ◇平成17年の市町村合併により、旧砥部町、旧広田村が合併し、現在の砥部町となる
- ◇砥部町の人口は微増、世帯数、高齢化率は増加傾向
- ◇砥部町の自動車保有台数は平成17年以降横ばい
- ◇砥部町の自動車依存度は県平均よりも高く、通勤通学流動では松山市とのつながりが特に強い

■対応方針（案）

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

砥部道路の供用により、現道の慢性的な渋滞の緩和、交通の安全性向上等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていることなどから、今後の事後評価の必要性及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

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。

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３３号	砥部道路	L=6.1km	二次改築	ＢＰ・現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,200～30,300	4	四国地方整備局

※上記の計画交通量は、現況＋事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成２４年度		
単純合計	152億円	49億円	201億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	435億円	26億円	460億円

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２４年度			
供用年	平成２０年度			
単年便益 (初年便益)	40億円	2.8億円	1.6億円	44億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	924億円	64億円	38億円	1,026億円

③ 結果

費用便益比（Ｂ／Ｃ）	2.2
経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）	566億円
経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）	6.2%

交通状況の変化

【事業全体】

様式－３①

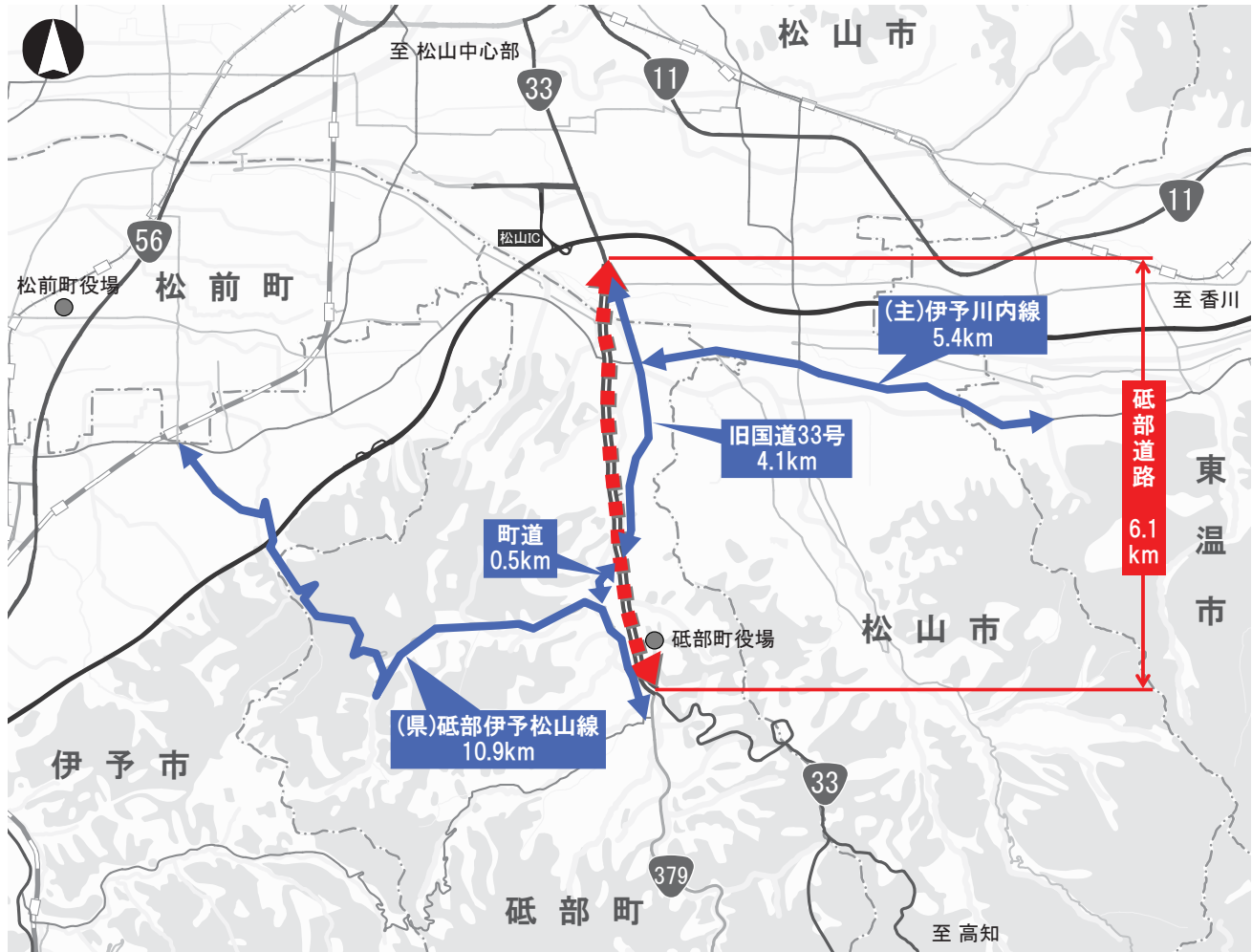
事業名：砥部道路

(推計時点 H 4 2 年)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 6.1km		交通量※ ¹	[台/日]	17,200	24,100
		走行時間※ ²	[分]	4	8
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	11.46	34.85
②主な周 辺道路※ ⁴	並行現道 (旧国道 33号) : 4.1km	交通量	[台/日]	22,700	7,400
		走行時間	[分]	10	7
		走行時間費用	[億円/年]	41.52	9.70
	(主)伊予 川内線 : 5.4km	交通量	[台/日]	8,900	8,000
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	16.03	13.95
	(県)砥部 伊予松山 線 : 10.9km	交通量	[台/日]	6,000	200
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	17.98	0.67
	町道 : 0.5km	交通量	[台/日]	3,300	100
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.85	0.01
		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：1026.3km		走行時間費用	[億円/年]	1,602.29	1,596.58

			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：1,053.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1690.12	1655.76	34.36

(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：砥部道路

(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)	☒		
	その他	☐		
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24年度		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 ☒ (H42)		
		複数時点での推計 ☐		
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒	
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 無	
		いずれかのみ の推計の場合	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)	☒ (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)	☐	
		その他()	☐	
	開発交通量の考慮	無	☒	
		有	☐	
		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	☐	
		転換率式を用いた配分	☐	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐	
		簡易手法	☐	
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
			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()		☐		
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 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。			
	最終配分の速度	☐		
	採用理由を記載			
	その他()		☐	

(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	■	
		考慮する	□	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			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	■	
		考慮する	□	
		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	□
			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	■	
		考慮する	□	
		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
	その他 ()	□		
	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	■	
独自に設定した値を使用		□		
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	■		
	独自に設定した値を使用	□		
	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	■		
	中央分離帯の有無を考慮しない	□		
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	■		
	考慮する	□		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：砥部道路

(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 ☐
		標準投資パターンを採用 ☐
		その他(実績値を採用) ☒
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載
		松山河川国道事務所の実績値より設定
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である ☐
その他		
4. その他		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：砥部道路

