

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道54号 三刀屋拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：島根県雲南市三刀屋町三刀屋 至：島根県雲南市木次町里方				延長	4.1 km
事業概要	一般国道54号は、広島県広島市を起点に広島県三次市を経由し、島根県松江市に至る総延長約180kmの主要幹線道路である。三刀屋拡幅は、島根県雲南市三刀屋町周辺の円滑な交通と交通安全の確保を図るとともに周辺の開発計画に寄与することを目的とした延長4.1kmの道路整備事業である。					
H5年度事業化	H4年度都市計画決定	H10年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約144億円		事業進捗率 (H23年度末現在)	55%	供用済延長	1.2 km
計画交通量	5,400~19,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.0	総費用 (残事業)/事業全体 62 / 168 億円 事業費 : 52 / 154億円 維持管理費 : 10 / 14億円	総便益 (残事業)/事業全体 122 / 180 億円 走行時間短縮便益 : 115 / 171億円 走行費用減少便益 : 5.2 / 6.8億円 交通事故減少便益 : 1.6 / 2.6億円	基準年 平成24年		
感度分析の結果	(全体事業) 交通量 : B/C=1.0~1.2 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.8~2.2 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.0~1.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C=1.8~2.2 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.0~1.1 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間±20%)					
事業の効果等	① 円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が見込まれる【884千人時間/年→581千人時間/年 34%削減】 ・ 利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【雲南市民バス：吉田大東線、三刀屋線29便/日 ほか2路線28便】 ・ 雲南市から出雲空港までの所要時間短縮が見込まれる 【雲南市（三刀屋総合センター）～出雲空港：21分→19分】 ② 都市の再生 ・ 雲南市の市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり 【雲南市総合計画、雲南市マスタープラン】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 【雲南市（三刀屋総合センター）～松江市：39分→37分】 【雲南市（三刀屋総合センター）出雲市：38分→36分】 ④ 安全で安心できる暮らしの確保 ・ 三次救急医療施設へのアクセス向上 【雲南市（三刀屋総合センター）～島根県立中央病院31分→30分】 ⑤ 災害への備え ・ 島根県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道54号） ⑥ 地球環境の保全 ・ CO2排出削減量が約1.2千t/年【86.2千t/年→85.0千t/年】 ⑦ 生活環境の改善・保全 ・ NOX排出量が約4.3t/年（約2%）削減【192.1t/年→187.8t/年】 ・ SPM排出量が約0.2t/年（約2%）削減【10.3t/年→10.1t/年】 ⑧ 他のプロジェクトとの関係 ・ 中国横断自動車道尾道松江線と一体的に整備する必要あり ・ 雲南市総合計画 後期基本計画（平成23年度～26年度）、雲南市マスタープラン（H21.4）等との連携プログラムに位置づけられている ⑨ 救急医療へのアクセス向上を考慮した効果 ・ 時間短縮約1分、約38人/年が便益享受【12億円※】 ⑩ 環境への影響を考慮した効果 ・ 約1.2千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【0.6億円※】 ⑪ 交通事故件数の削減 ・ 交通事故件数が約1%削減【143件/年→142件/年】 ※供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					

関係する地方公共団体等の意見

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、まちづくりの支援、地域経済の発展などが期待されており、雲南市長はもとより、商工会、工業団地振興会、J A、消防団、住民による協議会など様々な団体から早期整備の要望を受けている。

島根県知事の意見：妥当である。

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄与する事業である。県や市の関連する事業なども同時に実施しているところであり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

三刀屋拡幅沿線部では、商業施設等も立地し、市街化が進展しており、人口も増加傾向である。H23年度までの段階的に4車線供用しているが、未供用の里熊大橋～里方交差点間がボトルネックとなり、依然として渋滞が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度末で用地買収は52%が完了しており、現在までに三刀屋木次IC周辺から里熊大橋南側までの1.2kmが4車線供用している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成27年度に雲南市三刀屋町下熊谷～木次町里方間の4車線供用を予定している。

施設の構造や工法の変更等

他事業調整により発生土を有効活用することでコスト削減を図っている。【約18百万円削減】

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と一致しないことがある。

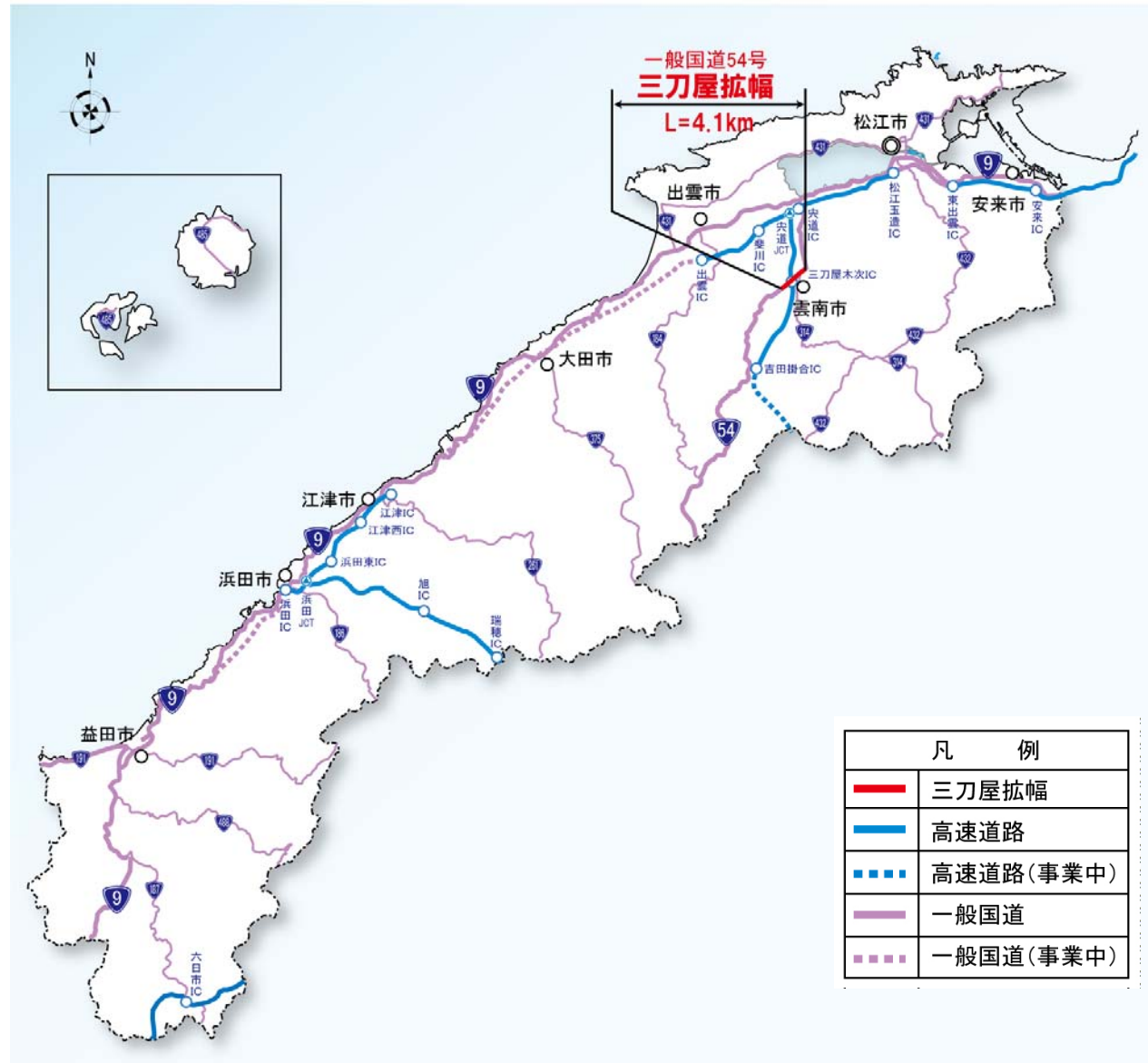
一般国道54号 ^{みとや}三刀屋拡幅
事業再評価

平成24年 9月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- 一般国道54号は、広島県広島市を起点に広島県三次市を経由し、島根県松江市に至る総延長約180kmの主要幹線道路である。
- 三刀屋拡幅は、島根県雲南市三刀屋町三刀屋から雲南市木次町里方に至る延長4.1kmの道路整備事業である。



