

(事後評価)

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

事業名	一般国道56号 須崎道路
事業主体	四国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。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(人・時間)及び削減率	区間b(並行区間)について:(県)吾井郷下分線 ・現道等の時間損失が削減 並行区間等の損失削減時間:42.7万人・時間/年 並行区間等の損失削減率:69.8%	
	○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	—	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	—	
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	・並行区間である旧国道56号(現(県)吾井郷下分線)を走行している路線バスの定時性が向上	
	○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	—	
	● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	・中土佐町～高知龍馬空港への所要時間が約19分短縮 所要時間:89分(H9)→70分(H25)	
	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の状況	・高知県庁～須崎港(重要港湾)への所要時間が約23分短縮 所要時間:66分(H9)→43分(H22)
		● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	・JA土佐くろしお～高知園芸流通センターまでの所要時間が約11分短縮 所要時間:59分(H9)→48分(H22)
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	—
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	—
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	—
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	・桐間地区土地区画整理事業等との連携により、須崎道路の沿道に大型商業施設等が立地するとともに雇用者も増加 須崎道路沿道の新規企業の立地数:17施設(H16→H25) 須崎道路沿道の新規雇用者数の増加:377人(H16→H25)
○ 中心市街地内で行われたことによる効果		—	
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である		—	
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上		—	
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった		—	

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。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	国土・地域ネットワークの構築	■ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	・高知自動車道と並行する自動車専用道路として位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置づけあり	—
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	—
		■ 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	・高知県須崎市（高幡地方生活圏中心都市）～高知県高知市（中央地方生活圏中心都市）を最短時間で連絡する路線を構成 所要時間：64分（H9）→39分（H22）
		□ 現道等における交通不能区間が解消	—
		■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	・城山トンネルの整備により、旧国道56号（現（県）吾井郷下分線）の須崎隧道における大型車すれ違い困難区間が解消
	個性ある地域の形成	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	・中土佐町役場～須崎市（高幡地方生活圏中心都市）への所要時間が約2分短縮 所要時間：15分（H9）→13分（H25）
		□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	—
		● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	・須崎港港湾整備計画を支援
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	・須崎東ICから高知西南地域の主要観光施設である黒潮本陣へのアクセスを支援 所要時間：25分（H9）→15分（H25）
		○ 特別立法に基づく事業としての効果	—
		○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	—
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	—
		□ 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た	—
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	—
	安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	・高知赤十字病院へのアクセス向上 中土佐町～高知赤十字病院への所要時間が約35分短縮 所要時間：87分（H9）→52分（H25）
	3. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
□ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況			—
災害への備え		□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	—
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路として位置づけあり
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	—
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	—
□ 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	—		

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。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
		<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が解消	—
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	—
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	—
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	—
4. 環境	地球環境の 保全	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	・CO <sub>2</sub> 排出削減量：2.6千t-CO <sub>2</sub> /年 ・CO <sub>2</sub> 排出削減率：4.0%
	生活環境の 改善・保全	● 現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率	・NO <sub>2</sub> 排出削減量：8.6t-NO <sub>x</sub> /年 ・NO <sub>2</sub> 排出削減率：50.8%
		● 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：0.5t-SPM/年 ・SPM排出削減率：52.1%
		<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た区間の騒音レベルの改善の状況	—
		● その他、環境や景観上の効果	・並行区間である旧国道56号（現（県）吾井郷下分線）において、騒音環境基準を超過する区間の騒音が、昼間で2db低減、夜間で4db低減
5. その他	他のアロリエト との関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	—
		● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	・自動車専用道路部は四国8の字ネットワークの一部として整備
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	—
	その他	● その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	・須崎道路沿線に多数の企業が立地するなど、道路整備が地域の発展を支援

## 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56号	須崎道路	L=9.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
一般部：7,600 自専部：4,300	2	四国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	623億円	45億円	669億円
基準年における 現在価値(C)	890億円	29億円	919億円

## 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25年度			
供用年	平成14年度		平成21年度	
単年便益 (初年便益)	31億円	5.1億円	1.7億円	37億円
基準年における 現在価値(B)	1,052億円	158億円	54億円	1,264億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.4
経済的純現在価値(事業全体)	345億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.7%

