

## 再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 南国安芸道路 <small>なんこくあきどうろ</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：高知県南国市物部 <small>なんこくしものべ</small> 至：高知県安芸郡芸西村西分 <small>あきぐんほいせいむらにしぶん</small>				延長	12.5km
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>南国安芸道路は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。</p>					
H12年度事業化	H11年度都市計画決定 (H22年度変更)		H14年度用地着手		H15年度工事着手	
全体事業費	約699億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約82%	供用済延長	9.0km
計画交通量	17,100~26,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1 (2.8)	総費用 (残事業)/(事業全体)	3,685/12,927億円	総便益 (残事業)/(事業全体)	7,484/14,159億円
	(残事業)	2.0 (3.4)	事業費	3,315/12,106億円	走行時間短縮便益	6,498/12,289億円
			維持管理費	318/582億円	走行経費減少便益	784/1,481億円
			更新費	51/238億円	交通事故減少便益	202/388億円
感度分析の結果	<p>(事業全体)交通量 : B/C=1.02~1.2 (交通量±10%) (残事業)交通量 : B/C=1.8~2.3 (交通量±10%)</p> <p>事業費 : B/C=1.1~1.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.2 (事業費±10%)</p> <p>事業期間 : B/C=1.1~1.1 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援</li> <li>・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知医療センター（三次救急医療機関）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている</li> <li>・緊急輸送道路が通行止め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が形成される</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul>					

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている
- ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

- ・四国8の字ネットワーク整備促進 四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、高知県安芸市議会などから、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。  
(令和2年8、11月、令和3年7、11、12月、令和4年7、8、11月、令和5年2、7、8月)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
- ・四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路は、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるために不可欠な道路です。これに加え、豊かな自然を活かした「自然・体験型観光」による誘客にも積極的に取り組んでおり、交流人口拡大にも資する重要な道路です。
- ・このため、国においては、南国安芸道路の令和7年春頃の開通に向けた着実な整備に加え、他2事業の早期開通に向け、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20年7月 高知自動車道(南国IC～高知IC)延長7.6km 4車線化
- ・平成22年6月 高速自動車道無料化社会実験(高知IC～須崎東IC)実施
- ・平成23年3月 高知東部自動車道(香南やすIC～芸西西IC)延長3.9km 2車線開通
- ・平成23年度 一般国道55号南国安芸道路(芸西西IC～安芸西IC)延長8.5km事業化
- ・平成23年6月 高速自動車道無料化社会実験(高知IC～須崎東IC)一時凍結
- ・平成24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC)延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC)延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC)延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC)延長4.1km 2車線開通
- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知自動車道～高知南IC)延長6.2km 2車線開通
- ・令和4年度 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸)延長9.1km事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成12年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率82%(令和5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、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。
- ・高知龍馬空港IC～香南のいちIC間 延長3.5kmは令和7年春頃開通予定。

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



※ 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。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）		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：高知県安芸郡芸西村西分 至：高知県安芸市馬ノ丁				延長	8.5km
事業概要						
<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。</p>						
H23年度事業化		H11年度都市計画決定		H26年度用地着手		H28年度工事着手
全体事業費	約505億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約45%	供用済延長	0.0km
計画交通量	14,400～16,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1 (1.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,690/12,928億円 事業費：3,320/12,107億円 維持管理費：318/582億円 更新費：52/238億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,484/14,159億円 走行時間短縮便益：6,498/12,289億円 走行経費減少便益：784/1,481億円 交通事故減少便益：202/388億円	基準年	令和5年
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.02～1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.8～2.3 (交通量±10%)</p> <p>事業費 : B/C=1.1～1.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C=1.9～2.2 (事業費±10%)</p> <p>事業期間 : B/C=1.1～1.1 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9～2.1 (事業期間±20%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される</li> <li>・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援</li> <li>・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知医療センター（三次救急医療機関）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている</li> <li>・緊急輸送道路が通行止め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が形成される</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul>						

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる

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

- ・四国8の字ネットワーク整備促進 四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、高知県安芸市議会などから、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。  
(令和2年8、11月、令和3年7、11、12月、令和4年7、8、11月、令和5年2、7、8月)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
- ・四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路は、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるために不可欠な道路です。これに加え、豊かな自然を活かした「自然・体験型観光」による誘客にも積極的に取り組んでおり、交流人口拡大にも資する重要な道路です。
- ・このため、国においては、南国安芸道路の令和7年春頃の開通に向けた着実な整備に加え、他2事業の早期開通に向け、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24年度 一般国道55号安芸道路 延長5.8km事業化
- ・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC) 延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC) 延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC) 延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC) 延長4.1km 2車線開通
- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知自動車道～高知南IC) 延長6.2km 2車線開通
- ・令和4年度 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成23年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率45% (令和5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、工事を推進しており、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

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



※ 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。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 安芸道路		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：高知県安芸市伊尾木 至：高知県安芸市馬ノ丁				延長	5.8km			
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>安芸道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関への迅速な救急搬送の支援、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業の活性化支援などを目的としている。</p>								
H24年度事業化	H23年度都市計画決定 (R2年度変更)		H28年度用地着手		R1年度工事着手				
全体事業費	約330億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約37%	供用済延長	0.0km			
計画交通量	11,000~11,700台/日								
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1 (1.2)	総費用 (残事業)/(事業全体)	3,690/12,928億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	7,484/14,159億円	基準年	令和5年
	(残事業)	2.0 (2.1)	事業費	3,320/12,107億円		走行時間短縮便益	6,498/12,289億円		
			維持管理費	318/582億円		走行経費減少便益	784/1,481億円		
			更新費	52/238億円		交通事故減少便益	202/388億円		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.02~1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.8~2.3 (交通量±10%)</p> <p>事業費 : B/C=1.1~1.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.2 (事業費±10%)</p> <p>事業期間 : B/C=1.1~1.1 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間±20%)</p>								
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される</li> <li>・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる</li> <li>・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援</li> <li>・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知医療センター（三次救急医療機関）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる</li> <li>・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている</li> <li>・緊急輸送道路が通行止め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が形成される</li> <li>・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>								

⑧生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

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

- ・四国8の字ネットワーク整備促進 四国東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、高知県安芸市議会などから、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。  
(令和2年8、10、11月、令和3年7、11、12月、令和4年7、8、11月、令和5年2、7、8月)

高知県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。
- ・四国8の字ネットワークを構成する一般国道55号南国安芸道路、南国安芸道路(芸西西～安芸西)、安芸道路は、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるために不可欠な道路です。これに加え、豊かな自然を活かした「自然・体験型観光」による誘客にも積極的に取り組んでおり、交流人口拡大にも資する重要な道路です。
- ・このため、国においては、南国安芸道路の令和7年春頃の開通に向けた着実な整備に加え、他2事業の早期開通に向け、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23年3月 高知東部自動車道(香南やすIC～芸西西IC) 延長3.9km 2車線開通
- ・平成25年2月 高知東部自動車道(香南かがみIC～香南やすIC) 延長2.9km 2車線開通
- ・平成26年3月 高知東部自動車道(香南のいちIC～香南かがみIC) 延長2.2km 2車線開通
- ・平成27年3月 高知東部自動車道(高知南IC～なんこく南IC) 延長4.7km 2車線開通
- ・平成28年4月 高知東部自動車道(なんこく南IC～高知龍馬空港IC) 延長4.1km 2車線開通
- ・平成31年度 一般国道55号 海部野根道路 延長14.3km事業化
- ・令和2年度 一般国道493号 野根安倉道路 延長8.5km事業化
- ・令和3年2月 高知東部自動車道(高知自動車道～高知南IC) 延長6.2km 2車線開通
- ・令和3年度 一般国道493号北川道路1工区 延長9.0km事業化
- ・令和4年度 一般国道55号奈半利安芸道路(安田～安芸) 延長9.1km事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地進捗率97%、事業進捗率37%(令和5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、工事を推進しており、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

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



※ 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。

5 高土政第 842 号  
令和 5 年 10 月 26 日

四国地方整備局長 様

高知県知事  
(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（回答）

令和 5 年 10 月 12 日付け国四整企画第 25 号で照会のありましたことについて、別紙のとおり回答します。

【道路事業】

○一般国道 55 号  
海部野根道路

意見：事業継続に異議はありません。

四国 8 の字ネットワークを構成する一般国道 55 号海部野根道路は、平常時には、周辺地域の観光拠点への誘客拡大や農林水産品の県外への出荷など、観光振興や産業振興を支える重要な社会資本として、また、発生の切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする自然災害発生時には、信頼性の高い緊急輸送道路を確保するために不可欠な命の道として、重要な役割を担います。

このため、国においては、早期の開通に向け、より一層の事業進捗をお願いします。

○一般国道 55 号  
南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路

意見：事業継続に異議はありません。

四国 8 の字ネットワークを構成する一般国道 55 号南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路は、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、東部地域における経済の活性化を図る様々な取り組みを支えるとともに、発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるために不可欠な道路です。

これに加え、豊かな自然を活かした「自然・体験型観光」による誘客にも積極的に取り組んでおり、交流人口拡大にも資する重要な道路です。

このため、国においては、南国安芸道路の令和 7 年春頃の開通に向けた着実な整備に加え、他 2 事業の早期開通に向け、より一層の事業進捗をお願いします。



# 広域ネットワークでの費用便益分析<徳島JCT~高知JCT>



○:費用便益分析対象  
 ×:費用便益分析対象外  
 ※1:都市計画決定が完了  
 ※2:暫定(2/4)開通

	開通済区間 L=15.0km (高知南国 道路)	事業中区間 L=21.0km (南国安芸 道路)	事業中区間 L=5.8km (安芸道路)	事業中区間 L=9.1km (奈半利安芸 道路(安田~ 安芸))	調査中区間 L=4.0km (奈半利安芸道 路(奈半利~ 安田))	開通済区間 L=5.0km (北川奈半利 道路)	事業中区間 L=4.0km (北川道路 2-2工区)	事業中区間 L=9.0km (北川道路 1工区)	事業中区間 L=8.5km (野根安倉 道路)	事業中区間 L=14.3km (海部野根 道路)	調査中区間 L=8.3km (内妻海部 道路)	調査中区間	開通済区間 L=9.3km (日和佐 道路)	事業中区間 L=9.6km (福井道路)	事業中区間 L=6.5km (桑野道路)	事業中区間 L=17.3km (四国横断 自動車道(阿南 ~徳島東))	開通済区間 L=4.7km (四国横断 自動車道 (NEXCO))
全体事業	○	○	○	○	○※1	○	○	○	○	○	○※1	×	○	○	○	○	○
残事業	○※2	○	○	○	○※1	×	○	○	○	○	○※1	×	×	○	○	○	×

## 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
徳島南部自動車道 阿南安芸自動車道 高知東部自動車道	徳島JCT ～高知JCT	L=151.4km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,300～38,500	2、4	四国地方整備局 高知県 NEXCO西日本

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	9,929億円	1,624億円	1,577億円	13,130億円
うち残事業分	4,031億円	1,052億円	482億円	5,565億円
基準年における 現在価値 (C)	12,106億円	582億円	238億円	12,927億円
うち残事業分	3,315億円	318億円	51億円	3,685億円

## 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5年度			
供用年	平成23年度、平成24年度、平成25年度、平成26年度、平成27年度、 平成28年度、令和3年度、令和4年度、令和5年度、令和7年度、 令和8年度、令和10年度、令和12年度、令和13年度、令和14年度、 令和15年度、令和16年度、令和18年度			
単年便益 (初年便益)	20億円	2.0億円	0.56億円	22億円
基準年における 現在価値 (B)	12,289億円	1,481億円	388億円	14,159億円
うち残事業分	6,498億円	784億円	202億円	7,484億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.1
経済的純現在価値 (B-C)	1,232億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.4%
費用便益比 (残事業)	2.0
経済的純現在価値 (残事業)	3,799億円
経済的内部収益率 (残事業)	9.7%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	3,300~38,500	±10%	1.02~1.2
事業費	9,929億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	46年	±20%	1.1~1.1

