

様式1 客観的評価指標に対応する事後評価項目

事業名	一般国道197号 鹿野川道路
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
事業の効率性	交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	
	旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	
	交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	
	事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較、乖離の要因等）	
	事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失) (便益増減額と費用増減額を計測)	
	費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）	
事業実施環境	新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況	

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 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	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（整備前）：24,143千人・時間/年 渋滞損失削減時間：228千人・時間/年（24,143千人・時間/年 - 23,915千人・時間/年） 区間b（当該区間/平行区間）について：（鹿野川道路） 渋滞損失時間（整備前）：26千人・時間/年（鹿野川道路） 渋滞損失削減率：72%削減（鹿野川道路）
	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	
	新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	JR伊予大洲駅まで約7分の短縮
	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	大洲ICへのアクセスが向上し、松山空港への利便性が向上（大洲IC～松山空港、約70分）

1. 活力	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	
		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向上の状況	肱川町、城川町、野村町 出荷先：四国全域、本州、九州
		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	25t指定道路に指定、大型車の交通量が1.6倍に増加
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置づけあり	
		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	大洲市(八幡浜・大洲地方生活圏)～須崎市(高幡地方生活圏)間：周辺道路の整備も併せて約41分短縮
		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を解消する	線形改良・幅員確保ですれ違い困難解消、大型車の交通量が1.6倍に増加
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	鹿野川地区から大洲(40分 33分)、大洲市への買い物・レジャーが増加
	個性ある地域の形成	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			
主要な観光地へのアクセス向上による効果		四国カルスト、宝泉坊温泉、風の博物館他、観光客数が約3倍に増加	
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)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	二次医療施設へのアクセス向上の状況	二次医療施設：市立大洲病院他
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の向上の状況	線形不良区間、曲線半径30m以下(55箇所)の解消
		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	歩道設置
	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	愛媛県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定
		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	
		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	
		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	

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	
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		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	鹿野川道路等景観整備推進連絡会による景観整備の実施
5. その他	他のプロジェクトとの関係	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	
		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	防災危険箇所（32箇所）回避 地域イベントや祭りが盛んになり、入込み客数増加

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道197号	鹿野川道路	L = 6.7 Km	一次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,407 ~ 3,993	2	四国地方整備局

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	208億円	14億円	222億円
基準年における 現在価値 (C)	336億円	8億円	344億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
供用年	平成11年度			
単年便益 (初年便益)	14億円	1億円	0億円	15億円
基準年における 現在価値 (B)	345億円	33億円	2億円	380億円

結果

費用便益比 (B / C)	1.1
---------------	-----

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

事業名：鹿野川道路(事業全体・残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 6.7km	交通量	[台/日]	1,200	4,000	
	走行時間	[分]	4	8	
	走行時間費用	[億円/年]	1	7	
②主な周辺道路	現道(国道197号) : 8.2km	交通量	[台/日]	1,100	0
		走行時間	[分]	24	16
		走行時間費用	[億円/年]	7	0
	主) 肱川公園線 : 8.5km	交通量	[台/日]	700	0
		走行時間	[分]	18	17
		走行時間費用	[億円/年]	3	0
	国道441号 : 13.4km	交通量	[台/日]	3,100	1,700
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	17	9
③その他道路合計 : 1292.5km	走行時間費用	[億円/年]	2,001	1,999	

			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 : 1329.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	2030	2016	14

