

一般国道55号 おおやま 大山道路
事業再評価

平成24年10月1日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道55号 大山道路

【 目 次 】

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. 事業の概要 | 1 |
| 1.1. 事業の目的..... | 1 |
| 1.2. 事業計画諸元..... | 2 |
| 2. 事業経緯 | 3 |
| 2.1. 主な事業の経緯..... | 3 |
| 3. 事業の必要性等に関する視点 | 4 |
| 3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化..... | 4 |
| 3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化..... | 4 |
| 3.1.2. 事業の効果と必要性..... | 9 |
| 3.1.3. 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等..... | 18 |
| 3.2. 事業の投資効果..... | 19 |
| 3.2.1. 事業の投資効果..... | 19 |
| 3.2.2. 前回評価時からの事業計画の変化..... | 20 |
| 3.3. 事業の進捗状況..... | 21 |
| 3.3.1. 事業の進捗状況..... | 21 |
| 4. 事業の進捗見込みの視点 | 23 |
| 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 | 24 |
| 5.1. コスト縮減..... | 24 |
| 5.2. 代替案立案等の可能性..... | 24 |
| 6. 地方公共団体からの要望 | 25 |
| 7. 対応方針（原案） | 26 |

1. 事業の概要

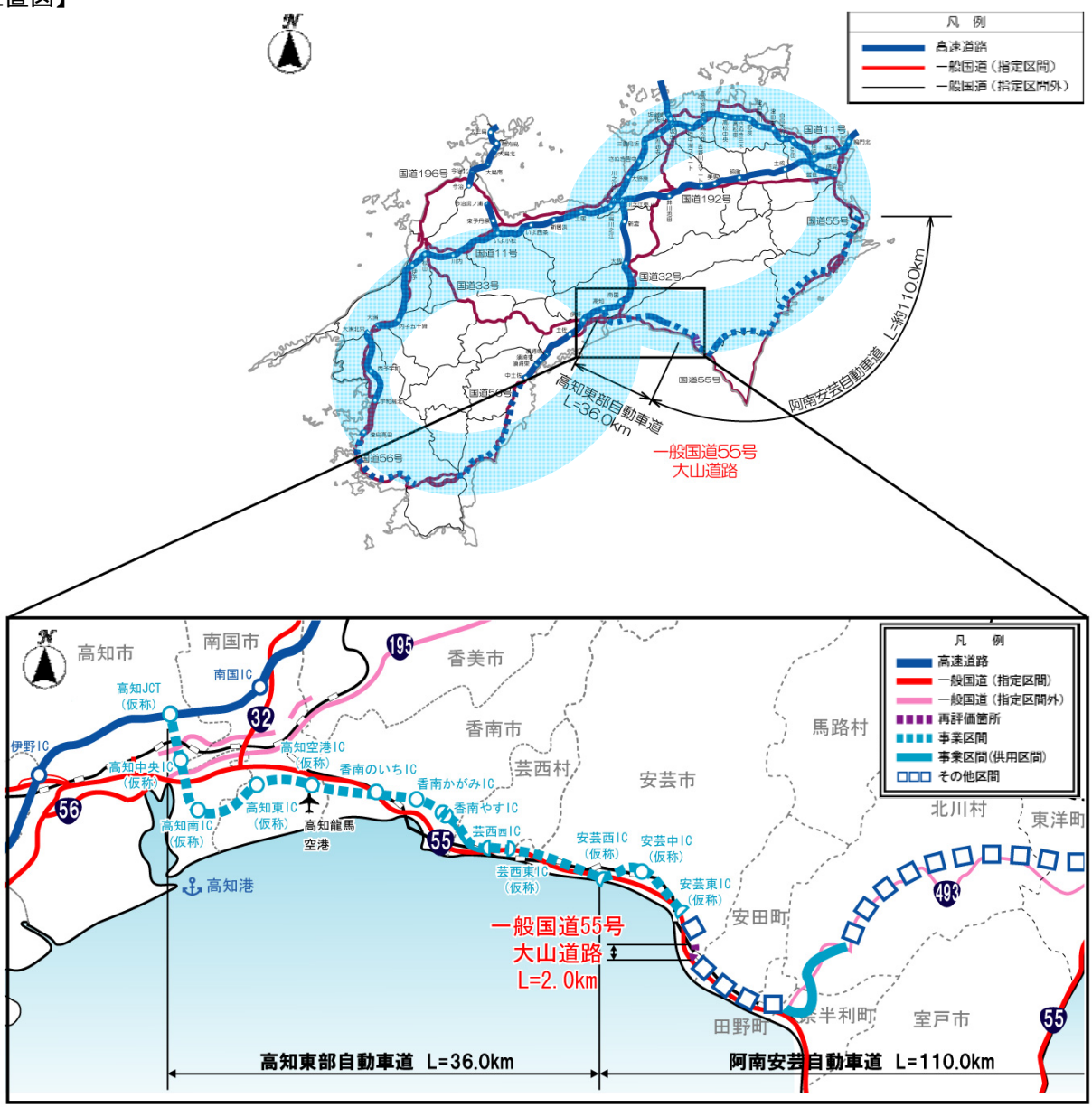
1.1. 事業の目的

一般国道 55 号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国道定公園を経て、高知市に至る延長約 216km の幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

大山道路は、現道で度々生じている斜面崩壊や越波による路面冠水などによる通行止めを解消することで、救急医療や災害時の緊急輸送を支える「命の道」の確保を目的としている。

また、大山道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部区間として、供用中である北川奈半利道路や事業中である高知東部自動車道と連携して、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および地域の活性化に大きく寄与する道路である。

【位置図】



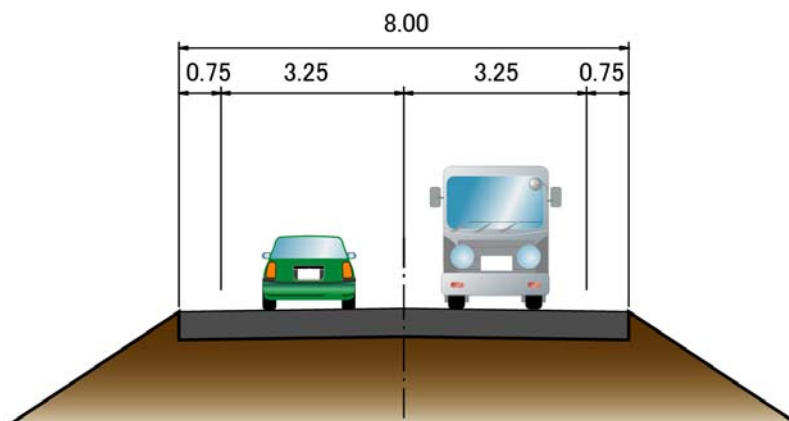
1.2. 事業計画諸元

| 項目 | 内容 |
|------|----------------------------------------------------------------------------|
| 事業名 | 一般国道55号 <small>おおやま</small> 大山道路(地域高規格道路) |
| 計画区間 | <small>こうちけんあまししもやま</small> 高知県安芸市下山 ~ <small>こうちけんあましこうの</small> 高知県安芸市河野 |
| 計画延長 | 2.0km |
| 構造規格 | 第3種第2級 |
| 設計速度 | 60km/h |
| 車線数 | 2車線 |
| 標準幅員 | 8.0m(2車線) |

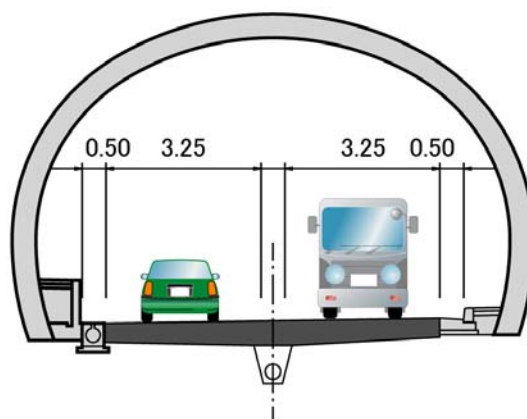
【標準断面図】

(単位:m)

<土工部>



<トンネル部>



2. 事業経緯

2.1. 主な事業の経緯

| 項目 | 内容 |
|----------|---------------|
| 平成 15 年度 | 地域高規格道路整備区間指定 |
| 平成 16 年度 | 事業化 |
| 平成 18 年度 | 用地買収着手 |
| 平成 20 年度 | 工事着手 |
| 平成 23 年度 | 大山トンネル工事着手 |

<事業概要図>



3. 事業の必要性等に関する視点

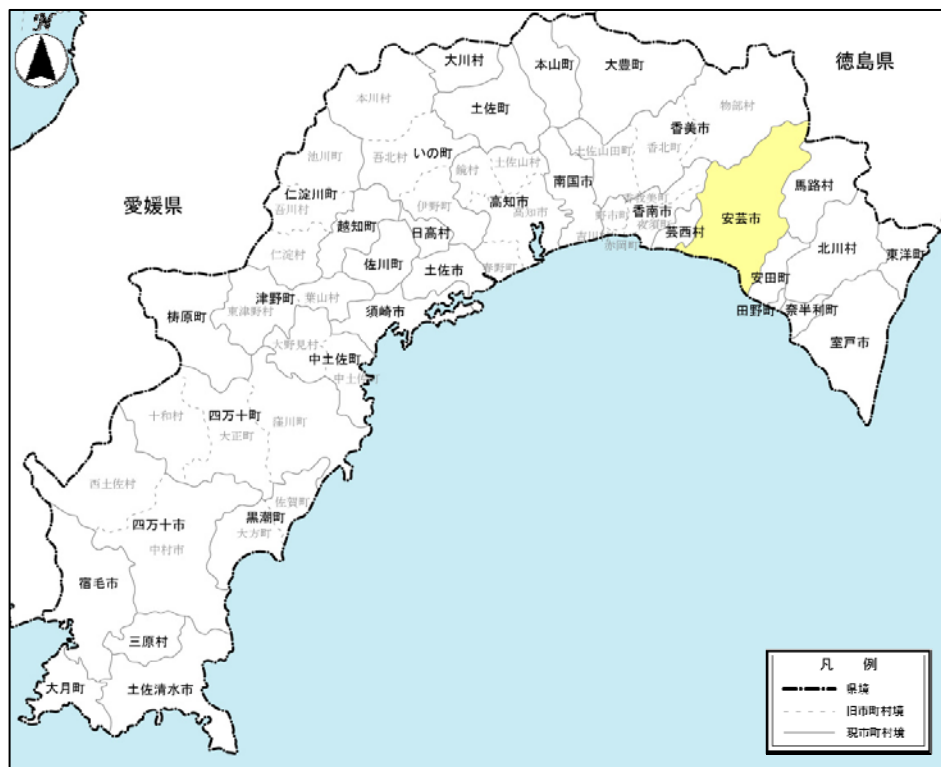
3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化

(1) 市町村合併の状況

- 高知県では平成16年10月以降、市町村合併が進み53市町村（9市、26町、18村）であったものが、平成21年1月に33市町村（11市、17町、5村）に再編された。
- 大山道路が位置する安芸市では市町村合併は行われていない。

