

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b>	四国横断自動車道 <small>あなんしまんと</small> 阿南四万十線 <small>あなん とくしまひがし</small> 阿南～徳島東	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b>	自：徳島県阿南市下大野町 <small>あなん ししもおおのちよう</small> 至：徳島県徳島市北沖洲 <small>とくしまきたおきのす</small>			<b>延長</b>	17.7km
<b>事業概要</b>					
四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。 阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。					
阿南～小松島：H15年度事業化		阿南～小松島：H8年度都市計画決定		阿南～小松島：H19年度用地着手	
小松島～徳島東：H10年度事業化		小松島～徳島東：H6年度都市計画決定		阿南～小松島：H19年度工事着手	
		小松島～徳島東：H20年度用地着手		小松島～徳島東：未着手	
<b>全体事業費</b>		約1,404億円		<b>事業進捗率</b>	
				20%	
				<b>供用済延長</b>	
				0km	
<b>計画交通量</b>		18,500～19,900台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>		<b>総便益</b>	
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 872/1,063億円		(残事業)/(事業全体) 1,601/1,601億円	
	(残事業) 1.8	事業費：848/1,039億円 維持管理費：24/24億円		走行時間短縮便益：1,362/1,362億円 走行経費減少便益：173/173億円 交通事故減少便益：66/66億円	
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%）      (残事業) B/C=1.6～2.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%）                      B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±10%）                      B/C=1.8～1.9（事業期間±10%）					
<b>事業の効果等</b>					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・ 並行区間等の旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・ 並行区間等のバス路線の利便性向上が期待される</li> <li>・ 徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徳島市から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・ 県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul>					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する</li> <li>・ 日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成</li> </ul>					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する</li> <li>・ 徳島県LEDバレイ構想によるLED産業の集積を支援する</li> <li>・ 観光資源が多くある県南部へのアクセス性の向上が期待される</li> </ul>					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
⑥安全な生活環境の確保					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される</li> </ul>					
⑦災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</li> </ul>					

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOX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
- ・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・マリニピア沖洲整備計画と連携

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：

- ・徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等より、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。

徳島県知事の意見：

- ・「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。  
「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「地域高規格道路・阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など県南地域の活性化に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心に重要な役割を果たす路線であります。  
このため、引き続き、早期供用に向けた事業の着実な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23年3月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 延長1.3km 開通
- ・平成23年4月 桑野道路事業化
- ・平成23年7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・平成24年4月 阿南安芸自動車道 福井道路 延長9.6km 事業化
- ・平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 延長3.7km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成10年度に小松島～徳島東事業化、平成15年度に阿南～小松島事業化、用地進捗率65%、事業進捗率20% (平成26年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・阿南 IC (仮称)～小松島 IC (仮称)間は、トンネル、橋梁工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・小松島 IC (仮称)～徳島東 IC (仮称)間は、用地買収推進中。
- ・用地進捗率は約 65% (H26.3 末)であり、開通に向け事業認定申請準備中。

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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

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



※ 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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> 一般国道55号 <small>ふくいどうろ</small> 福井道路	<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>起終点</b> 自：徳島県阿南市内原町桜木 <small>あなんしうちわらちようさくらぎ</small> 至：徳島県阿南市福井町小野 <small>あなんしふくいちょうこのう</small>	<b>延長</b> 9.6km	
<b>事業概要</b> 一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、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。 一般国道55号福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部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。 また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。		
H24年度事業化	H22年度都市計画決定	H一年度用地着手
全体事業費	約366億円	事業進捗率
計画交通量	8,100～13,300台/日	1%
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.1 総費用 (残事業)/(事業全体) 270/278億円 (事業費: 255/262億円) (維持管理費: 15/15億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 300/300億円 (走行時間短縮便益: 252/252億円) (走行経費減少便益: 31/31億円) (交通事故減少便益: 17/17億円)
<b>感度分析の結果</b> (残事業について感度分析を実施)		
(事業全体) 交通量 : B/C= 0.9～1.3 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 0.95～1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 0.99～1.2 (事業費 ±10%) B/C= 1.03～1.2 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 0.97～1.2 (事業期間±20%) B/C= 1.01～1.3 (事業期間±20%)		
<b>事業の効果等</b> 東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水産業）の活性化支援など多様な効果が期待できる ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港への時間短縮が見込まれる ・近畿圏や徳島中心部への地場産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・日常生活圏中心都市（阿南市）への県南市町や隣接生活圏中心都市からのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・「広域連携推進プロジェクト」を支援（第5次阿南総合計画） ・徳島県南部地域への観光アクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）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 ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・福井道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する		



## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> 一般国道55号 <small>あなんどうろ</small> 阿南道路	<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>起終点</b> 自：徳島県小松島市大林町森ノ本 <small>こまつしまし おおばやしちようもりのもと</small> 至：徳島県阿南市橘町青木 <small>あなんし たちばなちようあおき</small>		<b>延長</b> 18.4km																																				
<b>事業概要</b> 一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橘町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。																																						
S48年度事業化	S52年度都市計画決定 (H15年度変更)	S57年度用地着手																																				
S62年度工事着手																																						
<b>全体事業費</b>	約846億円	<b>事業進捗率</b> 72%																																				
<b>計画交通量</b>	5,700~15,500 台/日																																					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.8</td> <td style="text-align: center;">188/1,235億円</td> <td style="text-align: center;">232/2,276億円</td> <td style="text-align: center;">平成23年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">173/1,136億円</td> <td style="text-align: center;">178/1,958億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">16/100億円</td> <td style="text-align: center;">38/255 億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">16/63 億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(事業全体)	1.8	188/1,235億円	232/2,276億円	平成23年	(残事業)	(事業費)	(走行時間短縮便益)		1.2	173/1,136億円	178/1,958億円			(維持管理費)	(走行経費減少便益)			16/100億円	38/255 億円				(交通事故減少便益)				16/63 億円		
B/C	総費用	総便益	基準年																																			
(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(残事業)/(事業全体)	(事業全体)																																			
1.8	188/1,235億円	232/2,276億円	平成23年																																			
(残事業)	(事業費)	(走行時間短縮便益)																																				
1.2	173/1,136億円	178/1,958億円																																				
	(維持管理費)	(走行経費減少便益)																																				
	16/100億円	38/255 億円																																				
		(交通事故減少便益)																																				
		16/63 億円																																				
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量： B/C=1.7~2.0 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.02~1.5 (交通量±10%) 事業費： B/C=1.8~1.9 (事業費±10%) B/C=1.1~1.4 (事業費±10%) 事業期間： B/C=1.8~1.9 (事業期間±10%) B/C=1.2~1.3 (事業期間±10%)																																						
<b>事業の効果等</b> 阿南道路は四国広域幹線ネットワークの基幹動脈を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに都市間の所要時間短縮や救急医療や災害時の代替路形成、県南部の観光支援など重要な役割を担う。																																						
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間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20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・所要時間の短縮により路線バスの利便性が向上する ・美波町から徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・美波町から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性が向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（阿南市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・徳島県LEDバレイ構想を支援する ・観光資源が多くある県南部へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・県南部の三次医療施設カバー圏の拡大が見込まれる ⑥災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する 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他のプロジェクトとの関係

- ・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される

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：

- ・徳島県、阿南市、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会等より、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。

徳島県知事の意見

- ・「一般国道55号阿南道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。一般国道55号は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち、阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。このため、引き続き、事業推進に努めるとともに、残る区間の早期着工をお願いします。

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23年7月 日和佐道路 全線開通
- ・平成12年12月 橋湾火力発電所全機運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和48年度に事業化、用地進捗率87%、事業進捗率72%（平成26年3月末時点）
- ・平成5年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川 延長2.1km（2/4）部分開通
- 平成12年度まで：小松島市大林町森ノ本～阿南市那賀川町中島 延長6.9km（4/4）部分開通
- 平成19年度まで：阿南市西路見町江川～阿南市津乃峰町西分 延長6.5km（2/4、4/4）部分開通
- 平成25年度：阿南市津乃峰町西分～阿南市橋町大浦 延長1.7km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成31年度：阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間 延長2.1km（4/4）開通予定

