

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

| 事業名 | 一般国道55号 <small>なんこくあまきどうろ</small> 南国安芸道路 | 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：高知県南国市物部 <small>なんこくしものべ</small> 至：高知県安芸郡芸西村西分 <small>あまぐんげいせいむらにしぶん</small> | | | 延長 | 12.5km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、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、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H12年度事業化 | H11年度都市計画決定 (H21年度変更) | H14年度用地着手 | H15年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 654億円 | 事業進捗率 (令和2年3月末時点) | 約72% | 供用済延長 | 9.0km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 17,800～26,500台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">B/C</th> <th style="text-align: center;">(事業全体)</th> <th style="text-align: center;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> <td style="text-align: center;">2.8</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> </table> | B/C | (事業全体) | (残事業) | 1.3 | (2.8) | 2.8 | (2.8) | (2.8) | (2.8) | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">総費用</th> <th style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">598/3,768億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費：487/3,574億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：110/193億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 598/3,768億円 | (2.8) | 事業費：487/3,574億円 | (2.8) | 維持管理費：110/193億円 | (2.8) | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">総便益</th> <th style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1,671/4,970億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益：1,431/4,299億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：171/504億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：70/167億円</td> <td style="text-align: center;">(2.8)</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 1,671/4,970億円 | (2.8) | 走行時間短縮便益：1,431/4,299億円 | (2.8) | 走行経費減少便益：171/504億円 | (2.8) | 交通事故減少便益：70/167億円 | (2.8) | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">基準年</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table> | 基準年 | 令和2年 |
| B/C | (事業全体) | (残事業) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3 | (2.8) | 2.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2.8) | (2.8) | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 598/3,768億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費：487/3,574億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 維持管理費：110/193億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,671/4,970億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益：1,431/4,299億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行経費減少便益：171/504億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益：70/167億円 | (2.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 基準年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 令和2年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.4 (交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=2.4～3.2 (交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=2.6～3.0 (事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=2.7～2.9 (事業期間±20%)</td> </tr> </table> | | | | | (事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.4 (交通量±10%) | (残事業) 交通量：B/C=2.4～3.2 (交通量±10%) | 事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%) | 事業費：B/C=2.6～3.0 (事業費±10%) | 事業期間：B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%) | 事業期間：B/C=2.7～2.9 (事業期間±20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.4 (交通量±10%) | (残事業) 交通量：B/C=2.4～3.2 (交通量±10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費：B/C=1.3～1.3 (事業費±10%) | 事業費：B/C=2.6～3.0 (事業費±10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間：B/C=1.3～1.3 (事業期間±20%) | 事業期間：B/C=2.7～2.9 (事業期間±20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>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、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化など多様な効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。 ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止め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が形成される。 ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