<高知県の市町村合併状況>



| 現在の市町村 (H24.7 現在) | 前回評価時の市町村 (H22.1.29 時点) | 備考 |
|----------------------|----------------------------|--------------------------------------------|
| いの町 | いの町 | 平成16年10月伊野町、吾北村、本川村が合併 |
| 高知市 | 高知市 | 平成17年1月高知市、鏡村、土佐山村が合併 平成20年1月高知市、春野町が合併 |
| 津野町 | 津野町 | 平成17年2月葉山村、東津野村が合併 |
| 四万十市 | 四万十市 | 平成17年4月中村市、西土佐村が合併 |
| 仁淀川町 | 仁淀川町 | 平成17年8月池川町、吾川村、仁淀村が合併 |
| 中土佐町 | 中土佐町 | 平成18年1月中土佐町、大野見村が合併 |
| 香南市 | 香南市 | 平成18年3月赤岡町、香我美町、野市町、夜須町、吉川村が合併 |
| 香美市 | 香美市 | 平成18年3月土佐山田町、香北町、物部村が合併 |
| 四万十町 | 四万十町 | 平成18年3月窪川町、大正町、十和村が合併 |
| 黒潮町 | 黒潮町 | 平成18年3月佐賀町、大方町が合併 |
| 室戸市 | 室戸市 | |
| 安芸市 | 安芸市 | |
| 南国市 | 南国市 | |
| 土佐市 | 土佐市 | |
| 須崎市 | 須崎市 | |

| 現在の市町村 (H24.7 現在) | 前回評価時の市町村 (H22.1.29 時点) | 備考 |
|----------------------|----------------------------|----|
| 宿毛市 | 宿毛市 | |
| 土佐清水市 | 土佐清水市 | |
| 東洋町 | 東洋町 | |
| 奈半利町 | 奈半利町 | |
| 田野町 | 田野町 | |
| 安田町 | 安田町 | |
| 北川村 | 北川村 | |
| 馬路村 | 馬路村 | |
| 芸西村 | 芸西村 | |
| 本山町 | 本山町 | |
| 大豊町 | 大豊町 | |
| 土佐町 | 土佐町 | |
| 大川村 | 大川村 | |
| 佐川町 | 佐川町 | |
| 越知町 | 越知町 | |
| 橋原町 | 橋原町 | |
| 日高村 | 日高村 | |
| 大月町 | 大月町 | |
| 三原村 | 三原村 | |

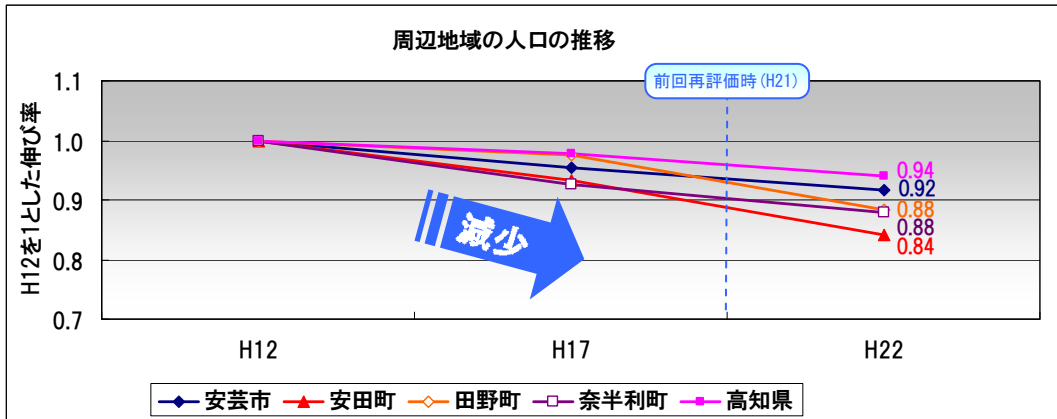
※) : 大山道路の周辺市

(2) 人口の動向

a) 総人口の推移

- 高知県の人口は減少傾向にあり、H22ではH12の0.94倍。
- 大山道路周辺地域は高知県の平均の人口伸び率を大きく下回っている。

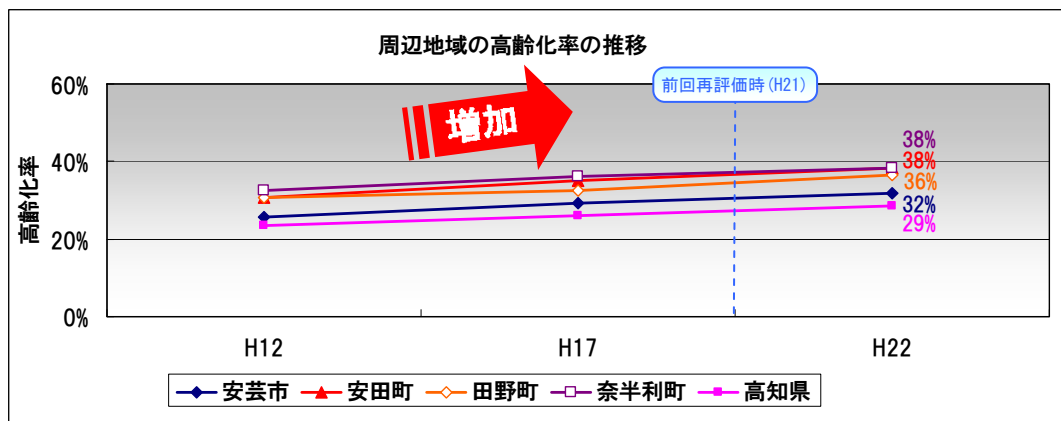
<大山道路周辺地域における人口の推移（H12年比）>



b) 高齢化率

- 高齢化率は高知県平均及び周辺地域も同様に増加している。
- 大山道路周辺地域は高知県の平均の高齢化率を大きく上回っている。

<大山道路周辺地域における高齢化率の推移（H12年比）>



(単位：人)

| 市町村別 | 人口 | | | 高齢者 | | |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | H12 | H17 | H22 | H12 | H17 | H22 |
| 安芸市 | 21,321 | 20,348 | 19,547 | 5,474 | 5,931 | 6,237 |
| 安田町 | 3,535 | 3,297 | 2,970 | 1,091 | 1,160 | 1,141 |
| 田野町 | 3,315 | 3,236 | 2,932 | 1,017 | 1,050 | 1,066 |
| 奈半利町 | 4,027 | 3,727 | 3,542 | 1,315 | 1,341 | 1,355 |
| 高知県 | 813,949 | 796,292 | 764,456 | 191,729 | 206,375 | 218,148 |

資料) H12・H17・H22 国勢調査.

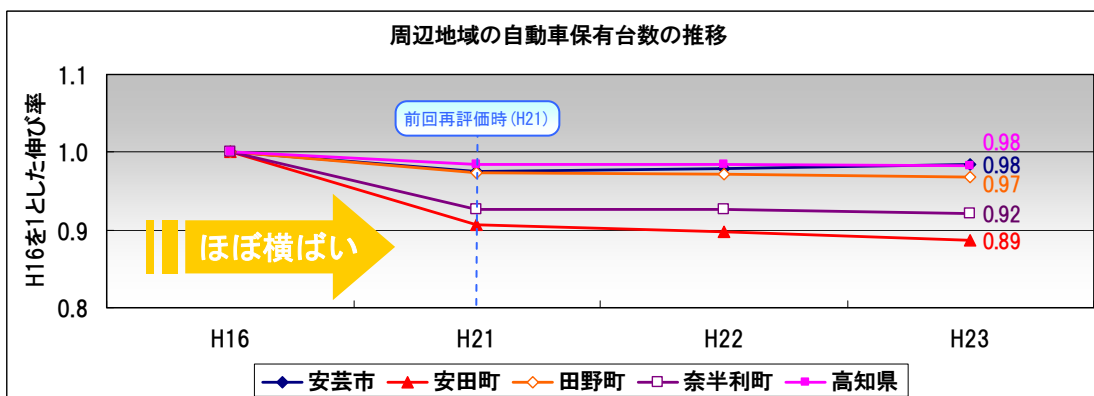
※) : 大山道路の周辺市

(3) 交通の動向

a) 自動車保有台数の推移

- 大山道路周辺地域の自動車の保有台数は、H16 からほぼ横ばいであり、その傾向は高知県の平均値とほぼ同じである。
- 世帯当たり自動車保有台数も同様に、H16 に比べほぼ横ばいである。

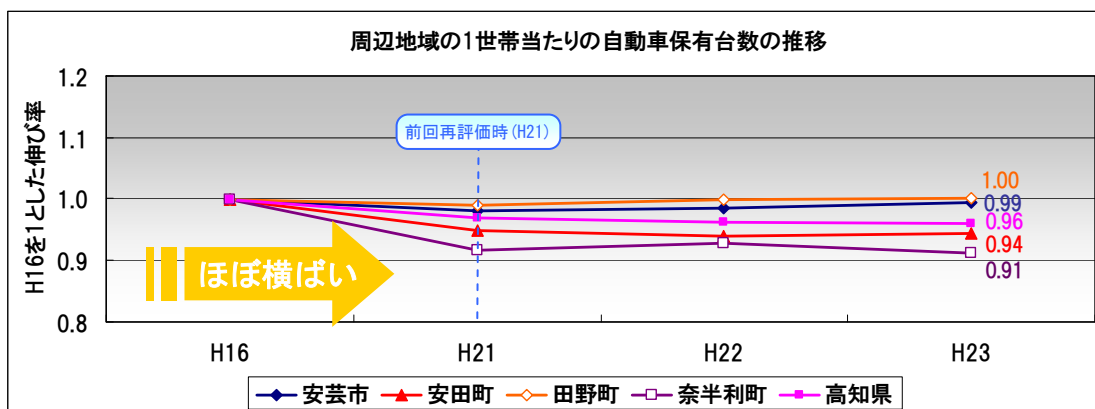
<大山道路周辺地域における自動車保有台数の推移（H16 年比）>



(単位：台)

| 市町村別 | 自動車保有台数 | | | |
|------|---------|---------|---------|---------|
| | H16 | H21 | H22 | H23 |
| 安芸市 | 16,096 | 15,709 | 15,756 | 15,846 |
| 安田町 | 2,611 | 2,368 | 2,345 | 2,317 |
| 田野町 | 2,371 | 2,308 | 2,305 | 2,296 |
| 奈半利町 | 2,826 | 2,618 | 2,620 | 2,601 |
| 高知県 | 562,561 | 553,938 | 553,394 | 553,148 |

資料) 四国運輸局



(単位：台)

| 市町村別 | 1世帯当たりの自動車保有台数 | | | |
|------|----------------|-----|-----|-----|
| | H16 | H21 | H22 | H23 |
| 安芸市 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.8 |
| 安田町 | 1.8 | 1.7 | 1.7 | 1.7 |
| 田野町 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.7 |
| 奈半利町 | 1.6 | 1.5 | 1.5 | 1.4 |
| 高知県 | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 1.6 |

資料) 四国運輸局

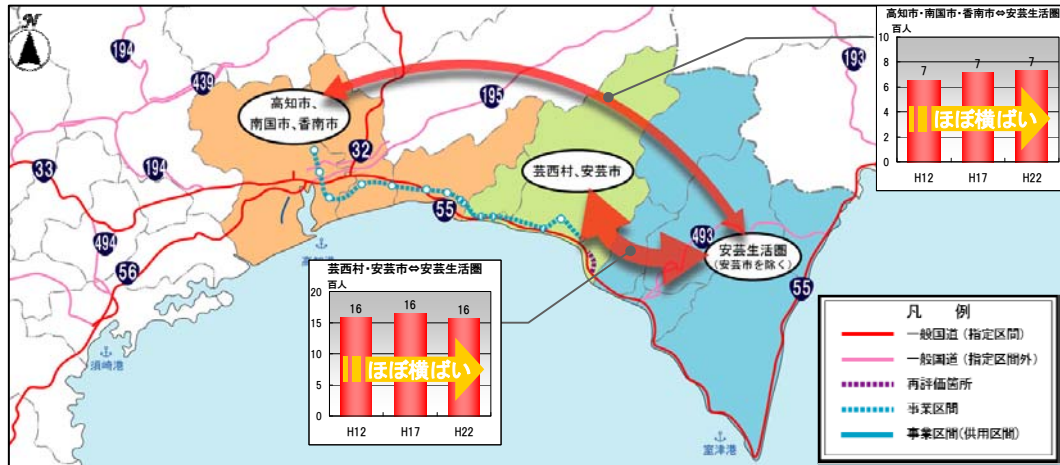
※) : 大山道路の周辺市

b) 地域間流動の変化

■ 通勤・通学流動

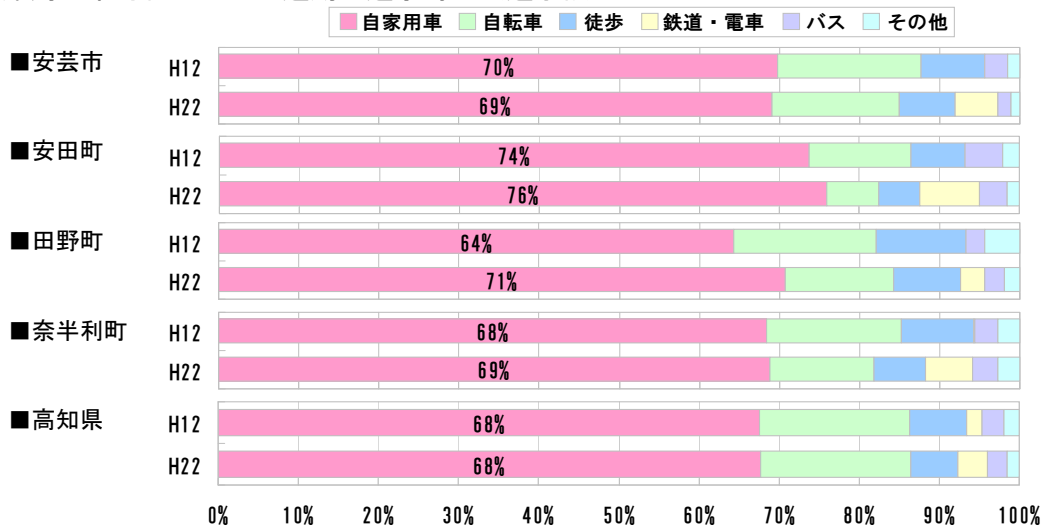
- 高知県東部から高知中心部(高知市・南国市・香南市)及び高知県東部の主要都市である安芸市と高知県東部間の通勤・通学流動は、**ほぼ横ばい**である。
- また、通勤・通学時の交通手段は約7割が自家用車であり、**日常生活における自動車への依存度が高い**。