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。

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

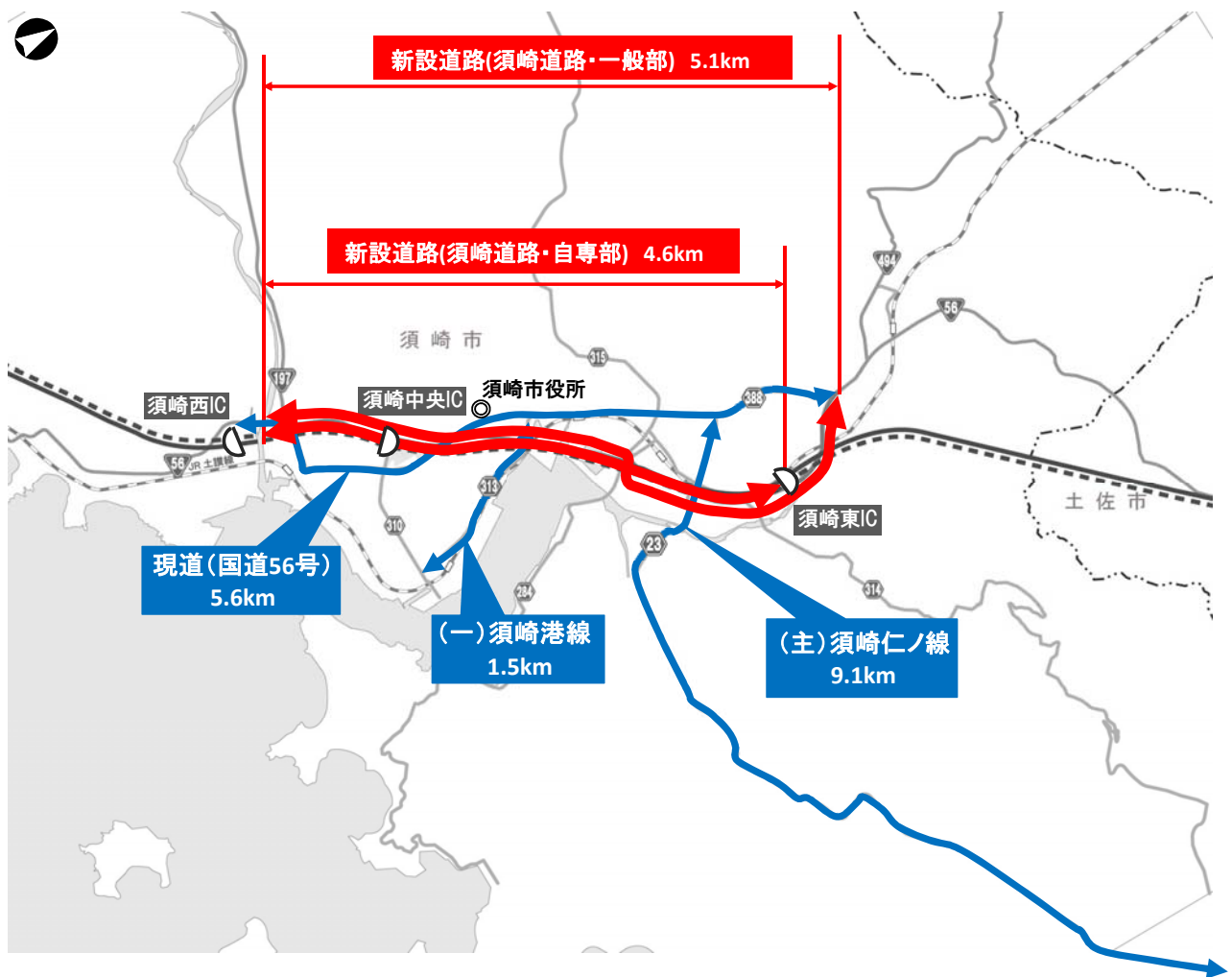
事業名：須崎道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 須崎道路 (自尊部) : 4.6km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]		4,305	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]		4	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]		2.88	
①新設・改築道路 須崎道路 (一般部) : 5.1km	交通量	[台/日]		7,569	
	走行時間	[分]		8	
	走行時間費用	[億円/年]		10.72	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 56号 : 5.6km	交通量	[台/日]	16,729	8,646
		走行時間	[分]	15	11
		走行時間費用	[億円/年]	44.37	16.66
	県道須崎 港線 : 1.5km	交通量	[台/日]	6,269	3,368
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	2.46	1.30
	主要地方 道 須崎 仁ノ線 : 9.1km	交通量	[台/日]	7,200	5,682
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	18.04	13.95
		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：158.0km	走行時間費用	[億円/年]	180.95	169.73	
			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：183.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	245.82	215.24	30.58

- ※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：須崎道路

(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25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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他( )	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