維持管理費の単価単価の算出

年次	年度	割戻率 (基準年：H24)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価 (億円)	現在価値	単価 (億円)	現在価値
				0.16		6.1	0.98
―35年目	S 48	4.6164	56.1	3.85	29.72		
―34年目	S 49	4.4388	66.9	4.10	25.52		
―33年目	S 50	4.2681	70.7	5.20	29.45		
―32年目	S 51	4.1039	76.7	6.40	32.12		
―31年目	S 52	3.9461	81.3	11.10	50.54		
―30年目	S 53	3.7943	84.7	10.93	45.93		
―29年目	S 54	3.6484	86.9	11.10	43.71		
―28年目	S 55	3.5081	92.4	4.52	16.10		
―27年目	S 56	3.3731	94.8	2.82	9.41		
―26年目	S 57	3.2434	95.8	0.10	0.32		
―25年目	S 58	3.1187	96.8	0.11	0.33		
―24年目	S 59	2.9987	98.7	0.92	2.62		
―23年目	S 60	2.8834	99.5	5.11	13.89		
―22年目	S 61	2.7725	101.2	2.24	5.76		
―21年目	S 62	2.6658	101.0	13.46	33.32		
―20年目	S 63	2.5633	101.5	7.09	16.80		
―19年目	H 1	2.4647	104.2	1.26	2.80		
―18年目	H 2	2.3699	106.5	0.59	1.23		
―17年目	H 3	2.2788	109.1	4.18	8.19		
―16年目	H 4	2.1911	110.6	1.79	3.33		
―15年目	H 5	2.1068	110.9	0.87	1.55		
―14年目	H 6	2.0258	110.8	3.01	5.16		
―13年目	H 7	1.9479	109.9	1.26	2.09		
―12年目	H 8	1.8730	109.5	0.00	0.00		
―11年目	H 9	1.8009	110.4	0.10	0.15		
―10年目	H 10	1.7317	109.9	0.10	0.15		
―9年目	H 11	1.6651	108.4	0.57	0.82		
―8年目	H 12	1.6010	107.2	0.19	0.27		
―7年目	H 13	1.5395	105.7	1.24	1.69		
―6年目	H 14	1.4802	103.8	0.00	0.00		
―5年目	H 15	1.4233	102.3	7.06	9.21		
―4年目	H 16	1.3686	101.0	11.95	15.19		
―3年目	H 17	1.3159	99.6	12.23	15.16		
―2年目	H 18	1.2653	98.7	11.62	13.97		
―1年目	H 19	1.2167	97.6	4.67	5.46		
供用開始年次	H 20	1.1699	96.8			0.98	1.11
1年目	H 21	1.1249	95.6			0.98	1.08
2年目	H 22	1.0816	93.8			0.98	1.06
3年目	H 23	1.0400	93.8			0.98	1.02
4年目	H 24	1.0000	93.8			0.98	0.98
5年目	H 25	0.9615	93.8			0.98	0.94
6年目	H 26	0.9246	93.8			0.98	0.91
7年目	H 27	0.8890	93.8			0.98	0.87
8年目	H 28	0.8548	93.8			0.98	0.84
9年目	H 29	0.8219	93.8			0.98	0.81
10年目	H 30	0.7903	93.8			0.98	0.77
11年目	H 31	0.7599	93.8			0.98	0.74
12年目	H 32	0.7307	93.8			0.98	0.72
13年目	H 33	0.7026	93.8			0.98	0.69
14年目	H 34	0.6756	93.8			0.98	0.66
15年目	H 35	0.6496	93.8			0.98	0.64
16年目	H 36	0.6246	93.8			0.98	0.61
17年目	H 37	0.6006	93.8			0.98	0.59
18年目	H 38	0.5775	93.8			0.98	0.57
19年目	H 39	0.5553	93.8			0.98	0.54
20年目	H 40	0.5339	93.8			0.98	0.52
21年目	H 41	0.5134	93.8			0.98	0.50
22年目	H 42	0.4936	93.8			0.98	0.48
23年目	H 43	0.4746	93.8			0.98	0.47
24年目	H 44	0.4564	93.8			0.98	0.45
25年目	H 45	0.4388	93.8			0.98	0.43
26年目	H 46	0.4220	93.8			0.98	0.41
27年目	H 47	0.4057	93.8			0.98	0.40
28年目	H 48	0.3901	93.8			0.98	0.38
29年目	H 49	0.3751	93.8			0.98	0.37
30年目	H 50	0.3607	93.8			0.98	0.35
31年目	H 51	0.3468	93.8			0.98	0.34
32年目	H 52	0.3335	93.8			0.98	0.33
33年目	H 53	0.3207	93.8			0.98	0.31
34年目	H 54	0.3083	93.8			0.98	0.30
35年目	H 55	0.2965	93.8			0.98	0.29
36年目	H 56	0.2851	93.8			0.98	0.28
37年目	H 57	0.2741	93.8			0.98	0.27
38年目	H 58	0.2636	93.8			0.98	0.26
39年目	H 59	0.2534	93.8			0.98	0.25
40年目	H 60	0.2437	93.8			0.98	0.24
41年目	H 61	0.2343	93.8			0.98	0.23
42年目	H 62	0.2253	93.8			0.98	0.22
43年目	H 63	0.2166	93.8			0.98	0.21
44年目	H 64	0.2083	93.8			0.98	0.20
45年目	H 65	0.2003	93.8			0.98	0.20
46年目	H 66	0.1926	93.8			0.98	0.19
47年目	H 67	0.1852	93.8			0.98	0.18
48年目	H 68	0.1780	93.8			0.98	0.17
49年目	H 69	0.1712	93.8	-43.04	-7.37	0.98	0.17
合 計				108.71	434.59	49.00	25.55
単純事業費計				151.74		49.00	