<大山道路周辺市町村における通勤・通学流動>



資料) H12、H17、H22 国勢調査

<大山道路周辺市町村における通勤・通学時の交通手段>



(単位: 人)

| 市町村別 | 自家用車 | 自転車 | 徒歩 | 鉄道・電車 | バス | その他 | 合計 |
|------|---------|--------|--------|-------|-------|-------|---------|
| 安芸市 | 5,448 | 1,402 | 619 | 1 | 224 | 120 | 7,814 |
| 安田町 | 793 | 137 | 73 | 0 | 51 | 22 | 1,076 |
| 田野町 | 829 | 229 | 145 | 0 | 30 | 56 | 1,289 |
| 奈半利町 | 952 | 235 | 126 | 1 | 41 | 38 | 1,393 |
| 高知県 | 226,997 | 62,840 | 24,034 | 6,370 | 8,942 | 6,594 | 335,777 |

資料) H12 国勢調査

(単位: 人)

| 市町村別 | 自家用車 | 自転車 | 徒歩 | 鉄道・電車 | バス | その他 | 合計 |
|------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|---------|
| 安芸市 | 5,000 | 1,150 | 501 | 386 | 114 | 83 | 7,234 |
| 安田町 | 772 | 65 | 52 | 76 | 35 | 16 | 1,016 |
| 田野町 | 795 | 153 | 94 | 33 | 29 | 21 | 1,125 |
| 奈半利町 | 843 | 158 | 79 | 72 | 38 | 34 | 1,224 |
| 高知県 | 216,810 | 60,298 | 18,832 | 11,670 | 8,098 | 4,702 | 320,410 |

資料) H22 国勢調査

※) : 大山道路の周辺市

c) 現道の交通状況の変化

- 大山道路と並行する国道 55 号では **H11 以降、1 万台/日以上**の交通量が利用している。

<現道（国道 55 号）の交通量の変化>



資料) 交通量：H11・H17・H22 道路交通センサ
混雑度：H22 センサ交通容量と各センサ交通量から算定

3.1.2. 事業の効果や必要性

(1) 客観的評価指標による事業の効果や必要性

<客観的評価指標 (1/3) >

| 政策目標 | | 指標 | 指標チェックの根拠 | |
|-------|-------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 大項目 | 中項目 | | | |
| 1. 活力 | 円滑なモビリティの確保 | <input checked="" type="checkbox"/> | 現道等の年間時間損失(人・時間)及び削減率 | 時間損失削減量:85 千人・時間/年 削減率:100% |
| | | <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 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> | 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 | 高知東部交通(路線バス:馬路線、甲浦線、高速バス) |
| | | <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 | |
| | | <input 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 | |
| | 物流効率化の支援 | <input type="checkbox"/> | 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 | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> | 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の向上が見込まれる | 高知県東部の主な農産品:ゆず、なす 高知県東部の主な水産品:サバ、ブリ |
| | | <input type="checkbox"/> | 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する | |
| | 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 | |
| | | <input type="checkbox"/> | 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である | |
| | | <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 | |

<客観的評価指標 (2/3) >

| 政策目標 | | 指標 | 指標チェックの根拠 | |
|--------|--------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 大項目 | 中項目 | | | |
| 1. 活力 | 国土・地域ネットワークの構築 | <input type="checkbox"/> | 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)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 |
| | | <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 | 奈半利町～安芸市:約1分短縮 |
| | 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 | AMA(阿南市、室戸市、安芸市)地域連携 |
| | | <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 高知JCT～モネの庭マルモッタン:約1分短縮 |
| | | <input type="checkbox"/> | 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | |
| 2. 暮らし | 歩行者・自転車のための生活空間の形成 | <input type="checkbox"/> | 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる | |
| | | <input type="checkbox"/> | バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される | |
| | 無電柱化による美しい町並みの形成 | <input type="checkbox"/> | 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り | |
| | | <input type="checkbox"/> | 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)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 | 災害時に機能する救急搬送路が確保される 中芸消防署～高知医療センター:約1分短縮 |

<客観的評価指標 (3/3) >

| 政策目標 | | 指標 | 指標チェックの根拠 | |
|--------|--------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 大項目 | 中項目 | | | |
| 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 | 安田町・馬路村・北川村・田野町・奈半利町・室戸市(約 27,000 千人) |
| | | <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 | 国道 55 号: 第一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 | 現道が土砂崩壊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(3 箇所)を回避 |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> | 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する | 特殊通行規制区間(越波区間)を回避 |
| 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: 500t-CO2/年 CO2 排出削減率: 24.5% |
| | 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: 4.4t-NOx/年 NO2 排出削減率: 100% |
| | | <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: 0.3t-SPM/年 SPM 排出削減率: 100% |
| | | <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 | |
| | その他 | <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期待される | |

(2) 事業の主な効果と必要性

■ 災害への備え

異常気象時等における緊急輸送ネットワークの信頼性が向上

【現状・課題】

- 当該区間は集中豪雨による大山岬付近の斜面崩壊や越波等による路面冠水などにより度々全面通行止めしており、**第一次緊急輸送道路としての機能・役割を十分に果たすことが出来ていない状況**である。(H10以降の通行止(全止)実績:規制回数5回、延べ通行止め時間約80時間)
- 高知県東部の幹線道路である国道55号には代替路がないため、大山岬付近で通行止めが生じた場合、**高知県東部(安田町以东)は孤立**してしまう。

<現道における防災上危険な箇所>



【写真①】斜面崩壊状況
(H10年5月16日)
至室戸市



至高知市

【写真②】路面冠水状況
(H16年10月20日)
至室戸市



至高知市

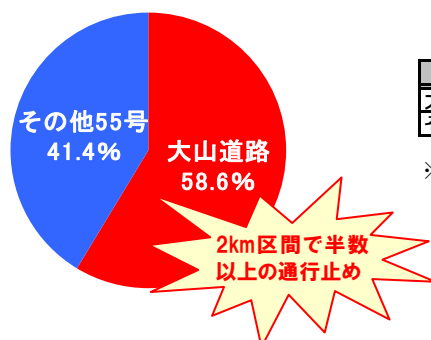
<現道 (L=2.0km 区間) の通行止めの実績 (H10 以降) >

| 発生日 | 通行止め時間 | 理由 |
|-------------|---------|-------------------------|
| 平成10年 5月16日 | 56時間55分 | 土砂崩壊 |
| 平成10年 5月19日 | 409時間 | 土砂崩壊 |
| 平成10年 6月25日 | 6時間30分 | 土砂崩壊の恐れ |
| 平成15年12月22日 | - | 落石(0.3m*0.3m*0.2m N=1個) |
| 平成16年 8月30日 | 3時間45分 | 路面冠水(越波、大雨による) |
| 平成16年10月20日 | 6時間50分 | 路面冠水(越波、大雨による) |
| 平成20年 6月29日 | 6時間5分 | 路面冠水・土砂流出 |

赤字:全面通行止め

黒字:片側通行止め

<国道55号(高知市~奈半利町区間)の通行止め時間(全止)>



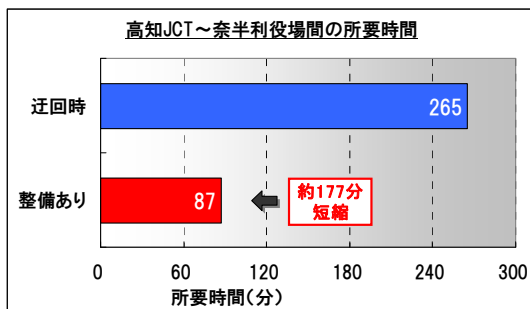
| 区間 | 通行止め時間 | 延長 |
|--------|--------|-------|
| 大山道路 | 80:05 | 約 2km |
| その他55号 | 56:35 | 約49km |

※「大山道路」は国道55号のうち大山道路と並行する区間における通行止め、「その他55号」は高知市~奈半利町間の国道55号のうち「大山道路」区間を除く区間における通行止め実績を対象に集計

【整備効果】

- 現道に点在する斜面崩壊危険箇所や越波箇所を回避する当該道路の整備に伴い、**第一次緊急輸送道路として信頼性の高いネットワークが形成**される。
- 異常気象時においても高知県東部唯一の幹線道路である国道 55 号を利用できるため、**災害時の迂回時間を大幅に削減**できる。
- また、異常気象時等において国道 55 号が利用できることで、**安田町以东(約 27,000 人)の孤立集落が解消され、地域の安全・安心が向上**する。

＜災害の通行止めによる損失の回避＞



※「孤立が解消する地域」は大山道路並行区間における通行止めおよび国道 55 号、国道 493 号の事前通行規制が発生した場合を想定した孤立エリアとして表示。

※上記の迂回路(国道 493 号→55 号→193 号→195 号)には事前通行規制区間を含んでいることから、災害時には通行できない可能性が高い。

資料) 現道の所要時間は H22 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、大山道路の所要時間は設計速度より算定

