

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）（原案）

資料-5-2-2

事業名	一般国道55号 牟岐バイパス	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：徳島県海部郡牟岐町川長 至：徳島県海部郡牟岐町中村	延長	2.4km		
事業概要					
<p>一般国道55号牟岐バイパスは、南海トラフ巨大地震による津波災害警戒区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構築を目的とした県南地域の住民生活や経済活動を支える重要な道路である。</p> <p>また、災害拠点病院（県立海部病院）の整備等、地域の防災まちづくりと一体となり津波・防災対策を支援するとともに、牟岐町市街地に流入する通過交通の転換による地域の交通安全向上や県南地域の地域産業支援にも寄与するものである。</p>					
H16年度事業化	H—年度都市計画決定	H24年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約95億円	事業進捗率	約49%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> 徳島県が指定した津波被害警戒区域の指定（H26.3.31）によると牟岐町市街地は津波により浸水すると想定され、被災時の避難路や緊急輸送路となるべき国道55号が津波で浸水する。 このため、津波に伴う通行止めにより、甚大な経済被害が生じると予測されており、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"> 津波浸水区間を解消するために、2.4km区間をバイパス整備とした。 津波浸水区間の嵩上げを現道対策で行う場合、沿線乗り入れが不可能になり、さらに市街地の家屋移転に莫大な費用と時間がかかるためバイパスとした。 					
事業の効果等				費用	
<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避 (7.4億円) 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水区域住民の避難支援 (17.7億円) 				(残事業/全事業) 43 / 101億円 事業費：37 / 96億円 維持管理費：5.3 / 5.3億円	
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 <ul style="list-style-type: none"> 徳島県、海部郡各町及び議員連盟など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。 					
徳島県知事の意見					
<ul style="list-style-type: none"> 「牟岐バイパス」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。県南地域においては、「南海トラフ地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。さらに、「牟岐バイパス」とともに整備を行った、県南地域の新たな防災拠点となる「県立海部病院」などへのアクセス向上が期待されます。このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、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 23 年 4 月 一般国道 55 号桑野道路事業化
- ・平成 23 年 7 月 一般国道 55 号日和佐道路 延長 3.1km 2 車線 開通
- ・平成 24 年 4 月 一般国道 55 号福井道路事業化
- ・平成 25 年 11 月 一般国道 55 号阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長 1.7km 開通
- ・平成 31 年 4 月 一般国道 55 号海部野根道路事業化
- ・令和 2 年 3 月 一般国道 55 号阿南道路阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長 2.1km 4 車線化完成
- ・令和 2 年 4 月 一般国道 55 号野根安倉道路事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約 82%、事業進捗率約 49% (令和 3 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

