

## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

<b>事業名</b> ：一般国道56号 土佐道路 <small>と き</small> <small>こうちけん こうちし さんぼしどおり ちょうめ</small> <b>起終点</b> 自：高知県高知市棧橋通3丁目 <small>こうちけん こうちし あさくら</small> 至：高知県高知市朝倉	<b>事業区分</b> ：一般国道	<b>事業主体</b> ：国土交通省 四国地方整備局  <b>延長</b> ：8.1km	
<b>事業概要</b> ： 国道56号は、高知県高知市を起点に、四万十市、宿毛市、愛媛県宇和島市を経由して松山市に至る、延長約320kmの幹線道路である。高知県、愛媛県の商業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤など日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。 その大動脈の一部を担う「土佐道路」は、高知市中心部の一極集中型のネットワークによる交通混雑や、中心市街地における路面電車との並走による交通事故を解消するため、県都高知市を流れる鏡川以南の市街地を貫く環状道路として新たに整備された、延長8.1kmの4車線道路である。広域交通を分担し、市街地の交通円滑化を図るとともに、地域間交流の活性化や路面電車と並走する区間の道路混雑による事故の解消など、地域生活の質的向上に欠くことができない道路である。			
S46年度事業化	S46年度都市計画決定 (S51・H7年度変更)	S47年度用地着手	S51年度工事着手
全体事業費：約527億円		事業進捗率：約99%	供用済延長：8.1km
計画交通量：9,300～39,700台/日			
費用対効果分析結果	<b>B/C</b> ： <small>(事業全体)</small> 1.3  <small>(残事業)</small> 1.2	<b>総費用</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2.4/1,188億円 事業費：1.8/1,159億円 維持管理費：0.60/29億円	<b>総便益</b> ： <small>(残事業)/(事業全体)</small> 2.9/1,586億円 走行時間短縮便益：3.3/1,367億円 走行経費減少便益：-0.40/170億円 交通事故減少便益：0.00/49億円
<b>感度分析の結果</b> ：残事業について感度分析を実施 ・交通量変動：B/C= 1.4 (交通量+10%) B/C= 1.0 (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%)			
<b>事業の効果等</b> ： 土佐道路は、高知市街地の交通混雑緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援、観光アクセス向上等の地域活性化等、重要な役割を担う。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約1,146千人時間/年→約570千人時間/年 約50%削減】 ・現道等における旅行速度の改善が期待される。【高知市朝倉～はりまや1丁目 17.6km/h→18.9km/h】 ・現道等の混雑緩和による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・高知市西部から高知駅までの所要時間の短縮が見込まれる。【35分→23分】 ・高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。【64分→47分】 ②物流効率化の支援 ・高知市西部から高知新港までの所要時間の短縮が見込まれる。【53分→36分】 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成する。 ・潮江西部土地区画整理事業との連携が図られている。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【44分→32分】 ⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベント(土佐・龍馬であい博)を支援する。 【高知市西部→土佐・龍馬であい博パビリオン会場：35分→23分】 ・高知城、桂浜、五台山などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・公共公益施設(はりまや橋観光バスターミナル)へスムーズにアクセスできる。 【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→20分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・高知市西部から三次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。 【高知市西部→高知赤十字病院：35分→23分、高知市西部→高知医療センター：47分→29分】 ⑦災害への備え ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成9年3月策定)において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・沿線住民による自主防災組織の立ち上げなど防災意識の向上に寄与している。			

⑧地球環境の保全

・CO2排出量が約7.7千t-CO2/年(約2.2%)削減【347.2千t-CO2/年→339.5千t-CO2/年】

⑨生活環境の改善・保全

・NO2排出量が約29.5t-NO2/年(約39%)削減【76.2t-NO2/年→46.7t-NO2/年】

・SPM排出量が約2.7t-SPM/年(約38%)削減【7.1t-SPM/年→4.4t-SPM/年】

⑩他のプロジェクトとの関係

・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観形成が図られる。

⑪安全性の向上

・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与する。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・本事業の推進にあたっては、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会より積極的な整備促進要望を受けている。

県知事の意見：

・土佐道路は、高知市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。

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9年12月 高知西バイパス（I期区間）暫定供用

・平成17年1月1日に高知市、土佐山村、鏡村が合併

・平成20年1月1日に高知市、春野町が合併

事業の進捗状況、残事業の内容等

全線4車線（一部暫定4車線）供用済（H20.3）。用地進捗率はH21.10月末で約99%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間の供用に向け、引き続き用地・工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

新工法（急速施工）を採用し、工事規制による社会的損失を削減。

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。