

要点審議事業(道路事業)

平成28年10月20日

国土交通省 四国地方整備局

目 次

1. 一般国道192号 徳島南環状道路	・ ・ ・ ・ ・	1
2. 一般国道55号 桑野道路	・ ・ ・ ・ ・	5
3. 一般国道196号 今治道路	・ ・ ・ ・ ・	9
4. 一般国道56号 松山外環状道路空港線	・ ・ ・ ・ ・	3 2
5. 一般国道11号 小松バイパス	・ ・ ・ ・ ・	3 6
6. 一般国道32号 猪ノ鼻道路	・ ・ ・ ・ ・	4 0
7. 一般国道33号 越知道路（2工区）	・ ・ ・ ・ ・	4 4

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道192号 徳島南環状道路 <small>とくしまみなみかんじょう</small>	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：徳島県徳島市国府町 観音寺 至：徳島県徳島市八万町 大野 <small>とくしまけん とくしま し こく ふ ちようかんおんじ とくしまけん とくしま し はちまんちようおおの</small>	延長	9.5km		
事業概要	<p>一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を經由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。</p> <p>徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化を図る地域高規格道路である。</p>				
S61年度事業化	S60年度都市計画決定 (H16年度変更)	H元年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	1,191億円	事業進捗率	約51%	供用済延長	5.9km
計画交通量	20,000～48,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 382/1,127億円 事業費：364/1,101億円 維持管理費：19/26億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,289/1,342億円 走行時間短縮便益：1,030/1,088億円 走行経費減少便益：179/174億円 交通事故減少便益：80/79億円	基準年 平成25年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】 交通量：B/C= 1.03～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.2～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.04～1.3（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】 B/C= 3.0～3.8（交通量 ±10%） B/C= 3.1～3.7（事業費 ±10%） B/C= 3.0～3.8（事業期間 ±20%）</p>				
事業の効果等	<p>徳島市内中心部で慢性的に発生している交通渋滞の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通便利性の向上、交通安全性の向上を図るとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する。 ・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。 ・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島南環状道路は津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる。 ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけでなくとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。 <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。 				

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・ 徳島市、徳島県道路整備促進期成同盟会、徳島県一般国道11号・55号バイパス整備促進期成同盟会、国道192号吉野川市・徳島市間整備促進期成同盟会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見：

- ・ 「徳島南環状道路」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。「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、既に供用されている区間と並行する県道や交差点では、交通量の減少や交通渋滞の緩和などの整備効果が発現されるなど、本県発展のために、なくてはならない道路であります。このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、まずは、残る未供用区間の早期整備を図り、一日も早い全線供用に向け、事業の推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成12年 8月 (主) 徳島環状線 藍住～応神地区 L=3.5km 開通
- ・ 平成15年 7月 (主) 徳島環状線 安宅・住吉地区 L=1.1km 暫定開通
- ・ 平成20年 3月 (主) 徳島環状線 国府地区 L=1.5km 側道開通
- ・ 平成23年 3月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 L=1.3km 開通
- ・ 平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 L=3.7km 開通
- ・ 平成27年 3月 (主) 徳島環状線 末広・住吉工区 L=1.0km 一部開通
- (その他)
- ・ 平成11年 7月 阿波おどり会館 開園
- ・ 平成15年12月 大型ショッピングセンター（徳島市西新浜町）オープン
- ・ 平成22年 3月 徳島小松島港コンテナターミナル開通
- ・ 平成22年 4月 徳島阿波おどり空港の滑走路延伸
- ・ 平成23年11月 大型ショッピングセンター（板野郡藍住町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 国道192号～県道鬼籠野国府線間（L=2.6km）の側道部については平成12年4月までに開通。
- ・ 徳島市八万町橋北～八万町大野間（L=1.1km）の側道部については平成24年7月に開通。
- ・ 徳島市上八万町下中筋～八万町橋北（L=2.2km）の自動車専用道路及び側道部は平成27年2月に開通。
- ・ 用地進捗率約93%、事業進捗率約51%（平成28年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 改良工事推進及び未取得用地の工事着手に向け、事業認定申請準備中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成25年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度

事業名：一般国道192号 徳島南環状道路

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B/C = 1.2	■
(ア)前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「渋滞緩和」や「地域活性化」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	渋滞の緩和、物流の効率化、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用対効果分析関係>		
1. 費用対効果分析マニュアルの変更がない	費用対効果分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 OTE/日 前回発生集中交通量 1,424,316TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費1,191億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用対効果分析の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開 S61年度～H41年度 44年 前回事業展開から変化なし	■
(イ)費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前評価時の感度分析下位ケース1.03≧基準値(1.0)	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道55号 桑野道路

○事業の目的・効果

- 四国8の字ネットワークを形成する阿南安芸自動車道の一部であり、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、近畿圏や徳島中心部と徳島県南地域との連携強化を図るほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を図る地域高規格道路である。
- 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーの確保。
- 三次医療施設(徳島赤十字病院)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。
- 近畿圏や徳島中心部への地場産品の流通の利便性が向上。
- 徳島県南部地域への観光アクセスを支援。

○事業計画等

- 事業着手:平成23年度
- 整備区間:徳島県阿南市下大野町渡り上り～徳島県阿南市内原町桜木
- 事業延長:6.5km(開通済0.0km)
- 標準幅員:12.0m(完成2車線)
- 構造規格:第1種第3級

○投資効果等

- 全体事業費:340億円(前回340億円)
- 計交通量:10,700～13,100台/日(H25再評価時)
- 費用便益比:事業全体1.7、残事業1.7(H25再評価時)

○事業の進捗見込み等

- 事業進捗率:約4% H28.3末(前回約1% H26.3末)
- 用地進捗率:約4% H28.3末(前回 0% H26.5末)
- 開通に向け用地買収を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- 徳島県、阿南市、美波町、海部郡町村議会議長会、阿南市高規格道路建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H25.5・6・8・10・11、H26.1・5・6・11・12、H27.1・11・12、H28.1)

○県知事の見解

- 「桑野道路」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。「桑野道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道(阿南～鳴門間)」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道55号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南部の美しい自然を活かした観光振興など「活力の道」として、地方の創生につながるものと考えています。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、事業の着実な実施をお願いいたします。

○対応方針(原案)

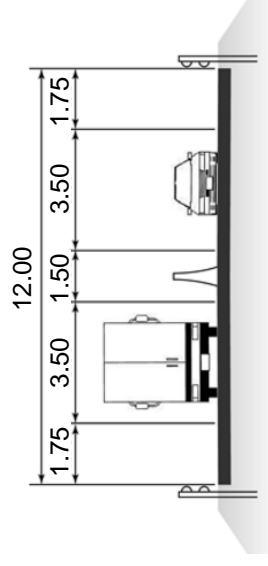
○事業継続

位置図

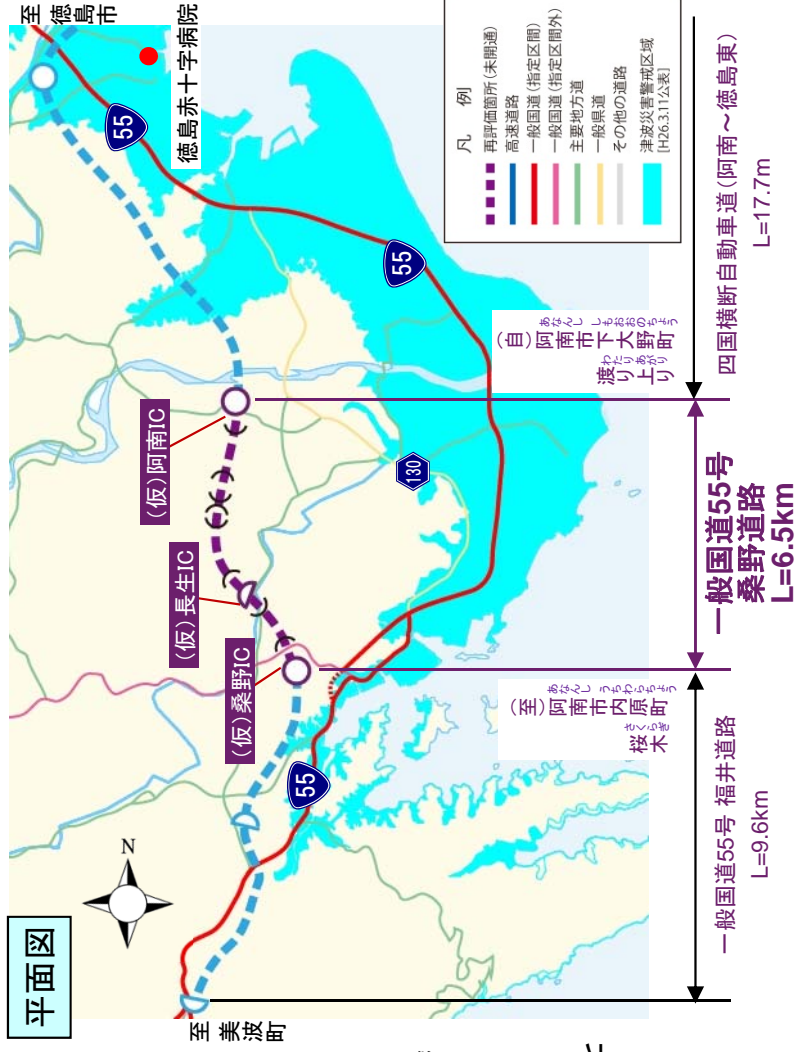


標準断面図

(単位:m)



平面図



再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 <small>くわのどうろ</small> 桑野道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市下大野町渡り上り 至：徳島県阿南市内原町桜木	延長	6.5km		
事業概要 一般国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る全長約228kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等の地域住民の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道路である。 桑野道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部として計画された事業であり、『四国8の字ネットワーク』を形成し、県南地域から近畿圏・徳島中心部へのアクセス向上を図り地域の産業・観光振興を支援するほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を図る事業である。					
H23年度事業化	H22年度都市計画決定	H27年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約340億円	事業進捗率	約4%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,700～13,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/ (事業全体) 267/274億円 事業費：258/264億円 維持管理費：10/10億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 463/463億円 走行時間短縮便益：370/370億円 走行経費減少便益：67/67億円 交通事故減少便益：26/26億円	基準年	平成25年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C= 1.2～2.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 1.2～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.5～1.9（事業費 ±10%）事業費：B/C= 1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.6～1.8（事業期間±20%）事業期間：B/C= 1.6～1.9（事業期間±20%）					
事業の効果等 南海トラフ巨大地震による津波浸水被害が予測される地域に対して緊急輸送道路の代替機能を確保し、県南地域から近畿圏・徳島中心部へのアクセス向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。 ・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/日以上踏切道の交通改善が期待される。 ・現道等の混雑緩和により定時制が確保され、路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。					
②物流効率化の支援 ・重要港湾徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる。 ・近畿圏や徳島中心部への地場産品（阿波尾鶏、伊勢エビ、アワビ）の流通の利便性向上が見込まれる。					
③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。					
④個性ある地域の形成 ・「広域連携推進プロジェクト」を支援する。（第5次阿南総合計画） ・徳島県南部地域への観光アクセス向上が見込まれる。					
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。					
⑥安全な生活環境の確保 ・阿南市内の交通事故件数の減少が期待される。					
⑦災害への備え ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・桑野道路は国道55号阿南道路とともに第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。					
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑨生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。					
⑩その他 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成する。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・阿南市高規格道路建設促進期成同盟会、徳島県議会四国横断自動車道・阿南安芸自動車道建設促進議員連盟、四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟、徳島県道路整備促進期成同盟会、徳島県、阿南市美波町、海部郡町村議会議長会、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見：