- ・調査設計、用地買収、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。

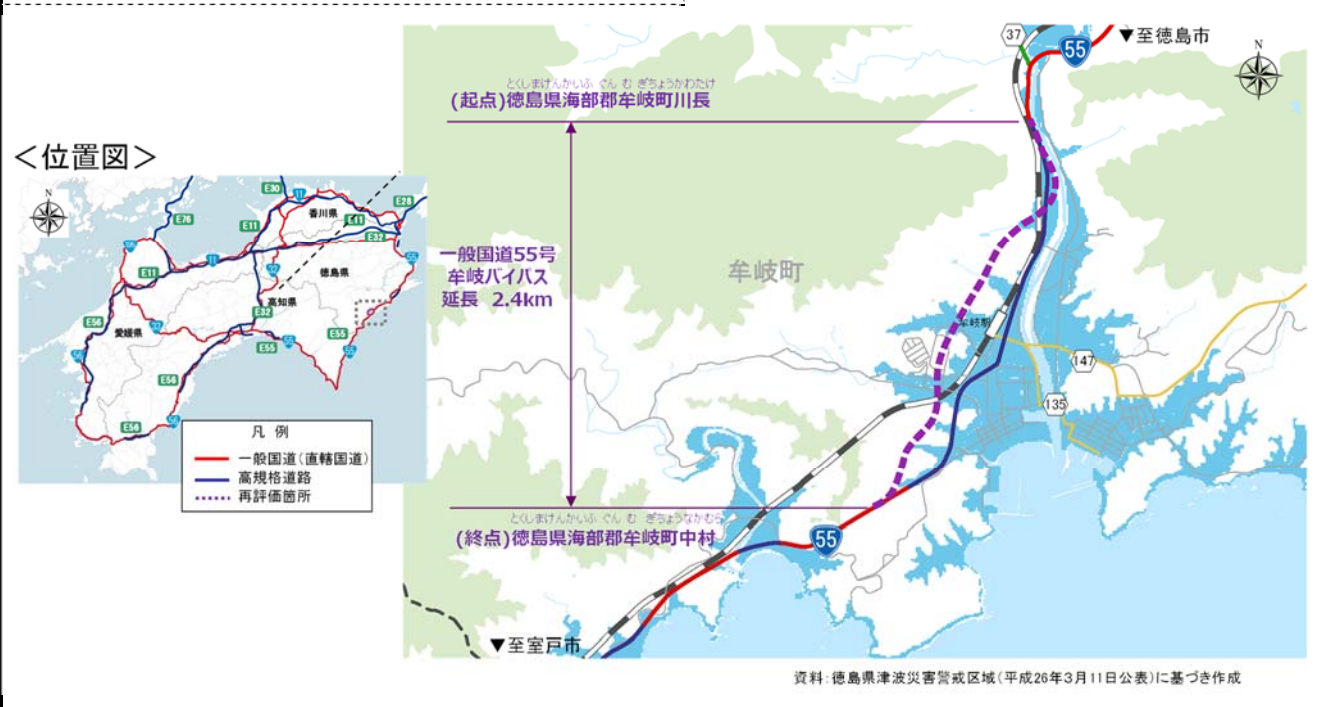
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※1 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。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

県土第262号
令和3年12月14日

四国地方整備局長 殿

徳島県知事
(公印省略)

四国地方整備局 事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（令和3.12.7国四整企画第18号に対する回答）

平素は、本県の県土整備行政の推進につきまして、多大な御尽力を頂いておりますことに、厚くお礼申し上げます。

さて、さきに照会がありましたこのことについての意見は、別添のとおりです。

【砂防事業】**○「吉野川水系直轄砂防事業」に対する意見**

「吉野川水系」の直轄砂防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。

吉野川中・上流域からの土砂の異常流出を軽減し、下流河川の河床上昇を抑えることにより氾濫被害を軽減するとともに、土石流による人的被害、家屋や公共施設等の被害を軽減するためには、砂防施設の整備は重要であります。

また、気候変動の影響により頻発化・激甚化する自然災害から県民の命とくらしを守るためには、土砂災害対策を推進し、県土強靱化を一層加速させる必要があります。

県民の「安全・安心の確保」のため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、事業の重点的、集中的な取り組みを行うとともに、令和5年度を目途に予定している全体計画の見直しにおいて、より一層の事業の加速化をお願いします。

【道路事業】**○「一般国道192号 徳島南環状道路」に対する意見**

「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、本県発展のために、なくてはならない道路であります。

既に供用された区間と並行する県道や交差点では、交通量が減少するなどの効果が発現されており、整備による市街地の渋滞緩和や定時性の確保が期待されます。

このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、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。

○「一般国道55号 牟岐バイパス」に対する意見

「牟岐バイパス」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。

県南地域においては、「南海トラフ地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。

津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。

さらに、「牟岐バイパス」とともに整備を行った、県南地域の新たな防災拠点となる「県立海部病院」などへのアクセス向上が期待されます。

このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、一日も早い全線供用に向け、事業の推進をお願いします。