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	3,300~38,500	±10%	1.8~2.3
事業費	4,031億円	±10%	1.9~2.2
事業期間	12年	±20%	1.9~2.1

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：徳島JCT～高知JCT

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [徳島JCT～高知JCT] : 151.4km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		13,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		134.9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		2,582.57	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 : 141.4km	交通量	[台/日]	15,100	7,700
		走行時間	[分]	280.7	207.2
		走行時間費用	[億円/年]	11,085.02	10,618.39
	国道11号 : 4.3km	交通量	[台/日]	40,600	22,400
		走行時間	[分]	14.8	14.0
		走行時間費用	[億円/年]	1,255.42	1,242.15
	国道32号 : 4.6km	交通量	[台/日]	30,800	18,600
		走行時間	[分]	9.5	8.0
		走行時間費用	[億円/年]	650.38	628.49
	国道493号 : 43.7km	交通量	[台/日]	1,200	100
		走行時間	[分]	83.5	77.0
		走行時間費用	[億円/年]	253.51	243.36
	高知北環状線 : 3.6km	交通量	[台/日]	17,000	16,100
		走行時間	[分]	5.6	5.5
		走行時間費用	[億円/年]	279.71	279.46
③その他道路合計 : 4430.6km		走行時間費用	[億円/年]	88,909.22	86,268.92

			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 : 4779.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	102,433.26	101,863.34	569.92

※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

【残事業】

様式-3①

事業名：徳島JCT～高知JCT

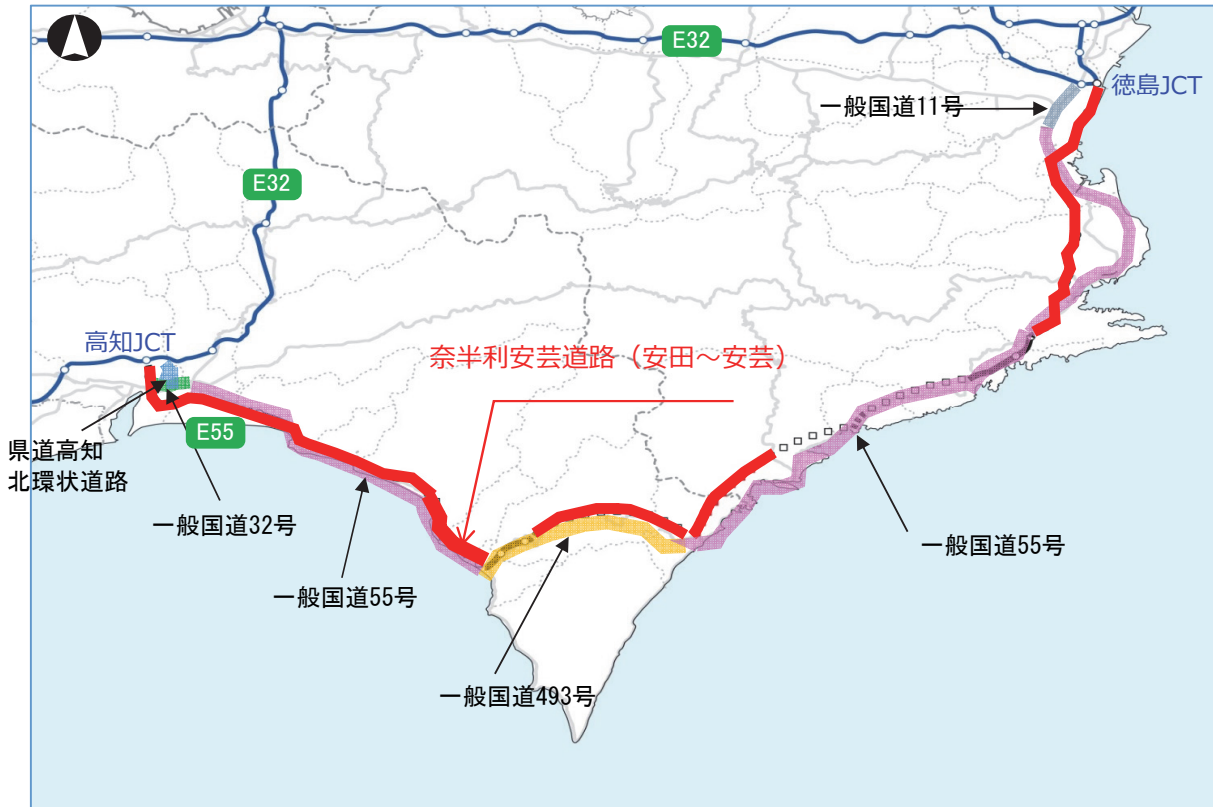
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [徳島JCT～高知JCT] : 126.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	10,600	13,500	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	44.4	134.9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	1,862.25	2,142.25	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 : 141.4km	交通量	[台/日]	12,900	7,700
		走行時間	[分]	236.4	207.2
		走行時間費用	[億円/年]	4,803.42	4,461.63
	国道11号 : 4.3km	交通量	[台/日]	24,600	22,400
		走行時間	[分]	13.8	14.0
		走行時間費用	[億円/年]	524.87	521.53
	国道32号 : 4.6km	交通量	[台/日]	22,700	18,600
		走行時間	[分]	8.4	8.0
		走行時間費用	[億円/年]	269.71	262.23
	国道493号 : 43.7km	交通量	[台/日]	800	100
		走行時間	[分]	80.3	77.0
		走行時間費用	[億円/年]	126.61	115.89
高知北環状線 : 3.6km	交通量	[台/日]	15,900	16,100	
	走行時間	[分]	5.5	5.5	
	走行時間費用	[億円/年]	141.04	141.31	
③その他道路合計 : 4430.6km	走行時間費用	[億円/年]	41,750.77	41,436.53	

			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 : 4754.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	49,478.67	49,081.38	397.29

- ※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

徳島JCT～高知JCT

(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 (令和4月2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H27、R22)	
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"/> (H27センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	



(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 並行現道国道55号及び493号における越波や土砂崩壊等による通行止め日数 (過去10年間の年平均通行止め日数)	(116.03) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用 <input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用 <input checked="" 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 当該区間を管轄する事務所における直轄国道維持管理費実績に基づき算出	
		更新費	更新費の設定根拠を記載 更新計画やこれまでの類似実績等から算出
	雪寒費		積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/>
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない <input type="checkbox"/>	
		考慮する <input checked="" 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) 対象路線に並行する一般国道493号における防災対策費251.72億円			
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 費用の現在価値算定表

【事業全体】

事業名：徳島JCT～高知JCT

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.20		151.4		30.40	
-21年目	H 2	3.6484	109.9	0.77	2.59				
-20年目	H 3	3.5081	112.5	4.85	15.41				
-19年目	H 4	3.3731	114.1	7.36	22.14				
-18年目	H 5	3.2434	114.4	17.93	51.76				
-17年目	H 6	3.1187	114.3	13.13	36.47				
-16年目	H 7	2.9987	113.7	22.13	59.42				
-15年目	H 8	2.8834	113.2	45.70	118.50				
-14年目	H 9	2.7725	114.2	63.43	156.77				
-13年目	H 10	2.6658	113.6	141.74	338.59				
-12年目	H 11	2.5633	112.0	150.11	349.73				
-11年目	H 12	2.4647	110.7	111.65	253.06				
-10年目	H 13	2.3699	109.4	132.46	292.11				
-9年目	H 14	2.2788	107.6	112.26	242.02				
-8年目	H 15	2.1911	106.1	115.43	242.68				
-7年目	H 16	2.1068	105.0	139.06	284.04				
-6年目	H 17	2.0258	103.7	132.58	263.66				
-5年目	H 18	1.9479	103.0	143.69	276.63				
-4年目	H 19	1.8730	102.1	112.44	209.98				
-3年目	H 20	1.8009	101.6	96.28	173.73				
-2年目	H 21	1.7317	100.3	123.34	216.77				
-1年目	H 22	1.6651	98.6	114.05	196.07				
供用開始年次	H 23	1.6010	97.2	111.52	187.00	0.80	1.34		
供用開始(1年目)	H 24	1.5395	96.4	158.99	258.47	2.45	3.98		
供用開始(2年目)	H 25	1.4802	96.4	176.86	276.45	2.95	4.62		
供用開始(3年目)	H 26	1.4233	98.7	168.20	246.92	3.34	4.90		
供用開始(4年目)	H 27	1.3686	100.2	188.95	262.73	4.16	5.79		
供用開始(5年目)	H 28	1.3159	100.2	324.87	434.32	4.88	6.53		
6年目	H 29	1.2653	100.5	365.35	468.26	4.88	6.26		
7年目	H 30	1.2167	100.4	393.24	485.13	4.88	6.02		
8年目	R 1	1.1699	101.2	499.49	587.82	4.88	5.75		
9年目	R 2	1.1249	101.9	479.52	538.88	4.88	5.49		
供用開始(10年目)	R 3	1.0816	101.8	594.35	642.84	6.40	6.92		
供用開始(11年目)	R 4	1.0400	101.8	321.72	334.59	8.30	8.63		
供用開始(12年目)	R 5	1.0000	101.8	332.86	332.86	8.38	8.38		
13年目	R 6	0.9615	101.8	345.49	332.19	8.38	8.05		
供用開始(14年目)	R 7	0.9246	101.8	370.52	342.59	8.99	8.31		
供用開始(15年目)	R 8	0.8890	101.8	393.67	349.98	9.55	8.49		
16年目	R 9	0.8548	101.8	548.35	468.73	9.55	8.16		
供用開始(17年目)	R 10	0.8219	101.8	572.49	470.53	10.75	8.83		
18年目	R 11	0.7903	101.8	634.99	501.83	10.74	8.49		
供用開始(19年目)	R 12	0.7599	101.8	415.58	315.80	15.24	11.58		
供用開始(20年目)	R 13	0.7307	101.8	355.28	259.60	16.88	12.33		
供用開始(21年目)	R 14	0.7026	101.8	273.06	191.85	18.92	13.29		
供用開始(22年目)	R 15	0.6756	101.8	146.85	99.21	22.81	15.41		
供用開始(23年目)	R 16	0.6496	101.8	16.48	10.70	27.44	17.82		
24年目	R 17	0.6246	101.8	1.72	1.07	27.43	17.14		
供用開始(25年目)	R 18	0.6006	101.8	-7.83	-4.70	27.64	16.60		
26年目	R 19	0.5775	101.8	-5.56	-3.21	27.63	15.96		
27年目	R 20	0.5553	101.8	-3.90	-2.16	27.63	15.34		
28年目	R 21	0.5339	101.8	-3.73	-1.99	27.63	14.75		
29年目	R 22	0.5134	101.8	-3.73	-1.91	27.62	14.18		
30年目	R 23	0.4936	101.8	-3.73	-1.84	27.62	13.63		
31年目	R 24	0.4746	101.8	-3.73	-1.77	27.62	13.11		
32年目	R 25	0.4564	101.8	-3.73	-1.70	27.61	12.60		
33年目	R 26	0.4388	101.8	-3.73	-1.64	27.61	12.11		
34年目	R 27	0.4220	101.8	-3.73	-1.57	27.60	11.65		
35年目	R 28	0.4057	101.8	-3.73	-1.51	27.60	11.20		
36年目	R 29	0.3901	101.8	-3.73	-1.45	27.59	10.76		
37年目	R 30	0.3751	101.8	-3.64	-1.36	27.59	10.35		
38年目	R 31	0.3607	101.8	-3.64	-1.31	27.58	9.95		
39年目	R 32	0.3468	101.8	-3.64	-1.26	27.58	9.56		
40年目	R 33	0.3335	101.8			27.57	9.20		
41年目	R 34	0.3207	101.8			27.57	8.84		
42年目	R 35	0.3083	101.8			27.57	8.50		
43年目	R 36	0.2965	101.8			27.56	8.17		
44年目	R 37	0.2851	101.8			27.56	7.86		
45年目	R 38	0.2741	101.8			27.55	7.55		
46年目	R 39	0.2636	101.8			27.55	7.26		
47年目	R 40	0.2534	101.8			27.54	6.98		
48年目	R 41	0.2437	101.8			27.54	6.71		
49年目	R 42	0.2343	101.8			27.53	6.45		
50年目	R 43	0.2253	101.8			27.53	6.20	57.76	13.01
51年目	R 44	0.2166	101.8			27.52	5.96	98.26	21.28
52年目	R 45	0.2083	101.8			27.52	5.73	31.15	6.49
53年目	R 46	0.2003	101.8			27.51	5.51	23.73	4.75
54年目	R 47	0.1926	101.8			27.51	5.30	120.58	23.22
55年目	R 48	0.1852	101.8			27.50	5.09	80.70	14.95
56年目	R 49	0.1780	101.8			27.50	4.89		
57年目	R 50	0.1712	101.8			27.49	4.71		
58年目	R 51	0.1646	101.8			27.49	4.52		
59年目	R 52	0.1583	101.8			27.48	4.35		
60年目	R 53	0.1522	101.8			27.48	4.18	529.64	80.61
61年目	R 54	0.1463	101.8			27.48	4.02	151.06	22.10
62年目	R 55	0.1407	101.8			27.47	3.87	1.21	0.17
63年目	R 56	0.1353	101.8			27.47	3.72		
64年目	R 57	0.1301	101.8			27.46	3.57	49.56	6.45
65年目	R 58	0.1251	101.8			27.46	3.44	33.94	4.25
66年目	R 59	0.1203	101.8			27.46	3.30		
67年目	R 60	0.1157	101.8			27.45	3.18	19.12	2.21
68年目	R 61	0.1112	101.8			27.45	3.05		
69年目	R 62	0.1069	101.8			27.44	2.93	49.29	5.27
70年目	R 63	0.1028	101.8			27.44	2.82	220.34	22.65
71年目	R 64	0.0989	101.8			27.43	2.71	69.06	6.83
72年目	R 65	0.0951	101.8			27.43	2.61	1.73	0.16
73年目	R 66	0.0914	101.8			27.42	2.51	39.46	3.61
74年目	R 67	0.0879	101.8			27.42	2.41		
合計				9,167.50	12,106.15	1,624.37	582.38	1,576.58	238.014
単純事業費計				9,929.03		1,624.37		1,576.58	