- ・「桑野道路」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。「桑野道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道55号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南地域の美しい自然を活かした観光振興など「活力の道」として、地方の創生につながるものと考えています。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、事業の着実な実施をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年 7月 日和佐道路（阿南市福井町小野～由岐IC間：L=3.1km）開通（日和佐道路全線開通）
- ・平成24年 4月 阿南安芸自動車道 福井道路 L=9.6km 事業化
- ・平成25年11月 阿南道路（阿南市津乃峰町西分～橘町大浦間：L=1.7km）開通
- ・平成27年 3月 四国横断自動車道 徳島IC～鳴門JCT間 L=10.9km 開通
- ・平成27年 4月 国道55号（小松島市大林町字宮ノ本～阿南市津乃峰町東分間 L=13.5km）徳島県へ移管

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約4%、事業進捗率約4%（平成28年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成25年度より設計協議、平成27年度より用地測量調査に着手し、用地買収を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

・

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成25年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度

事業名：一般国道55号 桑野道路

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B/C = 1.7	■
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「近畿圏や徳島中心部と徳島県南地域の連携強化」や「災害時に おける広域交通ネットワーク確保」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	緊急輸送路のリダンダンシー確保、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の 効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用対効果分析関係>		
1. 費用対効果分析マニュアルの変更がない	費用対効果分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 OTE/日 前回発生集中交通量 320,773TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費340億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用対効果分析の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開 H23年度～H34年度 12年 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前回評価時の感度分析下位ケース1.2≧基準値(1.0)	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道196号 今治道路

○事業の目的・効果

- 高規格幹線道路網を構成する「今治小松自動車道」の一部であり、瀬戸内しまなみ海道及び松山自動車道をつなぎ高規格道路ネットワークを形成することで、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図る高規格幹線道路である。
- 四国と本州を結ぶ高速道路のミッシングリンクの解消。
- 南海トラフ巨大地震など災害時ににおける広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保。
- 並行する国道196号等の渋滞緩和。
- 今治ICに隣接する今治新都市開発事業に進出した企業が四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援。

○事業計画等

- 事業着手 : 平成13年度
- 整備区間 : 愛媛県今治市矢田～愛媛県今治市長沢
- 事業延長 : 10.3km (開通済0.0km)
- 標準幅員 : 22.0m (完成4車線)
- 構造規格 : 第1種第2級

○投資効果等

- 全体事業費 : 706億円 (前回706億円)
- 計画交通量 : 12,000～12,500台/日 (前回12,000～12,500台/日)
- 費用便益比 : 事業全体1.01、残事業2.2 (前回 事業全体1.04、残事業1.7)

○事業の進捗見込み等

- 事業進捗率: **約41%** H28.3末 (前回約25% H25.3末)
- 用地進捗率: **約83%** H28.3末 (前回約67% H25.5末)
- 今治朝倉IC(仮称)～今治湯ノ浦IC区間は、平成24年度より工事着手し全面展開中。
- 今治IC～今治朝倉IC(仮称)区間は、**平成27年度より工事着手し全面展開中**。
- 未取得用地の工事着手に向け事業認定準備中**。

○地域から頂いた主な意見等

- 今治小松自動車道建設促進期成同盟会より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H23.8、H24.8、H25.7、H26.7、H27.7)

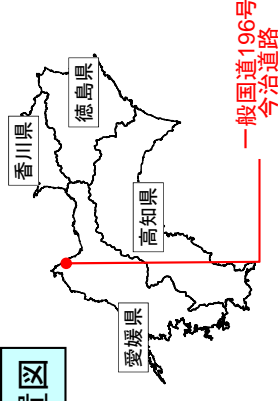
○県知事の見解

- 「対応方針(原案)」案については異議ありません。今治道路は、しまなみ海道と四国8の字ネットワークを結び、今治小松自動車道のミッシングリンクを解消する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

○対応方針(原案)

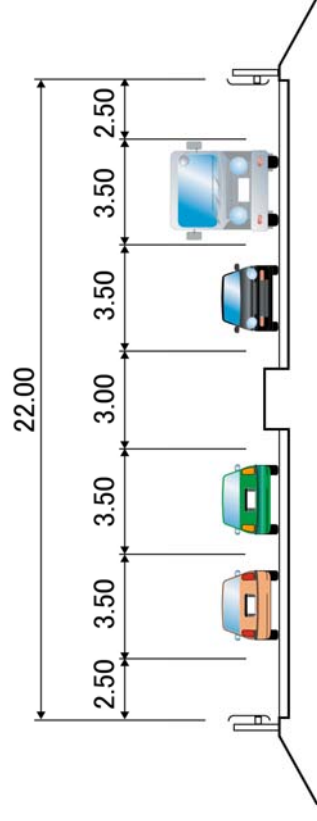
○事業継続

位置図



標準断面図

(単位: m)



平面図



再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道196号 <small>いまばりどうろ</small> 今治道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自： <small>えひめけんいまばりしやた</small> 愛媛県今治市矢田 至： <small>えひめけんいまばりしながさわ</small> 愛媛県今治市長沢	延長	10.3km		
事業概要					
<p>一般国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約69kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。</p> <p>今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）及び四国縦貫自動車道（松山自動車道等）と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図る高規格幹線道路である。</p>					
H13年度事業化	H3年度都市計画決定 (H-年度変更)	H15年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	706億円	事業進捗率	約41%	供用済延長	0.0km
計画交通量	12,000～12,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.01 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 303/660億円 （事業費：272/630億円 維持管理費：31/31億円）	総便益 (残事業)/(事業全体) 666/666億円 （走行時間短縮便益：557/557億円 走行経費減少便益：73/73億円 交通事故減少便益：37/37億円）	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C= 0.9～1.1（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C= 2.1～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C= 0.97～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C= 2.0～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C= 0.9～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C= 2.1～2.3（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>流通の利便性の向上による産業の振興や、走行性が高い高速道路を利用することで緊急施設へのアクセス性が向上するなど、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等における旅行速度が向上 ・高速バスの速達性・定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・今治市から松山空港（第二種空港）へのアクセス向上により広域交流を支援 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜市（臨海工業地）へのアクセス向上により広域交流を支援 ・愛媛県の農水産品の大都市への流通利便性が向上 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国と本州を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消 ・日常生活圏中心都市（西条市）へのアクセス向上 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今治ICに隣接する今治新都市開発整備事業に進出した企業が、四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援 ・本州方面から松山圏域や今治圏域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能 ・南海トラフ巨大地震など災害時における広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 					

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる

⑩その他

- ・近隣市からの救急搬送を支援（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

- ・今治小松自動車道建設促進期成同盟会から、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・「対応方針（原案）」案については異議ありません。今治道路は、しまなみ海道と四国8の字ネットワークを結び、今治小松自動車道のミッシングリンクを解消する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成13年7月 今治小松自動車道（今治湯ノ浦IC～東予丹原IC）延長9.0km 開通
- ・平成18年4月 西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）大島道路（大島北IC～大島南IC 延長6.3km）及び生口島道路（生口島北IC～生口島南IC 延長6.5km） 暫定2車線開通により瀬戸内しまなみ街道全線開通
- ・平成21年3月 県道今治丹原線 開通
- ・平成26年3月 （都）喜田村新谷線 開通
- （その他）
- ・平成17年3月 大型電気店開店
- ・平成18年9月 今治新都市第1地区分譲受付開始
- ・平成18年10月 今治新都市第2地区分譲受付開始
- ・平成18年11月 大型商業施設開店
- ・平成18年12月 大型商業施設開店
- ・平成25年10月 大型商業施設開店
- ・平成28年4月 大型商業施設開店

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約83%、事業進捗率約41%（平成28年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・今治朝倉IC（仮称）～今治湯ノ浦IC区間は、平成24年度より工事着手し全面展開中。今治IC～今治朝倉IC（仮称）区間は、平成27年度より工事着手し全面展開中。
- ・未取得用地の工事着手に向け事業認定準備中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度

事業名：一般国道196号 今治道路

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B/C = 1.04	■
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「地域の活性化」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	高速道路の連続性確保、災害時の安全性・信頼性の確保、渋滞の緩和、地域開発支援等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない	費用便益分析マニユアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 0TE/日 前回発生集中交通量 1,744,054TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費706億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益分析の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開 H12年度～H41年度 30年 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を下回っている。 □ 前回評価時の感度分析下位ケース0.9 ≤ 基準値(1.0) 直近3カ年の事業費の平均に比して費用対効果分析費用が1%以上 □ 直近3カ年の事業費の平均に対する分析費割合: 0.1%	□
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)	-	
以上より、費用対効果分析を実施する。		

様式一 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道196号 今治道路
事業主体	四国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標子エックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体:費用便益比(B/C)=1.01 (経済的純現在価値(B-C)=6億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.0%) 残事業:費用便益比(B/C)=2.2 (経済的純現在価値(B-C)=363億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標	指標子エックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等の年間時間損失(人・時間)及び削減率 ■ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できる又は新たなバス路線が期待できる □ 新幹線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 ■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 	<p>今治道路の整備により、現通等の年間時間損失の削減が見込まれる 時間損失削減量:92万人時間/年(351万人時間/年⇒259万人時間/年) 損失削減率:26%</p> <p>現通等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる 国道196号 19km/h ⇒ 24km/h</p> <p>今治道路の整備により、高速バスの速達性・定時性が向上し、利用者の利便性向上が見込まれる せとうちバス(今治～神戸大阪線)8便/日(往復)</p> <p>今治道路の整備により、松山空港へのアクセス向上が見込まれる 今治市～松山空港:5分短縮(85分⇒80分)</p> <p>今治道路の整備により、新居浜市(臨海工業地)から今治港へのアクセス向上が見込まれる 新居浜市(臨海工業地)～今治港:5分短縮(67分⇒62分)</p> <p>今治道路の整備により、広島市中央卸売市場へのアクセス向上が見込まれる いよ小松JCT～広島市中央卸売市場:11分短縮(145分⇒134分)</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 三大都市圏の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 	<p>都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>三大都市圏の環状道路を形成する</p> <p>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</p>
国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で接続するルートを構成する ■ 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接続する路線を構成する □ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	<p>四国と本州を接続する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消</p> <p>今治道路の整備により、西条市へのアクセス向上が見込まれる 今治市～西条市:5分短縮(57分⇒52分)</p>
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する 	<p>今治ICに隣接する今治新都市開発整備事業に進出した企業が、四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援</p> <p>本州方面から松山圏域や今治圏域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与 (今治市内の主なアクセス向上観光地) タオル美術館、ふるさと美術館、湯ノ浦温泉、他</p>

様式一 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

政策目標	指 標	指標チェックの根拠
2. 暮らし 安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	今治道路の整備により、三次医療施設へのアクセス性向上が見込まれる 今治市～愛媛大学医学部附属病院：5分短縮（50分⇒45分）
3. 安全 安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に平均事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる <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 <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	周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる 今治IC入交差点：744.4件/徳台キロ 高規格幹線道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能となる 南海トラフ巨大地震など災害時における広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保
4. 環境 地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する <input checked="" 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	並行する本四連絡道路の代替路として、本州からの救援ルートの信頼性並びに速達性向上に寄与
5. その他 他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 並行区間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	CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：0.8千t-CO2/年（783.3千t-CO2/年⇒782.6千t-CO2/年） CO2排出削減率：0.1% NO2排出量の削減が見込まれる NO2排出削減量：11.4t-NO2/年（78.7t-NO2/年⇒67.3t-NO2/年） NO2排出削減率：14.5% SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：0.7t-SPM/年（4.6t-SPM/年⇒3.9t-SPM/年） SPM排出削減率：14.5%
その他	<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 checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	騒音環境基準を超過する区間の騒音低減 近隣市からの救急搬送を支援（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）