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

事業名	一般国道55号 牟岐バイパス
事業主体	四国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	○費用 ・事業全体:事業費96億円(残事業=37億円)、維持管理費5.3億円(残事業=5.3億円) ○効果 ①休日交通を考慮した走行時間短縮便益等 (41億円(残事業41億円)) ②南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被災の回避 (7.4億円) ③南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水区域住民の避難支援 (18億円) (注1)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。 (注2)費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	■ 現道等の年間渋滞時間損失及び削減率	牟岐バイパスへの交通転換により、現道等の時間損失削減が見込まれる 損失削減時間: 26千人・時間/年 (63千人・時間/年⇒37千人・時間/年) 損失削減率 41.3%
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	—
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	室戸・生見～大阪(高速バス)等の走行快適性向上が期待される 徳島バス(高速バス)、徳島バス南部(路線バス): 26便
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	—
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	海陽町から徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が図られる 海陽町～徳島阿波おどり空港: 約1分短縮(134分→133分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	海陽町から橋港や徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる 海陽町～橋港: 約1分短縮: 59分→58分(1分短縮)
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	阿波尾鷲、伊勢エビ、アワビなど農水産品の流通の向上が期待される
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	—
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		—	
<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		—	
<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		—	

1. 活力		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	—
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	—
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	—
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	—
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	—
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	—
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	海陽町～阿南市へのアクセス向上が見込まれる 海陽町～阿南市：約1分短縮(70分⇒69分)
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	—	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	海洋自然博物館、まぜのおかオートキャンプ場、道の駅穴喰温泉、出羽島等へのアクセス向上が期待される	
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	—	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	—	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	—
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置づけがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	—
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設(徳島赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる 海陽町～徳島赤十字病院：約1分短縮(90分⇒89分)	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	—
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	—
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	牟岐町内妻や海陽町から阿南市へのルートとして、現道が通行止めの際の代替路として機能する
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	徳島県地域防災計画（令和2年10月）において第一次緊急輸送道路に指定、四国広域道路啓開計画において進出ルートに指定 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援
		<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	現道が通行止めの際、海陽町浅川～牟岐町川又の代替路として機能する（通常時：11分、迂回時42分）
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	—
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	—
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	—
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	—		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出量の削減が見込まれる CO2排出削減量：0.5千t-CO2/年(2.2千t-CO2/年⇒1.7千t-CO2/年) CO2排出削減率：22.7%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNOx排出削減率	NOx排出量の削減が見込まれる NOx排出削減量：5.1t-NO2/年(5.6t-NO2/年⇒0.5t-NO2/年) NOx排出削減率：90.3%
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出量の削減が見込まれる SPM排出削減量：0.3t-SPM/年(0.3t-SPM/年⇒0.0t-SPM/年) SPM排出削減率：90.5%
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	—
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	—
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	—
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	—
		<input 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見込まれる	歩行者等の安全性の向上 通学交通の転換により通学路である現道の安全な生活空間確保が期待される 県立海部病院の高台移転と連携した地域医療体制の支援 地域の災害拠点病院として被災時の救急救命活動が可能となり、人命の確保への貢献が期待される

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道55号	牟岐バイパス	L=2.4km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,500~5,400	2	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
単純合計	88億円	17億円	104億円
うち残事業分	43億円	17億円	60億円
基準年における 現在価値(C)	96億円	5.3億円	101億円
うち残事業分	37億円	5.3億円	43億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和3年度			
供用年	令和12年度			
単年便益 (初年便益)	2.1億円	0.63億円	0.17億円	2.9億円
基準年における 現在価値(B)	29億円	8.8億円	2.2億円	41億円
うち残事業分	29億円	8.8億円	2.2億円	41億円

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 牟岐バイパス(事業全体)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :2.4km	交通量※1	[台/日]	-	5,000	
	走行時間※2	[分]	-	2	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	2.36	
②主な周辺道路※ 4	国道55号 :2.8km	交通量	[台/日]	6,200	1,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.64	1.09
	県道日和佐牟岐線 :0.4km	交通量	[台/日]	600	1,200
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.06	0.15
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 :0.0km	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
			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:5.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5.69	3.59	2.10

※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

様式-3①

事業名: 牟岐バイパス(残事業)

(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :2.4km	交通量※1	[台/日]	-	5,000	
	走行時間※2	[分]	-	2	
	走行時間費用※3	[億円/年]	-	2.36	
②主な周辺道路※4	国道55号 :2.8km	交通量	[台/日]	6,200	1,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.64	1.09
	県道日和佐牟岐線 :0.4km	交通量	[台/日]	600	1,200
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.06	0.15
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 :0.0km	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
			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:5.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5.69	3.59	2.10