- 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】

事業名：徳島JCT～高知JCT

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
						0.17		126.0	
-1年目	R 6	0.9615	101.8	342.35	329.17	0.00	0.00		
供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	368.66	340.86	0.61	0.57		
供用開始(1年目)	R 8	0.8890	101.8	389.81	346.54	1.18	1.05		
2年目	R 9	0.8548	101.8	542.34	463.59	1.18	1.01		
供用開始(3年目)	R 10	0.8219	101.8	575.54	473.03	2.39	1.96		
4年目	R 11	0.7903	101.8	638.13	504.32	2.39	1.89		
供用開始(5年目)	R 12	0.7599	101.8	419.63	318.88	6.88	5.23		
供用開始(6年目)	R 13	0.7307	101.8	359.33	262.56	8.53	6.23		
供用開始(7年目)	R 14	0.7026	101.8	277.11	194.70	10.57	7.43		
供用開始(8年目)	R 15	0.6756	101.8	149.85	101.24	14.46	9.77		
供用開始(9年目)	R 16	0.6496	101.8	19.48	12.65	19.10	12.41		
10年目	R 17	0.6246	101.8	5.29	3.30	19.10	11.93		
供用開始(11年目)	R 18	0.6006	101.8	-4.25	-2.55	19.30	11.59		
12年目	R 19	0.5775	101.8	-3.80	-2.19	19.30	11.15		
13年目	R 20	0.5553	101.8	-3.90	-2.16	19.30	10.72		
14年目	R 21	0.5339	101.8	-3.73	-1.99	19.30	10.31		
15年目	R 22	0.5134	101.8	-3.73	-1.91	19.30	9.91		
16年目	R 23	0.4936	101.8	-3.73	-1.84	19.30	9.53		
17年目	R 24	0.4746	101.8	-3.73	-1.77	19.30	9.16		
18年目	R 25	0.4564	101.8	-3.73	-1.70	19.30	8.81		
19年目	R 26	0.4388	101.8	-3.73	-1.64	19.30	8.47		
20年目	R 27	0.4220	101.8	-3.73	-1.57	19.30	8.15		
21年目	R 28	0.4057	101.8	-3.73	-1.51	19.30	7.83		
22年目	R 29	0.3901	101.8	-3.73	-1.45	19.30	7.53		
23年目	R 30	0.3751	101.8	-3.64	-1.36	19.30	7.24		
24年目	R 31	0.3607	101.8	-3.64	-1.31	19.30	6.96		
25年目	R 32	0.3468	101.8	-3.64	-1.26	19.30	6.69		
26年目	R 33	0.3335	101.8			19.30	6.44		
27年目	R 34	0.3207	101.8			19.30	6.19		
28年目	R 35	0.3083	101.8			19.30	5.95		
29年目	R 36	0.2965	101.8			19.30	5.72		
30年目	R 37	0.2851	101.8			19.30	5.50		
31年目	R 38	0.2741	101.8			19.30	5.29		
32年目	R 39	0.2636	101.8			19.30	5.09		
33年目	R 40	0.2534	101.8			19.30	4.89		
34年目	R 41	0.2437	101.8			19.30	4.70		
35年目	R 42	0.2343	101.8			19.30	4.52		
36年目	R 43	0.2253	101.8			19.30	4.35		
37年目	R 44	0.2166	101.8			19.30	4.18		
38年目	R 45	0.2083	101.8			19.30	4.02		
39年目	R 46	0.2003	101.8			19.30	3.87		
40年目	R 47	0.1926	101.8			19.30	3.72		
41年目	R 48	0.1852	101.8			19.30	3.58		
42年目	R 49	0.1780	101.8			19.30	3.44		
43年目	R 50	0.1712	101.8			19.30	3.30		
44年目	R 51	0.1646	101.8			19.30	3.18		
45年目	R 52	0.1583	101.8			19.30	3.06		
46年目	R 53	0.1522	101.8			19.30	2.94		
47年目	R 54	0.1463	101.8			19.30	2.82		
48年目	R 55	0.1407	101.8			19.30	2.72		
49年目	R 56	0.1353	101.8			19.30	2.61		
50年目	R 57	0.1301	101.8			19.30	2.51	49.56	6.45
51年目	R 58	0.1251	101.8			19.30	2.41	33.94	4.25
52年目	R 59	0.1203	101.8			19.30	2.32		
53年目	R 60	0.1157	101.8			19.30	2.23	19.12	2.21
54年目	R 61	0.1112	101.8			19.30	2.15		
55年目	R 62	0.1069	101.8			19.30	2.06	49.29	5.27
56年目	R 63	0.1028	101.8			19.30	1.98	220.34	22.65
57年目	R 64	0.0989	101.8			19.30	1.91	69.06	6.83
58年目	R 65	0.0951	101.8			19.30	1.84	1.73	0.16
59年目	R 66	0.0914	101.8			19.30	1.76	39.46	3.61
60年目	R 67	0.0879	101.8			19.30	1.70		
合計				3,924.52	3,315.24	1,051.56	318.48	482.48	51.43
単純事業費計				4,031.12		1,051.56		482.48	

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

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





路線名	箇所名	車線数	延長
阿南安芸自動車道 高知東部自動車道 徳島南部自動車道	徳島JCT～高知JCT	2、4	L=151.4km

■事業費内訳 (事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				848,717	
	改良費				-	
		土工	m <sup>3</sup>		-	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>		-	
		法面工	m <sup>2</sup>		-	
		擁壁工	式		-	
		管渠工	m		-	
		函渠工	m		-	
		排水工	m		-	
		中央分離帯工	m		-	
		仮設工	m		-	
		雑工	式		-	
	橋梁費				-	
		100m以上	m		-	
		100m未満	m		-	
	トンネル費				-	
		NATM	m		-	
		シールド	m		-	
	IC・JCT費				-	
		IC	箇所		-	
		JCT	箇所		-	
	舗装費				-	
		車道舗装	m <sup>2</sup>		-	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>		-	
	付帯施設費				-	
		交通管理施設工	式		-	
		遮音壁	m		-	
		落石防護柵工	m		-	
②	用地及補償費				120,108	
	用地費		m <sup>2</sup>		76,153	
		宅地	m <sup>2</sup>		-	
		田畑	m <sup>2</sup>		-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>		-	
		その他	m <sup>2</sup>		-	
	補償費		式		43,954	
③	間接経費		式		126,365	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	事業費合計				1,095,190	

【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する
- 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
- 事業実施時期が古い事業について、正確な情報がないため、工事費、用地費の数量は空欄にしている

路線名	箇所名	車線数	延長
阿南安芸自動車道 高知東部自動車道 徳島南部自動車道	徳島JCT～高知JCT	2、4	L=126.0km

■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				357,214	
	改良費				-	
		土工	m <sup>3</sup>		-	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>		-	
		法面工	m <sup>2</sup>		-	
		擁壁工	式		-	
		管渠工	m		-	
		函渠工	m		-	
		排水工	m		-	
		中央分離帯工	m		-	
		仮設工	m		-	
		雑工	式		-	
	橋梁費				-	
		100m以上	m		-	
		100m未満	m		-	
	トンネル費				-	
		NATM	m		-	
		シールド	m		-	
	IC・JCT費				-	
		IC	箇所		-	
		JCT	箇所		-	
	舗装費				-	
		車道舗装	m <sup>2</sup>		-	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>		-	
	付帯施設費				-	
		交通管理施設工	式		-	
		遮音壁	m		-	
		落石防護柵工	m		-	
②	用地及補償費				50,552	
	用地費		m <sup>2</sup>		10,660	
		宅地	m <sup>2</sup>		-	
		田畑	m <sup>2</sup>		-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>		-	
		その他	m <sup>2</sup>		-	
	補償費		式		39,892	
③	間接経費		式		53,185	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	事業費合計				460,951	

【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する
- 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
- 事業実施時期が古い事業について、正確な情報がないため、工事費、用地費の数量は空欄にしている



## 事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
阿南安芸自動車道 高知東部自動車道 徳島南部自動車道	徳島JCT～高知JCT	2,4	151.4km

本線の事業延長は81.4km+70.0km=151.4km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	151.4	38,755	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	139,559	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			178,314	

## ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式	1	173,423	構造物の更新
更新費合計			173,423	

## 【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。

○更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

## 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
阿南安芸自動車道 高知東部自動車道 徳島南部自動車道	徳島JCT～高知JCT	2,4	126.0km

本線の事業延長は72.4km+53.6km=126.0km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	126.0	25,475	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	89,988	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			115,463	

## ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式	1	53,073	構造物の更新
更新費合計			53,073	

## 【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。

○更新費は、更新計画やこれまでの類似実績等から算出。

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	徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道・高知東部自動車道 徳島JCT～高知JCT (一般国道55号 南国安芸道路)
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