2. 事業概要及び経緯

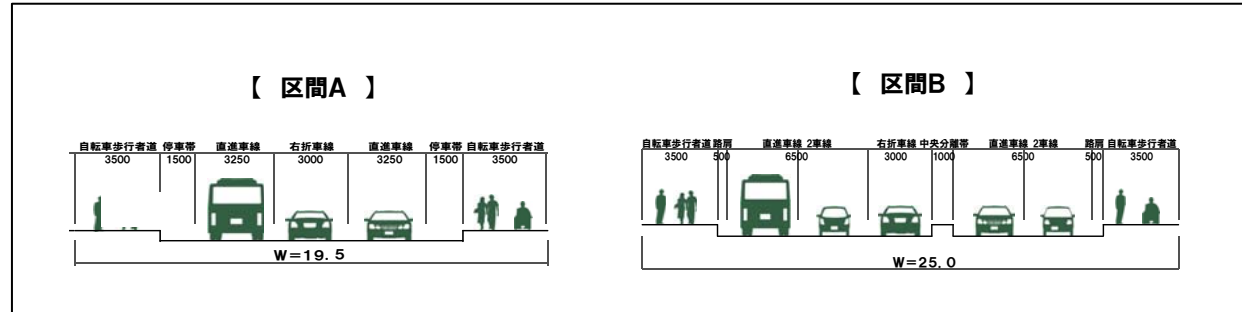
(1) 事業概要

三刀屋拡幅は、島根県雲南市三刀屋町周辺の円滑な交通と交通安全の確保を図ることを目的とした事業である。

計画概要

起 終 点	起点：島根県雲南市三刀屋町三刀屋 終点：島根県雲南市木次町里方
計画延長	L=4.1km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	2車線（区間A）、4車線（区間B）

標準横断面



詳細図



2. 事業概要及び経緯

(2) 事業経緯

- ・平成5年度に事業着手し、平成23年3月までに三刀屋木次IC周辺から里熊大橋南側までの延長約1.2kmを4車線で供用している。
- ・平成22年4月に里熊大橋側道橋(自転車歩行者道橋)を供用している。



	三刀屋拡幅(供用中)
	三刀屋拡幅(事業中)
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	都道府県道
	その他道路

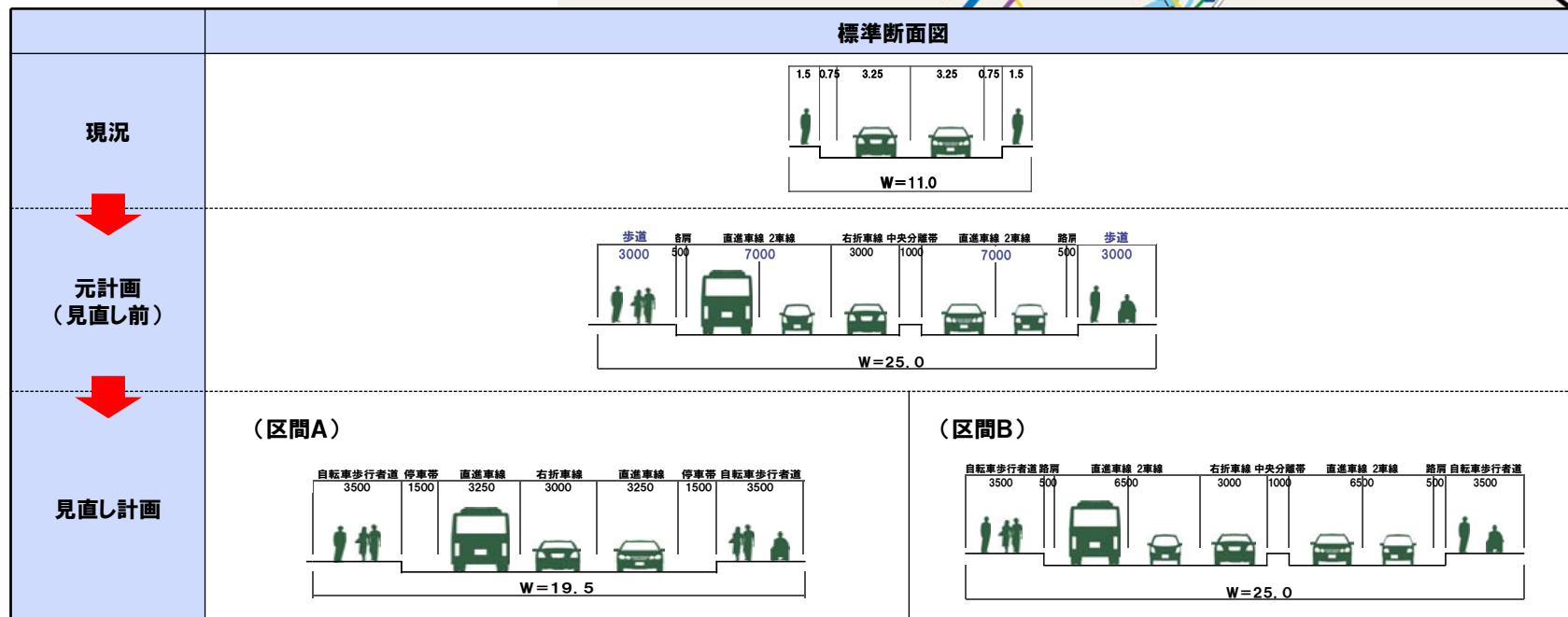
年度	区間	区間①	区間②	区間③(都)下熊谷1号線～雲南市木次町里方	
		雲南市三刀屋町三刀屋～(市)要害1号線	(市)要害1号線～(都)下熊谷1号線	区間③-1	区間③-2
平成 5年2月	都市計画決定				
平成 5年度	事業化				
平成10年度			用地買収着手		
平成11年度			工事着手		
平成16年度			平成17年3月(L=0.7km)供用		
平成17年度					里熊大橋側道橋工事着手 (自転車歩行者道橋)
平成19年度				用地買収着手	
中国地方整備局 事業評価監視委員会					
平成21年度	中国地方整備局 事業評価監視委員会(一部区間を2車線整備など道路構造の見直し)				
平成22年度					里熊大橋側道橋供用
平成23年度				平成23年3月(L=0.5km)供用	

2. 事業概要及び経緯

(3) 道路構造の見直し(前回再評価時)

- 将来の交通需要推計について、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等のデータを基にした全国交通量をH20.11に公表。また、事業評価手法について、H20.11に人や車両の時間価値など、費用便益比(B/C)の計算方法を最新のデータと知見に基づき見直しを実施。
- 将来の交通需要推計の見直し及び用途地域の指定による、道路構造の見直し。
⇒ 区間Aの車線数を4車線から2車線とする。

	点検結果 (H21.3.31)	見直し後 (H21再評価)
交通量 (台/日)	5,300~ 17,000	5,300~ 17,000
B/C	0.9	1.0
残事業B/C	—	1.9



2. 事業概要及び経緯

一般国道54号 三刀屋拡幅

(4) 事業進捗状況

さとくま うんなんしきすきちようさとがた
 ・里熊大橋から雲南市木次町里方までの延長0.5kmの工事を推進し、平成27年度の供用を目指している。

●事業の進捗状況(平成23年度末)

用地	66%
工事	48%
全体	55%

※完成事業費に対する割合



① 移転した雲南警察署(H20.11)
松江方面を望む



② 市街化が進む三刀屋地区
4車線供用済区間から松江方面を望む



③ 里熊大橋側道橋(自転車歩行道橋)の状況
松江方面を望む



④ 里方交差点の状況
広島方面を望む

3. 前回評価時からの主な周辺状況の変化

一般国道54号 三刀屋拡幅

- 平成24年3月に中国横断自動車道(尾道松江線)の三刀屋木次IC～吉田掛IC間が供用。
- 木次工業団地の主力企業で設備投資や尺の内3号流通業務団地の拡張整備を行っている。
- 里方交差点付近に雲南市庁舎移転計画が決定。