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

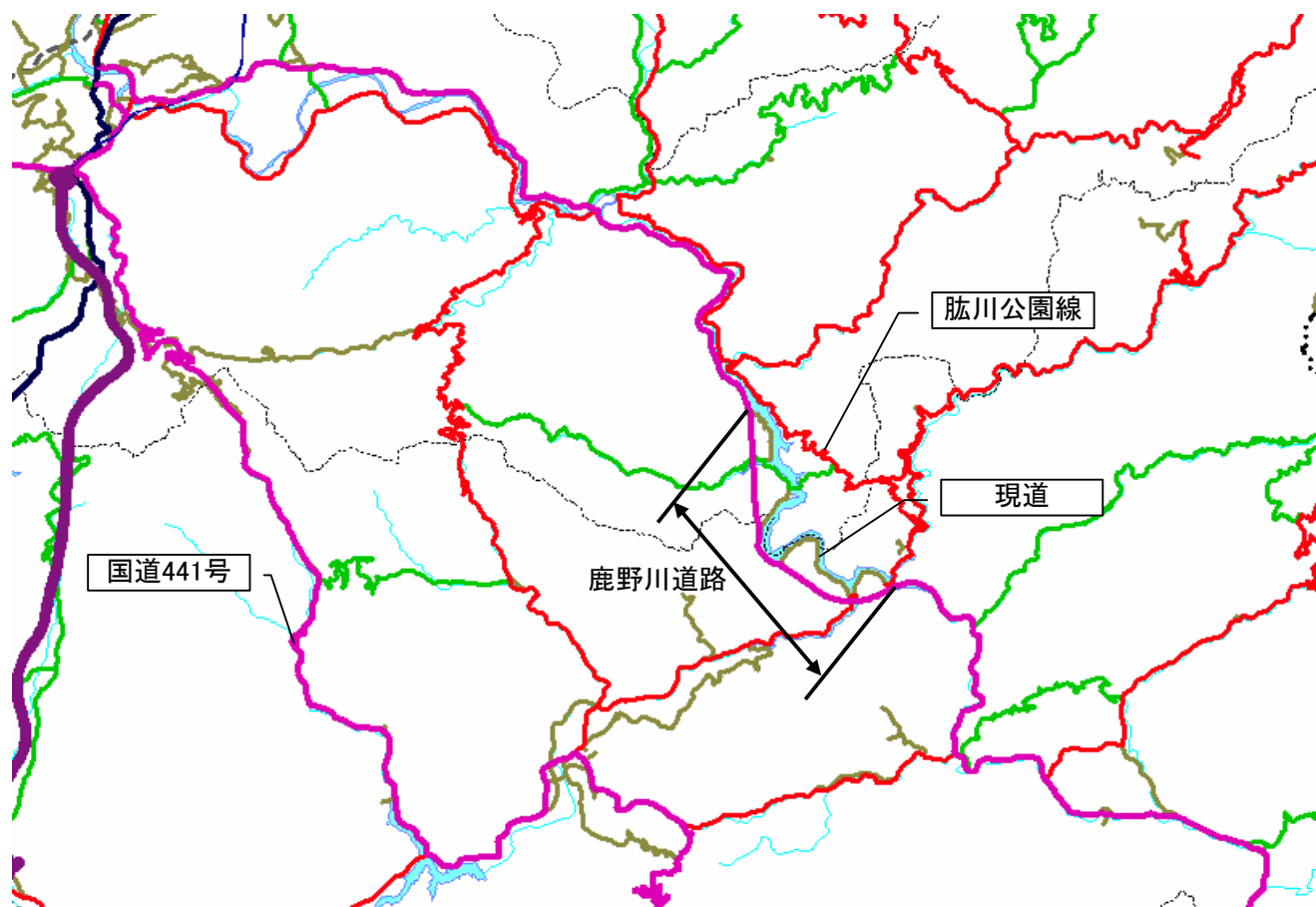
※ 1 : 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 2 : 走行時間については、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 : 走行時間費用については、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 : 主な周辺道路については、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。

事業名：鹿野川道路(事業全体・残事業)



費用便益分析の条件

事業名: 一般国道197号 鹿野川道路

(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15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成16年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	(H42)
		複数時点での推計	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
	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)	(H11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)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		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	
		転換率式を用いた配分	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	
		簡易手法	
		簡易手法の場合	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()
	速度設定の考え方	その他(Q-V式と転換率式の組合せによる配分)	
		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	
		最終配分の速度 採用理由を記載	
最終的な配分交通量を反映させた速度を適用した			
その他()			

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道197号 鹿野川道路

採用単価の根拠 一般国道(補助)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.05	6.7	0.36