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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

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



※ 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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス			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：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県四国中央市中之庄町					延長	10.1km
事業概要							
<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>							
S47年度事業着手		S53年度都市計画決定		S55年度用地着手		S57年度工事着手	
全体事業費	約690億円		事業進捗率	60%	供用済延長	6.5km	
計画交通量	8,600～32,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 3.6	176/835億円		923/3,041億円		平成23年	
	(残事業) 5.3	事業費：165/798億円 維持管理費：10/36億円		走行時間短縮便益：876/2,861億円 走行経費減少便益：40/140億円 交通事故減少便益：7.2/40億円			
感度分析の結果							
<p>(事業全体) 交通量：B/C=3.4～3.7（交通量 ±10%） (残事業) 交通量：B/C=5.2～5.3（交通量 ±10%）          事業費：B/C=3.6～3.7（事業費 ±10%） 事業費：B/C=4.8～5.8（事業費 ±10%）          事業期間：B/C=3.4～3.9（事業期間 ±10%） 事業期間：B/C=4.8～5.8（事業期間 ±10%）</p>							
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・高松、松山、高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。</li> <li>・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。</li> <li>・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。</li> <li>・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上以上の区間での歩道が整備される。</li> </ul>							

⑧災害への備え

- ・愛媛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となった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX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。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑪その他

- ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。

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：

- ・四国中央市等より、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。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道11号川之江三島バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、三島川之江ICとのアクセス強化を図り、地域経済の発展のための重要な道路であり引き続き全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

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

- ・昭和60年3月 松山自動車道（三島川之江IC～土居IC）開通
- ・昭和62年12月 松山自動車道（川之江JCT～三島川之江IC）開通
- ・平成17年4月 松山自動車道（川之江JCT～新宮IC）4車線化開通
- ・平成20年7月 松山自動車道（新宮IC～大豊IC）4車線化開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和47年度に事業化、用地進捗率78%、事業進捗約60%（平成26年3月末時点）
- ・平成20年度まで：四国中央市上分町～四国中央市中之庄町 延長6.5km（2/4、4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・四国中央市川之江町には、四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」が存在しており、平成23年度に国史跡に指定されたことから、計画ルートの変更について関係機関と調整中。

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を考慮した構造の採用等、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



※ 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。

※ 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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道11号 <small>にいほま</small> 新居浜バイパス			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：愛媛県新居浜市船木 至：愛媛県新居浜市大生院 <small>にいほま おおじょういん</small>			延長	9.3km		
事業概要							
<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>							
S62年度事業着手		S60年度都市計画決定		H2年度用地着手		H2年度工事着手	
全体事業費		約609億円		事業進捗率		57%	
				供用済延長		4.4km	
計画交通量		17,300～29,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体) 1.4	(残事業)/(事業全体) 218/603億円		(残事業)/(事業全体) 587/837億円		平成23年	
	(残事業) 2.7	事業費：202/576億円 維持管理費：17/27億円		走行時間短縮便益：521/762億円 走行経費減少便益：52/58億円 交通事故減少便益：14/16億円			
感度分析の結果							
<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.4～3.1 (交通量 ±10%)                  事業費：B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.5～3.1 (事業費 ±10%)                  事業期間：B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±10%) 事業期間：B/C=2.5～2.9 (事業期間 ±10%)</p>							
事業の効果等							
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</li> <li>・連絡道路がない住宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。                  【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】 【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛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。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</li> </ul>							



## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道56号 <small>つしまどうろ</small> 津島道路	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>えひめけんみなみうわぐんあいなちようかしわ</small> 愛媛県南宇和郡愛南町 柏 至： <small>えひめけんうわじましつしまちよういわまつ</small> 愛媛県宇和島市津島町岩松	延長	10.3km		
事業概要					
<p>一般国道56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約332kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。</p> <p>また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国8の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p>					
H24年度事業化		H-1年度都市計画決定		H-1年度用地着手	
H-1年度工事着手					
全体事業費	約422億円	事業進捗率	1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	6,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	(残事業)/(事業全体) 328/339億円 事業費：314/324億円 維持管理費：14/14億円	(残事業)/(事業全体) 387/387億円 走行時間短縮便益：326/326億円 走行経費減少便益：43/43億円 交通事故減少便益：18/18億円	平成26年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.0~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=0.9~1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間 ±20%）</p>					
事業の効果等					
<p>南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送道路の確保、第3次医療施設への速達性向上、地域産業（農水業）の活性化支援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"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の路線バス（宇和島バス）及び高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。</li> <li>・愛南町役場からJR宇和島駅（特急停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる。</li> <li>・愛南町から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛南町から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる。</li> <li>・深浦港から松山市への水産品流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられる。</li> <li>・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として位置づけられる。</li> <li>・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線として期待される。</li> <li>・日常活動圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）間の所要時間の短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地への所要時間の短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（愛南町役場～市立宇和島病院）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。</li> </ul>					

⑥災害への備え

- ・愛媛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。
- ・緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合の代替路線として期待される。
- ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。

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、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・接続する宇和島道路と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成する。

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：

- ・国道56号一本松・宇和島間整備促進協議会、愛媛県知事・愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会等より、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。

愛媛県知事の意見：

- ・四国8の字ネットワークを形成する高規格幹線道路であるとともに、本県の南予地域の活性化や大規模災害時の防災・減災においても大きな役割を担う、まさに、地域にとっての「命の道」であり、県民は一日も早い完成を待ち望んでおりますので、早期の工事着手に向けた事業の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24年3月 四国横断自動車道（西予宇和～宇和島北 IC）延長16.3km 暫定2車線開通
- ・平成26年度 宇和島道路（津島高田～津島岩松 IC）延長3.5km 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率0%、事業進捗率1%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の工事着手を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

- ・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



※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。  
 ※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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道56号 伊予インター関連	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：愛媛県伊予市市場 至：愛媛県伊予郡松前町筒井	延長	6.4km			
事業概要						
<p>国道56号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約300kmの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。</p> <p>このうち伊予市では、自動車交通量の増大により、慢性的な渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能が発揮できていない状況にある。</p> <p>伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く現在の2車線道路を4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とした延長6.4kmの現道拡幅事業である。</p>						
H4年度事業着手		S48年度都市計画決定 (H3年度変更)		H6年度用地着手		
				H7年度工事着手		
全体事業費	約450億円	事業進捗率	94%	供用済延長	6.1km	
計画交通量	14,500~32,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2  (残事業) 3.1	総費用 (残業/事業全体) 35/547億円 事業費：34/530億円 維持管理費：0.77/17億円	総便益 (残業/事業全体) 109/651億円 走行時間短縮便益：93/620億円 走行経費減少便益：15/24億円 交通事故減少便益：0.54/7.8億円	基準年	平成23年	
感度分析の結果						
<p>(事業全体) 交通量：B/C=0.96~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.6~3.2 (交通量±10%)                  事業費：B/C=1.2~1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.9~3.5 (事業費±10%)                  事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.3 (事業期間±10%)</p>						
事業の効果等						
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・路線バスの所要時間が短縮し、定時性向上が期待される。</li> <li>・JR伊予市駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域内での事業である</li> <li>・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が期待される。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が無い区間に歩道が設置される。</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されている。</li> <li>・震災点検要対策箇所である伊予跨線橋の架替である。</li> </ul>						

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩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。

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：

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会等より、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。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道56号伊予インター関連に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。