注) 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

【事業全体】

箇所名：砥部道路

様式－5

年次	年度 基準年	総走行台別の年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円)				走行経費減少便益 (億円)				交通事故減少便益 (億円)			合計 (億円)		
		乗用車	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 20	0.99403	0.98995	0.99498	0.99314	1.1699	96.8	26.23	8.80	4.67	39.70	45.01	1.65	0.70	0.41	2.76	3.13	1.62	1.84	44.08	49.97
	H 21	0.99399	0.98985	0.99496	0.99309	1.1249	95.6	26.07	8.71	4.65	39.43	43.52	1.64	0.69	0.41	2.74	3.02	1.61	1.78	43.78	48.32
1年目	H 22	0.99396	0.98975	0.99493	0.99304	1.0816	93.8	25.91	8.62	4.63	39.16	42.36	1.63	0.68	0.41	2.72	2.94	1.60	1.73	43.48	47.03
2年目	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	1.0400	93.8	25.75	8.53	4.61	38.89	40.45	1.62	0.67	0.41	2.70	2.81	1.59	1.65	43.18	44.91
3年目	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	1.0000	93.8	25.59	8.44	4.59	38.62	38.62	1.61	0.66	0.41	2.68	2.68	1.58	1.58	42.88	42.88
4年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.9615	93.8	25.43	8.35	4.57	38.35	36.87	1.60	0.65	0.41	2.66	2.56	1.57	1.51	42.58	40.94
5年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.9246	93.8	25.27	8.26	4.55	38.08	35.21	1.59	0.64	0.41	2.64	2.44	1.56	1.44	42.28	39.09
6年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8890	93.8	25.11	8.17	4.53	37.81	33.61	1.58	0.63	0.41	2.62	2.33	1.55	1.38	41.98	37.32
7年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8548	93.8	24.95	8.08	4.51	37.54	32.09	1.57	0.62	0.41	2.60	2.22	1.54	1.32	41.68	35.63
8年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.8219	93.8	24.79	7.99	4.49	37.27	30.63	1.56	0.61	0.41	2.58	2.12	1.53	1.26	41.38	34.01
9年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7903	93.8	24.63	7.90	4.47	37.00	29.24	1.55	0.60	0.41	2.56	2.02	1.52	1.20	41.08	32.47
10年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7599	93.8	24.47	7.81	4.45	36.73	27.91	1.54	0.59	0.41	2.54	1.93	1.51	1.15	40.78	30.99
11年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7307	93.8	24.31	7.72	4.43	36.46	26.64	1.53	0.58	0.41	2.52	1.84	1.50	1.10	40.48	29.58
12年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99251	0.7026	93.8	24.19	7.64	4.42	36.25	25.47	1.52	0.57	0.41	2.50	1.76	1.49	1.05	40.24	28.27
13年目	H 34	0.99351	0.98851	0.99466	0.99250	0.6756	93.8	24.07	7.56	4.41	36.04	24.35	1.51	0.56	0.41	2.48	1.68	1.48	1.00	40.00	27.02
14年目	H 35	0.99349	0.98849	0.99466	0.99249	0.6496	93.8	23.95	7.48	4.40	35.83	23.28	1.50	0.55	0.41	2.46	1.60	1.47	0.95	39.76	25.83
15年目	H 36	0.99347	0.98847	0.99466	0.99248	0.6246	93.8	23.83	7.40	4.39	35.62	22.25	1.49	0.54	0.41	2.44	1.52	1.46	0.91	39.52	24.68
16年目	H 37	0.99345	0.98845	0.99466	0.99247	0.6006	93.8	23.71	7.32	4.38	35.41	21.27	1.48	0.53	0.41	2.42	1.45	1.45	0.87	39.28	23.59
17年目	H 38	0.99343	0.98843	0.99466	0.99246	0.5775	93.8	23.59	7.24	4.37	35.20	20.33	1.47	0.52	0.41	2.40	1.39	1.44	0.83	39.04	22.55
18年目	H 39	0.99341	0.98841	0.99466	0.99245	0.5553	93.8	23.47	7.16	4.36	34.99	19.43	1.46	0.51	0.41	2.38	1.32	1.43	0.79	38.80	21.55
19年目	H 40	0.99339	0.98839	0.99466	0.99244	0.5339	93.8	23.35	7.08	4.35	34.78	18.57	1.45	0.50	0.41	2.36	1.26	1.42	0.76	38.56	20.59