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１９６号	今治道路	L = 10.3 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,000~12,500	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２８年度		
単純合計	667億円	90億円	757億円
うち残事業分	362億円	90億円	452億円
基準年における 現在価値 (C)	630億円	31億円	660億円
うち残事業分	272億円	31億円	303億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成２８年度			
供用年	暫定供用：平成３１年度 完成供用：平成４２年度			
単年便益 (初年便益)	11億円	1.6億円	0.62億円	14億円
基準年における 現在価値 (B)	557億円	73億円	37億円	666億円
うち残事業分	557億円	73億円	37億円	666億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.01
経済的純現在価値（事業全体）	6億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.0%
費用便益比（残事業）	2.2
経済的純現在価値（残事業）	363億円
経済的内部収益率（残事業）	10.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（全事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,000台 ～12,500台	±10%	0.9～1.1
事業費	362億円	±10%	0.97～1.1
事業期間	13年	±20%	0.9～1.1

（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	12,000台 ～12,500台	±10%	2.1～2.4
事業費	362億円	±10%	2.0～2.4
事業期間	13年	±20%	2.1～2.3

交通状況の変化
事業名：今治道路

【事業全体】

様式－3①

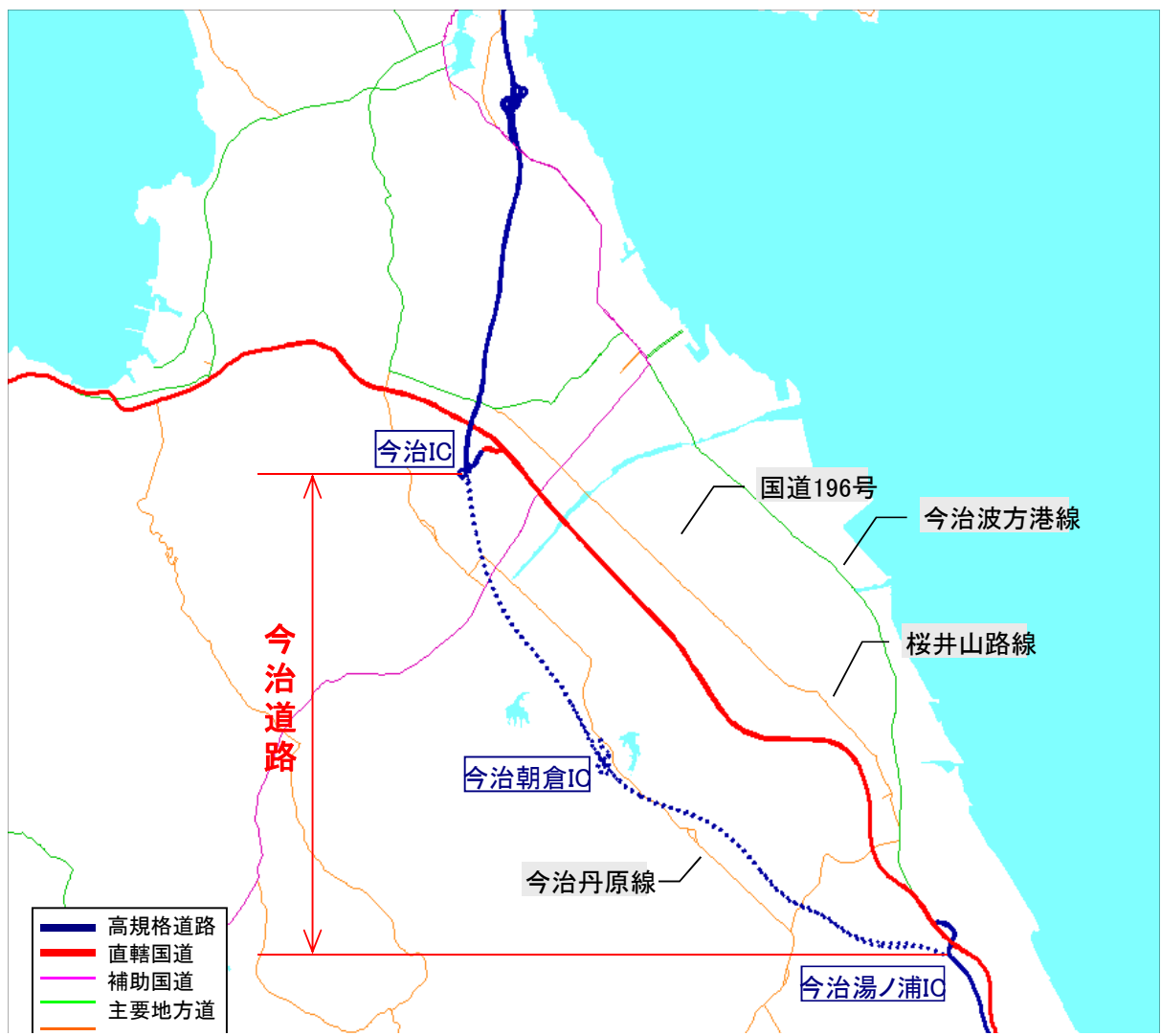
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [今治道路] :10.3km	交通量	[台/日]		12,216	
	走行時間	[分]		6	
	走行時間費用	[億円/年]		13.10	
②主な周辺道路	国道196号 :9.6km	交通量	[台/日]	22,713	15,241
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	74.26	43.96
	今治波方港線 :8.7km	交通量	[台/日]	14,375	13,955
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	75.28	70.72
	桜井山路線 :8.5km	交通量	[台/日]	3,133	2,694
		走行時間	[分]	27	23
		走行時間費用	[億円/年]	14.37	10.61
	今治丹原線 :10.6km	交通量	[台/日]	2,516	1,923
		走行時間	[分]	26	26
		走行時間費用	[億円/年]	11.66	9.47
③その他道路合計 :874.7km	走行時間費用	[億円/年]	3,209.36	3,192.27	

			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：922km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3384.93	3340.13	44.80

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化
事業名：今治道路

【残事業】

様式－3①

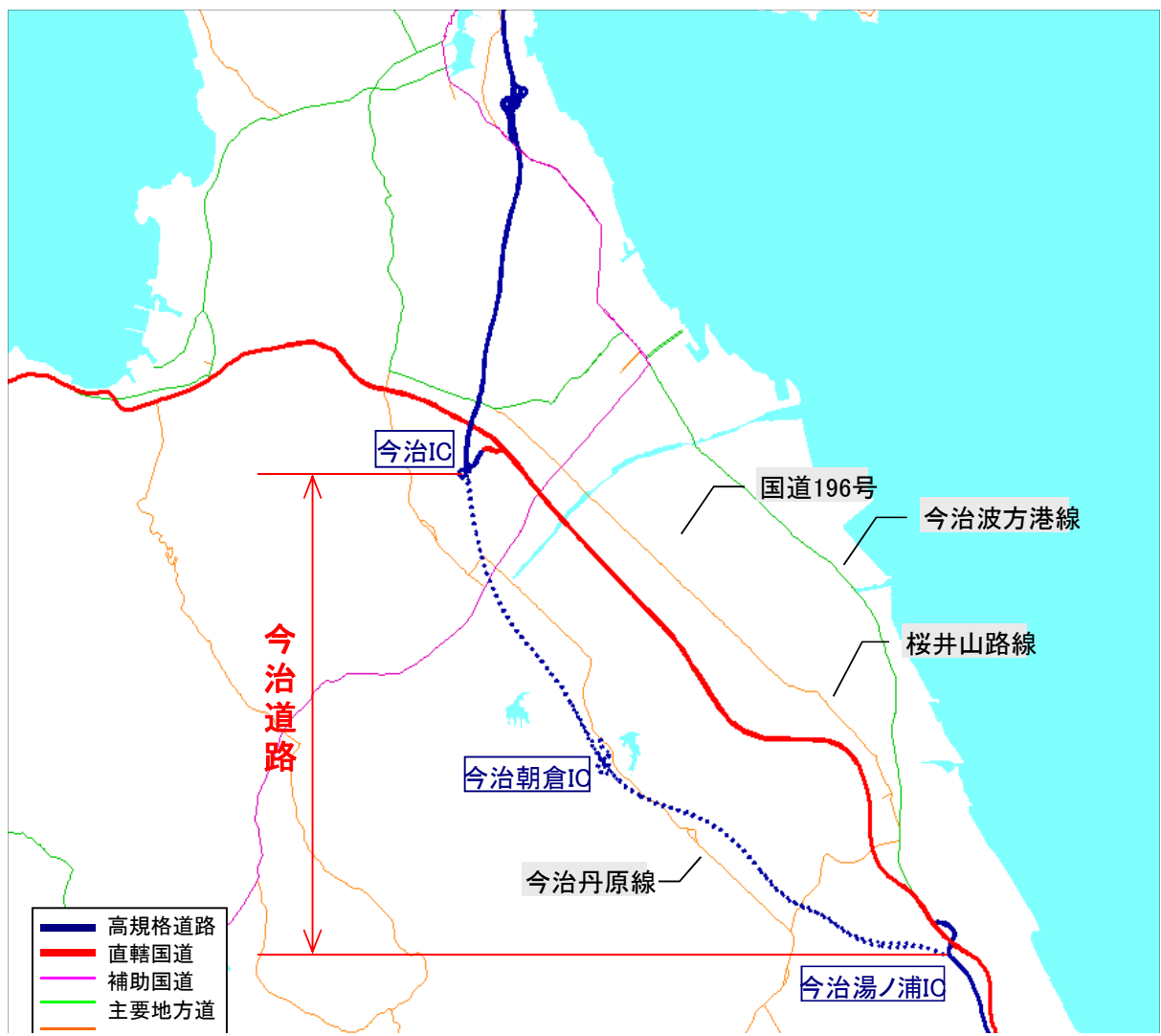
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [今治道路] :10.3km	交通量	[台/日]		12,216	
	走行時間	[分]		6	
	走行時間費用	[億円/年]		13.10	
②主な周辺道路	国道196号 :9.6km	交通量	[台/日]	22,713	15,241
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	74.26	43.96
	今治波方港線 :8.7km	交通量	[台/日]	14,375	13,955
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	75.28	70.72
	桜井山路線 :8.5km	交通量	[台/日]	3,133	2,694
		走行時間	[分]	27	23
		走行時間費用	[億円/年]	14.37	10.61
	今治丹原線 :10.6km	交通量	[台/日]	2,516	1,923
		走行時間	[分]	26	26
		走行時間費用	[億円/年]	11.66	9.47
③その他道路合計 :874.7km	走行時間費用	[億円/年]	3,209.36	3,192.27	

			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：922km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3384.93	3340.13	44.80

- ※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: 今治道路

(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
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成28年
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 type="checkbox"/>
	有	<input checked="" 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 大規模な開発計画(産業、商業、居住エリア等が複合)が発生したため (2232)台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である 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)	
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	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)がより反映されている。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

(3)

項目		チェック欄	
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	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		その他(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 松山河川国道事務所の実績値により設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
	当該道路整備が行 われない場合の費 用	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
		考慮する	<input type="checkbox"/>
考慮する 場合のみ		事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
		維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等			
定	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：今治道路

