

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	費用便益比 (B / C) = 1.6
	事業実施環境 (新規事業採択時)	ルート確定済	
		円滑な事業執行の環境が整っている	

< 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(人・時間)及び削減率	並行区間及び当該区間：国道56号 区間a：渋滞損失時間：678万人・時間/年、渋滞損失削減時間：206万人・時間/年(678万人・時間/年 472万人・時間/年) 区間b：渋滞損失時間：182万人・時間、平行区間の渋滞損失削減率：85%削減
		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	
		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/日以上踏切道の除去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	路線バス：高知西南交通、須崎市営バス、高知県中央交通、高知高陵交通 高速バス：しまんとブルーライナー、JR四国バス
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	高知龍馬空港
	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	須崎港
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の利便性の向上が見込まれる	須崎市(みょうが) 主な出荷先：京阪神など本州方面
		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	

1. 活力	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	
		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	
		市街地再開発、区間整理等の沿道まちづくりとの連携あり	桐間地区土地区画整理事業
		中心市街地内で行う事業である	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地の事業である	
		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する	
		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	高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり	四国横断自動車道
		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(A'路線としての位置づけがある場合)	
		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	対象とする日常生活圏中心都市：高知市、須崎市、中村市（高知市 中村市：現況141分、須崎道路供用時133分）
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	須崎隧道
		日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	高幡地方生活圏から中心都市である須崎市への所要時間が短縮
	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る地区を解消する	
		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	須崎港港湾整備計画
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	高知西南地域、四万十川観光開発、黒潮本陣、足摺海底館等
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		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する		

	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が見込まれる	三次医療施設：高知赤十字病院
3.安全	安全な生活環境の確保	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	
		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	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	
		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	高知県の第1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する	
		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）	四国横断自動車道
		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	
		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	
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4.環境	地球環境の保全	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：3,345t/年程度
	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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のアジェンダとの関係	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一体的に整備する必要あり	
		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	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	24時間営業のコンビニエンスストアの地方への普及による周辺住民の生活レベル向上 交通事故件数4割減少

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56号	須崎道路	L = 5.1km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,272 ~ 8,815	4	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	631億円	105億円	736億円
うち残事業	95億円	105億円	200億円
基準年における 現在価値 (C)	735億円	19億円	754億円
うち残事業	68億円	19億円	87億円

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42年度			
単年便益 (初年便益)	59億円	2億円	0億円	61億円
うち残事業	15億円	1億円	0億円	16億円
基準年における 現在価値 (B)	1,145億円	33億円	8億円	1,186億円
うち残事業	298億円	13億円	8億円	319億円

結 果

費用便益比（事業全体）	1.6
費用便益比（残事業）	3.7

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

事業名：須崎道路(事業全体)

(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] 自専部：4.7km	交通量	[台/日]	0	5,600	
	走行時間	[分]	0	4	
	走行時間費用	[億円/年]	0	5.21	
①新設・改築道路 [バイパス等] 一般部：5.0km	交通量	[台/日]	0	7,800	
	走行時間	[分]	0	7	
	走行時間費用	[億円/年]	0	13.30	
②主な周辺道路	現道(国道56号) ：6.6km	交通量	[台/日]	14,500	7,600
		走行時間	[分]	35	9
		走行時間費用	[億円/年]	142.30	18.68
	県道 須崎港線 ：0.7km	交通量	[台/日]	6,000	4,100
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	3.55	1.28
	県道 浦ノ内仏 坂多ノ郷 停車場線 ：0.4km	交通量	[台/日]	7,700	3,200
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	2.15	0.48
③その他道路合計 ：126.4km	走行時間費用	[億円/年]	392.63	338.62	
			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：143.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	540.63	377.57	163.06