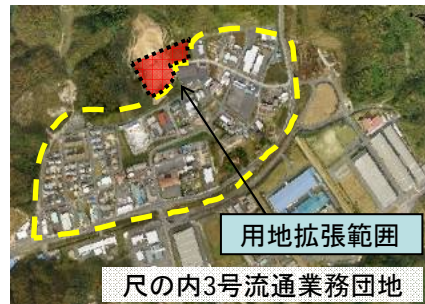


尾道松江線(三刀屋木次IC～吉田掛IC) H24.3開通



三刀屋木次IC付近 松江方面を望む

尺の内3号流通業務団地 拡張整備中



用地拡張範囲

尺の内3号流通業務団地

木次工業団地内企業生産ライン増設 H22.4増設

太陽発電システム等に使用する太陽電池セルの生産ラインを増設。(130MW / 年⇒220MW / 年)



※島根県企業立地課HP
※写真:企業HPより

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道54号 三刀屋拡幅



課題①: 国道54号で発生する渋滞

<期待される道路の役割(効果)>

- ⇒ 損失時間の削減
- ⇒ 沿道環境の改善

課題②: 安全な生活環境の確保

<期待される道路の役割(効果)>

- ⇒ 交通事故件数の削減
- ⇒ 通学路などにおける狭隘な歩行空間の改善

課題③: 重症患者の救急搬送

<期待される道路の役割(効果)>

- ⇒ 重症患者等の救急搬送を支援

課題④: 雲南市のまちづくり

<期待される道路の役割(効果)>

- ⇒ 雲南市のまちづくりを支援

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

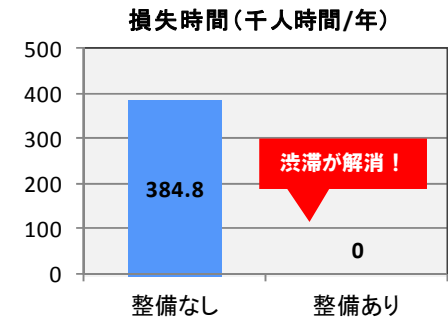
一般国道54号 三刀屋拡幅

課題① 国道54号で発生する渋滞

- ・里方交差点では朝ピーク時などに約1kmの渋滞が発生している。
- ・里熊大橋交差点では右折レーンがないため、右折車両が直進車両の走行を阻害している。



▼全線供用に期待される効果 (損失時間の削減)



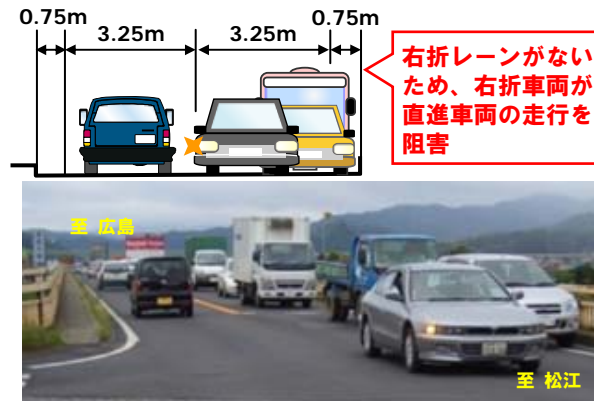
【算出対象範囲】

- ・対象道路: 一般国道54号三刀屋拡幅区間
- ※H42交通量配分結果をもとに三刀屋拡幅の整備あり・なしのケースの交通量・旅行速度を用いて算出。

①里方交差点の渋滞状況



②里熊大橋交差点の渋滞状況



地域の声(三刀屋拡幅への期待)

【住民の声】

- ・三刀屋での国道54号の拡幅により渋滞が緩和されつつあるが、里熊橋付近や里方交差点では渋滞が残っており、道路改良を早く進めて欲しい。
- ・里方交差点の朝の渋滞が緩和すると、会社(木次工業団地内)への通勤が楽になる。

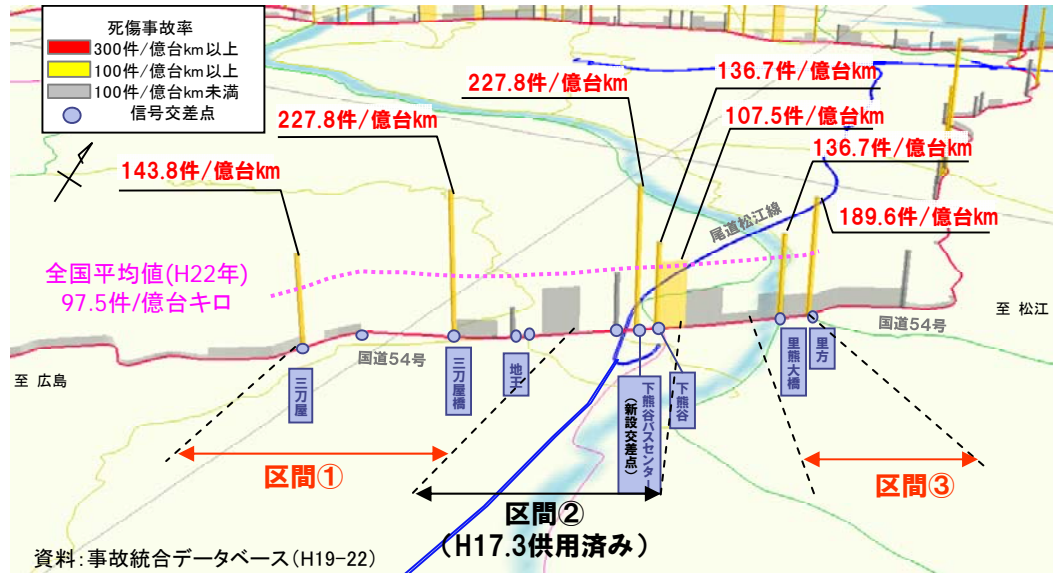
資料: H23 ヒアリング調査

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

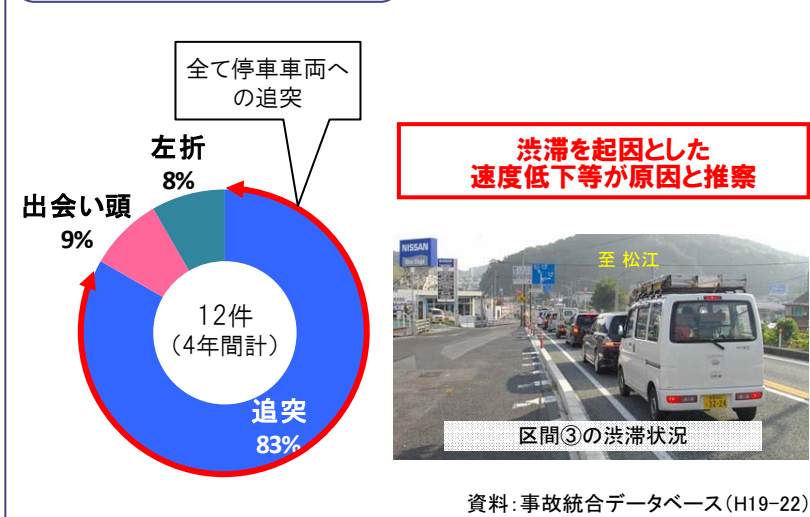
課題②-1 国道54号で発生する交通事故

- これまでの4車線整備により死傷事故が減少しているものの、^{さとがた}里方交差点付近では渋滞が原因とみられる追突事故が多発している。
- 三刀屋拡幅の4車線化及び右折レーン等の整備により交通事故件数の削減が期待される。