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	(一休評価 徳島JCT～高知JCT) 全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.1 (経済的純現在価値(B-C)=1,232億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.4%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.0 (経済的純現在価値(B-C)=3,799億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.7%) (南国安芸道路) 全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=2.8 (経済的純現在価値(B-C)=1,831億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.7%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=3.4 (経済的純現在価値(B-C)=445億円、経済的内部収益率(EIRR)=33.3%)

●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 (対象となる指標の記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	時間損失削減量: 249 万人時間/年 削減率93.9%	
	<input type="checkbox"/> 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	—	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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バス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	現道を利用する路線バス及び高速バス とさでん交通(高速バス) 2便/日(往復) 高知東部交通(路線バス) 11便/日(往復)	
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	—	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	高知龍馬空港(第二種空港) 安芸市役所～高知龍馬空港 約16分短縮(53分⇒37分)	
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	国際コンテナ航路の発着港湾【高知港(重要港湾)】 安芸市役所～高知新港 約16分短縮(68分⇒52分)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	園芸流通センター～JA高知県あき支所 約16分短縮(67分⇒51分)
	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"/> 三大都市圏の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	—
国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" 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	高規格幹線道路 高知東部自動車道の一部を構成	
	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	高知市役所～安芸市役所 約16分短縮(84分⇒68分)	
	<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	高知市役所～香南市夜須支所(旧夜須町) 約11分短縮(52分⇒41分)	

1. 活力	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	香南市、安芸市、室戸市：観光振興プロジェクト 北川村：ゆず振興プロジェクト 安芸市、室戸市：過疎地域自立促進プロジェクト
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	安芸市歴史民俗資料館、馬路温泉、モネの庭マルモッタン、室戸岬、室戸ジオパーク 等 高知JCT～モネの庭マルモッタン 約16分短縮（97分⇒81分） 高知JCT～安芸市歴史民俗資料館 約16分短縮（73分⇒57分）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
2. 暮らし	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	高知医療センター（三次救急医療機関） 高知医療センター～田野町役場 約16分短縮（87分⇒71分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億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	高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定
	<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	現道である国道55号が津波浸水等により通行止め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	
	<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"/> 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	—	
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 排出削減量：1.6千t-CO2/年 CO2 排出削減率：0.4%
		<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	NO2 排出削減量：41.8t-NOX/年 NO2 排出削減率：85.1%
	生活環境の改善・保全	<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	SPM 排出削減量：2.5t-SPM/年 SPM 排出削減率：89.0%
		<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	—
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	—
		<input type="checkbox"/>	—
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	第2次南国市都市計画マスタープラン
		<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	「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上 「南海トラフ地震」における自衛隊救援活動ルートの確保

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道55号	南国安芸道路	L=12.5km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,100~26,700	4	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	656億円	151億円		807億円
うち残事業分	173億円	107億円		280億円
基準年における 現在価値 (C)	912億円	88億円		1,001億円
うち残事業分	149億円	40億円		189億円

## 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5年度			
供用年	平成23年度、平成25年度、平成26年度、令和7年度 令和12年度			
単年便益 (初年便益)	24億円	0.46億円	0.71億円	25億円
基準年における 現在価値 (B)	2,507億円	239億円	85億円	2,831億円
うち残事業分	557億円	57億円	19億円	634億円

③ 結 果

費用便益比 (B/C)	2.8
経済的純現在価値 (B-C)	1,831億円
経済的内部収益率 (EIRR)	12.7%
費用便益比 (残事業)	3.4
経済的純現在価値 (残事業)	445億円
経済的内部収益率 (残事業)	33.3%

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

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	17,100~26,700	±10%	2.7~2.9
事業費	656億円	±10%	2.8~2.9
事業期間	31年	±20%	2.8~2.8

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	17,100~26,700	±10%	2.7~4.0
事業費	173億円	±10%	3.1~3.6
事業期間	6年	±20%	3.2~3.4

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：南国安芸道路

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [南国安芸道路] : 12.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		22,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		134.73	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 (現道) : 13.1km	交通量	[台/日]	25,300	6,100
		走行時間	[分]	30	18
		走行時間費用	[億円/年]	382.59	269.13
	国道55号 : 6.0km	交通量	[台/日]	19,200	16,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	169.21	163.46
	(主) 春 野赤岡線 : 3.6km	交通量	[台/日]	5,500	1,500
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	30	24
	(一) 山 川野市線 : 1.1km	交通量	[台/日]	3,100	2,500
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	12	11
③その他道路合計：756.1km	走行時間費用	[億円/年]	7,377.49	7,282.26	
			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：792.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,971.07	7,884.75	86.32

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

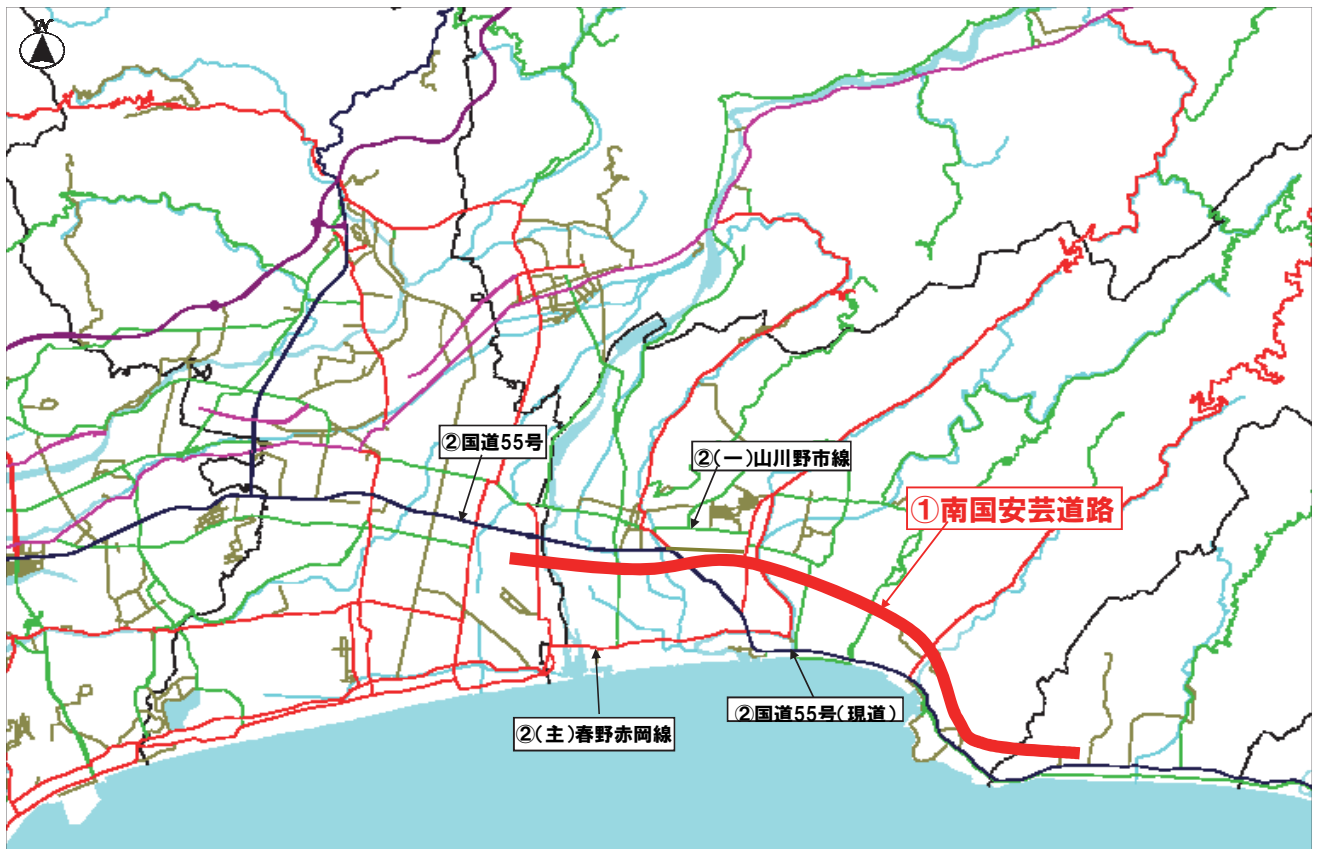
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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

【残事業】

様式-3①

事業名：南国安芸道路

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [南国安芸道路] : 12.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	18,600	22,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	8	9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	73.16	83.61	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 (現道) : 13.1km	交通量	[台/日]	12,800	6,100
		走行時間	[分]	20	18
		走行時間費用	[億円/年]	77.17	44.98
	国道55号 : 6.0km	交通量	[台/日]	19,300	16,400
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	64.66	58.66
	(主) 春 野赤岡線 : 3.6km	交通量	[台/日]	3,700	1,500
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	6.78	4.03
	(一) 山 川野市線 : 1.1km	交通量	[台/日]	3,100	2,500
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	3.92	3.04
		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：756.1km	走行時間費用	[億円/年]	2,906.07	2,907.65	
			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：792.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	3,131.76	3,101.97	29.79

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

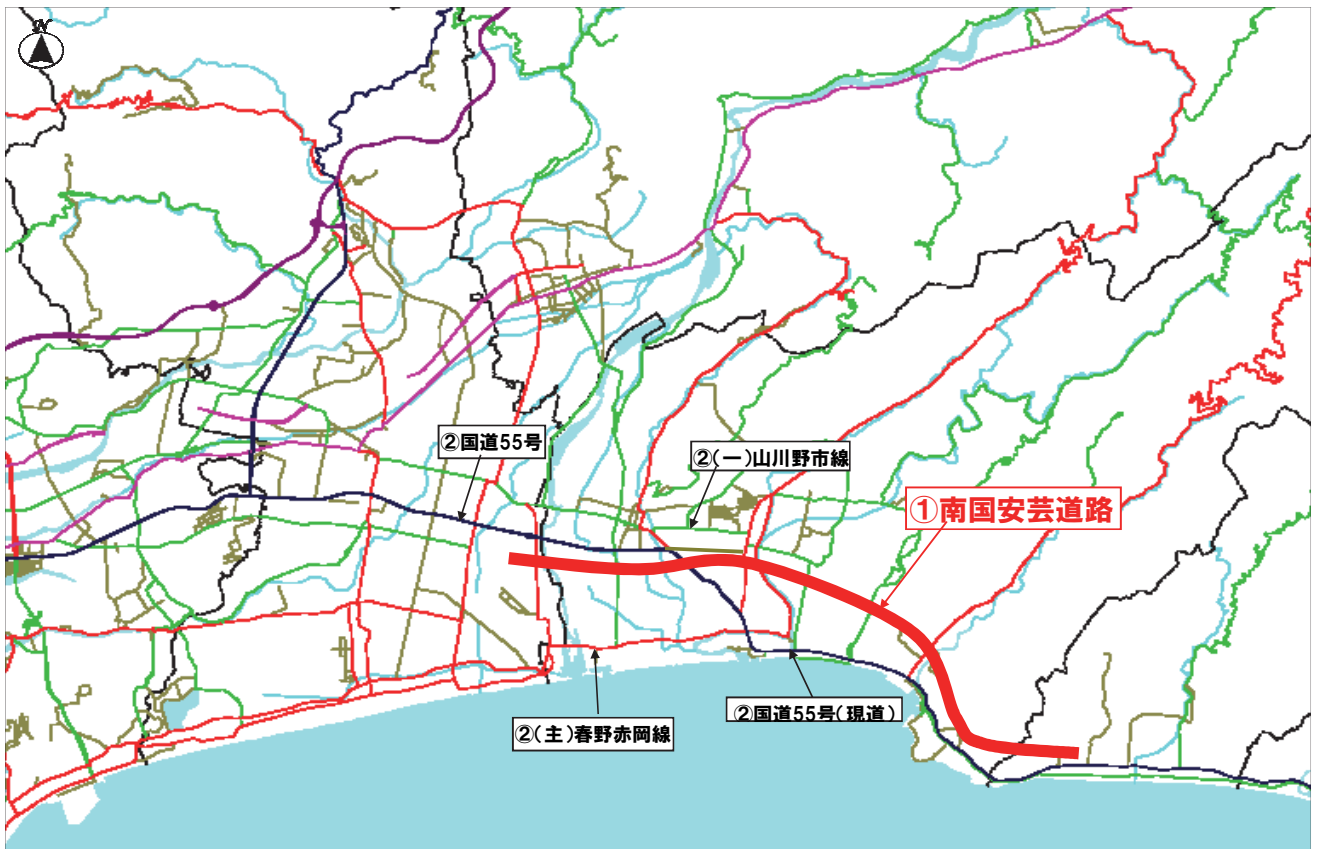
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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: 南国安芸道路