●国道 55 号(現道)の利用者の声

- 平成 10 年の災害時には国道 55 号が使えないため海上輸送により生活物資を運んだ。
～奈半利町役場アンケート(H24.6 実施)より～

■ 三次医療施設へのアクセス向上

信頼性の高い搬送ルート確保により、迅速な救急搬送を支援

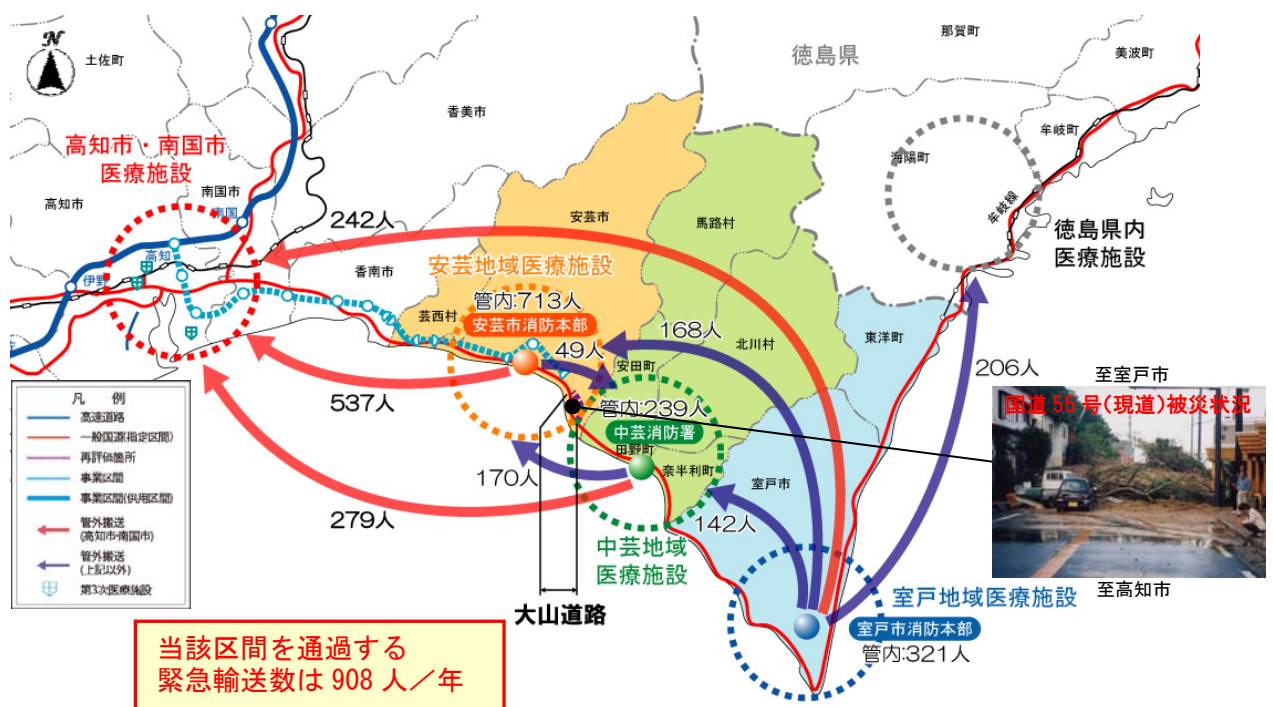
【現状・課題】

- 高知県東部には三次医療施設がないため、**重篤患者の搬送は高知医療センターなど高知市の三次医療施設に搬送せざるを得ない環境**となっている。
- 国道55号（現道区間）を使って**年間約908人も**の患者が搬送されている。
- 救命救急活動を行うにおいて、消防署から現場や病院に確実に到着・搬送できることが必要不可欠にも関わらず、**国道55号(現道区間)には斜面崩壊危険箇所や越波による路面冠水が生じる可能性がある箇所があり、救命救急搬送を行う上で信頼性に乏しい。**

【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、**被災を受けやすい国道55号の代替路が確保でき、より確実・安全に三次医療施設への救急搬送が可能**となる。

<三次医療施設への搬送状況>



●消防署の声

- 救急搬送時は地元の病院(田野病院)、次いで県立安芸病院、高知市内の病院と地元から順に西に向かって受入要請をしているが、**田野病院に専門医が不在である循環器(心臓等)、整形外科については管外搬送せざるを得ない。**
- 田野病院の医師の多くは安芸市以西から通勤しており、もし夜間に通行止めが発生すると管外搬送も出来ないうえに地元病院に専門医が不在となるケースが生じる。**

～中芸広域連合消防本部消防署ヒアリング(H24.6実施)より～

■ 農水産品の流通支援

確実な物流搬送路の確保

【現状・課題】

- 高知県東部には、ゆず、なす、鮮魚などの特産品がある。
- これらの特産品のうち農産品は高知市内経由で全国に配送され、鮮魚の一部は高知市内等のスーパーに出荷されている。
- 特に農産品は規格にあった大ききで出荷する必要があることから毎日収穫しており、悪天候であっても出荷を取りやめることはできない。
- このように重要な物流経路にも関わらず、**国道 55 号(現道区間)には斜面崩壊危険箇所や越波による路面冠水が生じる可能性がある箇所があり、安定した物流搬送が妨げられている。**

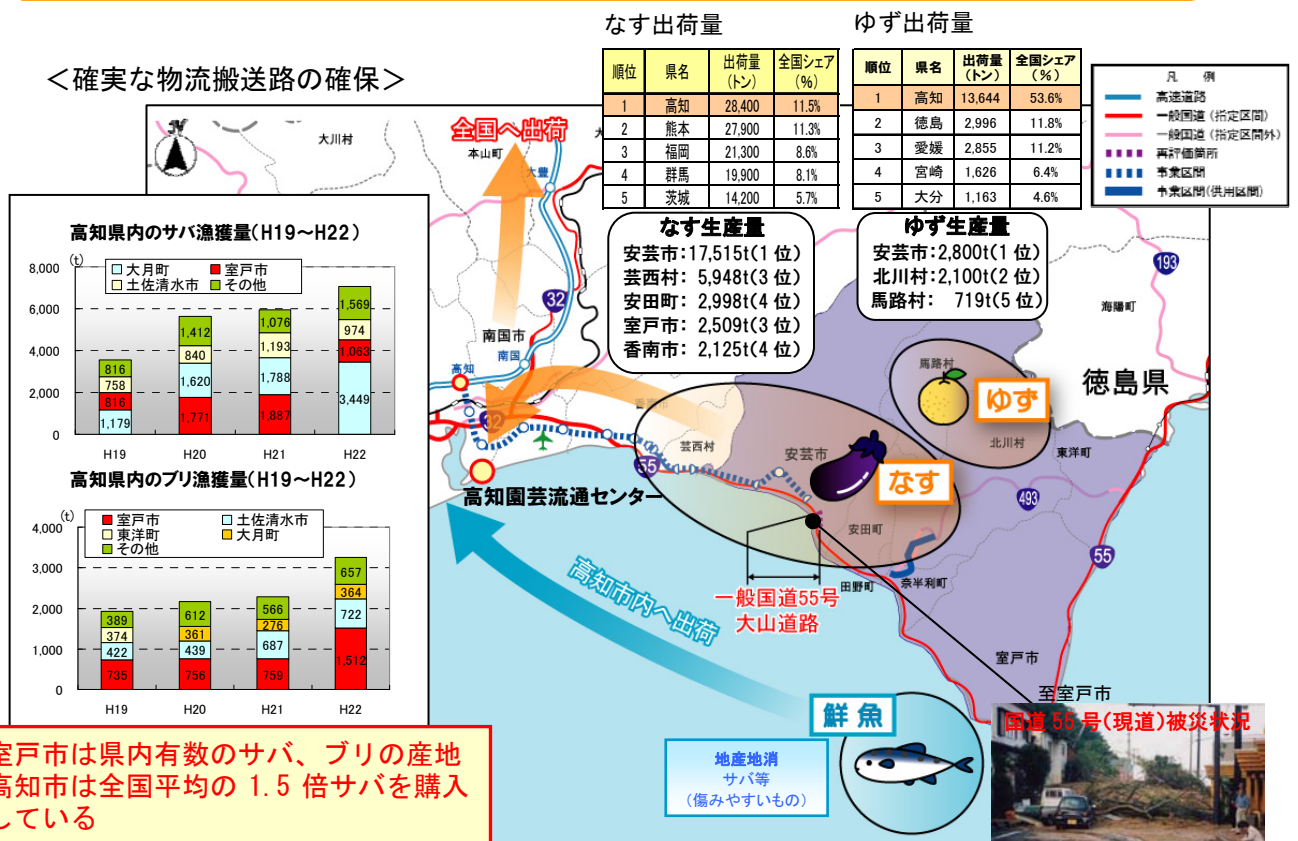
【整備効果】

- 災害危険箇所を回避する当該道路の整備により、**確実な物流搬送が可能**となる。

● 農業関係者の声

- 農作物は育ちすぎて規格外となると商品価値が損なわれてしまうため、天候にかかわらず毎日収穫している。そのため、**災害時であっても出荷を行う必要がある。**
- 通行止めが生じない搬送ルートが確保できることで、計画的な出荷が可能となる。
～JA 土佐あきヒアリング(H24.6 実施)より～

＜確実な物流搬送路の確保＞



室戸市は県内有数のサバ、ブリの産地
高知市は全国平均の 1.5 倍サバを購入している

資料) ゆず出荷量(県別): 農林水産省「特産果樹生産動態等調査」(平成21年度)
なす出荷量(県別): 農林水産省「野菜出荷統計」(平成22年度)
ゆず・なす生産量(市町村別): 高知県農業振興部「高知県の園芸」(平成24年3月)
海面漁業生産統計(H19~H22)、家計調査(H23)

■ 日常生活の支援

日常生活を支える道路の信頼性が向上

【現状・課題】

- 高知県東部から高知県東部の中心都市である安芸市や高知県中心部に向かう **通勤・通学者は増加傾向** である。
- 高知県東部から安芸市や高知県中心地へは **約 8 千台／日の自動車交通量** があり、**国道 55 号は日常生活において重要な役割を担っている**。
- このように移動ニーズが高いにも関わらず、**国道 55 号(現道区間)には斜面崩壊危険箇所や越波による路面冠水が生じる可能性がある箇所があり安全面で課題を有している**。

【整備効果】

- 災害危険箇所を回避する当該道路を整備することで、**日常生活を支える道路の信頼性が向上** する。

<通勤・通学流動>



<生活圏間交通量>



資料) 通勤・通学流動は、H12, H17 国勢調査

資料) 生活圏間の交通量については、平成 17 年度道路交通センサスによる OD 集計結果に基づき算出

■ 自動車からのCO₂、NO₂、SPM排出量削減

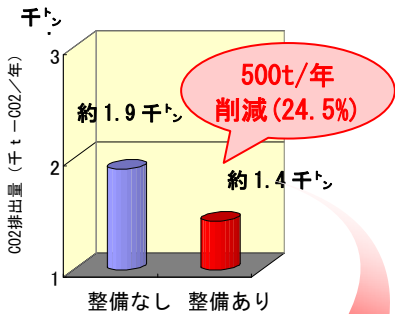
CO₂、NO₂、SPMの排出量削減

【整備効果】

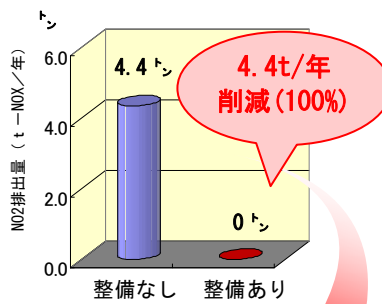
- 当該道路の整備に伴い、周辺道路の旅行速度が向上することでCO₂の削減が期待できる。また、現道から当該道路に交通が転換することで、NO₂、SPMの削減も期待できる。

＜大山道路の供用によるCO₂、NO₂、SPM排出量の変化＞

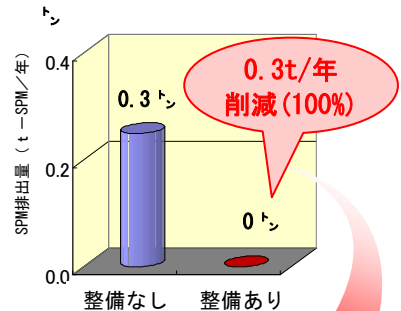
● CO₂排出量の変化



● NO₂排出量の変化



● SPM排出量の変化



※1 森林吸収量 10.6 t /ha
高知公園の面積 10.29ha で計算



を大型車が走行した場合に排出する量*2

※2 大型車が 40 km/h で走行した場合の排出係数 (4.4g/km 地球 1 周 4 万 km) で計算



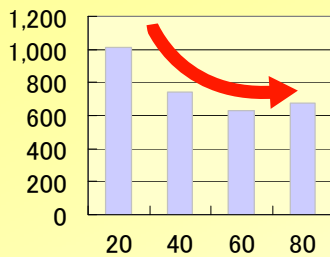
に相当する量*3

※3 500ml ペットボトル 1 本は SPM100 g として換算

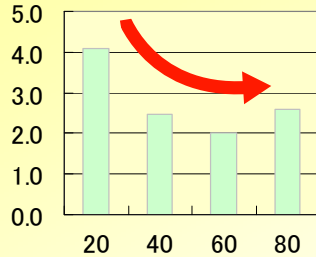
資料) 平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年 将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