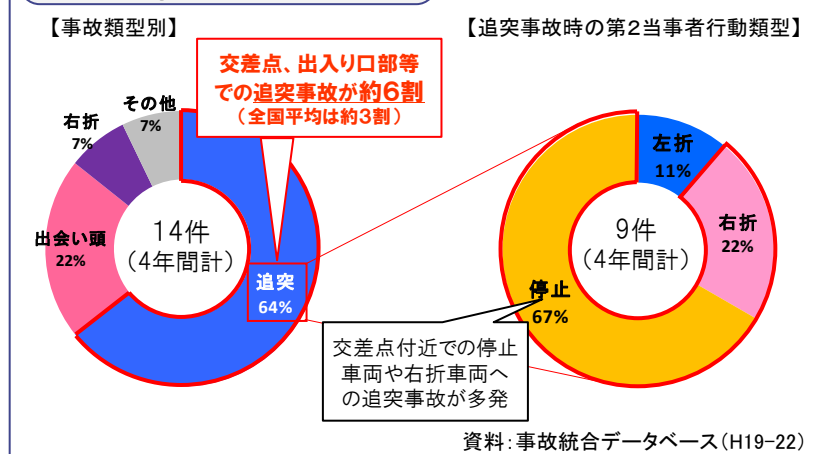
死傷事故率(H19~22平均)



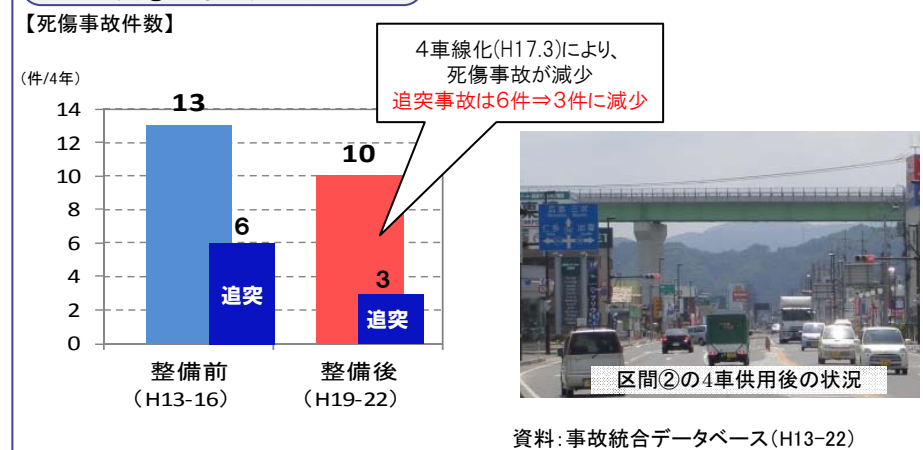
区間③の事故発生状況



区間①の事故発生状況



区間②の事故発生状況



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道54号 三刀屋拡幅

課題②-2 通学路などにおける狭隘な歩行空間

- 三刀屋拡幅沿線には、学校・病院等の施設が多く立地しているため、歩行者・自転車が多いが、歩道の狭隘な区間・歩道未整備区間が多く、歩行者や自転車の通行に支障が生じている。
- 4車線供用済み区間や里熊大橋側道橋では、安全な歩行空間が確保され、歩行者等の安全性が向上している。



通学路などにおける狭隘な歩行空間の改善



地域の声

【周辺教育機関の声】

- 三刀屋中学校～三刀屋大橋歩道橋付近までは、道路の幅がいろいろで、通行するのに不便です。
- 生徒の通学時の安全性が高まると期待している。



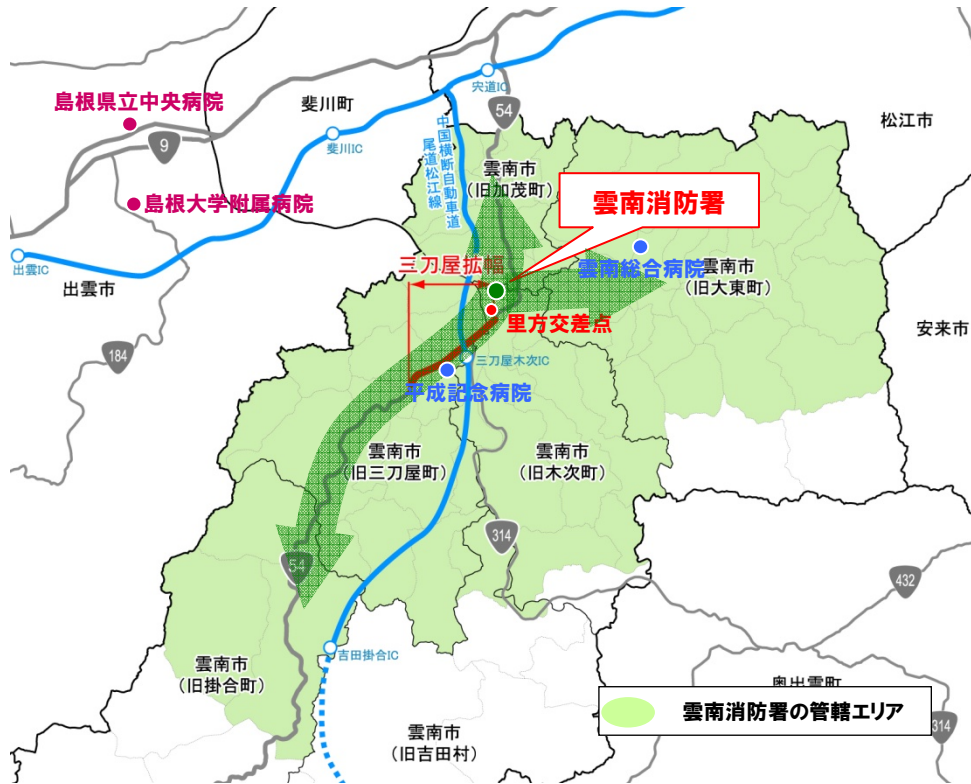
資料:H19-23 アンケート・ヒアリング調査

4. 地域から期待される道路の役割(効果)

<期待される道路の役割(効果)③> 重症患者等の救急搬送を支援

- ・雲南消防署では、国道54号等を利用し平成記念病院、雲南総合病院等の2次救急医療機関に救急患者を搬送している。
- ・里方交差点の渋滞解消により、救急搬送を支援することが期待される。

雲南消防署の重症患者等の救急搬送状況

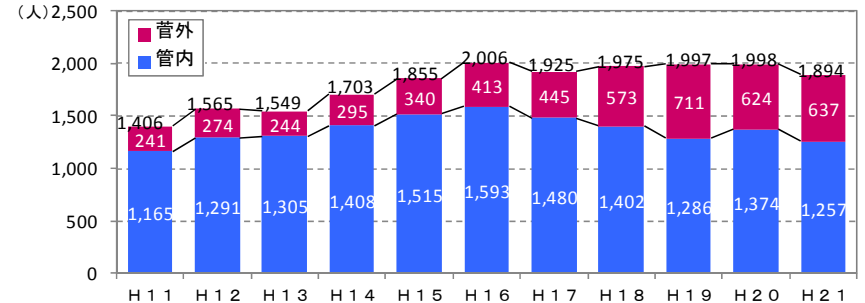


雲南消防署では国道54号沿線地域を中心に出勤・搬送を担っている

(心肺停止・重傷患者の救急搬送：年間**205人**) ※H23年搬送実績

出典：雲南消防本部へのヒアリング

雲南消防本部の救急搬送人数の推移



資料：雲南消防本部提供資料より

救急医療を考慮した効果(試算した参考値)

■ 雲南消防署の重症搬送実績 平均約**199件/年** ※(H19~H23の5ヶ年平均)

出典：雲南消防本部へのヒアリング

■ 国道54号(三刀屋拡幅事業区間)を利用する状態別搬送人数(推計)

心肺停止：18.8人
呼吸停止：8.9人
多量出血：10.1人
計 **37.8人**

「H16年 救急・救助の現況 総務省消防庁」
患者状態別比率を用いて状態別搬送人数を算出

■ 救命処置を行うまでの時間短縮(約1分)により救命される人数
0.29人/年

■ 救命による効果
 $0.29人/年 \times 2.26億円/人 = 0.65億円/年$

人命価値(人命1人当りの貨幣)2.26億円
公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)平成20年6月 国土交通省