松山広域都市圏の経済社会活動や地域産業の活性化のため、必要不可欠な事業であり、平成27年度供用に向けた整備促進をお願いします。

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9年2月 松山自動車道（川内IC～伊予IC）開通
- ・平成12年7月 松山自動車道（伊予IC～大洲IC）開通
- ・平成12年7月 松山自動車道（伊予灘SA）開通
- ・平成14年3月 松山自動車道と一般国道56号大洲道路連結
- ・平成16年4月 松山自動車道（大洲北只IC～西予宇和IC）開通
- ・平成18年3月 国道56号大洲道路（大洲南IC～大洲北IC）4車線化
- ・平成24年3月 松山自動車道（西予宇和IC～宇和島北IC）開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成4年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率94%（平成26年3月末時点）
- ・平成23年度まで：伊予市市場～伊予市上吾川 延長3.3km（4/4）部分開通
- 平成21年度：伊予市下吾川～松前町筒井 延長2.8km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成27年度：伊予市上吾川～伊予市下吾川間 延長0.3km（4/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等

- ・事業の実施にあたっては、盛土材に他工事からの発生土を流用するとともに現場発生土を改良して活用し、総コストの縮減を図っている。

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



※ 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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
 担当課長名：茅野 牧夫

事業名 一般国道33号 高知西バイパス	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：高知県高知市鴨部 至：高知県吾川郡いの町波川	延長 9.8km				
事業概要 一般国道33号は、高知市を起点とし松山市に至る全長約119kmの幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動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。 しかしながら、現国道は、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなどの課題を抱えている。 高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。					
S49年度事業化	S57年度都市計画決定 (H13年度変更)	S59年度用地着手	S62年度工事着手		
全体事業費	約919億円	事業進捗率	72%	供用済延長	5.4km
計画交通量	11,600～33,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 229/1066億円 (事業費：215/1033億円) (維持管理費：15/34億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 782/1522億円 (走行時間短縮便益：660/1371億円) (走行経費減少便益：90/117億円) (交通事故減少便益：32/34億円)	基準年 平成23年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 1.1～1.7 (交通量±10%) (残事業) B/C= 2.6～4.3 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.4～1.5 (事業費±10%) B/C= 3.1～3.8 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.4～1.5 (事業期間±10%) B/C= 3.3～3.7 (事業期間±10%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・JR伊野駅（特急停車駅）までのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・高知港（特定重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車すれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・冠水による特殊通行規制区間を回避する。 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

- ・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨その他

- ・ 高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。

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

- ・ 一般国道 33 号整備促進期成同盟会等より、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。

高知県知事の意見：

- ・ 事業継続に異議はありません。一般国道 33 号高知西バイパスは、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り、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

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14年4月 一般国道439号大峠バイパス 開通
- ・ 平成14年9月 高知自動車道：伊野IC～須崎東IC 開通
- ・ 平成19年3月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：須崎2工区 開通
- ・ 平成19年6月 一般国道33号越知道路：3工区 開通
- ・ 平成21年3月 一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC 開通
- ・ 平成21年12月 高知自動車道：土佐スマートIC 供用開始
- ・ 平成23年3月 高知自動車道（新直轄）須崎西IC～中土佐IC 開通
- ・ 平成23年4月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：佐川工区 開通
- ・ 平成24年12月 高知自動車道（新直轄）中土佐IC～中土佐四万十中央IC 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和49年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率72%（平成26年3月末時点）
- ・ 平成9年度まで：高知市鴨部～いの町枝川 延長4.3km（2/4、4/4）部分開通
- ・ 平成24年度：天神IC～鎌田IC 延長1.1km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地進捗率は 99%（H26.3 末）であり、残り 1%の用地取得に向け事業認定告示済(H25.4)（一部裁決申請済）
- ・ 平成27年度：枝川IC～天神IC間 延長2.9km（2/4）開通予定

