

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道56号 <small>さがおおがた</small> 佐賀大方道路	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： <small>こうちけんはたぐんくろしおちようさか</small> 高知県幡多郡黒潮町佐賀 至： <small>こうちけんはたぐんくろしおちよういりの</small> 高知県幡多郡黒潮町入野	延長	14.0km		
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336km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、佐賀大方道路に並行する現道区間においては、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。</p> <p>一般国道56号佐賀大方道路は、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。</p>					
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		H-年度用地着手	
H-年度工事着手					
全体事業費	580億円	事業進捗率	約0%	供用済延長	0.0km
		(平成30年3月末時点)			
計画交通量	8,800~9,100台/日				
費用便益分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2	(残事業)/(事業全体) 757/1,170億円	(残事業)/(事業全体) 1,346/1,346億円	平成30年	
	(1.2)	事業費：681/1,094億円 維持管理費：76/76億円	走行時間短縮便益：1,134/1,134億円 走行経費減少便益：169/169億円 交通事故減少便益：43/43億円		
	(残事業) 1.8				
	(1.2)				
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量変動		B/C= 1.00~1.3 (交通量±10%)		(残事業) B/C= 1.5~2.0 (交通量±10%)	
事業費変動		B/C= 1.1~1.2 (事業費±10%)		B/C= 1.6~2.0 (事業費±10%)	
事業期間変動		B/C= 1.1~1.2 (事業期間±20%)		B/C= 1.7~1.8 (事業期間±20%)	
事業の効果等					
<p>国道56号の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、多様な整備効果が期待できる。</p>					
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。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性向上。 ・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"> ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上。 ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）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"> ・高知県における四国8の字ネットワークの一部を形成。 ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを形成。 ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルートを形成。 ・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"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上。 					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。 					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・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。 ・国道56号の防災危険箇所を回避したルートの形成。 					

⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨その他

- ・線形不良箇所を回避したルート形成。

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

- ・整備促進期成同盟会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H28. 11, 12、H29. 1, 2, 10, 11、H30. 10, 11)

高知県知事の意見：

事業継続に異議はありません。

四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号窪川佐賀道路及び佐賀大方道路は、県中央部と西部地域をつなぐ唯一の幹線道路である国道56号の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送に加え、平常時の効率的で安定した物流や安全で、快適な人流の確保による特産物の商圏や交流人口の拡大等に資する重要な路線です。このため、国においては早期の開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

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30年11月 片坂バイパス 延長6.1km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成30年3月末で用地取得率0%、事業進捗率約0%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期供用に向け、調査設計を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

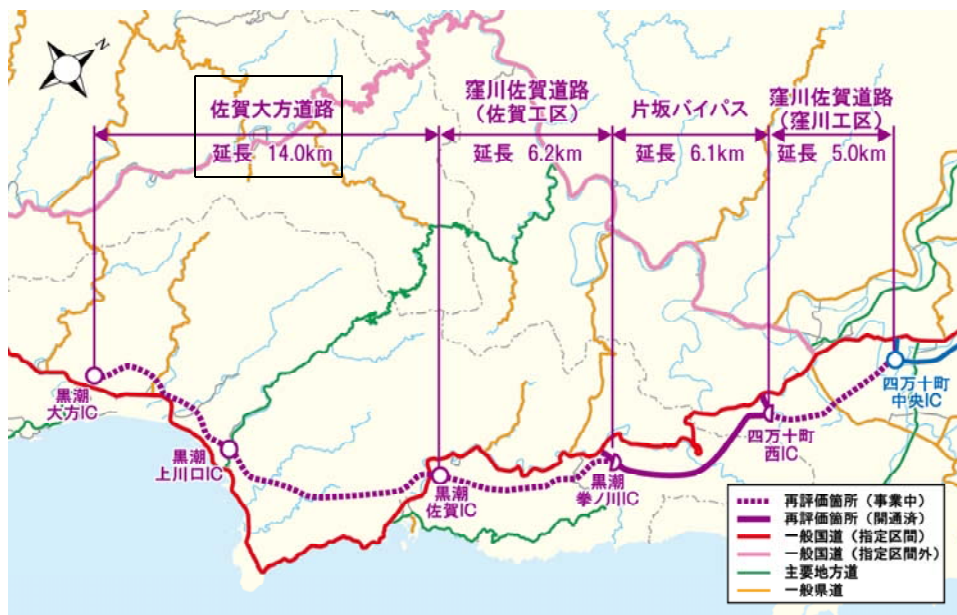
対応方針

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



※ 費用便益分析結果の()書きは、佐賀大方道路の分析結果を記入している。

※ 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。