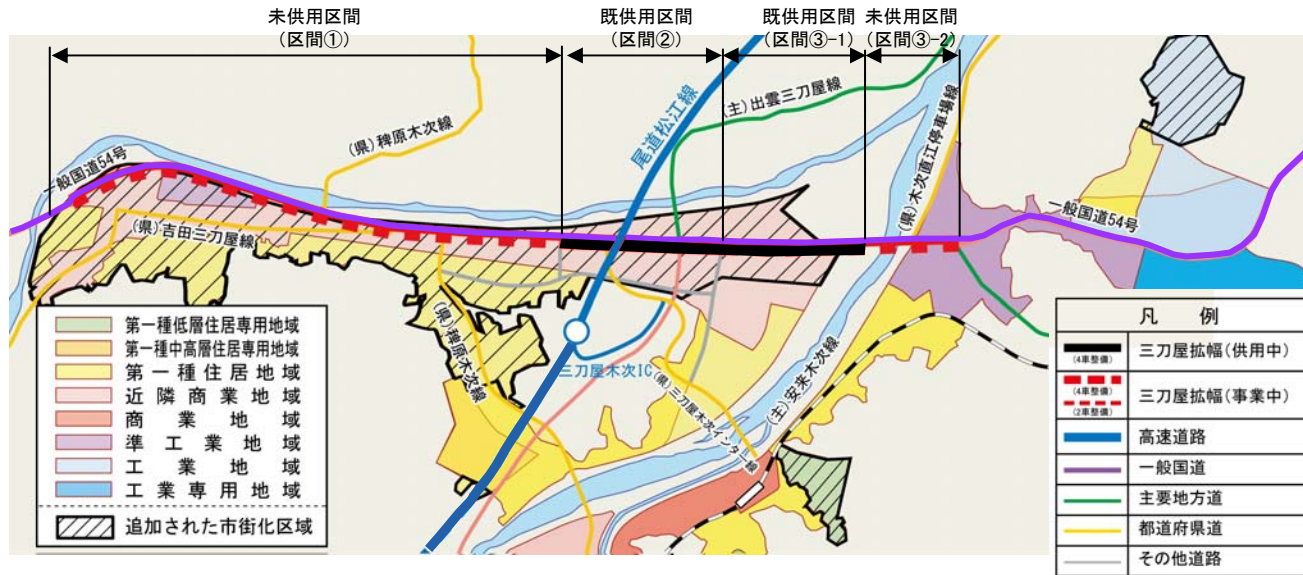
■ 50年の単純合計：**33億円**
■ 基準年における現在価値：**12億円**※

※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

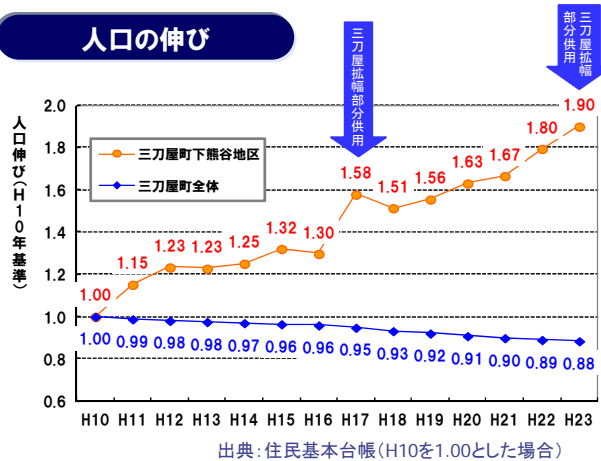
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

<期待される道路の役割(効果)④> 雲南市のまちづくりを支援

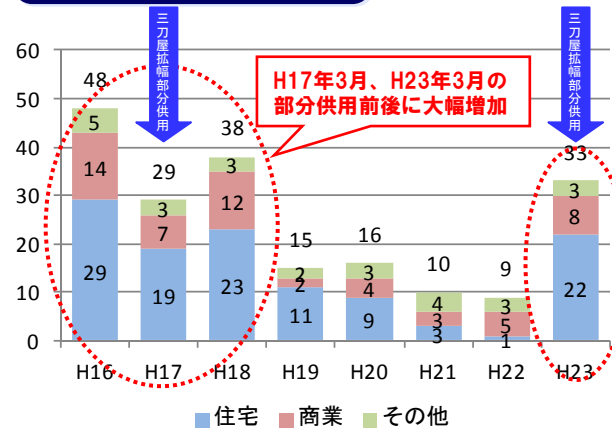
- 平成21年4月に雲南市は、用途区域の都市計画変更を行い、三刀屋拡幅沿線に新たに商業系の用途区域を指定し、三刀屋拡幅と一体となって商業集積地として拠点化を図る計画としている。



人口の伸び



建築確認概要書提出件数



地域の声

- 「これまではわざわざ松江や出雲まで買い物に出掛けていたが、今では三刀屋周辺で買い物できるようになった。」
- 「事業沿線の宅地開発や商業開発がさらに進み、地域の活性化が期待できる。」

資料: H23 ヒアリング調査

三刀屋拡幅、中国横断自動車道三刀屋木次ICの開通に合わせて宅地化、商業地化が進行し人口が急増

資料: 島根県建築確認概要書

※三刀屋町三刀屋、三刀屋町下熊谷、木次町下熊谷、木次町里方を集計

土砂の有効活用によるコスト縮減

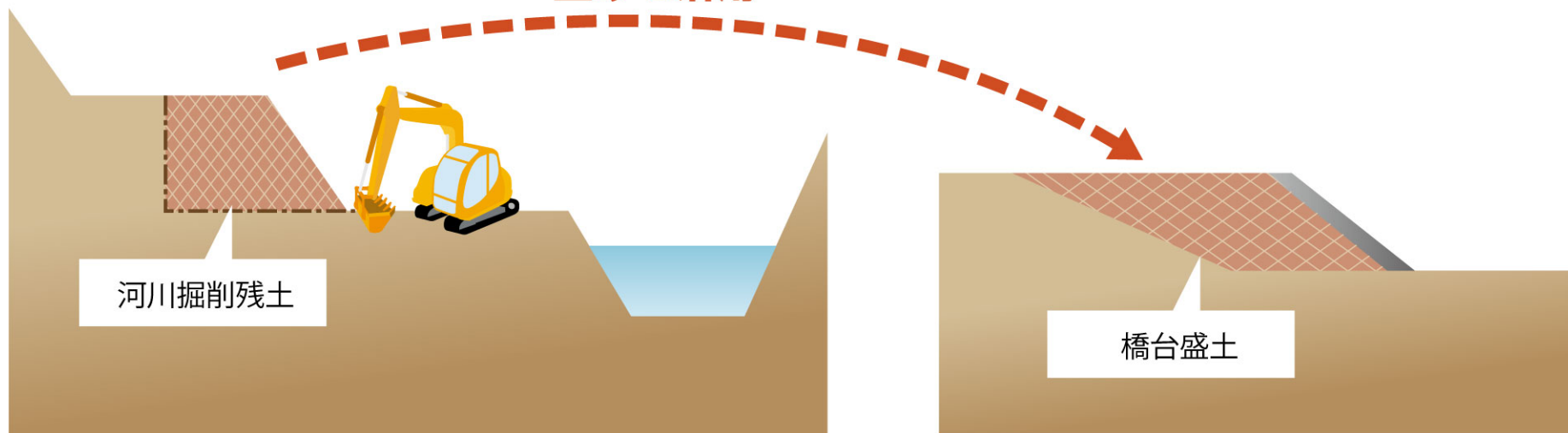
他事業(河川掘削)で発生する土砂を里熊大橋^{さとくま}の整備に有効活用し、**約1,800万円のコスト縮減。**

土砂有効活用のイメージ

他事業 (河川掘削残土)

里熊大橋の整備

土砂を活用



他事業 (河川の掘削) で発生する土砂を有効利用することにより約1,800万円のコスト縮減

6. 事業の効果

・ 地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	168	62
事業費	154	52
維持管理費	14	10
便益額 (B)	180	122
走行時間短縮便益	171	115
走行経費減少便益	6.8	5.2
交通事故減少便益	2.6	1.6
費用便益比	1.1	2.0

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆道路の役割

■道路の役割(+α)

