

再評価結果（平成21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

事業名	高知東部自動車道 一般国道55号 高知南国道路	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	白：高知県高知市一宮 至：高知県南国市物部	延長	15.0km		
事業概要					
<p>一般国道55号は、室戸阿南海岸国定公園を經由して高知市と徳島市を結ぶ幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、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。</p> <p>高知南国道路の並行区間は、高知県東部～高知市間の現道（国道55号）で慢性的な交通渋滞が発生していることから、これらの問題を解消し、沿道環境の改善、利便性の向上を図るものである。</p> <p>また、高知南国道路は、高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道と一体的に機能することにより、陸・海・空の玄関が効率的にネットワークし、県内の広域的交通の高速性、安全性の確保に寄与する。</p> <p>なお、当該道路は、平成20年度に実施したB/Cの点検結果を踏まえて、平成21年度事業の執行を見合わせ、再評価を行ったものである。</p>					
H2年度事業化		H2年度 都市計画決定 H16年度 都市計画変更		H5年度用地着手 H13年度工事着手	
全体事業費	約1,288億円	事業進捗率	53 %	供用済延長	0.0 km
計画交通量	17,600台/日				
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 0.9 (残事業) 2.7	総費用 (残事業) / (事業全体) 392 / 1,244億円 事業費：371 / 1,224億円 維持管理費：21 / 21億円	総便益 (残事業) / (事業全体) 1,077 / 1,077億円 走行時間短縮便益：871 / 871億円 走行経費減少便益：143 / 143億円 交通事故減少便益：63 / 63億円	基準年 平成21年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
交通量変動		B/C= 2.8 (交通量+10%)		B/C= 2.7 (交通量-10%)	
事業費変動		B/C= 2.5 (事業費+10%)		B/C= 3.0 (事業費-10%)	
事業期間変動		B/C= 2.7 (事業期間+2年)		B/C= 2.8 (事業期間-2年)	
事業の効果等					
高知南国道路は、四国8の字ネットワークの形成による広域的な交流、現道の渋滞緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援・観光アクセスの向上など重要な役割を担う道路である。					
<ul style="list-style-type: none"> ・医療：第三次医療施設への60分カバー圏人口が約2万人拡大 第三次医療施設への所要時間短縮による効果【約210億円/約450億円※】 例) 香南市～高知市：約31分→19分 (約12分短縮) ・防災：緊急輸送ネットワークを補強、リダンダンシーの確保 ・産業：安芸市～園芸流通センターへのアクセス向上により農業を支援 約68分→53分 (約15分短縮) 室戸市漁港～高知JCTへのアクセス向上により漁業を支援 約137分→121分 (約16分短縮) 					
※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)					
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：					
<ul style="list-style-type: none"> ・4月 3日、高知東部自動車道整備促進期成同盟会（高知東部自動車道沿線13市町村で構成）より四国地方整備局長に一時凍結見直し要望 ・4月 6日、高知県知事より四国地方整備局長に一時凍結早期解除の要望 ・6月 8日、高知県東部自動車道関係13市町村、高知県道路利用者会議より四国地方整備局長に一時凍結解除を求める署名（24,494名）の提出 ※高知県知事から「命の道の要素を勘案し、一時凍結の解除をお願いしたい」との意見あり。 					
事業評価監視委員会の意見 ：					
<ul style="list-style-type: none"> ・四国8の字ネットワークの推進は、四国をあげて取り組んでいるものであり、この区間だけで評価するのではなく、四国のネットワーク全体で評価すべき。 ・道路整備によって、60分カバー圏域が拡大し、新たに2万人の人が医療面で恩恵を受ける効果は大きい。 ・「事業継続」することは「妥当」である。 					
県知事の意見 ：					
高知南国道路は「四国8の字ネットワーク」を構成する高規格道路であり、現在、幹線道路が東西に一本					

しかない県の東部地域にとって、高度医療施設へのアクセス向上や南海地震時などの緊急輸送路としての役割を担っており、県民の命を守らなくてはならない「命の道」です。さらに、高知インターチェンジから高知新港、高知龍馬空港という、陸・海・空をネットワークする、県経済にとって重要な路線でもあります。つきましては、当該道路予算の執行保留を早期に解除していただきたく、事業内容の見直し等の検討を行い、早期に再評価を実施していただきたい。また、今後の事業評価にあたっては、地域の実情を反映した多様な効果を的確に評価する仕組みを構築していただきたい。

(以上、高知県知事意見 抜粋)

- ・凍結の発表以来、県と関係市町村、県議会、市町村議会の要望、また、総数27,676名の署名活動に表れた早期の凍結解除を求める地域の声が、必要性や事業効果についての適正に評価につながったものと思っている。
- ・今後速やかに、国土交通省において事業再開の最終決定がなされ、事業が再開されることを期待している。

(以上、高知県知事コメント 平成21年6月23日 高知県HPより抜粋)

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20年7月に四国横断自動車道(高知自動車道)の高知自動車道 川之江JCT~高知IC間の4車線化事業が全て完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

3~4工区は現在供用に向け全面展開で施工を実施。用地取得率はH20年度末で92%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業見通し等

高知南IC(仮称)~高知空港IC(仮称)の区間は平成20年代半ば暫定2車線供用を予定しており、引き続き工事の推進を図り、完成供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

インターチェンジの形状及び構造の変更等により、約12億円のコスト縮減を図る。

対応方針

見直し継続

対応方針決定の理由

以上の事業の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の。