

事後評価結果（令和5年度）

担当課：四国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：木下 賢祐

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
 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350km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事業であり、平成30年度に全線開通した。

事業の目的・必要性
 一般国道56号片坂バイパスは、四国8の字ネットワークを形成し、高知県西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成17年度	用地着手	平成21年度	供用年	(当初)平成26年度	変	動	1.44倍	
		都市計画決定	平成16年度	工事着手	平成20年度		(実績)平成30年度				
	事業費	計画時	(名目値) 190億円	実績	(名目値) 250億円			変	動	1.32倍	
			(実質値) 173億円		(実質値) 306億円						
交通量 (当該路線)	計画時	10,200台/日			実績	6,600台/日			変	動	64.7%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	55.5	→	60.0 Km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	9.9	→	0.0件/億台キロ				
		(供用直前年次)H27年度	(供用後年次)R3年度		(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次)H28年度	(供用後年次)R3年				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.8		総費用	164億円		総便益	297億円		基準年	平成16年
				(事業費:142億円 維持管理費:22億円 更新費:-億円)			(走行時間短縮便益:261億円 走行経費減少便益:27億円 交通事故減少便益:9億円)				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.9 (1.2)		総費用	34,621億円		総便益	67,364億円		基準年	令和5年
				(事業費:29,723億円 維持管理費:4,498億円 更新費:400億円)			(走行時間短縮便益:58,830億円 走行経費減少便益:6,906億円 交通事故減少便益:1,628億円)				
事業遅延によるコスト増	費用増加額			58億円			便益減少額			138億円	

	<p>事業遅延の理由</p> <p>地質調査結果による対策工の検討と施工及び用地交渉の難航による遅延</p>
	<p>交通量変動の理由</p> <p>当該事業区間前後の事業中箇所が未供用のため、実績交通量に変動が生じている。</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【51.2万人時間/年→31.2万人時間/年 39%削減】 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況（四万十交通、高知西南交通（路線8便/日（上り4便/日、下り4便/日））等） ・黒潮町役場から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【114分→110分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮町から高知新港までの所要時間が短縮【107分→104分】 ・清水漁協から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【188分→185分】 <p>③国土・地域のネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・四万十市役所から高知市役所までの所要時間が短縮【135分→132分】 ・須崎市役所から四万十市役所までの所要時間が短縮【90分→87分】 ・黒潮町役場から四万十町役場までの所要時間が短縮【46分→43分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援 ・高知 IC から四万十市役所までの所要時間が短縮【113分→110分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒潮町から高知赤十字病院まで所要時間が短縮【約3分短縮】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線・現道の死傷事故件数：8.0件/4年→0件/4年 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・唯一の幹線道路である一般国道56号（現道）を補完し、孤立の危険性を軽減 ・一般国道56号は第一次緊急輸送道路に位置づけ ・現道である一般国道56号が土砂災害等により通行止めになった場合の代替路を形成 ・現道の防災点検箇所（17箇所）を回避するルートを形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約2.3千t-CO2/年（約8.1%）削減【27.8千t-CO2/年→25.5千t-CO2/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約11.3t-NO2/年（約99.2%）削減【11.4t-NO2/年→0.1t-NO2/年】 ・SPM排出量が約0.6t-SPM/年（約99.2%）削減【0.6t-SPM/年→0.01t-SPM/年】 <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道56号（現道）の線形不良箇所を迂回するルートを形成し、一般国道56号の重大事故減少が期待される。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、事業の効果が発現しており、今後の事後評価及び改善措置並びに同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しは必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域（四万十町、黒潮町）の人口は平成16年度以降減少傾向。 ・周辺の道路事業について、大方四万十道路：平成31年度事業化、佐賀大方道路：平成29年度事業化、窪川佐賀道路：平成24年度事業化。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片坂バイパスの完成供用により、安全な走行環境の確保や信頼性の高い緊急輸送道路の確保、地域医療サービスの向上など、片坂バイパスの整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業前・事業後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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の。