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

年次	年度	割戻率 (基準年：H28)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)		延長(km)	
				0.22		10.3	2.28
-19年目	H 12	1.8730	107.2	0.95	1.55		
-18年目	H 13	1.8009	105.7	4.19	6.66		
-17年目	H 14	1.7317	103.8	5.52	8.60		
-16年目	H 15	1.6651	102.3	5.43	8.24		
-15年目	H 16	1.6010	101.0	11.39	16.85		
-14年目	H 17	1.5395	99.6	11.73	16.92		
-13年目	H 18	1.4802	98.7	16.22	22.69		
-12年目	H 19	1.4233	97.6	19.80	26.94		
-11年目	H 20	1.3686	96.8	19.48	25.69		
-10年目	H 21	1.3159	95.6	18.94	24.33		
-9年目	H 22	1.2653	93.7	10.41	13.11		
-8年目	H 23	1.2167	92.1	10.38	12.80		
-7年目	H 24	1.1699	91.3	25.70	30.73		
-6年目	H 25	1.1249	91.1	32.38	37.30		
-5年目	H 26	1.0816	93.3	45.40	49.11		
-4年目	H 27	1.0400	93.3	41.80	43.47		
-3年目	H 28	1.0000	93.3	25.51	25.51		
-2年目	H 29	0.9615	93.3	18.52	17.81		
-1年目	H 30	0.9246	93.3	26.93	24.90		
暫定供用開始年次	H 31	0.8890	93.3	28.55	25.38	0.72	0.64
1年目	H 32	0.8548	93.3	29.84	25.51	0.72	0.62
2年目	H 33	0.8219	93.3	30.62	25.17	0.72	0.59
3年目	H 34	0.7903	93.3	31.52	24.91	0.72	0.57
4年目	H 35	0.7599	93.3	31.78	24.15	0.72	0.55
5年目	H 36	0.7307	93.3	31.80	23.23	0.72	0.53
6年目	H 37	0.7026	93.3	30.40	21.36	0.72	0.51
7年目	H 38	0.6756	93.3	28.73	19.41	0.72	0.49
8年目	H 39	0.6496	93.3	28.39	18.44	0.72	0.47
9年目	H 40	0.6246	93.3	24.46	15.28	0.72	0.45
10年目	H 41	0.6006	93.3	20.39	12.25	0.72	0.43
完成供用開始年次	H 42	0.5775	93.3			2.11	1.22
12年目	H 43	0.5553	93.3			2.11	1.17
13年目	H 44	0.5339	93.3			2.11	1.13
14年目	H 45	0.5134	93.3			2.11	1.08
15年目	H 46	0.4936	93.3			2.11	1.04
16年目	H 47	0.4746	93.3			2.11	1.00
17年目	H 48	0.4564	93.3			2.11	0.96
18年目	H 49	0.4388	93.3			2.11	0.93
19年目	H 50	0.4220	93.3			2.11	0.89
20年目	H 51	0.4057	93.3			2.11	0.86
21年目	H 52	0.3901	93.3			2.11	0.82
22年目	H 53	0.3751	93.3			2.11	0.79
23年目	H 54	0.3607	93.3			2.11	0.76
24年目	H 55	0.3468	93.3			2.11	0.73
25年目	H 56	0.3335	93.3			2.11	0.70
26年目	H 57	0.3207	93.3			2.11	0.68
27年目	H 58	0.3083	93.3			2.11	0.65
28年目	H 59	0.2965	93.3			2.11	0.63
29年目	H 60	0.2851	93.3			2.11	0.60
30年目	H 61	0.2741	93.3			2.11	0.58
31年目	H 62	0.2636	93.3			2.11	0.56
32年目	H 63	0.2534	93.3			2.11	0.53
33年目	H 64	0.2437	93.3			2.11	0.51
34年目	H 65	0.2343	93.3			2.11	0.49
35年目	H 66	0.2253	93.3			2.11	0.48
36年目	H 67	0.2166	93.3			2.11	0.46
37年目	H 68	0.2083	93.3			2.11	0.44
38年目	H 69	0.2003	93.3			2.11	0.42
39年目	H 70	0.1926	93.3			2.11	0.41
40年目	H 71	0.1852	93.3			2.11	0.39
41年目	H 72	0.1780	93.3			2.11	0.38
42年目	H 73	0.1712	93.3			2.11	0.36
43年目	H 74	0.1646	93.3			2.11	0.35
44年目	H 75	0.1583	93.3			2.11	0.33
45年目	H 76	0.1522	93.3			2.11	0.32
46年目	H 77	0.1463	93.3			2.11	0.31
47年目	H 78	0.1407	93.3			2.11	0.30

48年目	H 79	0.1353	93.3			2.11	0.29
49年目	H 80	0.1301	93.3	-143.77	-18.70	2.11	0.27
合計				523.41	629.60	90.21	30.67
単純事業費計				667.18		90.21	

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

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

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：今治道路

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

年次	年度	割引率 (基準年：H28)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-2年目	H 29	0.9615	93.3	18.52	17.81		
-1年目	H 30	0.9246	93.3	26.93	24.90		
暫定供用開始年次	H 31	0.8890	93.3	28.55	25.38	0.72	0.64
1年目	H 32	0.8548	93.3	29.84	25.51	0.72	0.62
2年目	H 33	0.8219	93.3	30.62	25.17	0.72	0.59
3年目	H 34	0.7903	93.3	31.52	24.91	0.72	0.57
4年目	H 35	0.7599	93.3	31.78	24.15	0.72	0.55
5年目	H 36	0.7307	93.3	31.80	23.23	0.72	0.53
6年目	H 37	0.7026	93.3	30.40	21.36	0.72	0.51
7年目	H 38	0.6756	93.3	28.73	19.41	0.72	0.49
8年目	H 39	0.6496	93.3	28.39	18.44	0.72	0.47
9年目	H 40	0.6246	93.3	24.46	15.28	0.72	0.45
10年目	H 41	0.6006	93.3	20.39	12.25	0.72	0.43
完成供用開始年次	H 42	0.5775	93.3			2.11	1.22
12年目	H 43	0.5553	93.3			2.11	1.17
13年目	H 44	0.5339	93.3			2.11	1.13
14年目	H 45	0.5134	93.3			2.11	1.08
15年目	H 46	0.4936	93.3			2.11	1.04
16年目	H 47	0.4746	93.3			2.11	1.00
17年目	H 48	0.4564	93.3			2.11	0.96
18年目	H 49	0.4388	93.3			2.11	0.93
19年目	H 50	0.4220	93.3			2.11	0.89
20年目	H 51	0.4057	93.3			2.11	0.86
21年目	H 52	0.3901	93.3			2.11	0.82
22年目	H 53	0.3751	93.3			2.11	0.79
23年目	H 54	0.3607	93.3			2.11	0.76
24年目	H 55	0.3468	93.3			2.11	0.73
25年目	H 56	0.3335	93.3			2.11	0.70
26年目	H 57	0.3207	93.3			2.11	0.68
27年目	H 58	0.3083	93.3			2.11	0.65
28年目	H 59	0.2965	93.3			2.11	0.63
29年目	H 60	0.2851	93.3			2.11	0.60
30年目	H 61	0.2741	93.3			2.11	0.58
31年目	H 62	0.2636	93.3			2.11	0.56
32年目	H 63	0.2534	93.3			2.11	0.53
33年目	H 64	0.2437	93.3			2.11	0.51
34年目	H 65	0.2343	93.3			2.11	0.49
35年目	H 66	0.2253	93.3			2.11	0.48
36年目	H 67	0.2166	93.3			2.11	0.46
37年目	H 68	0.2083	93.3			2.11	0.44
38年目	H 69	0.2003	93.3			2.11	0.42
39年目	H 70	0.1926	93.3			2.11	0.41
40年目	H 71	0.1852	93.3			2.11	0.39
41年目	H 72	0.1780	93.3			2.11	0.38
42年目	H 73	0.1712	93.3			2.11	0.36
43年目	H 74	0.1646	93.3			2.11	0.35
44年目	H 75	0.1583	93.3			2.11	0.33
45年目	H 76	0.1522	93.3			2.11	0.32
46年目	H 77	0.1463	93.3			2.11	0.31
47年目	H 78	0.1407	93.3			2.11	0.30
48年目	H 79	0.1353	93.3			2.11	0.29
49年目	H 80	0.1301	93.3	-41.96	-5.46	2.11	0.27
合計				319.96	272.34	90.21	30.67
単純事業費計				361.92		90.21	