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

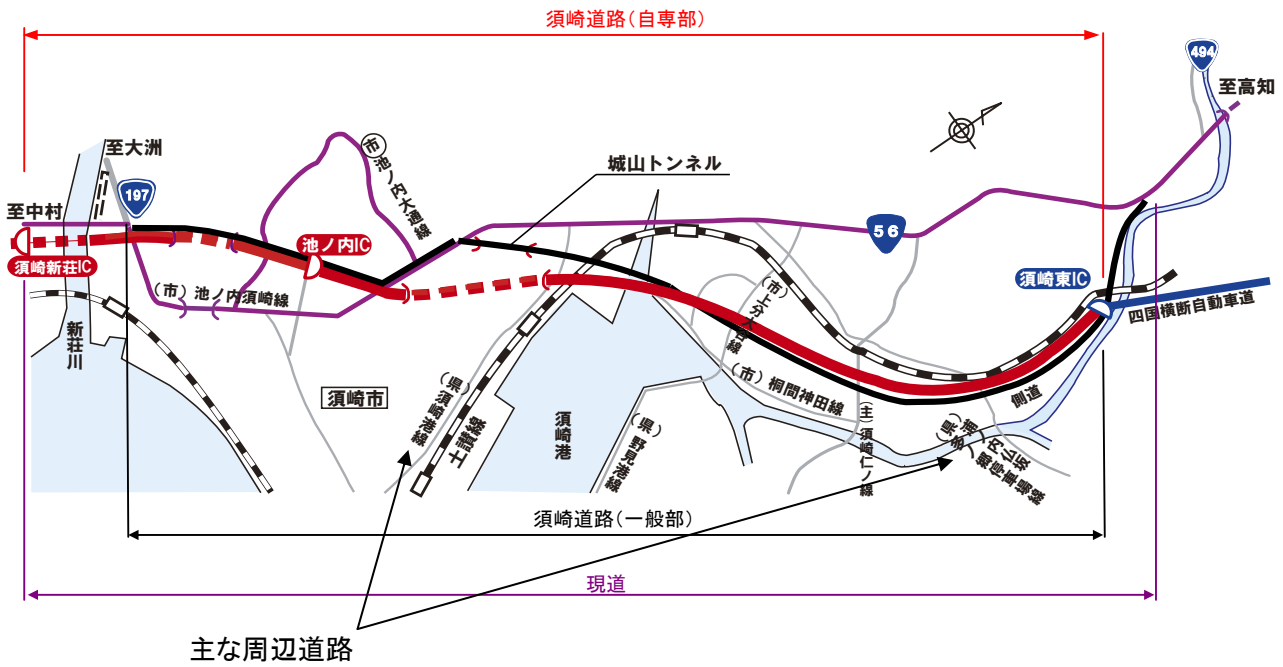
※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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：須崎道路(事業全体)



交通状況の変化

事業名：須崎道路（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] 自専部：4.7km	交通量	[台/日]	0	5,600	
	走行時間	[分]	0	4	
	走行時間費用	[億円/年]	0	5.21	
①新設・改築道路 [バイパス等] 一般部：5.0km	交通量	[台/日]	10,700	7,800	
	走行時間	[分]	13	7	
	走行時間費用	[億円/年]	35.30	13.30	
②主な周辺道路	現道(国道56号) ：6.6km	交通量	[台/日]	9,300	7,600
		走行時間	[分]	14	9
		走行時間費用	[億円/年]	38.81	18.68
	県道 須崎港線 ：0.7km	交通量	[台/日]	4,600	4,100
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	1.46	1.28
	県道 浦ノ内仏 坂多ノ郷 停車場線 ：0.4km	交通量	[台/日]	3,900	3,200
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.59	0.48
③その他道路合計 ：126.4km	走行時間費用	[億円/年]	343.86	338.62	
			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：143.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	420.02	377.57	42.45