※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: 牟岐バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和3年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ 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)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
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	<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)が概ね反映されている。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他(最終配分交通量とQV式の関係から平均速度を設定)	<input type="checkbox"/>		

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input checked="" type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 平成27年度～令和元年度の5年間における交通量実績より設定		(103) %	
	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 ※対象路線のみ	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

項目		チェック欄		
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>	
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 徳島河川国道事務所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"/>
	その他			
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 牟岐バイパス(事業全体)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費除く)	
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	
0.15	2.4		0.37

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-26年目	H16	1.9479	105.0	0.19	0.36		
-25年目	H17	1.8730	103.7	0.19	0.35		
-24年目	H18	1.8009	103.0	0.19	0.34		
-23年目	H19	1.7317	102.1	3.28	5.62		
-22年目	H20	1.6651	101.6	1.75	2.91		
-21年目	H21	1.6010	100.3	1.62	2.62		
-20年目	H22	1.5395	98.6	0.37	0.59		
-19年目	H23	1.4802	97.2	0.50	0.76		
-18年目	H24	1.4233	96.4	2.31	3.46		
-17年目	H25	1.3686	96.4	5.49	7.88		
-16年目	H26	1.3159	98.7	3.70	4.99		
-15年目	H27	1.2653	100.2	2.78	3.56		
-14年目	H28	1.2167	100.3	6.03	7.41		
-13年目	H29	1.1699	100.5	5.47	6.44		
-12年目	H30	1.1249	100.4	1.21	1.38		
-11年目	R1	1.0816	101.2	1.09	1.18		
-10年目	R2	1.0400	101.2	1.28	1.33		
-9年目	R3	1.0000	101.2	7.31	7.31		
-8年目	R4	0.9615	101.2	8.19	7.88		
-7年目	R5	0.9246	101.2	7.44	6.88		
-6年目	R6	0.8890	101.2	7.74	6.88		
-5年目	R7	0.8548	101.2	7.37	6.30		
-4年目	R8	0.8219	101.2	4.75	3.91		
-3年目	R9	0.7903	101.2	4.34	3.43		
-2年目	R10	0.7599	101.2	1.36	1.04		
-1年目	R11	0.7307	101.2	1.64	1.20		
1:完成供用	R12	0.7026	101.2			0.34	0.24
1年目	R13	0.6756	101.2			0.34	0.23
2年目	R14	0.6496	101.2			0.34	0.22
3年目	R15	0.6246	101.2			0.34	0.21
4年目	R16	0.6006	101.2			0.34	0.20
5年目	R17	0.5775	101.2			0.34	0.19
6年目	R18	0.5553	101.2			0.34	0.19
7年目	R19	0.5339	101.2			0.34	0.18
8年目	R20	0.5134	101.2			0.34	0.17
9年目	R21	0.4936	101.2			0.34	0.17
10年目	R22	0.4746	101.2			0.34	0.16
11年目	R23	0.4564	101.2			0.34	0.15
12年目	R24	0.4388	101.2			0.34	0.15
13年目	R25	0.4220	101.2			0.34	0.14
14年目	R26	0.4057	101.2			0.34	0.14
15年目	R27	0.3901	101.2			0.34	0.13
16年目	R28	0.3751	101.2			0.34	0.13
17年目	R29	0.3607	101.2			0.34	0.12
18年目	R30	0.3468	101.2			0.34	0.12
19年目	R31	0.3335	101.2			0.34	0.11
20年目	R32	0.3207	101.2			0.34	0.11
21年目	R33	0.3083	101.2			0.34	0.10
22年目	R34	0.2965	101.2			0.34	0.10
23年目	R35	0.2851	101.2			0.34	0.10
24年目	R36	0.2741	101.2			0.34	0.09
25年目	R37	0.2636	101.2			0.34	0.09
26年目	R38	0.2534	101.2			0.34	0.09
27年目	R39	0.2437	101.2			0.34	0.08
28年目	R40	0.2343	101.2			0.34	0.08
29年目	R41	0.2253	101.2			0.34	0.08
30年目	R42	0.2166	101.2			0.34	0.07
31年目	R43	0.2083	101.2			0.34	0.07
32年目	R44	0.2003	101.2			0.34	0.07
33年目	R45	0.1926	101.2			0.34	0.06
34年目	R46	0.1852	101.2			0.34	0.06
35年目	R47	0.1780	101.2			0.34	0.06
36年目	R48	0.1712	101.2			0.34	0.06
37年目	R49	0.1646	101.2			0.34	0.06
38年目	R50	0.1583	101.2			0.34	0.05
39年目	R51	0.1522	101.2			0.34	0.05
40年目	R52	0.1463	101.2			0.34	0.05
41年目	R53	0.1407	101.2			0.34	0.05
42年目	R54	0.1353	101.2			0.34	0.05
43年目	R55	0.1301	101.2			0.34	0.04
44年目	R56	0.1251	101.2			0.34	0.04
45年目	R57	0.1203	101.2			0.34	0.04
46年目	R58	0.1157	101.2			0.34	0.04
47年目	R59	0.1112	101.2			0.34	0.04
48年目	R60	0.1069	101.2			0.34	0.04
49年目	R61	0.1028	101.2			0.34	0.03
合計				-2.32	-0.24	16.82	5.28
単純事業費計				87.59		16.82	