(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 (令和4月2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( ) 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	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用 <input checked="" 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 当該区間を管轄する事務所における直轄国道維持管理費実績に基づき算出	
	更新費	更新費の設定根拠を記載 本事業では未計上	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する <input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮 <input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮 <input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 費用の現在価値算定表

【事業全体】

事業名：南国安芸道路

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	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)		更新費 (億円)		
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	
								単価(億円) 0.34	延長(km) 12.5	単純価値(億円) 4.28
-12年目	H 11	2.5633	112.0	0.95	2.22					
-11年目	H 12	2.4647	110.7	0.95	2.16					
-10年目	H 13	2.3699	109.4	3.81	8.40					
-9年目	H 14	2.2788	107.6	2.43	5.23					
-8年目	H 15	2.1911	106.1	3.52	7.41					
-7年目	H 16	2.1068	105.0	8.37	17.09					
-6年目	H 17	2.0258	103.7	23.51	46.75					
-5年目	H 18	1.9479	103.0	40.11	77.21					
-4年目	H 19	1.8730	102.1	44.20	82.55					
-3年目	H 20	1.8009	101.6	30.59	55.21					
-2年目	H 21	1.7317	100.3	24.28	42.68					
-1年目	H 22	1.6651	98.6	42.41	72.90					
供用開始	H 23	1.6010	97.2	38.60	64.72	0.68	1.15			
1年目	H 24	1.5395	96.4	41.91	68.14	0.68	1.11			
供用開始 (2年目)	H 25	1.4802	96.4	36.07	56.38	1.19	1.86			
供用開始 (3年目)	H 26	1.4233	98.7	12.44	18.27	1.58	2.32			
4年目	H 27	1.3686	100.2	11.73	16.31	1.58	2.19			
5年目	H 28	1.3159	100.2	10.41	13.92	1.58	2.11			
6年目	H 29	1.2653	100.5	13.82	17.72	1.58	2.02			
7年目	H 30	1.2167	100.4	10.08	12.43	1.58	1.95			
8年目	R 1	1.1699	101.2	12.28	14.45	1.58	1.86			
9年目	R 2	1.1249	101.9	20.29	22.80	1.58	1.77			
10年目	R 3	1.0816	101.8	26.33	28.48	1.58	1.71			
11年目	R 4	1.0400	101.8	15.92	16.55	1.58	1.64			
12年目	R 5	1.0000	101.8	8.12	8.12	1.58	1.58			
13年目	R 6	0.9615	101.8	5.87	5.65	1.58	1.52			
供用開始 (14年目)	R 7	0.9246	101.8	33.37	30.86	2.19	2.03			
15年目	R 8	0.8890	101.8	33.37	29.67	2.19	1.95			
16年目	R 9	0.8548	101.8	33.37	28.53	2.19	1.87			
17年目	R 10	0.8219	101.8	33.37	27.43	2.19	1.80			
18年目	R 11	0.7903	101.8	33.36	26.37	2.19	1.73			
供用開始 (19年目)	R 12	0.7599	101.8			3.89	2.96			
20年目	R 13	0.7307	101.8			3.89	2.84			
21年目	R 14	0.7026	101.8			3.89	2.73			
22年目	R 15	0.6756	101.8			3.89	2.63			
23年目	R 16	0.6496	101.8			3.89	2.53			
24年目	R 17	0.6246	101.8			3.89	2.43			
25年目	R 18	0.6006	101.8			3.89	2.34			
26年目	R 19	0.5775	101.8			3.89	2.25			
27年目	R 20	0.5553	101.8			3.89	2.16			
28年目	R 21	0.5339	101.8			3.89	2.08			
29年目	R 22	0.5134	101.8			3.89	2.00			
30年目	R 23	0.4936	101.8			3.89	1.92			
31年目	R 24	0.4746	101.8			3.89	1.85			
32年目	R 25	0.4564	101.8			3.89	1.77			
33年目	R 26	0.4388	101.8			3.89	1.71			
34年目	R 27	0.4220	101.8			3.89	1.64			
35年目	R 28	0.4057	101.8			3.89	1.58			
36年目	R 29	0.3901	101.8			3.89	1.52			
37年目	R 30	0.3751	101.8			3.89	1.46			
38年目	R 31	0.3607	101.8			3.89	1.40			
39年目	R 32	0.3468	101.8			3.89	1.35			
40年目	R 33	0.3335	101.8			3.89	1.30			
41年目	R 34	0.3207	101.8			3.89	1.25			
42年目	R 35	0.3083	101.8			3.89	1.20			
43年目	R 36	0.2965	101.8			3.89	1.15			
44年目	R 37	0.2851	101.8			3.89	1.11			
45年目	R 38	0.2741	101.8			3.89	1.07			
46年目	R 39	0.2636	101.8			3.89	1.03			
47年目	R 40	0.2534	101.8			3.89	0.99			
48年目	R 41	0.2437	101.8			3.89	0.95			
49年目	R 42	0.2343	101.8			3.89	0.91			
合計										
単純事業費計				655.85	912.29	151.44	88.28		0.00	0.00

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】  
事業名：南国安芸道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.20	12.5	2.54

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-1年目	R 6	0.9615	101.8	5.87	5.65				
供用開始年次	R 7	0.9246	101.8	33.37	30.86	0.61	0.57		
1年目	R 8	0.8890	101.8	33.37	29.67	0.61	0.55		
2年目	R 9	0.8548	101.8	33.37	28.53	0.61	0.52		
3年目	R 10	0.8219	101.8	33.37	27.43	0.61	0.50		
4年目	R 11	0.7903	101.8	33.36	26.37	0.61	0.49		
供用開始(5年目)	R 12	0.7599	101.8			2.31	1.76		
6年目	R 13	0.7307	101.8			2.31	1.69		
7年目	R 14	0.7026	101.8			2.31	1.62		
8年目	R 15	0.6756	101.8			2.31	1.56		
9年目	R 16	0.6496	101.8			2.31	1.50		
10年目	R 17	0.6246	101.8			2.31	1.44		
11年目	R 18	0.6006	101.8			2.31	1.39		
12年目	R 19	0.5775	101.8			2.31	1.33		
13年目	R 20	0.5553	101.8			2.31	1.28		
14年目	R 21	0.5339	101.8			2.31	1.23		
15年目	R 22	0.5134	101.8			2.31	1.19		
16年目	R 23	0.4936	101.8			2.31	1.14		
17年目	R 24	0.4746	101.8			2.31	1.10		
18年目	R 25	0.4564	101.8			2.31	1.05		
19年目	R 26	0.4388	101.8			2.31	1.01		
20年目	R 27	0.4220	101.8			2.31	0.98		
21年目	R 28	0.4057	101.8			2.31	0.94		
22年目	R 29	0.3901	101.8			2.31	0.90		
23年目	R 30	0.3751	101.8			2.31	0.87		
24年目	R 31	0.3607	101.8			2.31	0.83		
25年目	R 32	0.3468	101.8			2.31	0.80		
26年目	R 33	0.3335	101.8			2.31	0.77		
27年目	R 34	0.3207	101.8			2.31	0.74		
28年目	R 35	0.3083	101.8			2.31	0.71		
29年目	R 36	0.2965	101.8			2.31	0.69		
30年目	R 37	0.2851	101.8			2.31	0.66		
31年目	R 38	0.2741	101.8			2.31	0.63		
32年目	R 39	0.2636	101.8			2.31	0.61		
33年目	R 40	0.2534	101.8			2.31	0.59		
34年目	R 41	0.2437	101.8			2.31	0.56		
35年目	R 42	0.2343	101.8			2.31	0.54		
36年目	R 43	0.2253	101.8			2.31	0.52		
37年目	R 44	0.2166	101.8			2.31	0.50		
38年目	R 45	0.2083	101.8			2.31	0.48		
39年目	R 46	0.2003	101.8			2.31	0.46		
40年目	R 47	0.1926	101.8			2.31	0.45		
41年目	R 48	0.1852	101.8			2.31	0.43		
42年目	R 49	0.1780	101.8			2.31	0.41		
43年目	R 50	0.1712	101.8			2.31	0.40		
44年目	R 51	0.1646	101.8			2.31	0.38		
45年目	R 52	0.1583	101.8			2.31	0.37		
46年目	R 53	0.1522	101.8			2.31	0.35		
47年目	R 54	0.1463	101.8			2.31	0.34		
48年目	R 55	0.1407	101.8			2.31	0.33		
49年目	R 56	0.1353	101.8			2.31	0.31		
合計				172.73	148.51	107.06	40.47	0.00	0.00
単純事業費計				172.73		107.06			

- 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。







参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	南国安芸道路	4	12.5km

■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				53,546	
	改良費				14,144	
		土工	m <sup>3</sup>	1,478,752	9,069	切土(109,456m <sup>3</sup> )、盛土(1,369,296m <sup>3</sup> )
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	71,741	21	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,512	もたれ擁壁、逆T型擁壁等
		管渠工	m	867	30	
		函渠工	m	1,065	1,227	
		排水工	m	19,821	400	
		中央分離帯工	m	5,628	288	
		雑工	式	1	1,598	ストンガード・鋼製防護工・仮設工・防草対策等
	橋梁費				16,764	
		100m以上	m	4,043	14,249	鋼橋2橋、PC橋6橋
		100m未満	m	494	2,515	PC橋8橋
	トンネル費				14,221	
		NATM	m	5,408	14,221	3本
		シールド	m			
	IC・JCT費				6,956	
		IC	箇所	5	6,956	ダイヤモンド型フルランプ型式(3)、ダイヤモンド型ハーフランプ型式(2)
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				1,191	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	218,750	1,191	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	-	-	
	付帯施設費				269	
		交通管理施設工	式	1	269	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				9,729	
	用地費		m <sup>2</sup>	488,671	6,110	
		宅地	m <sup>2</sup>	26,457	1,175	
		田畑	m <sup>2</sup>	416,885	4,898	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	45,329	37	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	1	3,619	
③	間接経費		式	1	6,655	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				69,930	

【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	南国安芸道路	4	12.5km

■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				17807	
	改良費				3497	
		土工	m <sup>3</sup>	583,026	2612	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>			
		法面工	m <sup>2</sup>	0	0	
		擁壁工	式	1	455	もたれ擁壁、逆T型擁壁等
		管渠工	m	224	5	
		函渠工	m	60	260	
		排水工	m	4,805	59	
		中央分離帯工	m	1,915	98	
		雑工	式	1	8	ストーンガード・鋼製防護工等
	橋梁費				4865	
		100m以上	m	2,266	3901	
		100m未満	m	329	964	
	トンネル費				7111	
		NATM	m	2,704	7111	
		シールド	m			
	IC・JCT費				1332	
		IC	箇所	2	1332	
		JCT	箇所		-	
	舗装費				844	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	124,250	844	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>		-	
	付帯施設費				158	
		交通管理施設工	式	1	158	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m		-	
②	用地及補償費				0	
	用地費		m <sup>2</sup>	0	0	
		宅地	m <sup>2</sup>	0	0	
		田畑	m <sup>2</sup>	0	0	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	0	0	
		その他	m <sup>2</sup>		-	
	補償費	式		1	0	
③	間接経費	式		1	1,193	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				19,000	