● 走行速度と排出ガスの関係

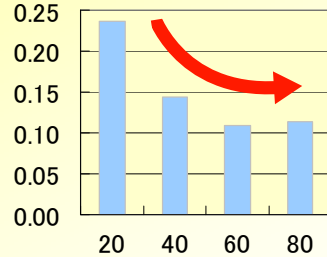
CO₂総出力量 (g-CO₂/km・台)



NO_x総出力量 (g/km・台)



SPM総出力量 (g/km・台)



※上記表は大型車の排出量を基に算出している値



自動車から排出される有害物質の量は、自動車の走行速度と密接な関係があります。
走行速度が低い場合 (渋滞など) には、上記グラフのように排出量が多く、周辺環境に大きな影響を及ぼすこととなります。
走行速度が上がるとこの量は少なくなり、ある一定の速度になるまで低下する傾向にあります。

3.1.3. 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等

■ 周辺道路の供用

(高速道路)

- ・平成 22 年 8 月 北川奈半利道路 (柏木 IC～芝崎 IC) L=5.0km 全線開通
- ・平成 23 年 3 月 高知東部自動車道 (香南やす IC～芸西西 IC) L=3.9km 2車線供用

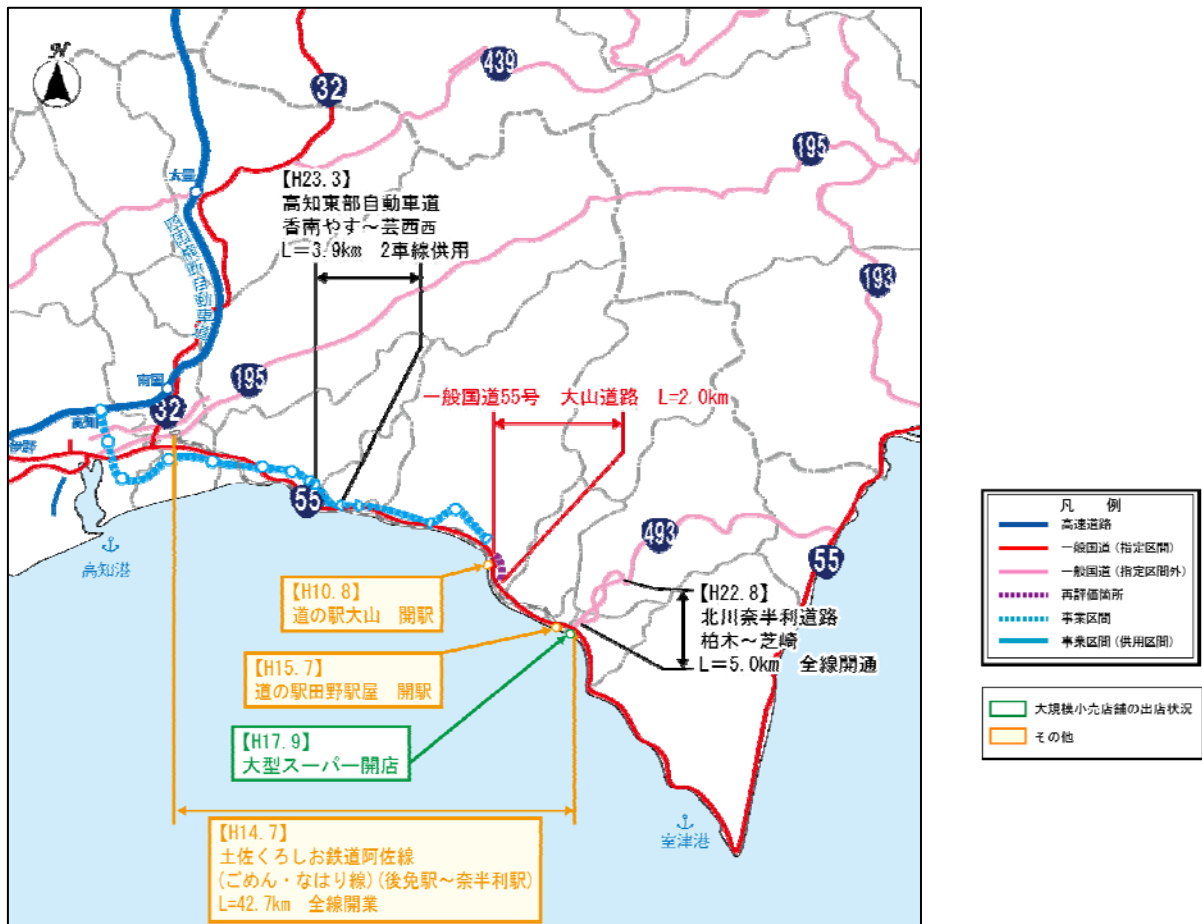
■ 大規模小売店の出店状況

- ・平成 17 年 9 月 大型スーパー (2,295m²)

■ その他

- ・平成 10 年 8 月 道の駅大山 開駅
- ・平成 14 年 7 月 土佐くろしお鉄道 阿佐線 (ごめん・なはり線) (後免駅～奈半利駅) L=42.7km 全線開業
- ・平成 15 年 7 月 道の駅田野駅屋 開駅

<大山道路周辺における環境の変化>



3.2. 事業の投資効果

3.2.1. 事業の投資効果

- 全事業、残事業とも費用便益比は 1.0 を上回っている。
- 異常気象時等における緊急輸送ネットワークの信頼性の向上、確実な物流搬送路の確保、信頼性の高い搬送ルート確保による迅速な救急搬送の支援など、多様な整備効果が期待できる。

■ 3 便益による費用便益比

| 項目 | | 事業全体 | 残事業 | |
|----------------|-------------|----------|--------|--------|
| 費用(C) | | 64 億円 | 29 億円 | |
| | 事業費 | 61 億円 | 25 億円 | |
| | 維持管理費 | 3.2 億円 | 3.2 億円 | |
| 便益(B) | | 80 億円 | 80 億円 | |
| | 3 便 益 | 走行時間短縮便益 | 63 億円 | 63 億円 |
| | | 走行経費減少便益 | 13 億円 | 13 億円 |
| | | 交通事故減少便益 | 4.5 億円 | 4.5 億円 |
| 費用便益比(B/C) | | 1.3 | 2.8 | |
| 経済的純現在価値(ENPV) | | 16 億円 | 51 億円 | |
| 経済的内部収益率(EIRR) | | 5.3% | 14.0% | |

※) 費用及び便益額の値は、基準年 (H24) における現在価値を表す。

■ その他効果

<防災>

○異常気象時等における緊急輸送ネットワークの信頼性の向上

- 土砂崩壊箇所、越浪箇所、防災点検箇所をすべて回避 (防災点検箇所 3 箇所→0 箇所)
- 孤立集落の解消 (約 27,000 人)

<産業>

○確実な搬送路の確保により、地域の産業活動 (農業・水産業) を支援

<医療>

○信頼性の高い搬送ルートの確保により、迅速な救急搬送を支援

- 緊急搬送時に負担が軽減される救急患者数 908 人

<環境>

- CO₂排出量が約 500 t / 年、NO₂排出量が約 4.4 t / 年、SPM排出量が約 0.3 t / 年削減されるなど、環境の改善に貢献

■ 感度分析（3便益）

○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 | 8,500 台/日 | ±10% | 1.0～1.4 |
| 事業費 | 27 億円 | ±10% | 1.2～1.3 |
| 事業期間 | 2 年 | ±20% | 1.2～1.3 |

※) 事業費は残事業費の単純合計を示す。

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

○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 | 8,500 台/日 | ±10% | 2.3～3.2 |
| 事業費 | 27 億円 | ±10% | 2.5～3.0 |
| 事業期間 | 2 年 | ±20% | 2.8～4.6 |

※) 事業費は残事業費の単純合計を示す。

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

3.2.2. 前回評価時からの事業計画の変化

<費用便益比（B/C）の変化（事業全体での比較）>

| 項目 | 前回再評価時 (平成 21 年度) | 今回再評価時 (平成 24 年度) | 前回評価時からの変化要因 |
|----------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 総費用 (C) | 58 億円 [63 億円] | 64 億円 [63 億円] | ・基準年の見直しにより増加 |
| 総便益 (B) | 64 億円 | 80 億円 | ・H22 将来交通需要推計手法の見直しにより減少 ・基準年の見直しにより増加 ・災害等による通行止めの考慮をしたことにより増加 |
| 費用便益比 (B/C) | 1.1 | 1.3 | |

※) 上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。

※) 総費用欄の[]内の数値は、維持管理費を除く全体事業費（単純合計）。

3.3. 事業の進捗状況

3.3.1. 事業の進捗状況



| 項目 | 内容 |
|---------------------------------|-----------|
| 延長 | 2.0km |
| 現状 | トンネル工事推進中 |
| 用地取得状況 (H23年度末時点) | 100% |
| 事業進捗率 (事業費ベース) (H23年度末時点) | 約 30% |

■ 進捗状況写真

① 起点部進捗状況



② 終点部進捗状況

4. 事業の進捗見込みの視点

- 現在、平成23年末時点で用地買収が完了しており、平成26年度の供用を目標とし、事業を推進している。

■ 進捗状況



| 項目 | 内容 |
|-------|------------|
| 今後の予定 | 平成26年度供用予定 |

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

5.1. コスト縮減

■ 今後のコスト縮減に対する取り組み

- 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。

<維持管理費を考慮した構造の採用（トンネル照明の基本部におけるLED化）>



ナトリウム灯
従来工法



LED灯
維持管理を考慮した構造

5.2. 代替案立案等の可能性

- 平成23年度末時点において、平成26年度の供用を目指していること、用地取得率が100%で事業を全面展開していることから、代替案の可能性はない。

6. 地方公共団体等からの要望

- 周辺の自治体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。

<大山道路の整備促進に関する最近の要望活動について>

| 年月日 | 内容 | 団体名 |
|--------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 平成 20 年 8 月 | 要望活動 | 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟 (以下 4 同盟で構成) 高知東部自動車道整備促進期成同盟会 一般国道 55 号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会 国道 493 号線整備促進期成同盟会 徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会 |
| 平成 20 年 8 月 | 要望活動 | 土佐はちきん連合 |
| 平成 21 年 1 月 | 要望活動 | 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟 |
| 平成 21 年 4 月 | 要望活動 | 高知東部自動車道整備促進期成同盟会 |
| 平成 21 年 5 月 | 要望活動 | 道路整備促進高知県大会 |
| 平成 22 年 8 月 | 要望活動 | 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟 |
| 平成 23 年 11 月 | 要望活動 | 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟 |

7. 対応方針(原案)

①再評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

【事業を巡る社会情勢等の変化】

- 沿線市町村の人口は減少傾向であるが自動車保有台数は横ばいと自動車依存が高い
- 第1次緊急輸送道路としての機能・役割を十分に果たせていない
- 重要な物流経路にも関わらず、安定した物流搬送が妨げられている
- 救命救急搬送を行う上で信頼性に乏しい
- 移動ニーズが高いにも関わらず、現道は安全面で課題を有している

【事業の効果や必要性】

- 異常気象時等における緊急輸送ネットワークの信頼性が向上
- 確実な物流搬送路を確保
- 信頼性の高い搬送ルートの確保により、迅速な救急搬送を支援
- 日常生活を支える道路の信頼性が向上

2) 事業の投資効果

- 費用便益比(B/C) 事業全体：1.3 残事業：2.8
- 異常気象時等における緊急輸送ネットワークの信頼性の向上、確実な物流搬送路の確保、信頼性の高い搬送ルートの確保による迅速な救急搬送の支援など、多様な整備効果が期待できる

3) 事業の進捗状況

- 用地取得率は100%(平成23年度末時点)
- 事業進捗率は約30%(平成23年度末時点)

(2) 事業進捗の見込みの視点

【事業進捗の見込み】

- 現在、平成 23 年末時点で用地買収が完了しており、平成 26 年度の供用を目標とし、事業を推進している。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【コスト縮減や代替案立案等の可能性】

- 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。
- 平成 23 年度末時点において、平成 26 年度の供用を目指していること、用地取得率が 100%で事業を全面展開していることから、代替案の可能性はない。