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

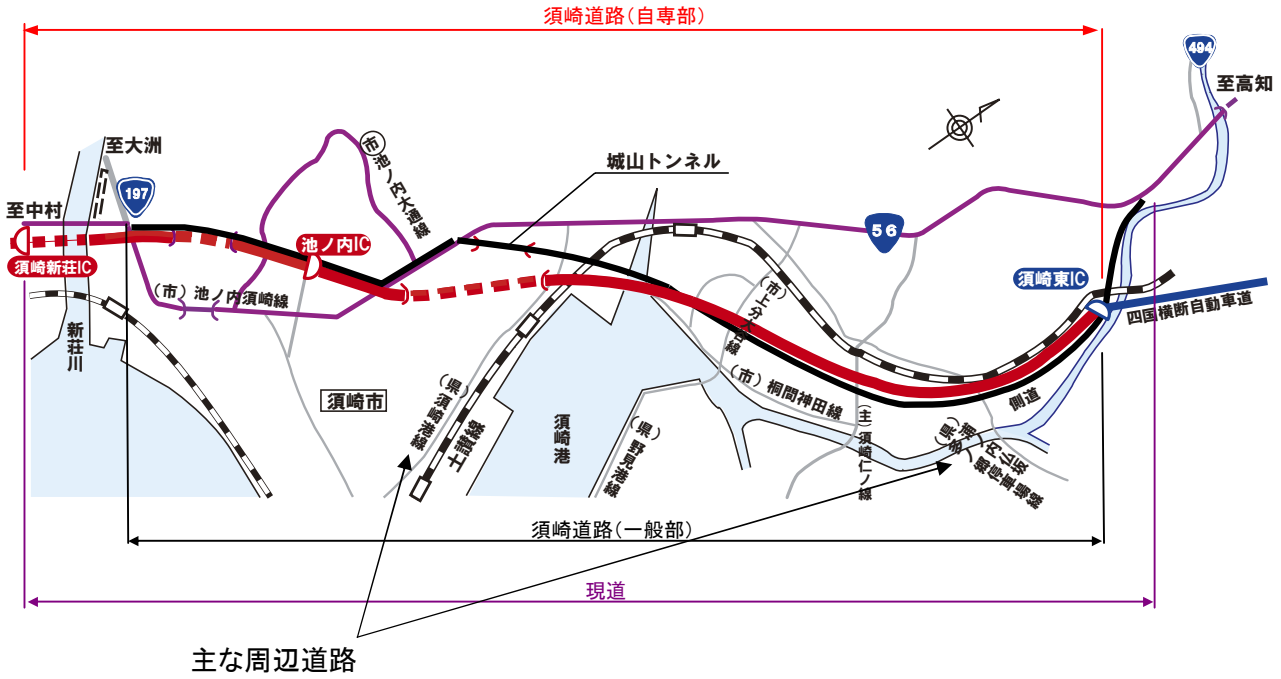
※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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：須崎道路（残事業）



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	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみの推計	(H42)
		複数時点での推計	
	推計に用いたベース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) 1,238台トリップ/日 考慮した理由を記載 桐間土地区画整理事業による住宅地の形成を考慮
	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()			

(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		
		考慮する		
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮	
		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	() %	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	平成15年8月12日付け事務連絡に基づく設定 その他 ()		
	車種別時間 価値原単位	マニュアルの値を使用		
		独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること		
	車種別走行 経費原単位	マニュアルの値を使用		
		独自に設定した値を使用 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			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
時間短縮・費用減 少・事故減少以外 の便益	考慮しない			
	考慮する			
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				
費 用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用		
		標準投資パターンを採用		
		その他()		
	維持管理費	マニュアルの値を採用		
		事務所等の実績値より設定		
		その他()		
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である			
その他				
4.その他				
上記のほか、B/Cの算定にあたっての問題点があれば、記述				

費用の現在価値算定表

[事業全体]