【単価等について】

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

## 事業全体

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	南国安芸道路	4	12.5km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.5	3,792	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	12,838	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			16,630	

## ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計	式			

## 【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。

## 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	南国安芸道路	4	12.5km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	12.5	2,945	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,832	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			11,776	

## ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計	式			

## 【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。

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	徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道・高知東部自動車道 徳島JCT～高知JCT (一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西))
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	■ 便益が費用を上回っている	(一休評価 徳島JCT～高知JCT) 全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.1 (経済的純現在価値(B-C)=1,232億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.4%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.0 (経済的純現在価値(B-C)=3,799億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.7%) (南国安芸道路(芸西西～安芸西)) 全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.9 (経済的純現在価値(B-C)=414億円、経済的内部収益率(EIRR)=6.9%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=3.8 (経済的純現在価値(B-C)=659億円、経済的内部収益率(EIRR)=12.9%)

●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 (対象となる指標の記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	時間損失削減量: 208 万人時間/年 削減率96.6%	
	■ 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	14.8km/h⇒31.8km/h(国道55号)	
	■ 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バス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	現道を利用する路線バス及び高速バス とさでん交通(高速バス) 2便/日(往復) 高知東部交通(路線バス) 11便/日(往復)	
	□ 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	高知龍馬空港(第二種空港) 安芸市役所～高知龍馬空港 約14分短縮(37分⇒23分)	
	物流効率化の支援	■ 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	国際コンテナ航路の発着港湾【高知港(重要港湾)】 安芸市役所～高知新港 約14分短縮(49分⇒35分)
		■ 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	園芸流通センター～JA高知県あき支所 約14分短縮(47分⇒33分)
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
		□ 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	—
国土・地域ネットワークの構築	■ 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	高規格幹線道路 高知東部自動車道の一部を構成	
	■ 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	安芸市役所～高知市役所 約14分短縮(64分⇒50分)	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	安芸市役所～香南市役所 約14分短縮(37分⇒23分)	

1. 活力	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	香南市、安芸市、室戸市：観光振興プロジェクト 北川村：ゆず振興プロジェクト 安芸市、室戸市：過疎地域自立促進プロジェクト
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	安芸市歴史民俗資料館、馬路温泉、モネの庭マルモッタン、室戸岬、室戸ジオパーク 高知JCT～モネの庭マルモッタン 約14分短縮（77分⇒63分） 高知JCT～安芸市歴史民俗資料館 約14分短縮（53分⇒39分）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
2. 暮らし	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	高知医療センター（三次救急医療機関） 高知医療センター～田野町役場 約14分短縮（67分⇒53分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億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"/> 災害区間が、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	高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定
	<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	現道である国道55号が津波浸水等により通行止め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	
	<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"/> 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	—	
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 排出削減量：2.5千t-CO2/年 CO2 排出削減率：5.3%
		<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	NO2 排出削減量：29.3t-NOX/年 NO2 排出削減率：92.2%
	生活環境の改善・保全	<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	SPM 排出削減量：1.7t-SPM/年 SPM 排出削減率：93.5%
		<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	—
		<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"/> 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	「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上 「南海トラフ地震」における自衛隊救援活動ルートの確保

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道55号	南国安芸道路 (芸西西～安芸西)	L=8.5km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,400～16,300	2	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	462億円	74億円		536億円
うち残事業分	244億円	74億円		318億円
基準年における 現在価値 (C)	461億円	23億円		484億円
うち残事業分	216億円	23億円		239億円

## 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5年度			
供用年	令和14年度、令和15年度			
単年便益 (初年便益)	43億円	3.0億円	0.91億円	47億円
基準年における 現在価値 (B)	821億円	58億円	19億円	898億円
うち残事業分	821億円	58億円	19億円	898億円



### ③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.9
経済的純現在価値 (B-C)	414億円
経済的内部収益率 (EIRR)	6.9%
費用便益比 (残事業)	3.8
経済的純現在価値 (残事業)	659億円
経済的内部収益率 (残事業)	12.9%

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

#### 【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	14,400~16,300	±10%	1.4~2.3
事業費	461億円	±10%	1.8~1.9
事業期間	22年	±20%	1.7~1.9

#### 【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	14,400~16,300	±10%	2.8~4.7
事業費	216億円	±10%	3.4~4.1
事業期間	9年	±20%	3.4~3.9

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：南国安芸道路（芸西西～安芸西）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [南国安芸道路（芸西西～安芸西）] : 8.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		15,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		34.48	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 : 9.5km	交通量	[台/日]	18,200	3,300
		走行時間	[分]	26	14
		走行時間費用	[億円/年]	120.18	39.95
		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]		
		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：236.9km	走行時間費用	[億円/年]	197.69	186.31	
			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：254.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	317.87	260.74	57.13

- ※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

【残事業】

様式-3①

事業名：南国安芸道路（芸西西～安芸西）

（推計時点 R22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [南国安芸道路（芸西西～安芸西）] ：8.5km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		15,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		34.48	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 ：9.5km	交通量	[台/日]	18,200	3,300
		走行時間	[分]	26	14
		走行時間費用	[億円/年]	120.18	39.95
		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]		
		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：236.9km	走行時間費用	[億円/年]	197.69	186.31	
			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：254.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	317.87	260.74	57.13

- ※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: 南国安芸道路(芸西西～安芸西)

(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 (令和4月2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄	
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	( ) 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			

便益の算定

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用 <input checked="" 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 当該区間を管轄する事務所における直轄国道維持管理費実績に基づき算出	
	更新費	更新費の設定根拠を記載 本事業では未計上	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する <input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮 <input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮 <input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			



費用の現在価値算定表

【事業全体】

事業名：南国安芸道路（芸西西～安芸西）

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.19	8.5	1.64

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-21年目	H 23	1.6010	97.2	0.95	1.60				
-20年目	H 24	1.5395	96.4	2.37	3.86				
-19年目	H 25	1.4802	96.4	4.19	6.55				
-18年目	H 26	1.4233	98.7	4.96	7.28				
-17年目	H 27	1.3686	100.2	3.73	5.19				
-16年目	H 28	1.3159	100.2	10.38	13.87				
-15年目	H 29	1.2653	100.5	10.31	13.21				
-14年目	H 30	1.2167	100.4	11.42	14.09				
-13年目	R 1	1.1699	101.2	19.64	23.12				
-12年目	R 2	1.1249	101.9	34.03	38.24				
-11年目	R 3	1.0816	101.8	22.95	24.83				
-10年目	R 4	1.0400	101.8	44.72	46.51				
-9年目	R 5	1.0000	101.8	48.78	48.78				
-8年目	R 6	0.9615	101.8	67.59	64.99				
-7年目	R 7	0.9246	101.8	64.15	59.31				
-6年目	R 8	0.8890	101.8	33.24	29.55				
-5年目	R 9	0.8548	101.8	14.36	12.27				
-4年目	R 10	0.8219	101.8	16.52	13.58				
-3年目	R 11	0.7903	101.8	18.27	14.44				
-2年目	R 12	0.7599	101.8	12.49	9.49				
-1年目	R 13	0.7307	101.8	7.84	5.73				
供用開始年次	R 14	0.7026	101.8	9.09	6.39	0.96	0.68		
供用開始(1年目)	R 15	0.6756	101.8			1.49	1.01		
2年目	R 16	0.6496	101.8			1.49	0.97		
3年目	R 17	0.6246	101.8			1.49	0.93		
4年目	R 18	0.6006	101.8			1.49	0.90		
5年目	R 19	0.5775	101.8			1.49	0.86		
6年目	R 20	0.5553	101.8			1.49	0.83		
7年目	R 21	0.5339	101.8			1.49	0.80		
8年目	R 22	0.5134	101.8			1.49	0.77		
9年目	R 23	0.4936	101.8			1.49	0.74		
10年目	R 24	0.4746	101.8			1.49	0.71		
11年目	R 25	0.4564	101.8			1.49	0.68		
12年目	R 26	0.4388	101.8			1.49	0.65		
13年目	R 27	0.4220	101.8			1.49	0.63		
14年目	R 28	0.4057	101.8			1.49	0.60		
15年目	R 29	0.3901	101.8			1.49	0.58		
16年目	R 30	0.3751	101.8			1.49	0.56		
17年目	R 31	0.3607	101.8			1.49	0.54		
18年目	R 32	0.3468	101.8			1.49	0.52		
19年目	R 33	0.3335	101.8			1.49	0.50		
20年目	R 34	0.3207	101.8			1.49	0.48		
21年目	R 35	0.3083	101.8			1.49	0.46		
22年目	R 36	0.2965	101.8			1.49	0.44		
23年目	R 37	0.2851	101.8			1.49	0.42		
24年目	R 38	0.2741	101.8			1.49	0.41		
25年目	R 39	0.2636	101.8			1.49	0.39		
26年目	R 40	0.2534	101.8			1.49	0.38		
27年目	R 41	0.2437	101.8			1.49	0.36		
28年目	R 42	0.2343	101.8			1.49	0.35		
29年目	R 43	0.2253	101.8			1.49	0.34		
30年目	R 44	0.2166	101.8			1.49	0.32		
31年目	R 45	0.2083	101.8			1.49	0.31		
32年目	R 46	0.2003	101.8			1.49	0.30		
33年目	R 47	0.1926	101.8			1.49	0.29		
34年目	R 48	0.1852	101.8			1.49	0.28		
35年目	R 49	0.1780	101.8			1.49	0.27		
36年目	R 50	0.1712	101.8			1.49	0.26		
37年目	R 51	0.1646	101.8			1.49	0.25		
38年目	R 52	0.1583	101.8			1.49	0.24		
39年目	R 53	0.1522	101.8			1.49	0.23		
40年目	R 54	0.1463	101.8			1.49	0.22		
41年目	R 55	0.1407	101.8			1.49	0.21		
42年目	R 56	0.1353	101.8			1.49	0.20		
43年目	R 57	0.1301	101.8			1.49	0.19		
44年目	R 58	0.1251	101.8			1.49	0.19		
45年目	R 59	0.1203	101.8			1.49	0.18		
46年目	R 60	0.1157	101.8			1.49	0.17		
47年目	R 61	0.1112	101.8			1.49	0.17		
48年目	R 62	0.1069	101.8			1.49	0.16		
49年目	R 63	0.1028	101.8	-22.90	-2.35	1.49	0.15		
合計				439.10	460.53	74.00	23.08	0.00	0.00
単純事業費計				461.99		74.00			