②地方公共団体の意見

【高知県知事意見】

事業継続に異議ありません。一般国道 55 号大山道路は、災害による交通遮断の可能性が高いにも関わらず代替路線を有しない地域のリダンダンシーを確保し、県東部地域の「命の道」となる重要な幹線路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。



【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、大山道路の事業を継続する

県への意見照会と回答



国四整企画第38号

平成24年 9月13日

高知県知事 殿

四国地方整備局長



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

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

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

このたび、平成24年10月1日に第2回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成24年9月25日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

FAX 087-811-8408

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

| 事業名 | 「対応方針(原案)」案※ | 備考 |
|----------------|--------------|----|
| 一般国道55号 高知南国道路 | 継続 | |
| 一般国道55号 南国安芸道路 | 継続 | |
| 一般国道55号 大山道路 | 継続 | |

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



24 高土企第 119 号
平成 24 年 9 月 21 日

四国地方整備局長 様

高知県知事



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成 24 年 9 月 13 日付け国四整企画第 38 号で照会のありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

1. 一般国道 55 号 高知南国道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号高知南国道路は、四国 8 の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

2. 一般国道 55 号 南国安芸道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号南国安芸道路は、四国 8 の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

3. 一般国道 55 号 大山道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号大山道路は、災害による交通遮断の可能性が高いにも関わらず代替路線を有しない地域のリダンダンシーを確保し、県東部地域の「命の道」となる重要な幹線路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

費用便益比算出資料

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 |
|---------|------|------------|------|-------------|
| 一般国道55号 | 大山道路 | L = 2.0 km | 二次改築 | BP |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 8,500 | 2 | 四国地方整備局 |

上記の計画交通量は、現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

① 費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|------|
| 基準年 | 平成24年度 | | |
| 単純合計 | 60億円 | 8.0億円 | 68億円 |
| うち残事業分 | 27億円 | 8.0億円 | 35億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 61億円 | 3.2億円 | 64億円 |
| うち残事業分 | 25億円 | 3.2億円 | 29億円 |

② 便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基準年 | 平成24年度 | | | |
| 供用年 | 平成27年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 3.5億円 | 0.70億円 | 0.25億円 | 4.5億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 63億円 | 13億円 | 4.5億円 | 80億円 |
| うち残事業分 | 63億円 | 13億円 | 4.5億円 | 80億円 |

③ 結果

| | |
|----------------|-------|
| 費用便益比（事業全体） | 1.3 |
| 経済的純現在価値（事業全体） | 16億円 |
| 経済的内部収益率（事業全体） | 5.3% |
| 費用便益比（残事業） | 2.8 |
| 経済的純現在価値（残事業） | 51億円 |
| 経済的内部収益率（残事業） | 14.0% |

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（全事業を対象）

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比（B/C） |
|------|--------|-------|------------|
| 交通量 | 8,500台 | ±10% | 1.0~1.4 |
| 事業費 | 27億円 | ±10% | 1.2~1.3 |
| 事業期間 | 2年 | ±20% | 1.2~1.3 |

（残事業を対象）

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比（B/C） |
|------|--------|-------|------------|
| 交通量 | 8,500台 | ±10% | 2.3~3.2 |
| 事業費 | 27億円 | ±10% | 2.5~3.0 |
| 事業期間 | 2年 | ±20% | 2.8~4.6 |

交通状況の変化

【事業全体・残事業】

様式-3①

事業名：大山道路

(推計時点 H42年)

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|-----------------------------|------------------------|--------|---------|---------|------|
| ①新設・改築道路 大山道路 : 2.0km | 交通量 ^{※1} | [台/日] | | 8,521 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | | 2 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | | 3.10 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | 一般国道 55号 : 2.1km | 交通量 | [台/日] | 8,472 | 0 |
| | | 走行時間 | [分] | 4 | 3 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 5.88 | 0.00 |
| | | 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 : 0.0km | 走行時間費用 | [億円/年] | | | |

| | | | 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 : 4.1km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 5.88 | 3.10 | 2.78 |

※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：大山道路

(2)

| 項目 | | チェック欄 | |
|------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------|
| 算出マニュアル | 費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | その他 | <input type="checkbox"/> | |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 50年間 | |
| | 社会的割引率 | 4% | |
| | 基準年次 | 平成24年度 | |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | <input checked="" type="checkbox"/> (H42) | |
| | 複数時点での推計 | <input type="checkbox"/> | |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 | <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 | |
| | いずれかのみ の推計の場合 | いずれかのみ の推計とした理由を記載 | |
| 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | <input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス) | |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> | |
| 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 有 | <input type="checkbox"/> | |
| | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載 | |
| 配分交通量の推計手法 | Q-V式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> | |
| | 転換率式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> | |
| | Q-V式と転換率式の併用による配分 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | <input type="checkbox"/> | |
| | 簡易手法 | <input type="checkbox"/> | |
| | 簡易手法の 採択理由 | 小規模事業である | <input type="checkbox"/> |
| | | 山間部海岸部で併行道路が少ない | <input type="checkbox"/> |
| | その他() | | |
| | 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> | |
| | 最終配分の速度 | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | 採用理由を記載 | 配分交通量に対する平均的な速度として、 QV式から速度を算出した。 | |
| | 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 過去の通行規制における平均規制時間により設定 | (0.31) 日 |
| | | | とり止め交通を考慮する とり止め交通を算出する実績データやアンケート結果が無いため | <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 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 | | | | |

事業名：大山道路

(4)

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

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：大山道路

維持管理費の単純単価の算出

| 年次 | 年度 | 割引率 (基準年：H24) | GDP デフレーター | 事業費 (億円) | | 維持管理費 (億円) | |
|--------|------|------------------|---------------|----------|-------|------------|------|
| | | | | 単純価値 | 現在価値 | 単純価値 | 現在価値 |
| | | | | | | | |
| | | | | 0.08 | | 2.0 | 0.16 |
| -12年目 | H 15 | 1.4233 | 102.3 | 0.10 | 0.12 | | |
| -11年目 | H 16 | 1.3686 | 101.0 | 0.00 | 0.00 | | |
| -10年目 | H 17 | 1.3159 | 99.6 | 0.57 | 0.71 | | |
| -9年目 | H 18 | 1.2653 | 98.7 | 0.82 | 0.98 | | |
| -8年目 | H 19 | 1.2167 | 97.6 | 2.64 | 3.09 | | |
| -7年目 | H 20 | 1.1699 | 96.8 | 3.45 | 3.92 | | |
| -6年目 | H 21 | 1.1249 | 95.6 | 1.56 | 1.73 | | |
| -5年目 | H 22 | 1.0816 | 93.8 | 3.97 | 4.29 | | |
| -4年目 | H 23 | 1.0400 | 93.8 | 6.00 | 6.24 | | |
| -3年目 | H 24 | 1.0000 | 93.8 | 14.13 | 14.13 | | |
| -2年目 | H 25 | 0.9615 | 93.8 | 18.25 | 17.55 | | |
| -1年目 | H 26 | 0.9246 | 93.8 | 8.57 | 7.92 | | |
| 供用開始年次 | H 27 | 0.8890 | 93.8 | | | 0.16 | 0.14 |
| 1年目 | H 28 | 0.8548 | 93.8 | | | 0.16 | 0.14 |
| 2年目 | H 29 | 0.8219 | 93.8 | | | 0.16 | 0.13 |
| 3年目 | H 30 | 0.7903 | 93.8 | | | 0.16 | 0.13 |
| 4年目 | H 31 | 0.7599 | 93.8 | | | 0.16 | 0.12 |
| 5年目 | H 32 | 0.7307 | 93.8 | | | 0.16 | 0.12 |
| 6年目 | H 33 | 0.7026 | 93.8 | | | 0.16 | 0.11 |
| 7年目 | H 34 | 0.6756 | 93.8 | | | 0.16 | 0.11 |
| 8年目 | H 35 | 0.6496 | 93.8 | | | 0.16 | 0.10 |
| 9年目 | H 36 | 0.6246 | 93.8 | | | 0.16 | 0.10 |
| 10年目 | H 37 | 0.6006 | 93.8 | | | 0.16 | 0.10 |
| 11年目 | H 38 | 0.5775 | 93.8 | | | 0.16 | 0.09 |
| 12年目 | H 39 | 0.5553 | 93.8 | | | 0.16 | 0.09 |
| 13年目 | H 40 | 0.5339 | 93.8 | | | 0.16 | 0.09 |
| 14年目 | H 41 | 0.5134 | 93.8 | | | 0.16 | 0.08 |
| 15年目 | H 42 | 0.4936 | 93.8 | | | 0.16 | 0.08 |
| 16年目 | H 43 | 0.4746 | 93.8 | | | 0.16 | 0.08 |
| 17年目 | H 44 | 0.4564 | 93.8 | | | 0.16 | 0.07 |
| 18年目 | H 45 | 0.4388 | 93.8 | | | 0.16 | 0.07 |
| 19年目 | H 46 | 0.4220 | 93.8 | | | 0.16 | 0.07 |
| 20年目 | H 47 | 0.4057 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 21年目 | H 48 | 0.3901 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 22年目 | H 49 | 0.3751 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 23年目 | H 50 | 0.3607 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 24年目 | H 51 | 0.3468 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 25年目 | H 52 | 0.3335 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 26年目 | H 53 | 0.3207 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 27年目 | H 54 | 0.3083 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 28年目 | H 55 | 0.2965 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 29年目 | H 56 | 0.2851 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 30年目 | H 57 | 0.2741 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 31年目 | H 58 | 0.2636 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 32年目 | H 59 | 0.2534 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 33年目 | H 60 | 0.2437 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 34年目 | H 61 | 0.2343 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 35年目 | H 62 | 0.2253 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 36年目 | H 63 | 0.2166 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 37年目 | H 64 | 0.2083 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 38年目 | H 65 | 0.2003 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 39年目 | H 66 | 0.1926 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 40年目 | H 67 | 0.1852 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 41年目 | H 68 | 0.1780 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 42年目 | H 69 | 0.1712 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 43年目 | H 70 | 0.1646 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 44年目 | H 71 | 0.1583 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 45年目 | H 72 | 0.1522 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 46年目 | H 73 | 0.1463 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 47年目 | H 74 | 0.1407 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 48年目 | H 75 | 0.1353 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 49年目 | H 76 | 0.1301 | 93.8 | -1.27 | -0.16 | 0.16 | 0.02 |
| 合計 | | | | 58.79 | 60.52 | 8.00 | 3.18 |
| 単純事業費計 | | | | 60.06 | | 8.00 | |