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

【事業全体】

箇所名：今治道路

年次	年度 基準年	総走行台年の年次別引込み率 (四国ブロック・H22)				制戻率	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)				走行費用減少便益 (億円/年)				合計 (億円/年)				
		乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車			① 計	①×(A)	現在価値	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	②×(A)	現在価値	③	③×(A)	現在価値	便益合計 (①~③)
前定使用開始年次	H 21	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.8890	93.3	7.90	1.77	1.74	11.41	10.14	1.18	0.14	1.60	1.42	0.62	0.55	13.63	12.12
1年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.8548	93.3	7.84	1.75	1.73	11.33	9.68	1.17	0.13	1.59	1.36	0.62	0.53	13.54	11.57
2年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.8219	93.3	7.81	1.73	1.73	11.27	9.26	1.17	0.13	1.58	1.30	0.61	0.50	13.47	11.07
3年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.7903	93.3	7.77	1.71	1.73	11.21	8.86	1.16	0.13	1.58	1.24	0.61	0.48	13.40	10.59
4年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.7599	93.3	7.73	1.70	1.73	11.15	8.47	1.16	0.13	1.57	1.19	0.61	0.46	13.33	10.13
5年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.7307	93.3	7.69	1.68	1.72	11.09	8.11	1.15	0.13	1.56	1.14	0.60	0.44	13.26	9.69
6年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.7026	93.3	7.65	1.66	1.72	11.03	7.75	1.15	0.13	1.55	1.09	0.60	0.42	13.19	9.26
7年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.6756	93.3	7.62	1.64	1.72	10.97	7.41	1.14	0.13	1.55	1.04	0.60	0.40	13.12	8.86
8年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.6496	93.3	7.58	1.62	1.72	10.92	7.09	1.13	0.12	1.54	1.00	0.59	0.38	13.05	8.47
9年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.6246	93.3	7.54	1.60	1.71	10.86	6.78	1.13	0.12	1.53	0.96	0.59	0.37	12.98	8.10
10年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.6006	93.3	7.50	1.59	1.71	10.80	6.49	1.12	0.12	1.52	0.91	0.58	0.35	12.91	7.75
完成使用開始年次	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.5775	93.3	33.81	6.72	4.27	44.80	25.87	4.77	0.52	5.80	3.35	3.08	1.78	53.68	31.00
12年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.5553	93.3	33.48	6.68	4.27	44.43	24.67	4.72	0.52	5.75	3.19	3.06	1.70	53.25	29.57
13年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.5339	93.3	33.16	6.63	4.28	44.07	23.53	4.68	0.51	5.70	3.05	3.03	1.62	52.81	28.20
14年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.5134	93.3	32.84	6.59	4.29	43.71	22.44	4.63	0.51	5.66	2.90	3.01	1.55	52.38	26.89
15年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4936	93.3	32.51	6.54	4.29	43.35	21.40	4.59	0.51	5.61	2.77	2.99	1.47	51.94	25.64
16年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4746	93.3	32.19	6.50	4.30	42.99	20.40	4.54	0.50	5.56	2.64	2.96	1.41	51.51	24.45
17年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.4564	93.3	31.87	6.45	4.31	42.63	19.45	4.49	0.50	5.51	2.52	2.94	1.34	51.08	23.31
18年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.4388	93.3	31.54	6.41	4.32	42.27	18.55	4.45	0.50	5.46	2.40	2.91	1.28	50.64	22.22
19年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00170	0.99160	0.4220	93.3	31.22	6.36	4.32	41.90	17.68	4.40	0.49	5.42	2.29	2.89	1.22	50.21	21.19
20年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.4057	93.3	30.90	6.31	4.33	41.54	16.85	4.36	0.49	5.37	2.18	2.86	1.16	49.77	20.19
21年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3901	93.3	30.57	6.24	4.34	41.18	16.06	4.31	0.49	5.32	2.07	2.84	1.11	49.34	19.25
22年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3751	93.3	30.25	6.22	4.35	40.82	15.31	4.27	0.48	5.27	1.98	2.81	1.06	48.90	18.34
23年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3607	93.3	29.93	6.18	4.35	40.46	14.59	4.22	0.48	5.22	1.88	2.79	1.01	48.47	17.48
24年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.3468	93.3	29.60	6.13	4.36	40.10	13.91	4.18	0.47	5.17	1.79	2.77	0.96	48.04	16.66
25年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.3335	93.3	29.28	6.09	4.37	39.74	13.25	4.13	0.47	5.13	1.71	2.74	0.91	47.60	15.88
26年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.3207	93.3	28.96	6.04	4.38	39.37	12.63	4.08	0.47	5.08	1.63	2.72	0.87	47.17	15.13
27年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.3083	93.3	28.63	6.00	4.38	39.01	12.03	4.04	0.46	5.03	1.55	2.69	0.83	46.73	14.41
28年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2965	93.3	28.31	5.95	4.39	38.65	11.46	3.99	0.46	4.98	1.48	2.67	0.79	46.30	13.73
29年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2851	93.3	27.99	5.90	4.40	38.29	10.92	3.95	0.46	4.93	1.41	2.64	0.75	45.87	13.08
30年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2741	93.3	27.66	5.86	4.41	37.93	10.40	3.90	0.45	4.88	1.34	2.62	0.72	45.43	12.45
31年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2636	93.3	27.34	5.81	4.42	37.57	9.90	3.86	0.45	4.84	1.27	2.59	0.68	45.00	11.86
32年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2534	93.3	27.02	5.77	4.42	37.21	9.43	3.81	0.45	4.79	1.21	2.57	0.65	44.56	11.29
33年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2437	93.3	26.69	5.72	4.43	36.84	8.98	3.77	0.44	4.74	1.16	2.55	0.62	44.13	10.75
34年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2343	93.3	26.37	5.68	4.43	36.48	8.55	3.72	0.44	4.69	1.10	2.52	0.59	43.70	10.24
35年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.2253	93.3	26.05	5.63	4.44	36.12	8.14	3.67	0.44	4.64	1.05	2.50	0.56	43.26	9.75
36年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.2166	93.3	25.72	5.59	4.45	35.76	7.75	3.63	0.43	4.60	1.00	2.47	0.54	42.83	9.28
37年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.2083	93.3	25.40	5.54	4.46	35.40	7.37	3.58	0.43	4.55	0.95	2.45	0.51	42.39	8.83
38年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.2003	93.3	25.08	5.50	4.46	35.04	7.02	3.54	0.43	4.50	0.90	2.42	0.49	41.96	8.40
39年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1926	93.3	24.75	5.45	4.47	34.68	6.68	3.49	0.42	4.45	0.86	2.40	0.46	41.52	8.00
40年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1852	93.3	24.43	5.40	4.48	34.31	6.35	3.45	0.42	4.40	0.82	2.37	0.44	41.09	7.61
41年目	H 72	0.98679	0.99157	1.00165	0.98969	0.1780	93.3	24.11	5.36	4.49	33.95	6.04	3.40	0.41	4.35	0.78	2.35	0.42	40.66	7.24
42年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1712	93.3	23.78	5.31	4.49	33.59	5.75	3.35	0.41	4.31	0.74	2.32	0.40	40.22	6.89
43年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1646	93.3	23.46	5.27	4.50	33.23	5.47	3.31	0.41	4.26	0.70	2.30	0.38	39.79	6.55
44年目	H 75	0.98622	0.99135	1.00164	0.98936	0.1583	93.3	23.14	5.22	4.51	32.87	5.20	3.26	0.40	4.21	0.67	2.28	0.36	39.35	6.23
45年目	H 76	0.98603	0.99128	1.00164	0.98925	0.1522	93.3	22.81	5.18	4.52	32.51	4.95	3.22	0.40	4.16	0.63	2.25	0.34	38.92	5.92
46年目	H 77	0.98583	0.99120	1.00164	0.98913	0.1463	93.3	22.49	5.13	4.53	32.15	4.70	3.17	0.40	4.11	0.60	2.23	0.33	38.49	5.63
47年目	H 78	0.98563	0.99112	1.00163	0.98901	0.1407	93.3	22.17	5.09	4.53	31.78	4.47	3.13	0.39	4.06	0.57	2.20	0.31	38.05	5.35
48年目	H 79	0.98542	0.99104	1.00163	0.98889	0.1353	93.3	21.84	5.04	4.54	31.42	4.25	3.08	0.39	4.02	0.54	2.18	0.29	37.62	5.09
49年目	H 80	0.98520	0.99096	1.00163	0.98876	0.1301	93.3	21.52	4.99	4.55	31.06	4.04	3.04	0.39	3.97	0.52	2.15	0.28	37.18	4.84
合								1163.51	246.95	190.78	1601.24	556.50	164.85	19.11	237.71	207.67	108.75	37.07	1917.67	666.41

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：今治道路

年次	年度 基準年	総走行台年の年次別伸び率 (四国ブロック・H22)				制戻率	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)				走行費用減少便益 (億円/年)				合計 (億円/年)		
		乗用車	小型貨物	普通貨物	全車			① 計	② 計	③ 計	④ 計	現在価値 ①×(A)	現在価値 ②×(A)	現在価値 ③×(A)	現在価値 ④×(A)	便益合計 (①~④)	削減率4%	
前定使用開始年次	H 21	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.8890	93.3	7.90	1.77	1.74	11.41	10.14	1.60	0.28	0.62	0.55	13.63	12.12
1年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.8548	93.3	7.84	1.75	1.73	11.33	9.68	1.59	0.28	0.62	0.53	13.54	11.57
2年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.8219	93.3	7.81	1.73	1.73	11.27	9.26	1.58	0.28	0.61	0.50	13.47	11.07
3年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.7903	93.3	7.77	1.71	1.73	11.21	8.86	1.58	0.28	0.61	0.48	13.40	10.59
4年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.7599	93.3	7.73	1.70	1.73	11.15	8.47	1.57	0.28	0.61	0.46	13.33	10.13
5年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.7307	93.3	7.69	1.68	1.72	11.09	8.11	1.56	0.28	0.60	0.44	13.26	9.69
6年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.7026	93.3	7.65	1.66	1.72	11.03	7.75	1.55	0.28	0.60	0.42	13.19	9.26
7年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.6756	93.3	7.62	1.64	1.72	10.97	7.41	1.55	0.28	0.60	0.40	13.12	8.86
8年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.6496	93.3	7.58	1.62	1.72	10.92	7.09	1.54	0.28	0.59	0.38	13.05	8.47
9年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.6246	93.3	7.54	1.60	1.71	10.86	6.78	1.53	0.28	0.59	0.37	12.98	8.10
10年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.6006	93.3	7.50	1.59	1.71	10.80	6.49	1.52	0.28	0.58	0.35	12.91	7.75
完成使用開始年次	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.5775	93.3	33.81	6.72	4.27	44.80	25.87	5.80	0.51	3.08	1.78	53.68	31.00
12年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.5553	93.3	33.48	6.68	4.27	44.43	24.67	5.75	0.52	3.06	1.70	53.25	29.57
13年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.5339	93.3	33.16	6.63	4.28	44.07	23.53	5.70	0.51	3.03	1.62	52.81	28.20
14年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.5134	93.3	32.84	6.59	4.29	43.71	22.44	5.66	0.51	3.01	1.55	52.38	26.89
15年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4936	93.3	32.51	6.54	4.29	43.35	21.40	5.61	0.52	2.99	1.47	51.94	25.64
16年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4746	93.3	32.19	6.50	4.30	42.99	20.40	5.56	0.52	2.96	1.41	51.51	24.45
17年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.4564	93.3	31.87	6.45	4.31	42.63	19.45	5.51	0.52	2.94	1.34	51.08	23.31
18年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.4388	93.3	31.54	6.41	4.32	42.27	18.55	5.46	0.52	2.91	1.28	50.64	22.22
19年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00170	0.99160	0.4220	93.3	31.22	6.36	4.32	41.90	17.68	5.42	0.52	2.89	1.22	50.21	21.19
20年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.4057	93.3	30.90	6.31	4.33	41.54	16.85	5.37	0.52	2.86	1.16	49.77	20.19
21年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3901	93.3	30.57	6.24	4.34	41.18	16.06	5.32	0.52	2.84	1.11	49.34	19.25
22年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3751	93.3	30.25	6.22	4.35	40.82	15.31	5.27	0.52	2.81	1.06	48.90	18.34
23年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3607	93.3	29.93	6.18	4.35	40.46	14.59	5.22	0.52	2.79	1.01	48.47	17.48
24年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.3468	93.3	29.60	6.13	4.36	40.10	13.91	5.17	0.52	2.77	0.96	48.04	16.66
25年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.3335	93.3	29.28	6.09	4.37	39.74	13.25	5.13	0.47	2.74	0.91	47.60	15.88
26年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.3207	93.3	28.96	6.04	4.38	39.37	12.63	5.08	0.53	2.72	0.87	47.17	15.13
27年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.3083	93.3	28.63	6.00	4.38	39.01	12.03	5.03	0.53	2.69	0.83	46.73	14.41
28年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2965	93.3	28.31	5.95	4.39	38.65	11.46	4.98	0.53	2.67	0.79	46.30	13.73
29年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2851	93.3	27.99	5.90	4.40	38.29	10.92	4.93	0.53	2.64	0.75	45.87	13.08
30年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2741	93.3	27.66	5.86	4.41	37.93	10.40	4.88	0.45	2.62	0.72	45.43	12.45
31年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2636	93.3	27.34	5.81	4.42	37.57	9.90	4.84	0.53	2.59	0.68	45.00	11.86
32年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2534	93.3	27.02	5.77	4.42	37.21	9.43	4.79	0.45	2.57	0.65	44.56	11.29
33年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2437	93.3	26.69	5.72	4.43	36.84	8.98	4.74	0.53	2.55	0.62	44.13	10.75
34年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2343	93.3	26.37	5.68	4.43	36.48	8.55	4.69	0.53	2.52	0.59	43.70	10.24
35年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.2253	93.3	26.05	5.63	4.44	36.12	8.14	4.64	0.53	2.50	0.56	43.26	9.75
36年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.2166	93.3	25.72	5.59	4.45	35.76	7.75	4.60	0.53	2.47	0.54	42.83	9.28
37年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.2083	93.3	25.40	5.54	4.46	35.40	7.37	4.55	0.43	2.45	0.51	42.39	8.83
38年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.2003	93.3	25.08	5.50	4.46	35.04	7.02	4.50	0.54	2.42	0.49	41.96	8.40
39年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1926	93.3	24.75	5.45	4.47	34.68	6.68	4.45	0.54	2.40	0.46	41.52	8.00
40年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1852	93.3	24.43	5.40	4.48	34.31	6.35	4.40	0.54	2.37	0.44	41.09	7.61
41年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1780	93.3	24.11	5.36	4.49	33.95	6.04	4.35	0.54	2.35	0.42	40.66	7.24
42年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1712	93.3	23.78	5.31	4.49	33.59	5.75	4.31	0.54	2.32	0.40	40.22	6.89
43年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1646	93.3	23.46	5.27	4.50	33.23	5.47	4.26	0.54	2.30	0.38	39.79	6.55
44年目	H 75	0.98622	0.99135	1.00164	0.98936	0.1583	93.3	23.14	5.22	4.51	32.87	5.20	4.21	0.54	2.28	0.36	39.35	6.23
45年目	H 76	0.98603	0.99128	1.00164	0.98925	0.1522	93.3	22.81	5.18	4.52	32.51	4.95	4.16	0.54	2.25	0.34	38.92	5.92
46年目	H 77	0.98583	0.99120	1.00164	0.98913	0.1463	93.3	22.49	5.13	4.52	32.15	4.70	4.11	0.54	2.23	0.33	38.49	5.63
47年目	H 78	0.98563	0.99112	1.00163	0.98901	0.1407	93.3	22.17	5.09	4.53	31.78	4.47	4.06	0.54	2.20	0.31	38.05	5.35
48年目	H 79	0.98542	0.99104	1.00163	0.98889	0.1353	93.3	21.84	5.04	4.54	31.42	4.25	4.02	0.54	2.18	0.29	37.62	5.09
49年目	H 80	0.98520	0.99096	1.00163	0.98876	0.1301	93.3	21.52	4.99	4.55	31.06	4.04	3.97	0.55	2.15	0.28	37.18	4.84
合	計							1163.51	246.95	190.78	1601.24	556.50	207.67	23.71	108.75	37.07	1917.67	666.41