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





# 費用の現在価値算定表

【事業全体】

維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）

箇所名：須崎道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.11	9.7	1.07

年次	年度	割引率 (基準年：H25)	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-33年目	S 51	4.2681	76.7	0.05	0.26		
-32年目	S 52	4.1039	81.3	0.10	0.47		
-31年目	S 53	3.9461	84.7	0.10	0.43		
-30年目	S 54	3.7943	86.9	0.10	0.40		
-29年目	S 55	3.6484	92.4	0.10	0.36		
-28年目	S 56	3.5081	94.8	0.10	0.34		
-27年目	S 57	3.3731	95.8	0.10	0.32		
-26年目	S 58	3.2434	96.8	0.10	0.31		
-25年目	S 59	3.1187	98.7	0.10	0.29		
-24年目	S 60	2.9987	99.5	0.10	0.28		
-23年目	S 61	2.8834	101.2	0.10	0.26		
-22年目	S 62	2.7725	101.0	0.10	0.25		
-21年目	S 63	2.6658	101.5	0.20	0.48		
-20年目	H 1	2.5633	104.2	0.19	0.44		
-19年目	H 2	2.4647	106.5	0.89	1.90		
-18年目	H 3	2.3699	109.1	8.88	17.76		
-17年目	H 4	2.2788	110.6	30.57	58.01		
-16年目	H 5	2.1911	110.9	13.35	24.29		
-15年目	H 6	2.1068	110.8	28.46	49.85		
-14年目	H 7	2.0258	109.9	38.04	64.58		
-13年目	H 8	1.9479	109.5	29.12	47.72		
-12年目	H 9	1.8730	110.4	38.73	60.52		
-11年目	H 10	1.8009	109.9	69.35	104.66		
-10年目	H 11	1.7317	108.4	48.60	71.51		
-9年目	H 12	1.6651	107.2	56.61	80.99		
-8年目	H 13	1.6010	105.7	62.43	87.09		
暫定供用開始年次	H 14	1.5395	103.8	37.94	51.83	0.51	0.70
-6年目	H 15	1.4802	102.3	42.06	56.05	0.51	0.68
-5年目	H 16	1.4233	101.0	42.97	55.77	0.51	0.66
-4年目	H 17	1.3686	99.6	19.78	25.03	0.51	0.65
-3年目	H 18	1.3159	98.7	18.21	22.37	0.51	0.63
-2年目	H 19	1.2653	97.6	13.31	15.89	0.51	0.61
-1年目	H 20	1.2167	96.8	22.37	25.89	0.51	0.59
完成供用開始年次	H 21	1.1699	95.6			0.97	1.09
1年目	H 22	1.1249	93.7			0.97	1.07
2年目	H 23	1.0816	92.1			0.97	1.05
3年目	H 24	1.0400	92.1			0.97	1.01
4年目	H 25	1.0000	92.1			0.97	0.97
5年目	H 26	0.9615	92.1			0.97	0.93
6年目	H 27	0.9246	92.1			0.97	0.90
7年目	H 28	0.8890	92.1			0.97	0.86
8年目	H 29	0.8548	92.1			0.97	0.83
9年目	H 30	0.8219	92.1			0.97	0.80
10年目	H 31	0.7903	92.1			0.97	0.77
11年目	H 32	0.7599	92.1			0.97	0.74
12年目	H 33	0.7307	92.1			0.97	0.71
13年目	H 34	0.7026	92.1			0.97	0.68
14年目	H 35	0.6756	92.1			0.97	0.66
15年目	H 36	0.6496	92.1			0.97	0.63
16年目	H 37	0.6246	92.1			0.97	0.61
17年目	H 38	0.6006	92.1			0.97	0.58
18年目	H 39	0.5775	92.1			0.97	0.56
19年目	H 40	0.5553	92.1			0.97	0.54
20年目	H 41	0.5339	92.1			0.97	0.52
21年目	H 42	0.5134	92.1			0.97	0.50
22年目	H 43	0.4936	92.1			0.97	0.48
23年目	H 44	0.4746	92.1			0.97	0.46
24年目	H 45	0.4564	92.1			0.97	0.44
25年目	H 46	0.4388	92.1			0.97	0.43
26年目	H 47	0.4220	92.1			0.97	0.41
27年目	H 48	0.4057	92.1			0.97	0.39
28年目	H 49	0.3901	92.1			0.97	0.38
29年目	H 50	0.3751	92.1			0.97	0.36
30年目	H 51	0.3607	92.1			0.97	0.35
31年目	H 52	0.3468	92.1			0.97	0.34
32年目	H 53	0.3335	92.1			0.97	0.32
33年目	H 54	0.3207	92.1			0.97	0.31
34年目	H 55	0.3083	92.1			0.97	0.30
35年目	H 56	0.2965	92.1			0.97	0.29
36年目	H 57	0.2851	92.1			0.97	0.28
37年目	H 58	0.2741	92.1			0.97	0.27
38年目	H 59	0.2636	92.1			0.97	0.26
39年目	H 60	0.2534	92.1			0.97	0.25
40年目	H 61	0.2437	92.1			0.97	0.24
41年目	H 62	0.2343	92.1			0.97	0.23
42年目	H 63	0.2253	92.1	-161.46	-36.38	0.97	0.22
合計				461.77	890.22	45.28	28.54
単純事業費計				623.23		45.28	

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。