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】

箇所名：大山道路

維持管理費の単純単価の算出

| 年次 | 年度 | 割引率 (基準年：H24) | GDP デフレーター | 事業費 (億円) | | 維持管理費 (億円) | |
|--------|------|------------------|---------------|----------|-------|------------|------|
| | | | | 単純価値 | 現在価値 | 単純価値 | 現在価値 |
| -2年目 | H 25 | 0.9615 | 93.8 | 18.25 | 17.55 | | |
| -1年目 | H 26 | 0.9246 | 93.8 | 8.57 | 7.92 | | |
| 供用開始年次 | H 27 | 0.8890 | 93.8 | | | 0.16 | 0.14 |
| 1年目 | H 28 | 0.8548 | 93.8 | | | 0.16 | 0.14 |
| 2年目 | H 29 | 0.8219 | 93.8 | | | 0.16 | 0.13 |
| 3年目 | H 30 | 0.7903 | 93.8 | | | 0.16 | 0.13 |
| 4年目 | H 31 | 0.7599 | 93.8 | | | 0.16 | 0.12 |
| 5年目 | H 32 | 0.7307 | 93.8 | | | 0.16 | 0.12 |
| 6年目 | H 33 | 0.7026 | 93.8 | | | 0.16 | 0.11 |
| 7年目 | H 34 | 0.6756 | 93.8 | | | 0.16 | 0.11 |
| 8年目 | H 35 | 0.6496 | 93.8 | | | 0.16 | 0.10 |
| 9年目 | H 36 | 0.6246 | 93.8 | | | 0.16 | 0.10 |
| 10年目 | H 37 | 0.6006 | 93.8 | | | 0.16 | 0.10 |
| 11年目 | H 38 | 0.5775 | 93.8 | | | 0.16 | 0.09 |
| 12年目 | H 39 | 0.5553 | 93.8 | | | 0.16 | 0.09 |
| 13年目 | H 40 | 0.5339 | 93.8 | | | 0.16 | 0.09 |
| 14年目 | H 41 | 0.5134 | 93.8 | | | 0.16 | 0.08 |
| 15年目 | H 42 | 0.4936 | 93.8 | | | 0.16 | 0.08 |
| 16年目 | H 43 | 0.4746 | 93.8 | | | 0.16 | 0.08 |
| 17年目 | H 44 | 0.4564 | 93.8 | | | 0.16 | 0.07 |
| 18年目 | H 45 | 0.4388 | 93.8 | | | 0.16 | 0.07 |
| 19年目 | H 46 | 0.4220 | 93.8 | | | 0.16 | 0.07 |
| 20年目 | H 47 | 0.4057 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 21年目 | H 48 | 0.3901 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 22年目 | H 49 | 0.3751 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 23年目 | H 50 | 0.3607 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 24年目 | H 51 | 0.3468 | 93.8 | | | 0.16 | 0.06 |
| 25年目 | H 52 | 0.3335 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 26年目 | H 53 | 0.3207 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 27年目 | H 54 | 0.3083 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 28年目 | H 55 | 0.2965 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 29年目 | H 56 | 0.2851 | 93.8 | | | 0.16 | 0.05 |
| 30年目 | H 57 | 0.2741 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 31年目 | H 58 | 0.2636 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 32年目 | H 59 | 0.2534 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 33年目 | H 60 | 0.2437 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 34年目 | H 61 | 0.2343 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 35年目 | H 62 | 0.2253 | 93.8 | | | 0.16 | 0.04 |
| 36年目 | H 63 | 0.2166 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 37年目 | H 64 | 0.2083 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 38年目 | H 65 | 0.2003 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 39年目 | H 66 | 0.1926 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 40年目 | H 67 | 0.1852 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 41年目 | H 68 | 0.1780 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 42年目 | H 69 | 0.1712 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 43年目 | H 70 | 0.1646 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 44年目 | H 71 | 0.1583 | 93.8 | | | 0.16 | 0.03 |
| 45年目 | H 72 | 0.1522 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 46年目 | H 73 | 0.1463 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 47年目 | H 74 | 0.1407 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 48年目 | H 75 | 0.1353 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 49年目 | H 76 | 0.1301 | 93.8 | | | 0.16 | 0.02 |
| 合計 | | | | 26.81 | 25.47 | 8.00 | 3.18 |
| 単純事業費計 | | | | 26.81 | | 8.00 | |

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。

便益の現在価値算定表

【事業全体・残事業】

箇所名：大산道路

| 年次 | 年度 基準年 H 24 | 総走行台別の年次別伸び率 (四国ブロック・H22) | | | | 割引率 | GDP デフレータ | 走行時間短縮便益 (億円/年) | | | | | 走行費用減少便益 (億円/年) | | | | | 事故減少便益 (億円/年) | | 合計 (億円/年) | |
|--------|-------------------|------------------------------|---------|---------|---------|--------|--------------|--------------------|-------|-------|--------|---------------|--------------------|------|------|-------|---------------|------------------|---------------|--------------|---------------|
| | | 乗用車類 | 小型貨物 | 普通貨物 | 全車 | | | 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 | ① 計 | 現在価値 ①×(A) | 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 | ② 計 | 現在価値 ②×(A) | ③ | 現在価値 ③×(A) | 便益合計 ①～③ | 現在価値 割引率4% |
| 供用開始年次 | H 27 | 0.99377 | 0.98919 | 0.99480 | 0.99279 | 0.8890 | 93.8 | 1.86 | 0.87 | 0.78 | 3.51 | 3.12 | 0.38 | 0.15 | 0.17 | 0.70 | 0.62 | 0.25 | 0.23 | 4.46 | 3.97 |
| 1年目 | H 28 | 0.99373 | 0.98908 | 0.99477 | 0.99274 | 0.8548 | 93.8 | 1.84 | 0.86 | 0.78 | 3.49 | 2.98 | 0.38 | 0.15 | 0.17 | 0.70 | 0.59 | 0.25 | 0.22 | 4.43 | 3.79 |
| 2年目 | H 29 | 0.99369 | 0.98896 | 0.99475 | 0.99269 | 0.8219 | 93.8 | 1.83 | 0.86 | 0.77 | 3.46 | 2.84 | 0.38 | 0.15 | 0.16 | 0.69 | 0.57 | 0.25 | 0.21 | 4.40 | 3.62 |
| 3年目 | H 30 | 0.99365 | 0.98883 | 0.99472 | 0.99263 | 0.7903 | 93.8 | 1.82 | 0.85 | 0.77 | 3.44 | 2.71 | 0.37 | 0.15 | 0.16 | 0.69 | 0.54 | 0.25 | 0.20 | 4.37 | 3.45 |
| 4年目 | H 31 | 0.99361 | 0.98871 | 0.99469 | 0.99258 | 0.7599 | 93.8 | 1.81 | 0.84 | 0.77 | 3.41 | 2.59 | 0.37 | 0.15 | 0.16 | 0.68 | 0.52 | 0.25 | 0.19 | 4.34 | 3.30 |
| 5年目 | H 32 | 0.99357 | 0.98858 | 0.99466 | 0.99252 | 0.7307 | 93.8 | 1.80 | 0.83 | 0.76 | 3.38 | 2.47 | 0.37 | 0.15 | 0.16 | 0.68 | 0.49 | 0.24 | 0.18 | 4.30 | 3.15 |
| 6年目 | H 33 | 0.99354 | 0.98854 | 0.99466 | 0.99252 | 0.7026 | 93.8 | 1.79 | 0.82 | 0.76 | 3.37 | 2.37 | 0.37 | 0.14 | 0.16 | 0.67 | 0.47 | 0.24 | 0.17 | 4.28 | 3.01 |
| 7年目 | H 34 | 0.99352 | 0.98852 | 0.99466 | 0.99252 | 0.6756 | 93.8 | 1.78 | 0.81 | 0.76 | 3.35 | 2.26 | 0.36 | 0.14 | 0.16 | 0.67 | 0.45 | 0.24 | 0.16 | 4.26 | 2.88 |
| 8年目 | H 35 | 0.99350 | 0.98850 | 0.99466 | 0.99252 | 0.6496 | 93.8 | 1.77 | 0.80 | 0.76 | 3.33 | 2.16 | 0.36 | 0.14 | 0.16 | 0.66 | 0.43 | 0.24 | 0.16 | 4.23 | 2.75 |
| 9年目 | H 36 | 0.99348 | 0.98848 | 0.99466 | 0.99252 | 0.6246 | 93.8 | 1.76 | 0.79 | 0.76 | 3.31 | 2.07 | 0.36 | 0.14 | 0.16 | 0.66 | 0.41 | 0.24 | 0.15 | 4.21 | 2.63 |
| 10年目 | H 37 | 0.99346 | 0.98846 | 0.99466 | 0.99252 | 0.6006 | 93.8 | 1.75 | 0.78 | 0.76 | 3.29 | 1.98 | 0.36 | 0.14 | 0.16 | 0.66 | 0.40 | 0.24 | 0.14 | 4.19 | 2.51 |
| 11年目 | H 38 | 0.99344 | 0.98844 | 0.99466 | 0.99252 | 0.5775 | 93.8 | 1.74 | 0.77 | 0.75 | 3.27 | 1.89 | 0.36 | 0.14 | 0.16 | 0.65 | 0.38 | 0.24 | 0.14 | 4.16 | 2.40 |
| 12年目 | H 39 | 0.99342 | 0.98842 | 0.99466 | 0.99252 | 0.5553 | 93.8 | 1.74 | 0.77 | 0.75 | 3.26 | 1.81 | 0.36 | 0.13 | 0.16 | 0.65 | 0.36 | 0.23 | 0.13 | 4.14 | 2.30 |
| 13年目 | H 40 | 0.99340 | 0.98840 | 0.99466 | 0.99252 | 0.5339 | 93.8 | 1.73 | 0.76 | 0.75 | 3.24 | 1.73 | 0.35 | 0.13 | 0.16 | 0.65 | 0.35 | 0.23 | 0.12 | 4.12 | 2.20 |
| 14年目 | H 41 | 0.99338 | 0.98838 | 0.99466 | 0.99252 | 0.5134 | 93.8 | 1.72 | 0.75 | 0.75 | 3.22 | 1.65 | 0.35 | 0.13 | 0.16 | 0.64 | 0.33 | 0.23 | 0.12 | 4.09 | 2.10 |
| 15年目 | H 42 | 0.99336 | 0.98836 | 0.99466 | 0.99252 | 0.4936 | 93.8 | 1.71 | 0.74 | 0.75 | 3.20 | 1.58 | 0.35 | 0.13 | 0.16 | 0.64 | 0.32 | 0.23 | 0.11 | 4.07 | 2.01 |
| 16年目 | H 43 | 0.99334 | 0.98834 | 0.99466 | 0.99252 | 0.4746 | 93.8 | 1.69 | 0.73 | 0.75 | 3.18 | 1.51 | 0.35 | 0.13 | 0.16 | 0.64 | 0.30 | 0.23 | 0.11 | 4.04 | 1.92 |
| 17年目 | H 44 | 0.99332 | 0.98832 | 0.99466 | 0.99252 | 0.4564 | 93.8 | 1.68 | 0.73 | 0.75 | 3.16 | 1.44 | 0.34 | 0.13 | 0.16 | 0.63 | 0.29 | 0.23 | 0.10 | 4.02 | 1.83 |
| 18年目 | H 45 | 0.99330 | 0.98830 | 0.99466 | 0.99252 | 0.4388 | 93.8 | 1.66 | 0.72 | 0.75 | 3.14 | 1.38 | 0.34 | 0.13 | 0.16 | 0.63 | 0.28 | 0.22 | 0.10 | 3.99 | 1.75 |
| 19年目 | H 46 | 0.99328 | 0.98828 | 0.99466 | 0.99252 | 0.4220 | 93.8 | 1.64 | 0.72 | 0.76 | 3.12 | 1.32 | 0.34 | 0.13 | 0.16 | 0.62 | 0.26 | 0.22 | 0.09 | 3.97 | 1.67 |
| 20年目 | H 47 | 0.99326 | 0.98826 | 0.99466 | 0.99252 | 0.4057 | 93.8 | 1.63 | 0.71 | 0.76 | 3.10 | 1.26 | 0.33 | 0.13 | 0.16 | 0.62 | 0.25 | 0.22 | 0.09 | 3.94 | 1.60 |
| 21年目 | H 48 | 0.99324 | 0.98824 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3901 | 93.8 | 1.61 | 0.71 | 0.76 | 3.08 | 1.20 | 0.33 | 0.12 | 0.16 | 0.62 | 0.24 | 0.22 | 0.09 | 3.91 | 1.53 |
| 22年目 | H 49 | 0.99322 | 0.98822 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3751 | 93.8 | 1.60 | 0.70 | 0.76 | 3.06 | 1.15 | 0.33 | 0.12 | 0.16 | 0.61 | 0.23 | 0.22 | 0.08 | 3.89 | 1.46 |
| 23年目 | H 50 | 0.99320 | 0.98820 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3607 | 93.8 | 1.58 | 0.70 | 0.76 | 3.04 | 1.10 | 0.32 | 0.12 | 0.16 | 0.61 | 0.22 | 0.22 | 0.08 | 3.86 | 1.39 |
| 24年目 | H 51 | 0.99318 | 0.98818 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3468 | 93.8 | 1.56 | 0.69 | 0.76 | 3.02 | 1.05 | 0.32 | 0.12 | 0.16 | 0.60 | 0.21 | 0.21 | 0.07 | 3.84 | 1.33 |
| 25年目 | H 52 | 0.99316 | 0.98816 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3335 | 93.8 | 1.55 | 0.69 | 0.76 | 3.00 | 1.00 | 0.32 | 0.12 | 0.16 | 0.60 | 0.20 | 0.21 | 0.07 | 3.81 | 1.27 |
| 26年目 | H 53 | 0.99314 | 0.98814 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3207 | 93.8 | 1.53 | 0.68 | 0.76 | 2.98 | 0.96 | 0.31 | 0.12 | 0.16 | 0.60 | 0.19 | 0.21 | 0.07 | 3.79 | 1.21 |
| 27年目 | H 54 | 0.99312 | 0.98812 | 0.99466 | 0.99252 | 0.3083 | 93.8 | 1.51 | 0.68 | 0.77 | 2.96 | 0.91 | 0.31 | 0.12 | 0.16 | 0.59 | 0.18 | 0.21 | 0.06 | 3.76 | 1.16 |
| 28年目 | H 55 | 0.99310 | 0.98810 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2965 | 93.8 | 1.50 | 0.67 | 0.77 | 2.94 | 0.87 | 0.31 | 0.12 | 0.16 | 0.59 | 0.17 | 0.21 | 0.06 | 3.73 | 1.11 |
| 29年目 | H 56 | 0.99308 | 0.98808 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2851 | 93.8 | 1.48 | 0.67 | 0.77 | 2.92 | 0.83 | 0.30 | 0.12 | 0.16 | 0.58 | 0.17 | 0.20 | 0.06 | 3.71 | 1.06 |
| 30年目 | H 57 | 0.99306 | 0.98806 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2741 | 93.8 | 1.46 | 0.66 | 0.77 | 2.90 | 0.79 | 0.30 | 0.12 | 0.16 | 0.58 | 0.16 | 0.20 | 0.06 | 3.68 | 1.01 |
| 31年目 | H 58 | 0.99304 | 0.98804 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2636 | 93.8 | 1.45 | 0.66 | 0.77 | 2.88 | 0.76 | 0.30 | 0.12 | 0.16 | 0.58 | 0.15 | 0.20 | 0.05 | 3.66 | 0.96 |
| 32年目 | H 59 | 0.99302 | 0.98802 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2534 | 93.8 | 1.43 | 0.65 | 0.77 | 2.86 | 0.72 | 0.29 | 0.12 | 0.16 | 0.57 | 0.15 | 0.20 | 0.05 | 3.63 | 0.92 |
| 33年目 | H 60 | 0.99300 | 0.98800 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2437 | 93.8 | 1.42 | 0.65 | 0.77 | 2.84 | 0.69 | 0.29 | 0.11 | 0.16 | 0.57 | 0.14 | 0.20 | 0.05 | 3.60 | 0.88 |
| 34年目 | H 61 | 0.99298 | 0.98798 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2343 | 93.8 | 1.40 | 0.64 | 0.77 | 2.82 | 0.66 | 0.29 | 0.11 | 0.17 | 0.56 | 0.13 | 0.20 | 0.05 | 3.58 | 0.84 |
| 35年目 | H 62 | 0.99296 | 0.98796 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2253 | 93.8 | 1.38 | 0.64 | 0.78 | 2.80 | 0.63 | 0.28 | 0.11 | 0.17 | 0.56 | 0.13 | 0.19 | 0.04 | 3.55 | 0.80 |
| 36年目 | H 63 | 0.99294 | 0.98794 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2166 | 93.8 | 1.37 | 0.63 | 0.78 | 2.78 | 0.60 | 0.28 | 0.11 | 0.17 | 0.56 | 0.12 | 0.19 | 0.04 | 3.53 | 0.76 |
| 37年目 | H 64 | 0.99292 | 0.98792 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2083 | 93.8 | 1.35 | 0.63 | 0.78 | 2.76 | 0.57 | 0.28 | 0.11 | 0.17 | 0.55 | 0.12 | 0.19 | 0.04 | 3.50 | 0.73 |
| 38年目 | H 65 | 0.99290 | 0.98790 | 0.99466 | 0.99252 | 0.2003 | 93.8 | 1.33 | 0.62 | 0.78 | 2.74 | 0.55 | 0.27 | 0.11 | 0.17 | 0.55 | 0.11 | 0.19 | 0.04 | 3.48 | 0.70 |
| 39年目 | H 66 | 0.99288 | 0.98788 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1926 | 93.8 | 1.32 | 0.62 | 0.78 | 2.72 | 0.52 | 0.27 | 0.11 | 0.17 | 0.55 | 0.11 | 0.19 | 0.04 | 3.45 | 0.66 |
| 40年目 | H 67 | 0.99286 | 0.98786 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1852 | 93.8 | 1.30 | 0.61 | 0.78 | 2.70 | 0.50 | 0.27 | 0.11 | 0.17 | 0.54 | 0.10 | 0.18 | 0.03 | 3.42 | 0.63 |
| 41年目 | H 68 | 0.99284 | 0.98784 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1780 | 93.8 | 1.28 | 0.61 | 0.78 | 2.68 | 0.48 | 0.26 | 0.11 | 0.17 | 0.54 | 0.10 | 0.18 | 0.03 | 3.40 | 0.60 |
| 42年目 | H 69 | 0.99282 | 0.98782 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1712 | 93.8 | 1.27 | 0.60 | 0.79 | 2.66 | 0.46 | 0.26 | 0.11 | 0.17 | 0.53 | 0.09 | 0.18 | 0.03 | 3.37 | 0.58 |
| 43年目 | H 70 | 0.99280 | 0.98780 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1646 | 93.8 | 1.25 | 0.60 | 0.79 | 2.64 | 0.43 | 0.26 | 0.11 | 0.17 | 0.53 | 0.09 | 0.18 | 0.03 | 3.35 | 0.55 |
| 44年目 | H 71 | 0.99278 | 0.98778 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1583 | 93.8 | 1.24 | 0.59 | 0.79 | 2.62 | 0.41 | 0.25 | 0.10 | 0.17 | 0.53 | 0.08 | 0.18 | 0.03 | 3.32 | 0.53 |
| 45年目 | H 72 | 0.99276 | 0.98776 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1522 | 93.8 | 1.22 | 0.59 | 0.79 | 2.60 | 0.40 | 0.25 | 0.10 | 0.17 | 0.52 | 0.08 | 0.18 | 0.03 | 3.29 | 0.50 |
| 46年目 | H 73 | 0.99274 | 0.98774 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1463 | 93.8 | 1.20 | 0.58 | 0.79 | 2.58 | 0.38 | 0.25 | 0.10 | 0.17 | 0.52 | 0.08 | 0.17 | 0.03 | 3.27 | 0.48 |
| 47年目 | H 74 | 0.99272 | 0.98772 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1407 | 93.8 | 1.19 | 0.58 | 0.79 | 2.56 | 0.36 | 0.24 | 0.10 | 0.17 | 0.51 | 0.07 | 0.17 | 0.02 | 3.24 | 0.46 |
| 48年目 | H 75 | 0.99270 | 0.98770 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1353 | 93.8 | 1.17 | 0.57 | 0.79 | 2.54 | 0.34 | 0.24 | 0.10 | 0.17 | 0.51 | 0.07 | 0.17 | 0.02 | 3.22 | 0.44 |
| 49年目 | H 76 | 0.99268 | 0.98768 | 0.99466 | 0.99252 | 0.1301 | 93.8 | 1.15 | 0.57 | 0.79 | 2.52 | 0.33 | 0.24 | 0.10 | 0.17 | 0.51 | 0.07 | 0.17 | 0.02 | 3.19 | 0.42 |
| 合計 | | | | | | | | 76.86 | 35.07 | 38.45 | 150.38 | 62.78 | 15.73 | 6.16 | 8.20 | 30.10 | 12.55 | 10.59 | 4.47 | 191.07 | 79.80 |