①救急医療を考慮した効果[時間短縮約1分、約38人/年が便益享受]【+12億円】※1

三刀屋拡幅整備によって、救急車が現場に到着し救命処置を施されるまでの時間短縮により、救命される効果を算定。

②環境への影響を考慮した効果[約1,200t/年のCO2削減]【+0.6億円】※1, ※2

三刀屋拡幅整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出。

③雲南市の魅力あるまちづくり(中心市街地形成や商業集積など)を支援[宅地化等による人口増加(対H10:1.9倍)]

④沿道環境の改善[Nox排出量:約4.3t/年(2%)削減、SPM排出量:0.2t/年(2%)削減]※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)
※2 当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	総便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
参考①(3便益)	5,400台/日~19,500台/日	約144億円	168億円	180億円	1.1(2.0)
参考②(その他の道路の役割を考慮)	5,400台/日~19,500台/日	約144億円	168億円	180億円+α	—

※基準年:H24年

7. 今後の対応方針(原案)

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇三刀屋拡幅沿線部では、商業施設等も立地し、市街化が進展しており、人口も増加傾向である。
◇H23年度までの段階的に4車線供用しているが、未供用の里熊大橋～里方交差点間がボトルネックとなり、依然として渋滞が発生している。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C) = 1.1 (事業全体) 2.0 (残事業)

◇道路の役割

- ①救急医療を考慮した効果[時間短縮約1分、約38人/年が便益享受]【+12億円】※1
三刀屋拡幅整備によって、救急車が現場に到着し救命処置を施されるまでの時間短縮により、救命される効果を算定。
- ②環境への影響を考慮した効果[約1,200t/年のCO2削減]【+0.6億円】※1,※2
三刀屋拡幅整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出。
- ③雲南市の魅力あるまちづくり(中心市街地形成や商業集積など)を支援[宅地化等による人口増加(対H10:1.9倍)]
- ④沿道環境の改善[Nox排出量:約4.3t/年(2%)削減、SPM排出量:0.2t/年(2%)削減]※2

※1 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)
※2 当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出

3) 事業の進捗状況

◇平成23年度末で用地買収は66%が完了しており、現在までに三刀屋木次IC周辺から里熊大橋南側までの1.2kmが4車線供用している。

②事業の進捗見込み

◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、平成27年度に雲南市三刀屋町下熊谷～木次町里方間の4車線供用を予定している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇他事業調整により発生土の有効活用することでコスト縮減を図っている。

2. 県への意見照会結果

◇妥当である。

三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄与する事業である。県や市の関連する事業なども同時に実施しているところであり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。

【今後の対応方針(原案)】

- ・上記①②の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆前回評価時との比較

	前回再評価 (平成21年度)	今回再評価 (平成24年度)	備 考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=4.1km	L=4.1km	
計画交通量	5,300台/日 ~17,000台/日	5,400台/日 ~19,500台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し (現況に加え、事業化済み箇所を考慮)
総事業費	約144億円	約144億円	
総費用 (C)	151億円	168億円	基準年の変更(H21基準からH24基準)
総便益 (B)	155億円	180億円	<ul style="list-style-type: none"> ・推計モデル及び将来フレームを統一(H22年度) ・ネットワーク設定の見直し (現況に加え、事業化済み箇所を考慮) ・基準年の変更(H21基準からH24基準)
費用対効果 (B/C)	1.0	1.1	総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道54号 三刀屋拡幅
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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54号 三刀屋拡幅
事業主体	中国地方整備局

●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	事業全体：費用便益比（B/C）=1.1（経済的純現在価値（B-C）=12億円、経済的內部収益率（EIRR）=4.3%） 残事業：費用便益比（B/C）=2.0（経済的純現在価値（B-C）=61億円、経済的內部収益率（EIRR）=9.1%）

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 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： 渋滞損失削減時間：452千人・時間/年（884千人・時間/年⇒581千人・時間/年） 渋滞損失削減率：34%削減 区間b（当該区間/並行区間）について： 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：385千人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：100%削減
	<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/日以上で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	利便向上が見込まれるバス路線：雲南市民バス吉田大東線、三刀屋線（29便/日）ほか2路線28便
	<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 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	対象空港：出雲空港、対象自治体名：雲南市（三刀屋総合センター周辺） 改善見込み（三刀屋総合センター～出雲空港、21分⇒19分）
	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 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が向上		
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは180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 checked="" 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	雲南市総合計画 後期基本計画（平成23年度～26年度）、雲南市都市計画区域マスタープラン（H21.4）
	<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	

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	<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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<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	対象自治体：雲南市（三刀屋総合センター周辺）、日常生活圏中心都市：松江市、改善見込み（39分⇒37分） 日常生活圏中心都市：出雲市、改善見込み（38分⇒36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 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	
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
<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	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<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	
安全で安心できるくらしの確保	<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	対象となる三次医療施設名称：島根県立中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：雲南市（三刀屋総合センター周辺）（31分⇒30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）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、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 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	
		<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	島根県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道54号）
		<input 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	
		<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"/> 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	
<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			

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	
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：約1.2千t/年（整備なし86.2千t/年⇒整備あり：85.0千t/年）
	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	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約4.3t/年（整備なし192.1t/年⇒整備あり：187.8t/年・・・約2%削減）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：約0.2t/年（整備なし10.3t/年⇒整備あり10.1t/年・・・約2%削減）
		<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	■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	中国横断自動車道（尾道松江線）
		<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、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	里方交差点付近への雲南市庁舎移転計画が決定されており、さらなる交通集中が想定される。

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54号	三刀屋拡幅	L=4.1km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,400~19,500	2、4	中国地方整備局

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	139億円	40億円	179億円
うち残事業分	59億円	27億円	86億円
基準年における 現在価値 (C)	154億円	14億円	168億円
うち残事業分	52億円	10億円	62億円

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30年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	0.39億円	0.16億円	11億円
基準年における 現在価値 (B)	171億円	6.8億円	2.6億円	180億円
うち残事業分	115億円	5.2億円	1.6億円	122億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	12億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%
費用便益比（残事業）	2.0
経済的純現在価値（残事業）	61億円
経済的内部収益率（残事業）	9.1%

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。

④ 感度分析（残事業を対象）

【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	5,400~19,500	±10%	1.0 ~ 1.2
事業費	139億円	±10%	1.0 ~ 1.1
事業期間	25年	±20%	1.0 ~ 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	5,400~19,500	±10%	1.8 ~ 2.2
事業費	59億円	±10%	1.8 ~ 2.2
事業期間	5年	±20%	1.9 ~ 2.1

交通状況の変化

様式-3①

事業名：三刀屋拡幅（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 : 4.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	9,600	9,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	9	4	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	17.48	7.30	
②主な周辺道路 ^{※4}		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]		
		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 : 241.0km	走行時間費用	[億円/年]	197.63	197.64	
			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 : 245.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	215.11	204.94	10.17

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

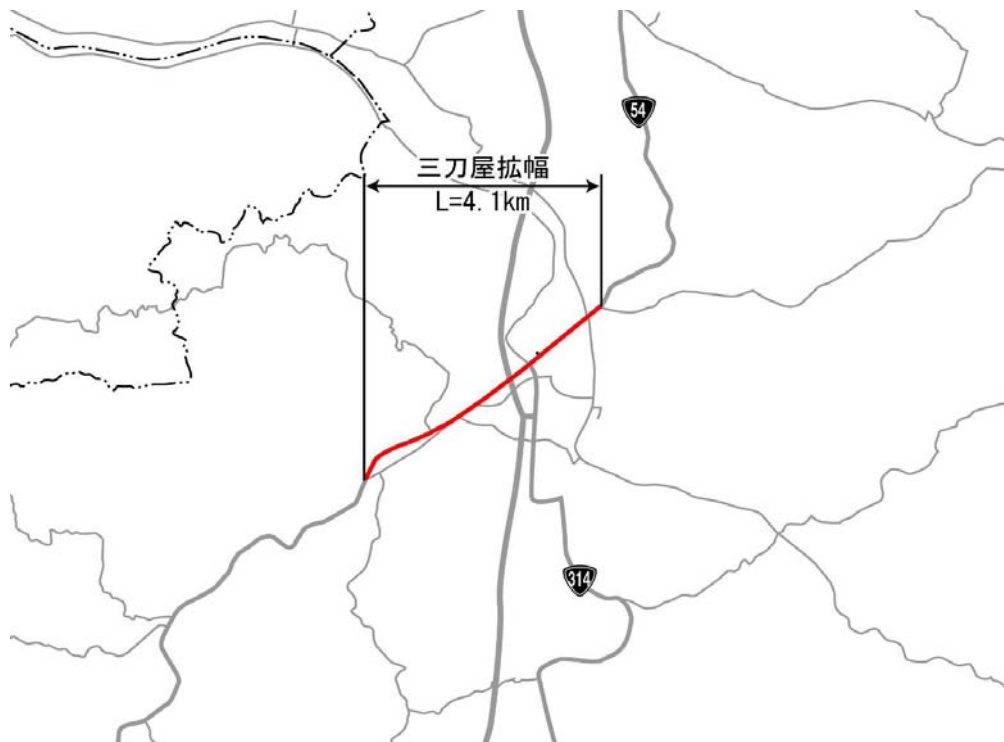
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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