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道196号	今治道路	4	10.3km

■事業費内訳(全体事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				39,857	
	改良費				10,113	
		土工	m3	1,819,491	848	切土(440,172m3)、盛土(1,379,319m3)
		軟弱地盤改良工	m3	0	0	
		法面工	m2	357,241	638	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,787	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	2,330	106	
		函渠工	m	3,189	3,363	
		排水工	m	45,583	1,233	
		中央分離帯工	m	0	0	
		雑工	式	1	1,138	附帯工
	橋梁費				18,427	
		100m以上	m	5,944	16,685	PC橋4橋、鋼橋+PC橋2橋
		100m未満	m	552	1,742	鋼橋1橋、PC橋4橋
	トンネル費				3,269	
		NATM	m	910	3,269	2本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費				4,166	
		IC	箇所	3	4,166	トランペット型(2箇所)、Y型(1箇所)
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費				3,002	
		車道舗装	m ²	233,801	2,966	
		歩道舗装	m ²	7,489	36	
	付帯施設費				880	
		交通管理施設工	式	1	880	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	0	0	
②	用地及補償費				18,885	
	用地費			595,674	14,377	
		宅地	m2	57,392	3,598	
		田畑	m2	394,401	6,212	
		山林・原野	m2	107,214	3,720	
		その他	m2	36,667	847	
	補償費			1	4,508	
③	間接経費		式	1	11,858	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
事業費合計					70,600	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、四国共通ユニットプライス単価を使用

○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196号	今治道路	4	10.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				25,715	
	改良費				5,048	
		土工	m3	255,330	119	切土(440,172m3)、盛土(1,379,319m3)
		軟弱地盤改良工	m3	0	0	
		法面工	m2	82,871	148	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,749	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,234	50	
		函渠工	m	1,961	2,068	
		排水工	m	29,132	788	
		中央分離帯工	m	0	0	
		雑工	式	1	126	附帯工
	橋梁費				12,427	
		100m以上	m	5,111	11,081	PC橋4橋、鋼橋+PC橋2橋
		100m未満	m	437	1,346	鋼橋1橋、PC橋4橋
	トンネル費				1,728	
		NATM	m	481	1,728	2本(上下線)
		シールド	m	0	0	
	IC・JCT費				2,981	
		IC	箇所	3	2,981	トランペット型(2箇所)、Y型(1箇所)
		JCT	箇所	0	0	
	舗装費				2,947	
		車道舗装	m ²	233,801	2,911	
		歩道舗装	m ²	7,489	36	
	付帯施設費				584	
		交通管理施設工	式	1	584	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	0	0	
②	用地及補償費				5,139	
	用地費			119,673	4,196	
		宅地	m2	10,355	1,657	
		田畑	m2	91,585	2,305	
		山林・原野	m2	17,300	180	
		その他	m2	433	54	
	補償費			1	943	
③	間接経費	式		1	7,898	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
事業費合計					38,752	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、四国共通ユニットプライス単価を使用

○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
今治道路	朝倉IC～湯ノ浦IC	4	10.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	10.3	1,535	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,215	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,750	

【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。

一般国道56号 松山外環状道路空港線

○事業の目的・効果

松山外環状道路の一部であり、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセスが向上するとともに、市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞緩和を図る地域高規格道路である。

- ・松山市内中心部の渋滞緩和。
- ・松山ICと松山空港、松山港(重要港湾)のアクセスが向上し、松山空港1時間圏人口が増加するとともに、物流の効率化を支援。
- ・「H29年開催予定『愛媛国体』のメイン会場である松山中央公園と松山空港と松山空港を結び、円滑な交通を確保。

○事業計画等

- ・事業着手 : 平成20年度
- ・整備区間 : 愛媛県松山市余戸南～愛媛県松山市北吉田町
- ・事業延長 : 3.8km (開通済0.0km)
- ・標準幅員 : 39.75m(自動車専用道路4車線、一般道路部2車線)
- ・構造規格 : 第2種第2級(自動車専用道路)、第4種第2級(一般道路部)

○投資効果等

- ・全体事業費 : 529億円 (前回529億円)
- ・計画交通量 : 12,100～17,200台/日 (H25再評価時)
- ・費用便益比 : 事業全体1.2、残事業1.5 (H25再評価時)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率: **約25%** H28.3末(前回約12% H25.3末)
- ・用地進捗率: **約80%** H28.3末(前回約20% H25.5末)
- ・**平成29年の余戸南IC(仮称)～東垣生IC(仮称)間の側道部(延長2.4km)開通に向け**、用地買収、改良及び橋梁工事を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H26.7、H27.7、H28.7)

○県知事の見解

- ・「対応方針(原案)」案については異議ありません。松山外環状道路空港線については、高速度道路の松山ICと松山空港等を結ぶとともに、松山都市圏の渋滞緩和による観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

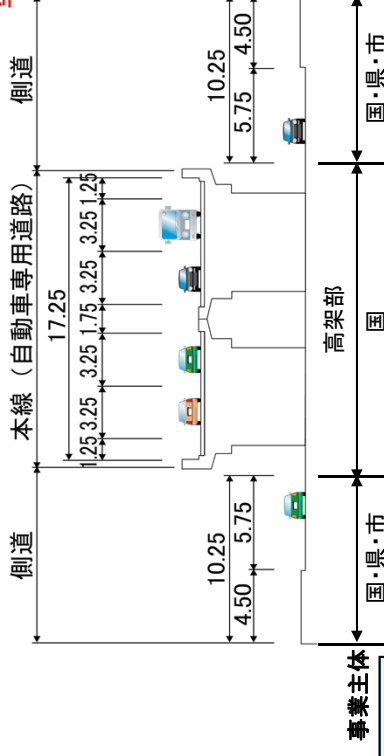
○対応方針(原案)

23 事業継続

位置図



標準断面図 (単位: m)



平面図



再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道56号 <small>まつやまとかんじょうどうろくうこうせん</small> 松山外環状道路空港線		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：愛媛県松山市余戸南 至：愛媛県松山市北吉田町				延長	3.8km
事業概要	<p>松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を図る地域高規格道路である。</p> <p>松山外環状道路が開通すると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</p> <p>松山外環状道路のうち、国道56号から主要地方道松山空港線間（3.8km）は、一般国道56号松山外環状道路空港線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p>					
H20年度事業化	H2年度都市計画決定 (H19年度変更)	H23年度用地着手	H25年度工事着手			
全体事業費	529億円		事業進捗率	約25%	供用済延長	0.0km
計画交通量	12,100～17,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 322/392億円 事業費：316/386億円 維持管理費：5.8/5.8億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 487/487億円 走行時間短縮便益：389/389億円 走行経費減少便益：67/67億円 交通事故減少便益：31/31億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C= 1.00～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C= 1.1～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C= 1.1～1.4（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C= 1.2～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C= 1.4～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C= 1.3～1.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性の向上や、市内中心部へ流入する交通を分散することで、市内の交通渋滞緩和など、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等における旅行速度が向上 ・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港間の円滑な交通確保 ・主要観光地（松山城、道後温泉）へのアクセス向上 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一次緊急輸送道路に指定されている <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開 <p>⑪その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山広域都市計画区域マスタープランに位置付けられている 					

- ・FAZへのアクセスを支援
- ・南海トラフ巨大地震発生時における迅速な輸送・救援を支援

関係する地方公共団体等の意見
地域から頂いた主な意見等

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・「対応方針（原案）」案については異議ありません。松山外環状道路空港線については、高速道路の松山ICと松山空港等を結ぶとともに、松山都市圏の渋滞緩和による観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成24年3月（都）千舟町古川線 全線開通
- ・平成25年6月 松山外環状道路インター線（側道部） 延長1.3km 部分開通
- ・平成26年3月 松山外環状道路インター線（本線部） 延長1.2km 暫定2車線開通（井門IC～古川IC）
- ・平成27年3月 松山外環状道路インター線（本線部） 延長1.8km 暫定2車線開通（市坪IC～余戸南IC）（その他）
- ・平成20年4月 大型ショッピングセンター（松前町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年3月末で用地取得率約80%、事業進捗率約25%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成29年の余戸南IC（仮称）～東垣生IC（仮称）間の側道部（延長2.4km）開通に向け、用地買収・改良及び橋梁工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成25年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度 事業名：一般国道56号 松山外環状道路空港線

担当課：道路計画課 担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B/C = 1.2	■
(ア)前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上」や「市内の交通渋滞緩和」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	渋滞の緩和、松山空港1時間圏人口の増加、物流の効率化、円滑な交通の確保等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用対効果分析関係>		
1. 費用対効果分析マニュアルの変更がない	費用対効果分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 OTE/日 前回発生集中交通量 1,398,130TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費529億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用対効果分析の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開 H20年度～H41年度 22年 前回事業展開から変化なし	■
(イ)費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前評価時の感度分析下位ケース1.00≧基準値(1.0)	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道11号 小松バイパス

○事業の目的・効果

- ・国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化を図る道路である。
- ・並行する国道11号の渋滞緩和。
- ・いよ小松北ICと東予港(重要港湾)の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援。
- ・三次医療施設(東予救命救急センター)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。

○事業計画等

- ・事業着手 : 平成3年度
- ・整備区間 : 愛媛県西条市小松町新屋敷～愛媛県西条市小松町安井
- ・事業延長 : 7.5km (開通済2.0km)
- ・標準幅員 : 25.0m(完成4車線)
- ・構造規格 : 第3種第2級

○投資効果等

- ・全体事業費 : 160億円 (前回160億円)
- ・計画交通量 : 8,000～19,600台/日 (H25再評価時)
- ・費用便益比 : 事業全体1.4、残事業2.8 (H25再評価時)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率: **約43%** H28.3末(前回約41% H25.3末)
- ・用地進捗率: **約38%** H28.3末(前回約33% H25.5末)
- ・西条市小松町妙口～西条市小松町北川の2.0kmは、平成20年3月までに暫定2車線開通済み。
- ・開通に向け用地買収を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・西条市より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H26.4、H27.4、H28.4)

○県知事の意見

- ・「対応方針(原案)」案については異議ありません。小松バイパスについては、今治小松自動車道へのアクセス強化や国道11号の交通混雑の緩和を図る重要な道路であり、整備の促進をお願いします。