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターンを採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 牟岐バイパス(残事業)

採用単価の根拠		
一般国道(雪寒費除く)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.15	2.4	0.37

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-8年目	R4	0.9615	101.2	8.19	7.88		
-7年目	R5	0.9246	101.2	7.44	6.88		
-6年目	R6	0.8890	101.2	7.74	6.88		
-5年目	R7	0.8548	101.2	7.37	6.30		
-4年目	R8	0.8219	101.2	4.75	3.91		
-3年目	R9	0.7903	101.2	4.34	3.43		
-2年目	R10	0.7599	101.2	1.36	1.04		
-1年目	R11	0.7307	101.2	1.64	1.20		
1:完成供用	R12	0.7026	101.2			0.34	0.24
1年目	R13	0.6756	101.2			0.34	0.23
2年目	R14	0.6496	101.2			0.34	0.22
3年目	R15	0.6246	101.2			0.34	0.21
4年目	R16	0.6006	101.2			0.34	0.20
5年目	R17	0.5775	101.2			0.34	0.19
6年目	R18	0.5553	101.2			0.34	0.19
7年目	R19	0.5339	101.2			0.34	0.18
8年目	R20	0.5134	101.2			0.34	0.17
9年目	R21	0.4936	101.2			0.34	0.17
10年目	R22	0.4746	101.2			0.34	0.16
11年目	R23	0.4564	101.2			0.34	0.15
12年目	R24	0.4388	101.2			0.34	0.15
13年目	R25	0.4220	101.2			0.34	0.14
14年目	R26	0.4057	101.2			0.34	0.14
15年目	R27	0.3901	101.2			0.34	0.13
16年目	R28	0.3751	101.2			0.34	0.13
17年目	R29	0.3607	101.2			0.34	0.12
18年目	R30	0.3468	101.2			0.34	0.12
19年目	R31	0.3335	101.2			0.34	0.11
20年目	R32	0.3207	101.2			0.34	0.11
21年目	R33	0.3083	101.2			0.34	0.10
22年目	R34	0.2965	101.2			0.34	0.10
23年目	R35	0.2851	101.2			0.34	0.10
24年目	R36	0.2741	101.2			0.34	0.09
25年目	R37	0.2636	101.2			0.34	0.09
26年目	R38	0.2534	101.2			0.34	0.09
27年目	R39	0.2437	101.2			0.34	0.08
28年目	R40	0.2343	101.2			0.34	0.08
29年目	R41	0.2253	101.2			0.34	0.08
30年目	R42	0.2166	101.2			0.34	0.07
31年目	R43	0.2083	101.2			0.34	0.07
32年目	R44	0.2003	101.2			0.34	0.07
33年目	R45	0.1926	101.2			0.34	0.06
34年目	R46	0.1852	101.2			0.34	0.06
35年目	R47	0.1780	101.2			0.34	0.06
36年目	R48	0.1712	101.2			0.34	0.06
37年目	R49	0.1646	101.2			0.34	0.06
38年目	R50	0.1583	101.2			0.34	0.05
39年目	R51	0.1522	101.2			0.34	0.05
40年目	R52	0.1463	101.2			0.34	0.05
41年目	R53	0.1407	101.2			0.34	0.05
42年目	R54	0.1353	101.2			0.34	0.05
43年目	R55	0.1301	101.2			0.34	0.04
44年目	R56	0.1251	101.2			0.34	0.04
45年目	R57	0.1203	101.2			0.34	0.04
46年目	R58	0.1157	101.2			0.34	0.04
47年目	R59	0.1112	101.2			0.34	0.04
48年目	R60	0.1069	101.2			0.34	0.04
49年目	R61	0.1028	101.2	-0.85	-0.09	0.34	0.03
合計				41.98	37.41	16.82	5.28
単純事業費計					42.83		16.82

