

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道56号 片坂バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局																					
起終点	自：高知県高岡郡四万十町金上野 至：高知県幡多郡黒潮町拳ノ川	延長	6.1km																							
事業概要	<p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約320kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。</p> <p>四万十町と黒潮町間にある「片坂」は最急縦断勾配<i>i</i>=7.0%、<i>R</i>=80m以下7箇所（最小曲線半径<i>R</i>=55m）など急勾配、急カーブの連続で交通の隘路となっており、災害危険箇所も多い。よって、当区間にバイパスが整備されれば、時間短縮が図られると共に、現在の一般国道56号の機能を代替することになり、災害時のリダンダンシーも確保される。さらに、『四国8の字ネットワーク』の一翼を担うことで、高知県西部の空白地帯の「安全」と「活力」の両面を支える必要不可欠な道路と位置づけられ、早期整備が望まれている。</p>																									
H17年度事業化	H16年度都市計画決定	H21年度用地着手	H20年度工事着手																							
全体事業費	250億円	事業進捗率	10%	供用済延長	0km																					
計画交通量	6,500台/日																									
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>1.2</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 177/ 214億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>167/203億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">維持管理費</td> <td>11/ 11億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>1.2</td> </tr> </table>	B/C	1.0	(事業全体)		(残事業)	1.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 177/ 214億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>167/203億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">維持管理費</td> <td>11/ 11億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 177/ 214億円	(事業費)	167/203億円	維持管理費	11/ 11億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体) 214/ 214億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>179/ 179億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td>24/ 24億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td>11/ 11億円</td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体) 214/ 214億円	(走行時間短縮便益)	179/ 179億円	(走行費用減少便益)	24/ 24億円	(交通事故減少便益)	11/ 11億円	基準年	平成22年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">B/C</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td>1.2</td> </tr> </table>	B/C	1.0	(事業全体)		(残事業)	1.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 177/ 214億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td>167/203億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">維持管理費</td> <td>11/ 11億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 177/ 214億円	(事業費)	167/203億円	維持管理費	11/ 11億円													
B/C	1.0																									
(事業全体)																										
(残事業)	1.2																									
総費用	(残事業)/(事業全体) 177/ 214億円																									
(事業費)	167/203億円																									
維持管理費	11/ 11億円																									
総便益	(残事業)/(事業全体) 214/ 214億円																									
(走行時間短縮便益)	179/ 179億円																									
(走行費用減少便益)	24/ 24億円																									
(交通事故減少便益)	11/ 11億円																									
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【残事業】</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">交通量変動 : B/C=1.3 (交通量+10%)</td> <td style="width: 50%;">B/C=1.1 (交通量-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費変動 : B/C=1.1 (事業費+10%)</td> <td>B/C=1.3 (事業費-10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間変動 : B/C=1.2 (事業期間+10%)</td> <td>B/C=1.3 (事業期間-10%)</td> </tr> </table>					交通量変動 : B/C=1.3 (交通量+10%)	B/C=1.1 (交通量-10%)	事業費変動 : B/C=1.1 (事業費+10%)	B/C=1.3 (事業費-10%)	事業期間変動 : B/C=1.2 (事業期間+10%)	B/C=1.3 (事業期間-10%)															
交通量変動 : B/C=1.3 (交通量+10%)	B/C=1.1 (交通量-10%)																									
事業費変動 : B/C=1.1 (事業費+10%)	B/C=1.3 (事業費-10%)																									
事業期間変動 : B/C=1.2 (事業期間+10%)	B/C=1.3 (事業期間-10%)																									
事業の効果等	<p>一般国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による、地域の産業・観光振興の支援など重要な役割を担う。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮町、四万十町における農水産品（野菜、花き、畜産、鮮魚等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・高知県における8の字ネットワークの形成に寄与する【37%→40%】 ・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・「頑張る地方応援プログラム（四万十町、黒潮町）」の展開を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）、三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）へのアクセス向上 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・一般国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ・一般国道56号の防災危険箇所が回避される ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 																									