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】

事業名：南国安芸道路（芸西西～安芸西）

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	延長(km)
				0.19	8.5	1.64	0.19	8.5	1.64
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-8年目	R 6	0.9615	101.8	67.59	64.99				
-7年目	R 7	0.9246	101.8	64.15	59.31				
-6年目	R 8	0.8890	101.8	33.24	29.55				
-5年目	R 9	0.8548	101.8	14.36	12.27				
-4年目	R 10	0.8219	101.8	16.52	13.58				
-3年目	R 11	0.7903	101.8	18.27	14.44				
-2年目	R 12	0.7599	101.8	12.49	9.49				
-1年目	R 13	0.7307	101.8	7.84	5.73				
供用開始年次	R 14	0.7026	101.8	9.09	6.39	0.96	0.68		
供用開始(1年目)	R 15	0.6756	101.8			1.49	1.01		
2年目	R 16	0.6496	101.8			1.49	0.97		
3年目	R 17	0.6246	101.8			1.49	0.93		
4年目	R 18	0.6006	101.8			1.49	0.90		
5年目	R 19	0.5775	101.8			1.49	0.86		
6年目	R 20	0.5553	101.8			1.49	0.83		
7年目	R 21	0.5339	101.8			1.49	0.80		
8年目	R 22	0.5134	101.8			1.49	0.77		
9年目	R 23	0.4936	101.8			1.49	0.74		
10年目	R 24	0.4746	101.8			1.49	0.71		
11年目	R 25	0.4564	101.8			1.49	0.68		
12年目	R 26	0.4388	101.8			1.49	0.65		
13年目	R 27	0.4220	101.8			1.49	0.63		
14年目	R 28	0.4057	101.8			1.49	0.60		
15年目	R 29	0.3901	101.8			1.49	0.58		
16年目	R 30	0.3751	101.8			1.49	0.56		
17年目	R 31	0.3607	101.8			1.49	0.54		
18年目	R 32	0.3468	101.8			1.49	0.52		
19年目	R 33	0.3335	101.8			1.49	0.50		
20年目	R 34	0.3207	101.8			1.49	0.48		
21年目	R 35	0.3083	101.8			1.49	0.46		
22年目	R 36	0.2965	101.8			1.49	0.44		
23年目	R 37	0.2851	101.8			1.49	0.42		
24年目	R 38	0.2741	101.8			1.49	0.41		
25年目	R 39	0.2636	101.8			1.49	0.39		
26年目	R 40	0.2534	101.8			1.49	0.38		
27年目	R 41	0.2437	101.8			1.49	0.36		
28年目	R 42	0.2343	101.8			1.49	0.35		
29年目	R 43	0.2253	101.8			1.49	0.34		
30年目	R 44	0.2166	101.8			1.49	0.32		
31年目	R 45	0.2083	101.8			1.49	0.31		
32年目	R 46	0.2003	101.8			1.49	0.30		
33年目	R 47	0.1926	101.8			1.49	0.29		
34年目	R 48	0.1852	101.8			1.49	0.28		
35年目	R 49	0.1780	101.8			1.49	0.27		
36年目	R 50	0.1712	101.8			1.49	0.26		
37年目	R 51	0.1646	101.8			1.49	0.25		
38年目	R 52	0.1583	101.8			1.49	0.24		
39年目	R 53	0.1522	101.8			1.49	0.23		
40年目	R 54	0.1463	101.8			1.49	0.22		
41年目	R 55	0.1407	101.8			1.49	0.21		
42年目	R 56	0.1353	101.8			1.49	0.20		
43年目	R 57	0.1301	101.8			1.49	0.19		
44年目	R 58	0.1251	101.8			1.49	0.19		
45年目	R 59	0.1203	101.8			1.49	0.18		
46年目	R 60	0.1157	101.8			1.49	0.17		
47年目	R 61	0.1112	101.8			1.49	0.17		
48年目	R 62	0.1069	101.8			1.49	0.16		
49年目	R 63	0.1028	101.8			1.49	0.15		
合計				-0.16	-0.02	74.00	23.08	0.00	0.00
単純事業費計				243.56		74.00			

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。





## 参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
高知東部自動車道	南国安芸道路(芸西西～安芸西)	2	8.5km

### ■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					37,243	
改良費					11,295	
	土工		m <sup>3</sup>	1,424,112	2,909	切土(585,606m <sup>3</sup> )、盛土(583,900m <sup>3</sup> )、捨土(254,606m <sup>3</sup> )
	軟弱地盤改良工		m <sup>3</sup>		0	
	法面工		m <sup>2</sup>	0	0	切土法面、盛土法面
	擁壁工		式	1	3,321	補強土壁、逆T式擁壁、もたれ式擁壁等
	管渠工		m		0	
	函渠工		m	400	3,736	
	排水工		m	4,945	907	
	中央分離帯工		m		0	
	雑工		式	1	422	機能補償道路(460m)・水路(690m)等
橋梁費					17,240	
	100m以上		m	2,234	14,090	連続高架橋2橋、PC橋1橋、鋼橋2橋
	100m未満		m	483	3,150	PC橋8橋、鋼橋2橋
トンネル費					3,896	
	NATM		m	445	3,896	1本
	シールド		m		0	
IC・JCT費					2,641	
	IC		箇所	2	2,641	ダイヤモンド型ハーフ(2)
	JCT		箇所		0	
舗装費					1,029	
	車道舗装		m <sup>2</sup>	89,250	1,029	
	歩道舗装		m <sup>2</sup>		0	
付帯施設費					1,142	
	交通管理施設工		式	1	228	標識工、防護柵工等、道路照明等
	遮音壁		m	8,487	914	
②用地及補償費					7,145	
用地費					2,290	
	宅地		m <sup>2</sup>	16,666	917	
	田畑		m <sup>2</sup>	297,857	1,284	
	山林・原野		m <sup>2</sup>	40,440	90	
	その他		m <sup>2</sup>			
補償費					4,855	
③間接経費					6,112	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					50,500	

#### 【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するとともに、赤土砂対策費用を考慮

○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
高知東部自動車道	南国安芸道路(芸西西～安芸西)	2	8.5km

### ■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						22,926
改良費						4,315
	土工		m <sup>3</sup>	685,922	1,401	切土(213,126m <sup>3</sup> )、盛土(246,540m <sup>3</sup> )、捨土(226,256m <sup>3</sup> )
	軟弱地盤改良工		m <sup>3</sup>			
	法面工		m <sup>2</sup>	0	0	切土法面、盛土法面
	擁壁工		式	1	1,779	補強土壁、逆T式擁壁、もたれ式擁壁等
	管渠工		m			
	函渠工		m	16	150	
	排水工		m	3,526	647	
	中央分離帯工		m			
	雑工		式	1	338	機能補償道路(460m)・水路(690m)等
橋梁費						9,938
	100m以上		m	2,234	7,409	連続高架橋2橋、PC橋1橋、鋼橋2橋
	100m未満		m	483	2,529	PC橋8橋、鋼橋2橋
トンネル費						3,896
	NATM		m	445	3,896	1本
	シールド		m			
IC・JCT費						2,641
	IC		箇所	2	2,641	ダイヤモンド型ハーフ(2)
	JCT		箇所			
舗装費						1,029
	車道舗装		m <sup>2</sup>	89,250	1,029	
	歩道舗装		m <sup>2</sup>			
付帯施設費						1,107
	交通管理施設工		式	1	193	標識工、防護柵工等、道路照明等
	遮音壁		m	8,487	914	
②用地及補償費						50
用地費						16
	宅地		m <sup>2</sup>	116	3	
	田畑		m <sup>2</sup>	2,085	12	
	山林・原野		m <sup>2</sup>	283	1	
	その他		m <sup>2</sup>			
補償費						34
③間接経費						3,814
			式	1		地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費						26,790

#### 【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するとともに、赤土砂対策費用を考慮

○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

## 事業全体・残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	南国安芸道路 (芸西西～安芸西)	2	8.5km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.5	1,685	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,455	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,140	

## ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計	式			

## 【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。

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	徳島南部自動車道・阿南安芸自動車道・高知東部自動車道 徳島JCT～高知JCT (一般国道55号 安芸道路)
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

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一体評価 徳島JCT～高知JCT) 全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.1 (経済的純現在価値(B-C)=1,232億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.4%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.0 (経済的純現在価値(B-C)=3,799億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.7%) (安芸道路) 全 体:費用便益比(3便益)(B/C)=1.2 (経済的純現在価値(B-C)=54億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.8%) 残事業:費用便益比(3便益)(B/C)=2.1 (経済的純現在価値(B-C)=190億円、経済的内部収益率(EIRR)=8.6%)

●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 (対象となる指標の記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間: 74 万人時間/年 削減率81.2%
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	18.3km/h⇒25.9km/h (国道55号)
		□ 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	現道を利用する路線バス及び高速バス とさでん交通 (高速バス) 2便/日 (往復) 高知東部交通 (路線バス) 33便/日 (往復)
		■ 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	JR御免駅 (特急停車駅) JR御免駅～室戸市役所 約6分短縮 (91分⇒85分)
		■ 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	高知龍馬空港 (第二種空港) 高知龍馬空港～室戸市役所 約6分短縮 (78分⇒72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	高知港 (重要港湾) 高知新港～北川村役場 約6分短縮 (65分⇒59分)
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	園芸流通センター～JA高知県唐浜集出荷場 約6分短縮 (51分⇒45分)
		□ 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	—



1. 活力	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	—
		<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専ら道（A'路線）としての位置づけ有り	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成
		<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 checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	安芸市と高知市を最短時間で連絡する路線を構成
		<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	現道の混雑緩和により、アクセスが向上する 高知市役所～田野町役場 約6分短縮（73分⇒67分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト 北川村：ゆず振興プロジェクト 安芸市、室戸市：過疎地域自立促進プロジェクト
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	馬路温泉、モネの庭マルモッタン、室戸岬、室戸ジオパーク等 高知JCT～モネの庭マルモッタン 約6分短縮（63分⇒57分）
		<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"/> 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/日以上の全てに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	—
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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付けがある、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
<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り			—
無電柱化による美しい町並みの形成		<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	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	高知医療センター（三次救急医療機関） 高知医療センター～室戸市役所 約6分短縮（86分⇒80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在する場合において、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	安芸市（人口約16,000人）
		<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	高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	防災点検箇所 カルテ対応箇所（防災ランク2）：2箇所
		<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	—
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 排出削減量：390t-CO2/年 CO2 排出削減率：1.1%
	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NO2排出削減率	NO2 排出削減量：11.9t-NOX/年 NO2 排出削減率：80.4%
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM 排出削減量：0.7t-SPM/年 SPM 排出削減率：84.3%
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	—
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	—
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	—
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	—

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道55号	安芸道路	L=5.8km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,000～11,700	2	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和5年度			
単純合計	302億円	50億円		351億円
うち残事業分	176億円	50億円		226億円
基準年における 現在価値 (C)	294億円	17億円		311億円
うち残事業分	158億円	17億円		175億円

## 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5年度			
供用年	令和12年度、令和14年度			
単年便益 (初年便益)	8.3億円	0.33億円	0.20億円	9億円
基準年における 現在価値 (B)	334億円	20億円	10億円	365億円
うち残事業分	334億円	20億円	10億円	365億円

### ③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.2
経済的純現在価値 (B-C)	54億円
経済的内部収益率 (EIRR)	4.8%
費用便益比 (残事業)	2.1
経済的純現在価値 (残事業)	190億円
経済的内部収益率 (残事業)	8.6%

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

#### 【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	11,000~11,700	±10%	1.0~1.4
事業費	302億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	20年	±20%	1.1~1.2

#### 【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	11,000~11,700	±10%	1.8~2.4
事業費	176億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	8年	±20%	1.9~2.2

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：安芸道路

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [安芸道路] : 5.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		11,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		12.36	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 : 4.7km	交通量	[台/日]	16,100	6,400
		走行時間	[分]	14	10
		走行時間費用	[億円/年]	69.98	40.41
		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]		
		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：143.9km	走行時間費用	[億円/年]	162.56	157.53	
			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：154.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	232.54	210.30	22.24

- ※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

【残事業】

様式-3①

事業名：安芸道路

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [安芸道路] : 5.8km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		11,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		12.36	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道55号 : 4.7km	交通量	[台/日]	16,100	6,400
		走行時間	[分]	14	10
		走行時間費用	[億円/年]	69.98	40.41
		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]		
		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：143.9km	走行時間費用	[億円/年]	162.56	157.53	
			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：154.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	232.54	210.30	22.24

- ※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: 安芸道路

(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 (令和4月2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和5年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R22)	
	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"/> (H27センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量推計結果について、交通容量(Qmax)以上の路線交通容量(Qmin~Qmax)内の路線等が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他( )		<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( ) 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	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