参考様式-1

| | | | |
|---------|------|-----|-------|
| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
| 一般国道55号 | 大山道路 | 2 | 2.0km |

■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 | | | | | | 5,350 | |
| 改良費 | | | | | | 1,026 | |
| | | 土工 | m ³ | 76,052 | 140 | 切土(4,208m ³)、盛土(28,142m ³)、捨土(43,702m ³) | |
| | | 軟弱地盤改良工 | m ³ | - | - | | |
| | | 法面工 | m ² | 5,895 | 9 | 切土法面 | |
| | | 擁壁工 | 式 | 1 | 6 | 大型ブロック積、重力式擁壁等 | |
| | | 管渠工 | m | 46 | 4 | | |
| | | 函渠工 | m | 12 | 11 | | |
| | | 排水工 | m | 1,015 | 29 | | |
| | | 中央分離帯工 | m | - | - | | |
| | | 雑工 | m ³ | 130,000 | 827 | 残土処理場等 | |
| 橋梁費 | | | | | | 218 | |
| | | 100m以上 | m | - | - | | |
| | | 100m未満 | m | 69 | 218 | PC橋2橋 | |
| トンネル費 | | | | | | 4,030 | |
| | | NATM | m | 1,332 | 4,030 | 1本(上下線) | |
| | | シールド | m | - | - | | |
| IC・JCT費 | | | | | | - | |
| | | IC | 箇所 | - | - | | |
| | | JCT | 箇所 | - | - | | |
| 舗装費 | | | | | | 53 | |
| | | 車道舗装 | m ² | 5,974 | 53 | | |
| | | 歩道舗装 | m ² | - | - | | |
| 付帯施設費 | | | | | | 22 | |
| | | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 22 | 標識工、防護柵工、道路照明等 | |
| | | 遮音壁 | m | - | - | | |
| ②用地及補償費 | | | | | | 172 | |
| 用地費 | | | | | | 127 | |
| | | 宅地 | m ² | - | - | | |
| | | 田畑 | m ² | 14,015 | 126 | | |
| | | 山林・原野 | m ² | 3,235 | 1 | | |
| | | その他 | m ² | - | - | | |
| | | 補償費 | 式 | 1 | 45 | | |
| ③間接経費 | | | | 式 | 1 | 778 | 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費 |
| 全体事業費 | | | | | 6,300 | | |

【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 | 大山道路 | 2 | 2.0km |

■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 | | | | | 2,235 | |
| | 改良費 | | | | 64 | |
| | | 土工 | m3 | 1,600 | 1 | 切土(1,600m3) |
| | | 軟弱地盤改良工 | m3 | | - | |
| | | 法面工 | m ² | 0 | 0 | |
| | | 擁壁工 | 式 | 0 | 0 | |
| | | 管渠工 | m | 0 | 0 | |
| | | 函渠工 | m | 0 | 0 | |
| | | 排水工 | m | 0 | 0 | |
| | | 中央分離帯工 | m | | - | |
| | | 雑工 | m3 | 10,000 | 63 | 残土処理場等 |
| | 橋梁費 | | | | 5 | |
| | | 100m以上 | m | | - | |
| | | 100m未満 | m | 3 | 5 | PC橋2橋 |
| | トンネル費 | | | 491 | 2,091 | |
| | | NATM | m | 491 | 2,091 | 1本(上下線) |
| | | シールド | m | | - | |
| | IC・JCT費 | | | | - | |
| | | IC | 箇所 | | - | |
| | | JCT | 箇所 | | - | |
| | 舗装費 | | | | 53 | |
| | | 車道舗装 | m ² | 5,974 | 53 | |
| | | 歩道舗装 | m ² | | - | |
| | 付帯施設費 | | | | 22 | |
| | | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 22 | 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 ² | 0 | 0 | |
| | | 宅地 | m ² | 0 | - | |
| | | 田畑 | m ² | 0 | 0 | |
| | | 山林・原野 | m ² | 0 | 0 | |
| | | その他 | m ² | 0 | - | |
| | 補償費 | | 式 | 0 | 0 | |
| ③間接経費 | | | 式 | 1 | 581 | 地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費 |
| 全体事業費 | | | | | 2,816 | |

【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 | 大山道路 | 2 | 2.0km |

■維持管理費内訳(全体事業費・残事業費)

| 区分 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|---------|----|-----|-------------|-----------------|
| 維持費 | km | 2.0 | 250 | 巡回、清掃、除草、除雪等 |
| 修繕費 | 式 | 1 | 550 | 路面補修、構造物の点検・補修等 |
| 維持管理費合計 | | | 800 | |

【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。