・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる

⑨その他

・ 線形不良箇所が解消されることで危険箇所の減少

関係する地方公共団体等の意見

・ 平成21年に一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会、平成22年に四国横断自動車道高知県促進期成会等より、早期供用の要望がなされている。

県知事の意見：

・ 事業継続に異議はありません。一般国道56号の当区間は、急峻な地形のため、線形が悪く、災害危険箇所が多く残っており、一刻も早い改善が望まれてきました。さらに四国8の字ネットワークの一翼を担い、地域間連携・物流の強化、そして、「命の道」として緊急輸送等の役割を果たす重要な道路であることから、早期の全線供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見！

・ 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成21年3月 須崎道路 L=4.6km 2車線供用
- ・ 平成22年6月～平成23年3月 高速道路無料化社会実験（須崎東IC～高知IC）実施中
- ・ 平成22年度 四国横断自動車道（中土佐IC～須崎西IC間）L=7.0km 2車線供用予定
- ・ 平成24年度 四国横断自動車道（窪川IC～中土佐IC間）L=14.8km 2車線供用予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

・ 平成21年度末で、用地取得率11%、事業進捗率10%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・ 平成22年度に金上野地区・拳ノ川地区の用地買収、本線（市野瀬橋）の工事着手予定

施設の構造や工法の変更等

・ 鋼管・コンクリート複合構造（ハイブリットスリップフォーム工法）、竹割り型構造物掘削工法の新技術の採用、トンネル断面の見直し（上半3心円の採用）によりコスト縮減を図っている。

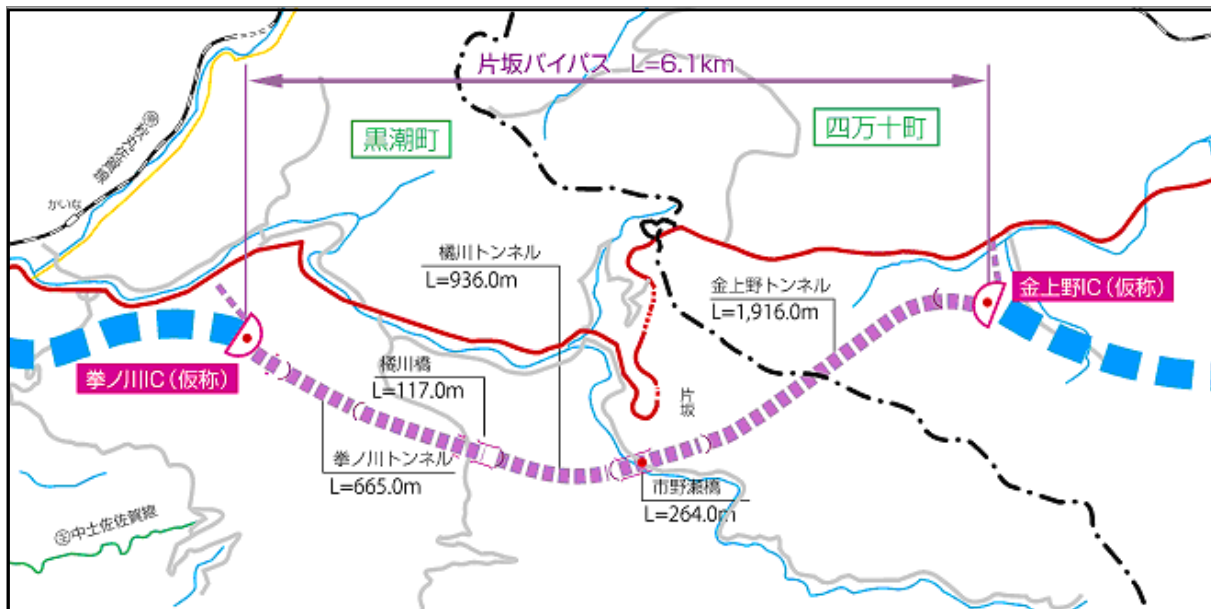
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

・ 以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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の合計と一致しないことがある。