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
- 11年目	S 59	2.1911	0	1	0	0
- 10年目	S 60	2.1068	1	3	0	0
- 9年目	S 61	2.0258	4	8	0	0
- 8年目	S 62	1.9479	17	33	0	0
- 7年目	S 63	1.8730	20	37	0	0
- 6年目	H 1	1.8009	16	30	0	0
- 5年目	H 2	1.7317	15	27	0	0
- 4年目	H 3	1.6651	16	26	0	0
- 3年目	H 4	1.6010	23	38	0	0
- 2年目	H 5	1.5395	23	35	0	0
- 1年目	H 6	1.4802	17	25	0	0
- 0年目	H 7	1.4233	18	26	0	0
- 1年目	H 8	1.3686	10	14	0	0
- 2年目	H 9	1.3159	10	14	0	0
- 1年目	H 10	1.2653	16	21	0	0
供用開始年次	H 11	1.2167	0	0	0	0
1年目	H 12	1.1699	0	0	0	0
2年目	H 13	1.1249	0	0	0	0
3年目	H 14	1.0816	0	0	0	0
4年目	H 15	1.0400	0	0	0	0
5年目	H 16	1.0000	0	0	0	0
6年目	H 17	0.9615	0	0	0	0
7年目	H 18	0.9246	0	0	0	0
8年目	H 19	0.8890	0	0	0	0
9年目	H 20	0.8548	0	0	0	0
10年目	H 21	0.8219	0	0	0	0
11年目	H 22	0.7903	0	0	0	0
12年目	H 23	0.7599	0	0	0	0
13年目	H 24	0.7307	0	0	0	0
14年目	H 25	0.7026	0	0	0	0
15年目	H 26	0.6756	0	0	0	0
16年目	H 27	0.6496	0	0	0	0
17年目	H 28	0.6246	0	0	0	0
18年目	H 29	0.6006	0	0	0	0
19年目	H 30	0.5775	0	0	0	0
20年目	H 31	0.5553	0	0	0	0
21年目	H 32	0.5339	0	0	0	0
22年目	H 33	0.5134	0	0	0	0
23年目	H 34	0.4936	0	0	0	0
24年目	H 35	0.4746	0	0	0	0
25年目	H 36	0.4564	0	0	0	0
26年目	H 37	0.4388	0	0	0	0
27年目	H 38	0.4220	0	0	0	0
28年目	H 39	0.4057	0	0	0	0
29年目	H 40	0.3901	0	0	0	0
30年目	H 41	0.3751	0	0	0	0
31年目	H 42	0.3607	0	0	0	0
32年目	H 43	0.3468	0	0	0	0
33年目	H 44	0.3335	0	0	0	0
34年目	H 45	0.3207	0	0	0	0
35年目	H 46	0.3083	0	0	0	0
36年目	H 47	0.2965	0	0	0	0
37年目	H 48	0.2851	0	0	0	0
38年目	H 49	0.2741	0	0	0	0
39年目	H 50	0.2636	-1	-0	0	0
合計			207	336	14	8
単純事業費計			208		14	

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。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道197号 鹿野川道路