○対応方針(原案)



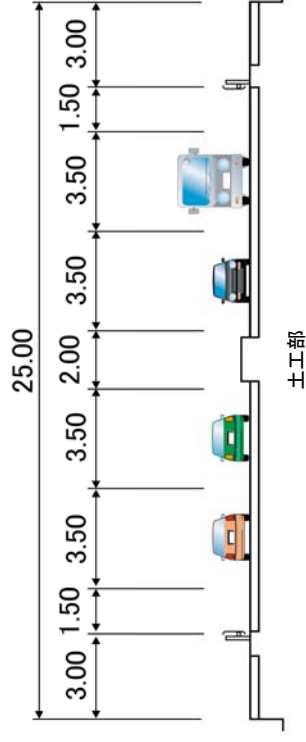
事業継続

位置図



標準断面図

(単位:m)



平面図



暫定供用(2/4)

H11年3月 延長200m

H13年3月 延長700m

H20年3月 延長1,100m

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道11号 <small>こまつ</small> 小松バイパス		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：愛媛県西条市小松町新屋敷 至：愛媛県西条市小松町安井				延長	7.5km
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約260kmの幹線道路である。瀬戸内海沿線の各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。</p> <p>小松バイパスは、国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化を図る道路である。</p>					
平成3年度事業化	H3年度都市計画決定 (H-年度変更)	H4年度用地着手	H10年度工事着手			
全体事業費	160億円	事業進捗率	約43%	供用済延長	2.0km	
計画交通量	8,000~19,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/ (事業全体) 75/162億円 事業費：58/142億円 維持管理費：17/20億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 209/228億円 走行時間短縮便益：166/185億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：11/10億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C= 1.4~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C= 1.4~1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C= 1.2~1.6（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C= 2.7~2.9（交通量±10%） 事業費：B/C= 2.6~3.2（事業費±10%） 事業期間：B/C= 2.4~3.2（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>国道11号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、交通量や大型車混入率の大幅な減少による騒音の低減効果による沿道環境の改善、救命救急センターへの搬送時間の短縮による救命率の向上など、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・国道11号の渋滞緩和により路線バスの利便性向上（旅行速度が改善） ・特急停車駅（壬生川駅、伊予西条駅）へのアクセス向上 ・西条市から松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地、東予港（重要港湾）の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援 ・西条市が目指す総合6次産業都市の実現を支援 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西条地区の愛媛地域高度技術産業集積活性化計画を支援 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市（旧小松町～西条市役所）へのアクセス向上 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上（いよ小松IC～四国鉄道文化館） <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（東予救命救急センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ・二次医療施設のカバー圏人口拡大 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一次緊急輸送道路に指定されている ・緊急輸送道路である国道11号と松山自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待 					

⑩その他

・小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

・周辺の自治体である西条市より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

・「対応方針（原案）」案については異議ありません。小松バイパスについては、今治小松自動車道へのアクセス強化や国道11号の交通混雑の緩和を図る重要な道路であり、整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成18年5月 (主) 壬生川新居浜野田線（東予有料道路）延長3.5km 無料化
- ・平成19年2月 (主) 壬生川新居浜野田線 開通
- ・平成20年3月 (一) 丹原小松線 開通
- ・平成20年3月 (一) 南川壬生川停車場線 開通

(その他)

- ・平成19年4月 大型ショッピングセンター(西条市新田)オープン
- ・平成19年11月 観光エリア(鉄道歴史パーク inSAIJO) オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・西条市小松町北川～西条市小松町妙口間（延長2.0km）については、平成20年3月までに暫定開通。
- ・平成28年3月末で用地取得率38%、事業進捗率43%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・西条市小松町新屋敷地区において、用地買収推進中。また、平成28年度から西条市小松町新屋敷地区～西条市小松町北川地区の詳細設計、設計協議を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

・

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成25年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度

事業名：一般国道11号 小松バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B/C = 1.4	■
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「いよ小松北ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセス向上」や「地元産業、経済の活性化」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	渋滞の緩和、物流の効率化、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 OTE/日 前回発生集中交通量 589,344TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費160億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益分析の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開 H3年度～H41年度 39年 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前回評価時の感度分析下位ケース1.2≧基準値(1.0)	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道32号 猪ノ鼻道路

○事業の目的・効果

異常気象時における通行止めの解消や、冬の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を図る道路である。

- ・異常気象時における事前通行規制区間(L=約11km)の解消。
- ・緊急輸送道路の信頼性向上。
- ・冬の通行障害の解消。
- ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上。
- ・走行時間の短縮等(通行止めによる迂回の解消等を含む)

○事業計画等

- ・事業着手：平成15年度
- ・整備区間：香川県三豊市財田町財田上～徳島県三好市池田町州津
- ・事業延長：8.4km(開通済0.0km)
- ・標準幅員：7.5m(完成2車線)
- ・構造規格：第3種第3級

○投資効果等

- ・全体事業費：432億円(前回432億円)
- ・計画交通量：6,900台/日(H25再評価時)
- ・効果：上記のとおり(前回 上記のとおり)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：**約38%** H28.3末(前回約24% H25.3末)
- ・用地進捗率：**100%** H28.3末(前回約99% H25.5末)
- ・**平成32年度の全線開通に向け**、改良・橋梁・トンネル工事等を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・徳島県道路整備促進期成同盟会、三好市議会、四国びとみらい実行委員会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。(H25.5・7・11、H26.5・8・10・11、H27.11、H28.6)

○県知事の見解

＜徳島県知事の見解＞「猪ノ鼻道路」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。一般国道32号は、徳島と香川、高知を結ぶ主要幹線道路であり、県西部の産業、文化を育む重要な道路であります。しかしながら、徳島・香川県境に位置する猪ノ鼻峠付近は、大雨による事前通行規制や冬の凍結や積雪による通行障害、線形不良による交通事故の多発など、安全性、定時に大きな問題を抱えております。「猪ノ鼻道路」は、これらの問題を解消し、沿線地域の日常生活を支えとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う、なくてはならない道路であり、また、徳島県西部と香川県西部の連携強化や「にし阿波観光圏」における観光振興など、地域の活性化にも資する重要な道路であります。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、平成32年度の全線開通に向け、事業の着実な実施をお願いします。

＜香川県知事の見解＞

事業継続について異議はありません。国道32号猪ノ鼻道路の整備は、異常気象時の通行規制区間の解消や線形不良箇所の回避による走行性・安全性向上等により、安全で安心な交通を確保し、さらに香川、徳島両県の交流のみならず、四国全体の交流、連携を強化するものです。また、国道32号は南海トラフ地震発生時に瀬戸内海側と太平洋側を結ぶ進出ルートとして、四国広域道路啓開計画に位置付けられた重要なルートであることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

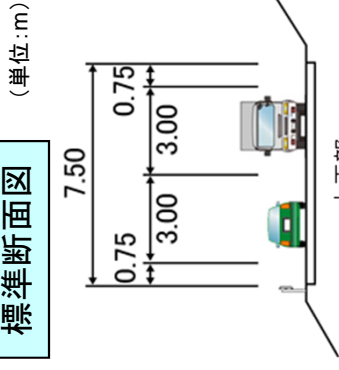
○対応方針(原案)

- ・事業継続

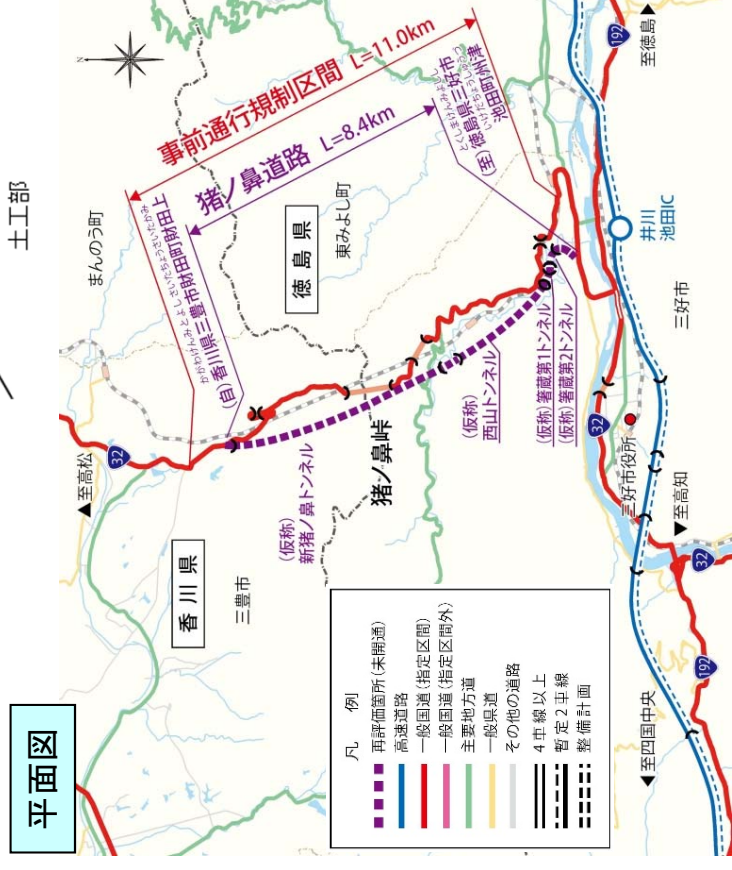
位置図



標準断面図



平面図



再評価結果（平成29年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道32号 <small>いの はな どうろ</small> 猪ノ鼻道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自： <small>かがわけん み とよし さい た ちやう さい た かみ</small> 香川県三豊市財田町 財田上 至： <small>とくしまけん み よし し い け だ ちやう し ゆう づ</small> 徳島県三好市池田町 州津	延長	8.4km		
事業概要	<p>一般国道32号は、香川県高松市を起点とし徳島県三好市を經由して高知県高知市に至る香川県・徳島県・高知県を結ぶ全長約137kmの広域幹線道路ネットワークである。</p> <p>猪ノ鼻道路は、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能を確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を図る道路である。</p>				
H15年度事業化	H一年度都市計画決定	H19年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	432億円	事業進捗率	約38%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道32号猪ノ鼻峠は、山間部を通過し、法面崩落や路肩崩壊など防災上危険な箇所が51箇所、線形不良箇所 (R≤80m) が28箇所、7%の急勾配区間が2箇所存在。 平成16年12月6日の法面崩落災害では、約97時間にわたって全面通行止めとなった。 事前通行規制区間 (L=11.0km) が存在し、H15～H27の13年間は約6日(延べ5回)の全面通行止めが発生している。 また、積雪によりH15～H27の13年間は、42.6時間/年のチェーン規制が行われている。 このため、地域住民が日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地域の喫緊の課題となっている。 				
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 多数の法面崩壊等の危険箇所を回避するため、バイパスを整備。 全線で現道対策を行う場合、大規模な法面对策工事が必要となり、バイパスとした。 				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ①異常気象時における事前通行規制区間 (L=約11km) の解消 ②緊急輸送道路の信頼性向上 ③線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ④走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消、冬期の通行障害の解消＞ (451億円(残事業=451億円)) 		<p>費用</p> <p>(残事業) / (事業全体)</p> <p>268 / 398億円</p> <p>事業費：252 / 382億円</p> <p>維持管理費：16 / 16億円</p>		
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 徳島県道路整備促進期成同盟会、徳島県三好市議会、香川県道路協会、香川県政策提言、香川県三豊市議会、四国びとみらい実行委員会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている。 <p>徳島県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 「猪ノ鼻道路」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。一般国道32号は、徳島と香川、高知を結ぶ主要幹線道路であり、県西部の産業、文化を育む重要な道路であります。しかしながら、徳島・香川県境に位置する猪ノ鼻峠付近は、大雨による事前通行規制や冬期の凍結や積雪による通行障害、線形不良による交通事故の多発など、安全性、定時性に大きな問題を抱えております。「猪ノ鼻道路」は、これらの問題を解消し、沿線地域の日常生活を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う、なくてはならない道路であり、また、徳島県西部と香川県西部の連携強化や「にし阿波観光圏」における観光振興など、地域の活性化にも資する重要な道路であります。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、平成32年度の全線開通に向け、事業の着実な実施をお願いします。 <p>香川県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業継続について異議はありません。国道32号猪ノ鼻道路の整備は、異常気象時の通行規制区間の解消や線形不良箇所の回避による走行性・安全性向上等により、安全で安心な交通を確保し、さらに香川、徳島両県の交流のみならず、四国全体の交流、連携を強化するものです。また、国道32号は南海トラフ地震発生時に瀬戸内海側と太平洋側を結ぶ進出ルートとして、四国広域道路啓開計画に位置付けられた重要なルートであることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。 				