20年目	H 41	0.99337	0.98837	0.99466	0.99243	0.5134	93.8	23.23	7.00	4.34	34.57	17.75	1.44	0.49	0.41	2.34	1.20	1.41	0.72	38.32	19.67
21年目	H 42	0.99335	0.98835	0.99466	0.99242	0.4936	93.8	23.11	6.92	4.33	34.36	16.96	1.43	0.48	0.41	2.32	1.15	1.40	0.69	38.08	18.80
22年目	H 43	0.99333	0.98833	0.99466	0.99241	0.4746	93.8	22.99	6.87	4.34	34.10	16.18	1.42	0.48	0.41	2.31	1.10	1.39	0.66	37.80	17.94
23年目	H 44	0.99331	0.98831	0.99466	0.99240	0.4564	93.8	22.87	6.82	4.35	33.84	15.44	1.41	0.48	0.41	2.30	1.05	1.38	0.63	37.52	17.12
24年目	H 45	0.99329	0.98829	0.99466	0.99239	0.4388	93.8	22.75	6.77	4.36	33.58	14.73	1.40	0.48	0.41	2.29	1.00	1.37	0.60	37.24	16.34
25年目	H 46	0.99327	0.98827	0.99466	0.99238	0.4220	93.8	22.63	6.72	4.37	33.32	14.06	1.39	0.48	0.41	2.28	0.96	1.36	0.57	36.96	15.60
26年目	H 47	0.99325	0.98825	0.99466	0.99237	0.4057	93.8	22.51	6.67	4.38	33.06	13.41	1.38	0.48	0.41	2.27	0.92	1.35	0.55	36.68	14.88
27年目	H 48	0.99323	0.98823	0.99466	0.99236	0.3901	93.8	22.39	6.62	4.39	32.80	12.80	1.37	0.48	0.41	2.26	0.88	1.34	0.52	36.40	14.20
28年目	H 49	0.99321	0.98821	0.99466	0.99235	0.3751	93.8	22.27	6.57	4.40	32.54	12.21	1.36	0.48	0.41	2.25	0.84	1.33	0.50	36.12	13.55
29年目	H 50	0.99319	0.98819	0.99466	0.99234	0.3607	93.8	22.15	6.52	4.41	32.28	11.64	1.35	0.48	0.41	2.24	0.81	1.32	0.48	35.84	12.93
30年目	H 51	0.99317	0.98817	0.99466	0.99233	0.3468	93.8	22.03	6.47	4.42	32.02	11.10	1.34	0.48	0.41	2.23	0.77	1.31	0.45	35.56	12.33
31年目	H 52	0.99315	0.98815	0.99466	0.99232	0.3335	93.8	21.91	6.42	4.43	31.76	10.59	1.33	0.48	0.41	2.22	0.74	1.30	0.43	35.28	11.77
32年目	H 53	0.99313	0.98813	0.99466	0.99231	0.3207	93.8	21.79	6.37	4.44	31.50	10.10	1.32	0.48	0.41	2.21	0.71	1.29	0.41	35.00	11.22
33年目	H 54	0.99311	0.98811	0.99466	0.99230	0.3083	93.8	21.67	6.32	4.45	31.24	9.63	1.31	0.48	0.41	2.20	0.68	1.28	0.39	34.72	10.70
34年目	H 55	0.99309	0.98809	0.99466	0.99229	0.2965	93.8	21.55	6.27	4.46	30.98	9.19	1.30	0.48	0.41	2.19	0.65	1.27	0.38	34.44	10.21
35年目	H 56	0.99307	0.98807	0.99466	0.99228	0.2851	93.8	21.43	6.22	4.47	30.72	8.76	1.29	0.48	0.41	2.18	0.62	1.26	0.36	34.16	9.74
36年目	H 57	0.99305	0.98805	0.99466	0.99227	0.2741	93.8	21.31	6.17	4.48	30.46	8.35	1.28	0.48	0.41	2.17	0.59	1.25	0.34	33.88	9.29
37年目	H 58	0.99303	0.98803	0.99466	0.99226	0.2636	93.8	21.19	6.12	4.49	30.20	7.96	1.27	0.48	0.41	2.16	0.57	1.24	0.33	33.60	8.86
38年目	H 59	0.99301	0.98801	0.99466	0.99225	0.2534	93.8	21.07	6.07	4.50	29.94	7.59	1.26	0.48	0.41	2.15	0.54	1.23	0.31	33.32	8.44
39年目	H 60	0.99299	0.98799	0.99466	0.99224	0.2437	93.8	20.95	6.02	4.51	29.68	7.23	1.25	0.48	0.41	2.14	0.52	1.22	0.30	33.04	8.05
40年目	H 61	0.99297	0.98797	0.99466	0.99223	0.2343	93.8	20.83	5.97	4.52	29.42	6.89	1.24	0.48	0.41	2.13	0.50	1.21	0.28	32.76	7.68
41年目	H 62	0.99295	0.98795	0.99466	0.99222	0.2253	93.8	20.71	5.92	4.53	29.16	6.57	1.23	0.48	0.41	2.12	0.48	1.20	0.27	32.48	7.32
42年目	H 63	0.99293	0.98793	0.99466	0.99221	0.2166	93.8	20.59	5.87	4.54	28.90	6.26	1.22	0.48	0.41	2.11	0.46	1.19	0.26	32.20	6.97
43年目	H 64	0.99291	0.98791	0.99466	0.99220	0.2083	93.8	20.47	5.82	4.55	28.64	5.97	1.21	0.48	0.41	2.10	0.44	1.18	0.25	31.92	6.65
44年目	H 65	0.99289	0.98789	0.99466	0.99219	0.2003	93.8	20.35	5.77	4.56	28.38	5.68	1.20	0.48	0.41	2.09					