年次	年度 (基準年) H16	総走行台数の年次別伸び率 (プロダ)			割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)			
		乗用車類	貨物車類	全車		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 ×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計	現在価値 (A)×	現在価値 ×(A)	便益合計 (-)	現在価値 割引率4%	
																					乗用車
供用開始年次	H 11	-	-	-	1.2167	7	0	4	3	14	16	0	0	0	0	1	2	0	0	15	18
1年目	H 12	1.01054	0.99458	1.00480	1.1699	7	0	4	3	14	16	0	0	0	0	1	2	0	0	15	18
2年目	H 13	1.01043	0.99455	1.00478	1.1249	7	0	3	3	14	15	1	0	0	0	1	1	0	0	15	17
3年目	H 14	1.01032	0.99453	1.00476	1.0816	7	0	3	3	14	15	1	0	0	0	1	1	0	0	15	16
4年目	H 15	1.01021	0.99449	1.00473	1.0400	7	0	3	3	14	14	1	0	0	0	1	1	0	0	15	15
5年目	H 16	1.01011	0.99446	1.00471	1.0000	7	0	3	3	14	14	1	0	0	0	1	1	0	0	15	14
6年目	H 17	1.01001	0.99443	1.00469	0.9615	8	0	3	3	14	13	1	0	0	0	1	1	0	0	15	13
7年目	H 18	1.00991	0.99440	1.00467	0.9246	8	0	3	3	14	13	1	0	0	0	1	1	0	0	15	12
8年目	H 19	1.00981	0.99437	1.00465	0.8890	8	0	3	3	14	12	1	0	0	0	1	1	0	0	15	11
9年目	H 20	1.00972	0.99434	1.00462	0.8548	8	0	3	3	14	12	1	0	0	0	1	1	0	0	15	10
10年目	H 21	1.00962	0.99431	1.00460	0.8219	8	0	3	3	14	11	1	0	0	0	1	1	0	0	15	9
11年目	H 22	1.00953	0.99427	1.00458	0.7903	8	0	3	3	14	11	1	0	0	0	1	1	0	0	15	8
12年目	H 23	1.00451	0.99589	1.00174	0.7599	8	0	3	3	14	11	1	0	0	0	1	1	0	0	15	7
13年目	H 24	1.00449	0.99587	1.00173	0.7307	8	0	3	3	14	10	1	0	0	0	1	1	0	0	15	6
14年目	H 25	1.00447	0.99585	1.00173	0.7026	8	0	3	3	14	10	1	0	0	0	1	1	0	0	15	5
15年目	H 26	1.00445	0.99583	1.00173	0.6756	8	0	3	3	14	9	1	0	0	0	1	1	0	0	15	4
16年目	H 27	1.00443	0.99582	1.00173	0.6496	8	0	3	3	14	9	1	0	0	0	1	1	0	0	15	3
17年目	H 28	1.00441	0.99580	1.00172	0.6246	8	0	3	3	14	9	1	0	0	0	1	1	0	0	15	2
18年目	H 29	1.00439	0.99578	1.00172	0.6006	8	0	3	3	14	8	1	0	0	0	1	1	0	0	15	1
19年目	H 30	1.00437	0.99576	1.00172	0.5775	8	0	3	3	14	8	1	0	0	0	1	1	0	0	15	0
20年目	H 31	1.00435	0.99574	1.00171	0.5553	8	0	3	3	14	8	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-1
21年目	H 32	1.00433	0.99573	1.00171	0.5339	8	0	3	3	14	8	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-2
22年目	H 33	0.99893	0.99384	0.99739	0.5134	8	0	3	3	14	7	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-3
23年目	H 34	0.99893	0.99380	0.99738	0.4936	8	0	3	3	14	7	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-4
24年目	H 35	0.99893	0.99376	0.99738	0.4746	8	0	3	3	14	7	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-5
25年目	H 36	0.99893	0.99372	0.99737	0.4564	8	0	3	3	14	6	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-6
26年目	H 37	0.99893	0.99368	0.99736	0.4388	8	0	3	3	14	6	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-7
27年目	H 38	0.99893	0.99364	0.99736	0.4220	8	0	3	3	14	6	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-8
28年目	H 39	0.99893	0.99360	0.99735	0.4057	8	0	3	3	14	6	1	0	0	0	1	1	0	0	15	-9
29年目	H 40	0.99892	0.99356	0.99734	0.3901	8	0	3	3	14	5	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-10
30年目	H 41	0.99892	0.99352	0.99734	0.3751	8	0	3	2	14	5	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-11
31年目	H 42	0.99892	0.99348	0.99733	0.3607	8	0	3	2	14	5	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-12
32年目	H 43	0.99686	0.99447	0.99616	0.3468	8	0	3	2	14	5	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-13
33年目	H 44	0.99685	0.99444	0.99615	0.3335	8	0	3	2	14	5	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-14
34年目	H 45	0.99684	0.99441	0.99613	0.3207	8	0	3	2	13	4	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-15
35年目	H 46	0.99683	0.99438	0.99612	0.3083	8	0	3	2	13	4	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-16
36年目	H 47	0.99682	0.99435	0.99610	0.2965	8	0	3	2	13	4	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-17
37年目	H 48	0.99680	0.99432	0.99609	0.2851	8	0	3	2	13	4	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-18
38年目	H 49	0.99679	0.99428	0.99607	0.2741	8	0	3	2	13	4	1	0	0	0	1	0	0	0	15	-19
39年目	H 50	0.99678	0.99425	0.99605	0.2636	8	0	3	2	13	3	1	0	0	0	1	0	0	0	14	-20
合計						317	0	128	106	551	345	22	0	12	18	52	33	4	2	606	381