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成19年 4月 国道319号善通寺バイパス バイパス区間完成開通
- ・平成20年 7月 高知自動車道 新宮～大豊間、南国～高知間 4車線化
- ・平成20年 7月 大型ショッピングセンター（香川県綾川郡綾川町）オープン
- ・平成20年12月 国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス丸亀市綾歌町岡田上地区 暫定開通開始（全線開通）
- ・平成24年12月 国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス 全線4車線完成開通
- ・平成25年 4月 にし阿波～剣山・吉野川観光圏 認定
- ・平成25年 5月 国立病院機構四国こどもとおとなの医療センター（香川県善通寺市） 開院
- ・平成26年12月 国道32号猪ノ鼻峠区間（L=13.4km）が「集中除雪区間」に指定
- ・平成28年 3月 「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道32号が進出ルート（代替ルート）に指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率100%、事業進捗率約38%（平成28年3月末時点）
- ・残事業の内容（箸蔵第1トンネルL=155m、箸蔵第1橋L=30m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、平成32年度的全線開通に向けて事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



- ※ 事業の効果等に記載してある金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※ 事業の効果および費用の欄に係る数値は平成25年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度

事業名：一般国道32号 猪ノ鼻道路

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B=451億円、C=398億円	■
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「安全で信頼性のある交通機能の確保」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	事前通行規制区間の解消、緊急輸送路の信頼性向上、冬期の通行障害の解消、走行性・安全性の向上、走行時間の短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 OTE/日 前回発生集中交通量 554,395TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費432億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】 今回事業展開H15年度～H32年度 18年 前回事業展開H15年度～H34年度 20年 変化率 10%(減少)	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	—	—
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
—		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道33号 越知道路(2工区)

○事業の目的・効果

地すべりや落石などの災害の危険性を解消し、急カーブなど線形不良箇所を回避することで、安全で信頼性のある幹線道路の交通機能の確保を図る地域高規格道路である。

- ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮。
- ・災害時の通行止めによる大幅迂回の解消。
- ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上。
- ・走行時間の短縮等(通行止めによる迂回の解消)
- ・災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済(営業)損失

○事業計画等

- ・事業着手：平成20年度
- ・整備区間：高知県高岡郡越知町越知丙～高知県高岡郡越知町越知丁
- ・事業延長：3.0km (開通済0.0km)
- ・標準幅員：10.5m (完成2車線)
- ・構造規格：第3種第2級

○投資効果等

- ・全体事業費：137億円 (前回 137億円)
- ・計画交通量：7,300台/日
- ・効果：上記のとおり(前回 上記のとおり)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約18% H28.3末(前回約 7% H25.3末)
- ・用地進捗率：約80% H28.3末(前回約25% H25.5末)
- ・開通に向け改良工事及び用地買収を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。(H25.7、H26.7、H27.7、H28.7)

○県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり、産業振興などの取り組みを支える重要な社会基盤です。
- しかしながら、当路線は、災害危険箇所が多く残されており、降雨時には事前通行規制が頻発することに加え、代替路線がないことから住民生活に支障をきたしています。
- 沿線地域では、今年3月の高知西バイパスの開通により、渋滞の緩和や時間短縮などの整備効果を住民が実感し、道路整備に対する期待感が高まっています。
- これらのことから、幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

○対応方針(原案)

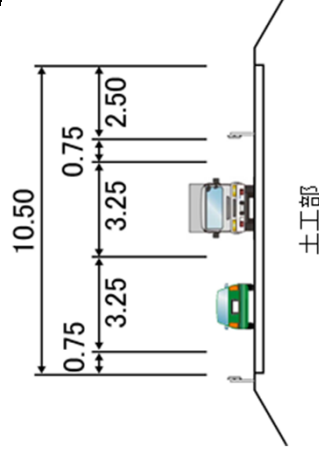
- ・事業継続

位置図



(単位:m)

標準断面図



平面図



事前通行規制区間 L=20.3km

再評価結果（平成 29 年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道33号 越知道路（2工区）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高岡郡越知町越知丙 至：高知県高岡郡越知町越知丁				延長	3.0km
事業概要						
<p>一般国道 33 号は高知市と松山市を結ぶ延長約 123 kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の 38%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>越知道路（2 工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道 33 号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長 3.0 kmの地域高規格道路である。</p>						
H20年度事業化		H一年度都市計画決定		H24年度用地着手		H24年度工事着手
全体事業費	137億円	事業進捗率	約18%	供用済延長	0.0km	
地域の防災面の課題						
<ul style="list-style-type: none"> ・現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが6箇所、防災ランクⅡが14箇所存在。 →防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4箇所、落石崩壊：2箇所） →防災ランクⅡ（落石崩壊：13箇所、地すべり：1箇所） ・平成22年8月16日18時20分頃に岩盤崩落が発生し、約4日間の全面通行止めが発生。 ・当該区間の防災面の課題は、仁淀川町（人口5,841人）及び越知町野老山地区（人口184人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、越知町・仁淀川町からも改善の要求が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成8年度～平成27年度に約28日間の通行止めを実施。 ・現道は線形不良箇所（R≤150m）が9箇所存在する。 						
課題を踏まえた対策・事業内容						
<ul style="list-style-type: none"> ・楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから現場の対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮のうえ、別線での対策を行うことが適当。 ・別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。 ・事前通行規制区間短縮のため、現道1.5km区間については法面对策を施すことにより課題箇所を解消。 ・別線及び線形改良により線形不良区間を解消。 						
事業の効果等				費用（残事業） / （事業全体）		
<ul style="list-style-type: none"> ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消＞（126億円（残事業=126億円）） ・災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済（営業）損失（2.7億円） 				<p>103/115億円</p> <p>事業費：100/112億円 維持管理費：3.3/3.3億円</p>		
関係する地方公共団体等の意見						
<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会等より、整備促進の要望を受けている。 <p>高知県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続に異議はありません。一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり、産業振興などの取り組みを支える重要な社会基盤です。しかしながら、当路線は、災害危険箇所が多く残されており、降雨時には事前通行規制が頻発することに加え、代替路線がないことから住民生活に支障をきたしています。沿線地域では、今年3月の高知西バイパスの開通により、渋滞の緩和や時間短縮などの整備効果を住民が実感し、道路整備に対する期待感が高まっています。これらのことから、幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。 						

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・市町村合併により「仁淀川町」が誕生。
- ・平成14年4月 国道439号 大峠バイパス 開通
- ・平成19年3月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（須崎②工区） 開通
- ・平成19年6月 国道33号 越知道路 開通
- ・平成21年12月 四国横断自動車道 土佐PAスマートIC 開通
- ・平成23年4月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（佐川工区） 開通
- ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス（いの町残区間） 開通
- ・平成26年7月 国道439号 大植バイパス（大植工区） 開通
- ・平成28年3月「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道33号が進出ルートに指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約80%、事業進捗率約18%（H28.3末）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉大橋195m、立花大橋170m等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

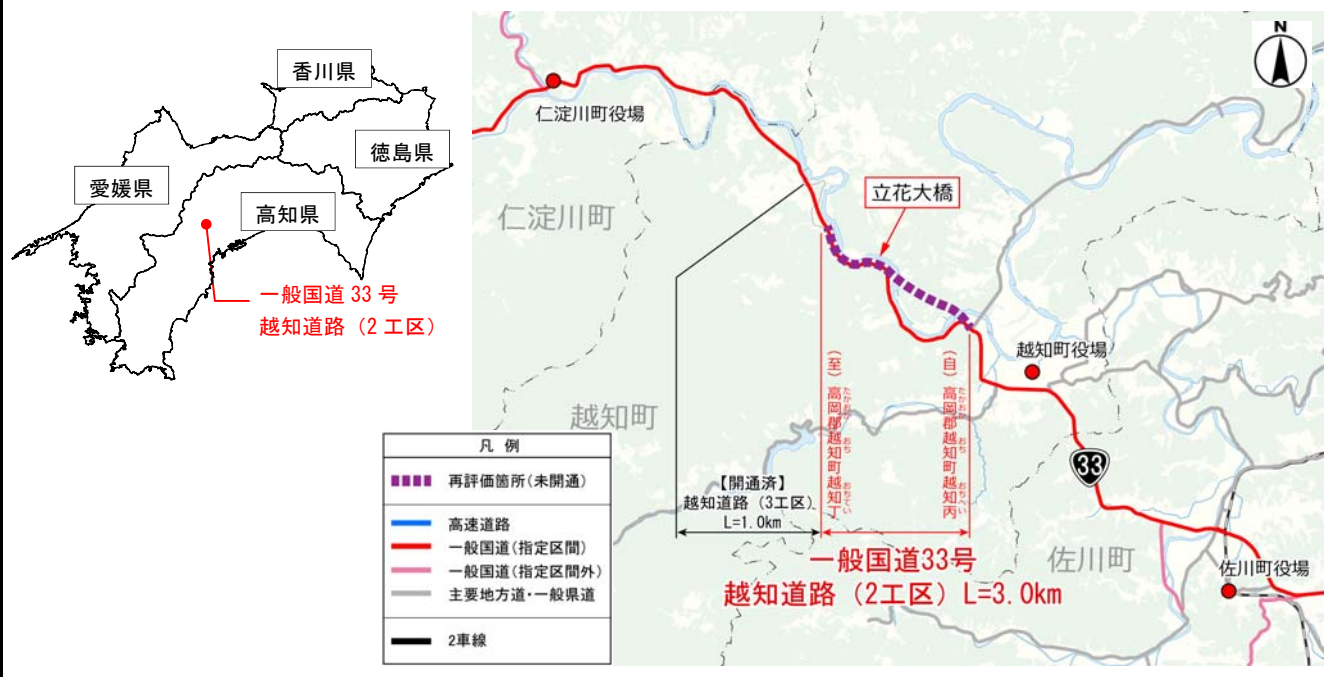
施設の構造や工法の変更等

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

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



- ※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※ 事業の効果および費用の欄に係る数値は平成25年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成28年度

事業名：一般国道33号 越知道路(2工区)

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H25年度 B=126億円、C=115億円	■
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「安全で信頼性のある幹線道路の交通機能確保」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	事前通行規制区間の短縮、災害時の通行止めによる大幅迂回の解消、走行性・安全性の向上、走行時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアル(H20.11.28)に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【需要量等の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増減 OTE/日 前回発生集中交通量 15,495TE/日 前回需要量から変化なし	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費137億円 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】 前回事業展開H14年度～H33年度 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	-	-
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		