箇所名:須崎道路

維持修繕費の単純単価の算出

採用単価の根拠 高速道路		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	9.7	2.619

年次	年度	割戻率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-53年目	S 52	2.8834	0.10	0.29		
-52年目	S 53	2.7725	0.10	0.28		
-51年目	S 54	2.6658	0.10	0.27		
-50年目	S 55	2.5633	0.10	0.26		
-49年目	S 56	2.4647	0.10	0.25		
-48年目	S 57	2.3699	0.10	0.24		
-47年目	S 58	2.2788	0.10	0.23		
-46年目	S 59	2.1911	0.10	0.22		
-45年目	S 60	2.1068	0.10	0.21		
-44年目	S 61	2.0258	0.10	0.20		
-43年目	S 62	1.9479	0.10	0.19		
-42年目	S 63	1.8730	0.20	0.37		
-41年目	H 1	1.8009	0.19	0.35		
-40年目	H 2	1.7317	0.89	1.55		
-39年目	H 3	1.6651	8.93	14.87		
-38年目	H 4	1.6010	21.60	34.59		
-37年目	H 5	1.5395	13.21	20.34		
-36年目	H 6	1.4802	27.98	41.42		
-35年目	H 7	1.4233	37.38	53.20		
-34年目	H 8	1.3686	28.62	39.17		
-33年目	H 9	1.3159	38.16	50.22		
-32年目	H 10	1.2653	68.82	87.08		
-31年目	H 11	1.2167	48.30	58.77		
-30年目	H 12	1.1699	56.29	65.85		
-29年目	H 13	1.1249	62.12	69.88		
-28年目	H 14	1.0816	36.44	39.41		
-27年目	H 15	1.0400	40.15	41.76		
-26年目	H 16	1.0000	45.81	45.81		
-25年目	H 17	0.9615	18.95	18.22		
-24年目	H 18	0.9246	7.62	7.04		
-23年目	H 19	0.8890	6.67	5.93		
-22年目	H 20	0.8548	4.76	4.07		
-21年目	H 21	0.8219	2.72	2.24		
-20年目	H 22	0.7903	2.72	2.15		
-19年目	H 23	0.7599	2.72	2.07		
-18年目	H 24	0.7307	2.72	1.99		
-17年目	H 25	0.7026	2.72	1.91		
-16年目	H 26	0.6756	2.72	1.84		
-15年目	H 27	0.6496	2.72	1.77		
-14年目	H 28	0.6246	2.72	1.70		
-13年目	H 29	0.6006	2.72	1.63		
-12年目	H 30	0.5775	2.72	1.57		
-11年目	H 31	0.5553	2.72	1.51		
-10年目	H 32	0.5339	2.72	1.45		
-9年目	H 33	0.5134	2.72	1.40		
-8年目	H 34	0.4936	2.72	1.34		
-7年目	H 35	0.4746	2.72	1.29		
-6年目	H 36	0.4564	2.72	1.24		
-5年目	H 37	0.4388	2.72	1.19		
-4年目	H 38	0.4220	2.72	1.15		
-3年目	H 39	0.4057	2.72	1.10		
-2年目	H 40	0.3901	2.72	1.06		
-1年目	H 41	0.3751	2.72	1.02		
0年目	H 42	0.3607			2.62	0.94
1年目	H 43	0.3468			2.62	0.91
2年目	H 44	0.3335			2.62	0.87
3年目	H 45	0.3207			2.62	0.84
4年目	H 46	0.3083			2.62	0.81
5年目	H 47	0.2965			2.62	0.78
6年目	H 48	0.2851			2.62	0.75
7年目	H 49	0.2741			2.62	0.72
8年目	H 50	0.2636			2.62	0.69
9年目	H 51	0.2534			2.62	0.66
10年目	H 52	0.2437			2.62	0.64
11年目	H 53	0.2343			2.62	0.61
12年目	H 54	0.2253			2.62	0.59
13年目	H 55	0.2166			2.62	0.57

14年目	H 56	0.2083			2.62	0.55
15年目	H 57	0.2003			2.62	0.52
16年目	H 58	0.1926			2.62	0.50
17年目	H 59	0.1852			2.62	0.48
18年目	H 60	0.1780			2.62	0.47
19年目	H 61	0.1712			2.62	0.45
20年目	H 62	0.1646			2.62	0.43
21年目	H 63	0.1583			2.62	0.41
22年目	H 64	0.1522			2.62	0.40
23年目	H 65	0.1463			2.62	0.38
24年目	H 66	0.1407			2.62	0.37
25年目	H 67	0.1353			2.62	0.35
26年目	H 68	0.1301			2.62	0.34
27年目	H 69	0.1251			2.62	0.33
28年目	H 70	0.1203			2.62	0.32
29年目	H 71	0.1157			2.62	0.30
30年目	H 72	0.1112			2.62	0.29
31年目	H 73	0.1069			2.62	0.28
32年目	H 74	0.1028			2.62	0.27
33年目	H 75	0.0989			2.62	0.26
34年目	H 76	0.0951			2.62	0.25
35年目	H 77	0.0914			2.62	0.24
36年目	H 78	0.0879			2.62	0.23
37年目	H 79	0.0845			2.62	0.22
38年目	H 80	0.0813			2.62	0.21
39年目	H 81	0.0781			2.62	0.20
合計			631.35	735.16	104.76	19.45
単純事業費計			631.35		104.76	