様式-3①

事業名：三刀屋拡幅（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 : 2.9km	交通量 ^{※1}	[台/日]	8,600	8,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	11.58	4.77	
②主な周辺道路 ^{※4}		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]		
		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 : 242.2km	走行時間費用	[億円/年]	200.24	200.17	
			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 : 245.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	211.82	204.94	6.88

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

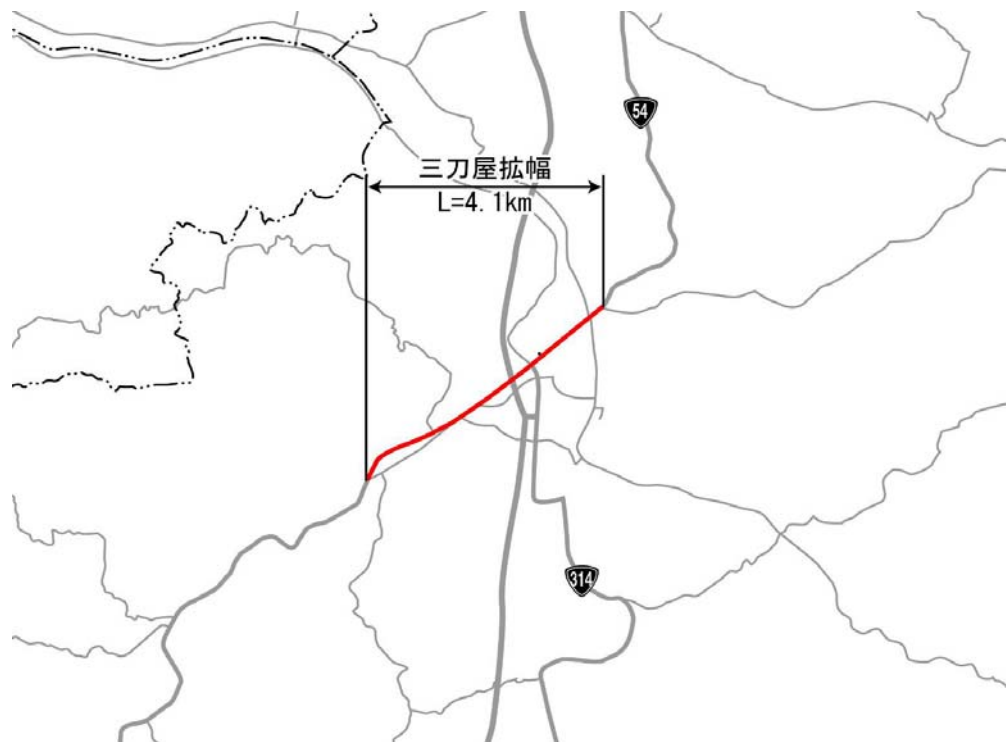
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：三刀屋拡幅

(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	H24年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42年)	
	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	
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
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 type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" 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 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	<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	<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	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：三刀屋拡幅

(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 type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用) <input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載
		実績値に基づき維持管理費を算出
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である <input checked="" type="checkbox"/>	
その他		
4. その他		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名:三刀屋拡幅(事業全体)				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.20	4.1	0.84	
年次	年度	割戻率	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
-25年目	H 5	2.1068	110.9	0.10	0.18		
-24年目	H 6	2.0258	110.8	0.58	0.99		
-23年目	H 7	1.9479	109.9	0.29	0.48		
-22年目	H 8	1.8730	109.5	0.78	1.25		
-21年目	H 9	1.8009	110.4	0.76	1.16		
-20年目	H 10	1.7317	109.9	7.93	11.72		
-19年目	H 11	1.6651	108.4	5.33	7.68		
-18年目	H 12	1.6010	107.2	2.87	4.02		
-17年目	H 13	1.5395	105.7	4.67	6.38		
-16年目	H 14	1.4802	103.8	12.16	16.27		
-15年目	H 15	1.4233	102.3	9.65	12.59		
-14年目	H 16	1.3686	101.0	2.14	2.72		
-13年目	H 17	1.3159	99.6	3.76	4.66		
-12年目	H 18	1.2653	98.7	3.77	4.53		
-11年目	H 19	1.2167	97.6	7.52	8.79		
-10年目	H 20	1.1699	96.8	5.69	6.45		
-9年目	H 21	1.1249	95.6	6.64	7.33		
-8年目	H 22	1.0816	93.8	1.30	1.41		
-7年目	H 23	1.0400	93.8	0.90	0.94		
-6年目	H 24	1.0000	93.8	3.69	3.69		
-5年目	H 25	0.9615	93.8	9.20	8.85		
-4年目	H 26	0.9246	93.8	16.80	15.53		
-3年目	H 27	0.8890	93.8	17.05	15.16		
-2年目	H 28	0.8548	93.8	10.38	8.87		
-1年目	H 29	0.8219	93.8	5.29	4.35		
供用開始年次	H 30	0.7903	93.8			0.80	0.63
1年目	H 31	0.7599	93.8			0.80	0.61
2年目	H 32	0.7307	93.8			0.80	0.58
3年目	H 33	0.7026	93.8			0.80	0.56
4年目	H 34	0.6756	93.8			0.80	0.54
5年目	H 35	0.6496	93.8			0.80	0.52
6年目	H 36	0.6246	93.8			0.80	0.50
7年目	H 37	0.6006	93.8			0.80	0.48
8年目	H 38	0.5775	93.8			0.80	0.46
9年目	H 39	0.5553	93.8			0.80	0.44
10年目	H 40	0.5339	93.8			0.80	0.43
11年目	H 41	0.5134	93.8			0.80	0.41
12年目	H 42	0.4936	93.8			0.80	0.39
13年目	H 43	0.4746	93.8			0.80	0.38
14年目	H 44	0.4564	93.8			0.80	0.37
15年目	H 45	0.4388	93.8			0.80	0.35
16年目	H 46	0.4220	93.8			0.80	0.34
17年目	H 47	0.4057	93.8			0.80	0.32
18年目	H 48	0.3901	93.8			0.80	0.31
19年目	H 49	0.3751	93.8			0.80	0.30
20年目	H 50	0.3607	93.8			0.80	0.29
21年目	H 51	0.3468	93.8			0.80	0.28
22年目	H 52	0.3335	93.8			0.80	0.27
23年目	H 53	0.3207	93.8			0.80	0.26
24年目	H 54	0.3083	93.8			0.80	0.25
25年目	H 55	0.2965	93.8			0.80	0.24
26年目	H 56	0.2851	93.8			0.80	0.23
27年目	H 57	0.2741	93.8			0.80	0.22
28年目	H 58	0.2636	93.8			0.80	0.21
29年目	H 59	0.2534	93.8			0.80	0.20
30年目	H 60	0.2437	93.8			0.80	0.19
31年目	H 61	0.2343	93.8			0.80	0.19
32年目	H 62	0.2253	93.8			0.80	0.18
33年目	H 63	0.2166	93.8			0.80	0.17
34年目	H 64	0.2083	93.8			0.80	0.17
35年目	H 65	0.2003	93.8			0.80	0.16
36年目	H 66	0.1926	93.8			0.80	0.15
37年目	H 67	0.1852	93.8			0.80	0.15
38年目	H 68	0.1780	93.8			0.80	0.14
39年目	H 69	0.1712	93.8			0.80	0.14
40年目	H 70	0.1646	93.8			0.80	0.13
41年目	H 71	0.1583	93.8			0.80	0.13
42年目	H 72	0.1522	93.8			0.80	0.12
43年目	H 73	0.1463	93.8			0.80	0.12
44年目	H 74	0.1407	93.8			0.80	0.11
45年目	H 75	0.1353	93.8			0.80	0.11
46年目	H 76	0.1301	93.8			0.80	0.10
47年目	H 77	0.1251	93.8			0.80	0.10
48年目	H 78	0.1203	93.8			0.80	0.10
49年目	H 79	0.1157	93.8	-15.56	-1.80	0.80	0.09
合計				123.69	154.20	40.00	14.13
単純事業費計				139.25		40.00	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