注1) 事業費の投資パターンは、標準投資パターンを採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

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

様式記入上の留意点

1. 再評価の場合、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	牟岐バイパス	2	2.4km

■事業費内訳(全体事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考		
①工事費					6,414			
	改良費					2,204		
		土工	m ³	515,028	1,059	切土(260,323m ³)、盛土(53,399m ³)、捨土(201,306m ³)		
		軟弱地盤改良工	m ³					
		法面工	m ²	35,606	135	切土法面、盛土法面		
		擁壁工	式	1	600	重力式擁壁、ブロック積擁壁等		
		管渠工	m	812	36			
		函渠工	m	233	72			
		排水工	m	7,445	233			
		中央分離帯工	m					
		雑工	式	1	70	機能補償道路(111m)・水路(111m)等		
		橋梁費					2,086	
			100m以上	m	304	1,571	鋼橋(2橋)、PC橋梁(1橋)	
			100m未満	m	97	515	PC橋梁(1橋)	
		トンネル費					1,960	
			NATM	m	704	1,960	4本	
			シールド	m				
		IC・JCT費						
			IC	箇所				
			JCT	箇所				
		舗装費					108	
			車道舗装	m ²	17,061	103		
			歩道舗装	m ²	1,492	5		
	付帯施設費					56		
		交通管理施設工	式	1	56	標識工、防護柵工、道路照明等		
		遮音壁	m					
②用地及補償費					1,264			
	用地費					232		
		宅地	m ²	6,226	166			
		田畑	m ²	6,588	20			
		山林・原野	m ²	38,542	17			
		その他	m ²	2,260	29			
		補償費	式	1	1,032			
③間接経費					1,823	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費		
全体事業費					9,500			

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	牟岐バイパス	2	2.4km

■事業費内訳(残事業費)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					3,682	
改良費					932	
		土工	m ³	412,008	212	切土(236,625m ³)、盛土(42,037m ³)、捨土(189,306m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	35,606	129	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	327	重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	812	34	
		函渠工	m	233	53	
		排水工	m	7,445	131	
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	46	機能補償道路(111m)・水路(111m)等
橋梁費					626	
		100m以上	m	304	484	鋼橋(2橋)、PC橋梁(1橋)
		100m未満	m	97	142	PC橋梁(1橋)
トンネル費					1,960	
		NATM	m	704	1,960	4本
		シールド	m			
IC・JCT費						
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
舗装費					108	
		車道舗装	m ²	17,061	103	
		歩道舗装	m ²	1,492	5	
付帯施設費					56	
		交通管理施設工	式	1	56	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②用地及補償費					631	
用地費			m ²	8,750	85	
		宅地	m ²	1,750	54	
		田畑	m ²	1,900	6	
		山林・原野	m ²	3,200	2	
		その他	m ²	1,900	23	
補償費			式	1	546	
③間接経費			式	1	390	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
残事業費					4,703	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	牟岐バイパス	2	2.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.4	450	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			1,850	

【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。