費用の現在価値算定表

[残事業]

箇所名: 須崎道路

維持修繕費の単純単価の算出

採用単価の根拠 高速道路		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	9.7	2.619

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-25年目	H 17	0.9615	18.95	18.22		
-24年目	H 18	0.9246	7.62	7.04		
-23年目	H 19	0.8890	6.67	5.93		
-22年目	H 20	0.8548	4.76	4.07		
-21年目	H 21	0.8219	2.72	2.24		
-20年目	H 22	0.7903	2.72	2.15		
-19年目	H 23	0.7599	2.72	2.07		
-18年目	H 24	0.7307	2.72	1.99		
-17年目	H 25	0.7026	2.72	1.91		
-16年目	H 26	0.6756	2.72	1.84		
-15年目	H 27	0.6496	2.72	1.77		
-14年目	H 28	0.6246	2.72	1.70		
-13年目	H 29	0.6006	2.72	1.63		
-12年目	H 30	0.5775	2.72	1.57		
-11年目	H 31	0.5553	2.72	1.51		
-10年目	H 32	0.5339	2.72	1.45		
-9年目	H 33	0.5134	2.72	1.40		
-8年目	H 34	0.4936	2.72	1.34		
-7年目	H 35	0.4746	2.72	1.29		
-6年目	H 36	0.4564	2.72	1.24		
-5年目	H 37	0.4388	2.72	1.19		
-4年目	H 38	0.4220	2.72	1.15		
-3年目	H 39	0.4057	2.72	1.10		
-2年目	H 40	0.3901	2.72	1.06		
-1年目	H 41	0.3751	2.72	1.02		
0年目	H 42	0.3607			2.62	0.94
1年目	H 43	0.3468			2.62	0.91
2年目	H 44	0.3335			2.62	0.87
3年目	H 45	0.3207			2.62	0.84
4年目	H 46	0.3083			2.62	0.81
5年目	H 47	0.2965			2.62	0.78
6年目	H 48	0.2851			2.62	0.75
7年目	H 49	0.2741			2.62	0.72
8年目	H 50	0.2636			2.62	0.69
9年目	H 51	0.2534			2.62	0.66
10年目	H 52	0.2437			2.62	0.64
11年目	H 53	0.2343			2.62	0.61
12年目	H 54	0.2253			2.62	0.59
13年目	H 55	0.2166			2.62	0.57
14年目	H 56	0.2083			2.62	0.55
15年目	H 57	0.2003			2.62	0.52
16年目	H 58	0.1926			2.62	0.50
17年目	H 59	0.1852			2.62	0.48
18年目	H 60	0.1780			2.62	0.47
19年目	H 61	0.1712			2.62	0.45
20年目	H 62	0.1646			2.62	0.43
21年目	H 63	0.1583			2.62	0.41
22年目	H 64	0.1522			2.62	0.40
23年目	H 65	0.1463			2.62	0.38
24年目	H 66	0.1407			2.62	0.37
25年目	H 67	0.1353			2.62	0.35
26年目	H 68	0.1301			2.62	0.34
27年目	H 69	0.1251			2.62	0.33
28年目	H 70	0.1203			2.62	0.32
29年目	H 71	0.1157			2.62	0.30
30年目	H 72	0.1112			2.62	0.29
31年目	H 73	0.1069			2.62	0.28
32年目	H 74	0.1028			2.62	0.27
33年目	H 75	0.0989			2.62	0.26
34年目	H 76	0.0951			2.62	0.25
35年目	H 77	0.0914			2.62	0.24
36年目	H 78	0.0879			2.62	0.23
37年目	H 79	0.0845			2.62	0.22
38年目	H 80	0.0813			2.62	0.21
39年目	H 81	0.0781			2.62	0.20
合計			95.14	67.90	104.76	19.45
単純事業費計			95.14		104.76	