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

箇所名：三刀屋拡幅(残事業)				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	2.9	0.57	
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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-5年目	H 25	0.9615	93.8	9.20	8.85		
-4年目	H 26	0.9246	93.8	16.80	15.53		
-3年目	H 27	0.8890	93.8	17.05	15.16		
-2年目	H 28	0.8548	93.8	10.38	8.87		
-1年目	H 29	0.8219	93.8	5.29	4.35		
供用開始年次	H 30	0.7903	93.8			0.54	0.43
1年目	H 31	0.7599	93.8			0.54	0.41
2年目	H 32	0.7307	93.8			0.54	0.40
3年目	H 33	0.7026	93.8			0.54	0.38
4年目	H 34	0.6756	93.8			0.54	0.37
5年目	H 35	0.6496	93.8			0.54	0.35
6年目	H 36	0.6246	93.8			0.54	0.34
7年目	H 37	0.6006	93.8			0.54	0.33
8年目	H 38	0.5775	93.8			0.54	0.31
9年目	H 39	0.5553	93.8			0.54	0.30
10年目	H 40	0.5339	93.8			0.54	0.29
11年目	H 41	0.5134	93.8			0.54	0.28
12年目	H 42	0.4936	93.8			0.54	0.27
13年目	H 43	0.4746	93.8			0.54	0.26
14年目	H 44	0.4564	93.8			0.54	0.25
15年目	H 45	0.4388	93.8			0.54	0.24
16年目	H 46	0.4220	93.8			0.54	0.23
17年目	H 47	0.4057	93.8			0.54	0.22
18年目	H 48	0.3901	93.8			0.54	0.21
19年目	H 49	0.3751	93.8			0.54	0.20
20年目	H 50	0.3607	93.8			0.54	0.20
21年目	H 51	0.3468	93.8			0.54	0.19
22年目	H 52	0.3335	93.8			0.54	0.18
23年目	H 53	0.3207	93.8			0.54	0.17
24年目	H 54	0.3083	93.8			0.54	0.17
25年目	H 55	0.2965	93.8			0.54	0.16
26年目	H 56	0.2851	93.8			0.54	0.15
27年目	H 57	0.2741	93.8			0.54	0.15
28年目	H 58	0.2636	93.8			0.54	0.14
29年目	H 59	0.2534	93.8			0.54	0.14
30年目	H 60	0.2437	93.8			0.54	0.13
31年目	H 61	0.2343	93.8			0.54	0.13
32年目	H 62	0.2253	93.8			0.54	0.12
33年目	H 63	0.2166	93.8			0.54	0.12
34年目	H 64	0.2083	93.8			0.54	0.11
35年目	H 65	0.2003	93.8			0.54	0.11
36年目	H 66	0.1926	93.8			0.54	0.10
37年目	H 67	0.1852	93.8			0.54	0.10
38年目	H 68	0.1780	93.8			0.54	0.10
39年目	H 69	0.1712	93.8			0.54	0.09
40年目	H 70	0.1646	93.8			0.54	0.09
41年目	H 71	0.1583	93.8			0.54	0.09
42年目	H 72	0.1522	93.8			0.54	0.08
43年目	H 73	0.1463	93.8			0.54	0.08
44年目	H 74	0.1407	93.8			0.54	0.08
45年目	H 75	0.1353	93.8			0.54	0.07
46年目	H 76	0.1301	93.8			0.54	0.07
47年目	H 77	0.1251	93.8			0.54	0.07
48年目	H 78	0.1203	93.8			0.54	0.07
49年目	H 79	0.1157	93.8	-5.27	-0.61	0.54	0.06
合計				53.45	52.15	27.14	9.58
単純事業費計				58.72		27.14	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

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54号	三刀屋拡幅	2.4	4.1km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	8,205	
	改良費		式	1	3,569	
		土工	m3	73,670	295	切土、盛土、残土
		軟弱地盤改良工	m3	19,285	1,385	
		法面工	m2	2,760	4	盛土法面
		擁壁工	式	1	241	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	1,644	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	3,352	
		100m以上	m	566	2,859	ME橋(2橋)
		100m未満	m	41	493	PC橋(3橋)
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	1,115	
		車道舗装	m ²	60,510	965	
		歩道舗装	m ²	22,151	151	
	附帯施設費		式	1	169	
交通管理施設工		式	1	169	標識工、防護柵工、道路照明工、等	
遮音壁		m	—	—		
②用地及び補償費			式	1	4,334	
	用地費		式	1	1,556	
		宅地	m ²	25,642	1,513	
		田畑	m ²	2,148	43	
		山林・原野	m ²	—	—	
補償費		式	1	2,778		
③間接経費			式	1	1,861	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					14,400	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	三刀屋拡幅	2.4	2.9km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費		式	1	3,911	
	改良費		式	1	1,107	
		土工	m ³	47,040	120	切土、盛土、残土
		軟弱地盤改良工	m ³	5,200	42	
		法面工	m ²	1,740	3	盛土法面
		擁壁工	式	1	137	重力式擁壁、ブロック積擁壁
		函渠工	式	1	805	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	2,009	
		100m以上	m	280	1,563	ME橋(1橋)
		100m未満	m	41	446	PC橋(3橋)
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	688	
		車道舗装	m ²	35,430	602	
		歩道舗装	m ²	13,570	86	
	附帯施設費		式	1	107	
		交通管理施設工	式	1	107	標識工、防護柵工、道路照明工、等
		遮音壁	m	—	—	
②	用地及び補償費		式	1	1,569	
	用地費		式	1	527	
		宅地	m ²	8,423	484	
		田畑	m ²	2,148	43	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	1,042	
③	間接経費		式	1	607	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					6,087	

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	三刀屋拡幅	2,4	4.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.1	1,000	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,200	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			4,200	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道54号	三刀屋拡幅	2,4	2.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.9	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,150	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			2,850	

一般国道54号 三刀屋拡幅
〔島根県への意見照会と回答〕

国中整企画第40号
国中整港計第7号
平成24年8月31日

島根県知事 殿

中国地方整備局長



中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(ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、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、中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9月26日(水)に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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道54号 三刀屋拡幅	継続	

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

■ご意見の送付期限 : 平成24年9月14日(金)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原

教習係長 松田

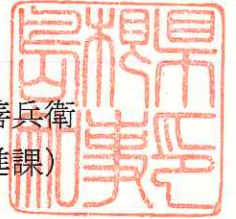
TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

高推第51号
平成24年9月12日

中国地方整備局長 様

島根県知事 溝口 善兵衛
(土木部高速道路推進課)



中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8月31日付け国中整企画第40号、国中整港計第7号で意見照
会のあった下記事業について、継続するとの対応方針（原案）については、別
紙のとおり異存ありません。

記

- ・一般国道54号 三刀屋拡幅



(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）案に対する意見

【道路事業】

事業名	一般国道54号 三刀屋拡幅
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(意見) 三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄与する事業である。県や市の関連する事業なども同時に実施しているところであり、既に明示された年次での確実な供用を図っていただきたい。	