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道33号	砥部道路	4	6.1km

■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					8,345	
	改良費				1,490	
		土工	m ³	267,400	444	切土(30,500m ³)、盛土(236,900m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	56,320	159	
		法面工	m ²			
		擁壁工	式	1	251	L型擁壁、重力式擁壁、補強土壁等
		管渠工	m	132	10	
		函渠工	m	102	21	
		排水工	m	7,459	208	
		中央分離帯工	m	5,435	135	
		雑工	式	1	262	横断歩道橋等
	橋梁費				6,315	
		100m以上	m	818	6,116	拾町高架橋、重信大橋、森松高架橋
		100m未満	m	49	199	砥部川橋
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				451	
		車道舗装	m ²	120,850	412	
		歩道舗装	m ²	23,200	39	
	付帯施設費				89	
		交通管理施設工	式	1	89	標識工、防護柵工、路面表示等
		遮音壁	m			
②用地及補償費					6,280	
	用地費			m ²	152,400	4,304
		宅地	m ²	9,500	803	
		田畑	m ²	113,800	3,414	
		山林・原野	m ²	29,100	87	
		その他	m ²			
	補償費			式	1	1,976
③間接経費			式	1	775	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					15,400	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道33号	砥部道路	4	6.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.1	915	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,270	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			5,185	

【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。