(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 type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用 <input checked="" 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 当該区間を管轄する事務所における直轄国道維持管理費実績に基づき算出	
	更新費	更新費の設定根拠を記載 本事業では未計上	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない <input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する <input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	事業費を考慮 <input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮 <input type="checkbox"/>
当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)			
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【事業全体】  
事業名：安芸道路

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	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)		更新費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
						単価(億円)		延長(km)	
				0.19	5.8	1.12			
-18年目	H 24	1.5395	96.4	0.95	1.55				
-17年目	H 25	1.4802	96.4	4.19	6.55				
-16年目	H 26	1.4233	98.7	1.41	2.07				
-15年目	H 27	1.3686	100.2	1.14	1.58				
-14年目	H 28	1.3159	100.2	1.85	2.47				
-13年目	H 29	1.2653	100.5	3.73	4.78				
-12年目	H 30	1.2167	100.4	4.41	5.45				
-11年目	R 1	1.1699	101.2	3.53	4.16				
-10年目	R 2	1.1249	101.9	12.16	13.66				
-9年目	R 3	1.0816	101.8	23.22	25.11				
-8年目	R 4	1.0400	101.8	28.21	29.34				
-7年目	R 5	1.0000	101.8	40.97	40.97				
-6年目	R 6	0.9615	101.8	59.98	57.67				
-5年目	R 7	0.9246	101.8	47.90	44.29				
-4年目	R 8	0.8890	101.8	19.23	17.10				
-3年目	R 9	0.8548	101.8	15.10	12.91				
-2年目	R 10	0.8219	101.8	6.46	5.31				
-1年目	R 11	0.7903	101.8	15.33	12.12				
供用開始年次	R 12	0.7599	101.8	7.84	5.96	0.51	0.39		
1年目	R 13	0.7307	101.8	3.94	2.88	0.51	0.37		
供用開始 (2年目)	R 14	0.7026	101.8			1.02	0.71		
3年目	R 15	0.6756	101.8			1.02	0.69		
4年目	R 16	0.6496	101.8			1.02	0.66		
5年目	R 17	0.6246	101.8			1.02	0.64		
6年目	R 18	0.6006	101.8			1.02	0.61		
7年目	R 19	0.5775	101.8			1.02	0.59		
8年目	R 20	0.5553	101.8			1.02	0.56		
9年目	R 21	0.5339	101.8			1.02	0.54		
10年目	R 22	0.5134	101.8			1.02	0.52		
11年目	R 23	0.4936	101.8			1.02	0.50		
12年目	R 24	0.4746	101.8			1.02	0.48		
13年目	R 25	0.4564	101.8			1.02	0.46		
14年目	R 26	0.4388	101.8			1.02	0.45		
15年目	R 27	0.4220	101.8			1.02	0.43		
16年目	R 28	0.4057	101.8			1.02	0.41		
17年目	R 29	0.3901	101.8			1.02	0.40		
18年目	R 30	0.3751	101.8			1.02	0.38		
19年目	R 31	0.3607	101.8			1.02	0.37		
20年目	R 32	0.3468	101.8			1.02	0.35		
21年目	R 33	0.3335	101.8			1.02	0.34		
22年目	R 34	0.3207	101.8			1.02	0.33		
23年目	R 35	0.3083	101.8			1.02	0.31		
24年目	R 36	0.2965	101.8			1.02	0.30		
25年目	R 37	0.2851	101.8			1.02	0.29		
26年目	R 38	0.2741	101.8			1.02	0.28		
27年目	R 39	0.2636	101.8			1.02	0.27		
28年目	R 40	0.2534	101.8			1.02	0.26		
29年目	R 41	0.2437	101.8			1.02	0.25		
30年目	R 42	0.2343	101.8			1.02	0.24		
31年目	R 43	0.2253	101.8			1.02	0.23		
32年目	R 44	0.2166	101.8			1.02	0.22		
33年目	R 45	0.2083	101.8			1.02	0.21		
34年目	R 46	0.2003	101.8			1.02	0.20		
35年目	R 47	0.1926	101.8			1.02	0.20		
36年目	R 48	0.1852	101.8			1.02	0.19		
37年目	R 49	0.1780	101.8			1.02	0.18		
38年目	R 50	0.1712	101.8			1.02	0.17		
39年目	R 51	0.1646	101.8			1.02	0.17		
40年目	R 52	0.1583	101.8			1.02	0.16		
41年目	R 53	0.1522	101.8			1.02	0.15		
42年目	R 54	0.1463	101.8			1.02	0.15		
43年目	R 55	0.1407	101.8			1.02	0.14		
44年目	R 56	0.1353	101.8			1.02	0.14		
45年目	R 57	0.1301	101.8			1.02	0.13		
46年目	R 58	0.1251	101.8			1.02	0.13		
47年目	R 59	0.1203	101.8			1.02	0.12		
48年目	R 60	0.1157	101.8			1.02	0.12		
49年目	R 61	0.1112	101.8	-13.47	-1.50	1.02	0.11		
合計				288.09	294.43	49.84	16.50	0.00	0.00
単純事業費計				301.56		49.84		0.00	

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】  
事業名：安芸道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.19	5.8	1.12

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)		更新費 (億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-6年目	R 6	0.9615	101.8	59.98	57.67				
-5年目	R 7	0.9246	101.8	47.90	44.29				
-4年目	R 8	0.8890	101.8	19.23	17.10				
-3年目	R 9	0.8548	101.8	15.10	12.91				
-2年目	R 10	0.8219	101.8	6.46	5.31				
-1年目	R 11	0.7903	101.8	15.33	12.12				
供用開始年次	R 12	0.7599	101.8	7.84	5.96	0.51	0.39		
1年目	R 13	0.7307	101.8		3.94	0.51	0.37		
供用開始 (2年目)	R 14	0.7026	101.8			1.02	0.71		
3年目	R 15	0.6756	101.8			1.02	0.69		
4年目	R 16	0.6496	101.8			1.02	0.66		
5年目	R 17	0.6246	101.8			1.02	0.64		
6年目	R 18	0.6006	101.8			1.02	0.61		
7年目	R 19	0.5775	101.8			1.02	0.59		
8年目	R 20	0.5553	101.8			1.02	0.56		
9年目	R 21	0.5339	101.8			1.02	0.54		
10年目	R 22	0.5134	101.8			1.02	0.52		
11年目	R 23	0.4936	101.8			1.02	0.50		
12年目	R 24	0.4746	101.8			1.02	0.48		
13年目	R 25	0.4564	101.8			1.02	0.46		
14年目	R 26	0.4388	101.8			1.02	0.45		
15年目	R 27	0.4220	101.8			1.02	0.43		
16年目	R 28	0.4057	101.8			1.02	0.41		
17年目	R 29	0.3901	101.8			1.02	0.40		
18年目	R 30	0.3751	101.8			1.02	0.38		
19年目	R 31	0.3607	101.8			1.02	0.37		
20年目	R 32	0.3468	101.8			1.02	0.35		
21年目	R 33	0.3335	101.8			1.02	0.34		
22年目	R 34	0.3207	101.8			1.02	0.33		
23年目	R 35	0.3083	101.8			1.02	0.31		
24年目	R 36	0.2965	101.8			1.02	0.30		
25年目	R 37	0.2851	101.8			1.02	0.29		
26年目	R 38	0.2741	101.8			1.02	0.28		
27年目	R 39	0.2636	101.8			1.02	0.27		
28年目	R 40	0.2534	101.8			1.02	0.26		
29年目	R 41	0.2437	101.8			1.02	0.25		
30年目	R 42	0.2343	101.8			1.02	0.24		
31年目	R 43	0.2253	101.8			1.02	0.23		
32年目	R 44	0.2166	101.8			1.02	0.22		
33年目	R 45	0.2083	101.8			1.02	0.21		
34年目	R 46	0.2003	101.8			1.02	0.20		
35年目	R 47	0.1926	101.8			1.02	0.20		
36年目	R 48	0.1852	101.8			1.02	0.19		
37年目	R 49	0.1780	101.8			1.02	0.18		
38年目	R 50	0.1712	101.8			1.02	0.17		
39年目	R 51	0.1646	101.8			1.02	0.17		
40年目	R 52	0.1583	101.8			1.02	0.16		
41年目	R 53	0.1522	101.8			1.02	0.15		
42年目	R 54	0.1463	101.8			1.02	0.15		
43年目	R 55	0.1407	101.8			1.02	0.14		
44年目	R 56	0.1353	101.8			1.02	0.14		
45年目	R 57	0.1301	101.8			1.02	0.13		
46年目	R 58	0.1251	101.8			1.02	0.13		
47年目	R 59	0.1203	101.8			1.02	0.12		
48年目	R 60	0.1157	101.8			1.02	0.12		
49年目	R 61	0.1112	101.8	-0.34	-0.04	1.02	0.11		
合計				175.45	158.20	49.84	16.50	0.00	0.00
単純事業費計				175.79		49.84		0.00	

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

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





路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	安芸道路	2	5.8km

## ■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				25,028	
	改良費				7,089	
		土工	m3	1,008,191	885	切土(295,579m3)、盛土(712,612m3)
		軟弱地盤改良工	m2	5,500	400	
		法面工	m2	50,951	427	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,339	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	75	5	
		函渠工	m	563	817	
		排水工	m	16,958	616	
		中央分離帯工	m	3,589	315	
		雑工	式	1	285	擁壁工、側道舗装
	橋梁費				9,070	
		100m以上	m	1,163	7,718	鋼橋3橋
		100m未満	m	184	1,352	鋼橋2橋、PC橋1
	トンネル費				6,935	
		NATM	m	1,126	6,935	1本
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費				869	
		IC	箇所	2	869	ダイヤモンド型フル(1)、ダイヤモンド型ハーフ(1)
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				880	
		車道舗装	m2	60,900	880	
		歩道舗装	m2	-	-	
	付帯施設費				185	
		交通管理施設工	式	1	185	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				3,986	
	用地費		m2	174,977	1,347	
		宅地	m2	14,032	242	
		田畑	m2	141,716	1,087	
		山林・原野	m2	19,229	18	
	補償費		式	1	2,639	
③	間接経費		式	1	3,974	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				32,988	

## 【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用



路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	安芸道路	2	5.8km

## ■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				16,488	
	改良費				4,161	
		土工	m3	747,351	874	切土(243,661m3)、盛土(503,690m3)
		軟弱地盤改良工	m2	2,021	147	
		法面工	m2	37,741	20	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,116	補強土壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	75	5	
		函渠工	m	563	290	
		排水工	m	16,958	153	
		中央分離帯工	m	3,589	315	
		雑工	式	1	241	擁壁工、側道舗装
	橋梁費				3,544	
		100m以上	m	1,163	2,273	鋼橋3橋
		100m未満	m	184	1,271	鋼橋2橋、PC橋1
	トンネル費				6,850	
		NATM	m	1,126	6,850	1本
		シールド	m	-	-	
	IC・JCT費				869	
		IC	箇所	2	869	ダイヤモンド型フル(1)、ダイヤモンド型ハーフ(1)
		JCT	箇所	-	-	
	舗装費				880	
		車道舗装	m2	60,900	880	
		歩道舗装	m2	-	-	
	付帯施設費				184	
		交通管理施設工	式	1	184	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	-	-	
②	用地及補償費				98	
	用地費		m2	4,374	34	
		宅地	m2	351	6	
		田畑	m2	3,543	27	
		山林・原野	m2	480	1	
	補償費	式		1	64	
③	間接経費	式		1	2,747	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				19,333	

## 【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

## 事業全体・残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	安芸道路	2	5.8km

## ■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.8	1,135	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,347	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			5,482	

## ■更新費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
更新費	式			
更新費合計	式			

## 【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。