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



※ 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。

※ 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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> ：一般国道55号 <small>あきどうろ</small> 安芸道路	<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>起終点</b> ：自：高知県安芸市伊尾木 至：高知県安芸市馬ノ丁	<b>延長</b> ：5.8km				
<b>事業概要</b> ： <p>一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、室戸市、安芸市、南国市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、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号安芸道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設までの速達性の向上、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p>					
H24年度事業化	H23年度都市計画決定	H一年度用地着手			
H一年度工事着手					
全体事業費	約252億円	事業進捗率			
		2%			
		供用済延長			
		0.0km			
計画交通量	7,100～9,900台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.5	<b>総費用</b> (残事業)/ (事業全体) 197/206億円 <b>事業費</b> ：188/198億円 <b>維持管理費</b> ：8.5/8.5億円	<b>総便益</b> (残事業)/ (事業全体) 310/310億円 <b>走行時間短縮便益</b> ：271/271億円 <b>走行経費減少便益</b> ：26/26億円 <b>交通事故減少便益</b> ：13/13億円	<b>基準年</b> ： 平成26年
	(残事業)	1.6			
<b>感度分析の結果</b> ：         (事業全体) 交通量：B/C= 1.3～1.6 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 1.3～1.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%) B/C= 1.4～1.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.4～1.6 (事業期間 ±20%) B/C= 1.5～1.7 (事業期間 ±20%)					
<b>事業の効果等</b> ：         南海トラフの巨大地震発生時における緊急輸送路の確保、第3次医療施設への速達性の向上、現道（国道55号）の渋滞緩和、地域産業（農水産業）の活性化を支援など多様な効果が期待できる。					
<b>①円滑なモビリティの確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・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</li> </ul>					
<b>②物流効率化の支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JA土佐あき唐浜集出荷場と高知園芸流通センター間の時間短縮が見込まれる</li> <li>・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</li> </ul>					
<b>③国土・地域ネットワークの構築</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・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</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>					
<b>④個性ある地域の形成</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> <li>・高知県東部地域への観光アクセス向上</li> </ul>					
<b>⑤安全で安心できるくらしの確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する</li> </ul>					
<b>⑥災害への備え</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる</li> </ul>					

- ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する
- ・安芸道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている
- ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する

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

- ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる

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

- ・高知県安芸市議会、四国8の字ネットワーク整備促進東南部連盟、四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会等より、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。

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55号安芸道路は、県中央部と東部地域をつなぐ唯一の幹線道路の代替機能を担い、南海トラフ地震などの大規模災害発生直後に必要となる確実で円滑な防災拠点間等の緊急輸送や、地域間交流や地域産業の活性化、地域の連携による日常生活にかかる都市機能の維持に資する重要な路線です。そのため、国においては早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

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25年2月 南国安芸道路（香南かがみIC-香南やすIC） 延長2.9km 2車線 開通
- ・平成26年3月 南国安芸道路（香南のいちIC-香南かがみIC） 延長2.2km 2車線 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成24年度に事業化、用地取得率0%、事業進捗率2%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・早期の工事着工を目指し、調査・設計を進め事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

- ・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



※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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> 一般国道56号 <small>おおがたかいりよう</small> 大方改良	<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>起終点</b> 自：高知県幡多郡黒潮町入野立石 至：高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前	<b>延長</b> 2.6km																
<b>事業概要</b> 一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 しかしながら、黒潮町内を走る国道は幅員が狭く、歩道も整備されていないため、多くの児童や高齢者をはじめとする歩行者等の安全が確保されていないうえ、路上駐車等による救急活動の妨げも懸念されるなど、多くの課題を残している。 大方改良は、幹線道路である一般国道56号の走行性や安全性の向上及びアクセス機能の向上と黒潮町内の生活安全性の確保を目的とした延長2.6kmの道路事業である。																	
H11年度事業化      H21年度用地買収着手      H23年度工事着手																	
全体事業費      約56億円      事業進捗率      51%      供用済延長      0.0km																	
計画交通量      7,000～12,200 台/日																	
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.1	(残事業)	(事業全体)	1.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">38/55億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">32 / 50億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">5.5 / 5.5億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	38/55億円	(事業費)	(事業費)	32 / 50億円	(維持管理費)	(維持管理費)	5.5 / 5.5億円
B/C	(事業全体)	1.1															
(残事業)	(事業全体)	1.5															
総費用	(残事業)/(事業全体)	38/55億円															
(事業費)	(事業費)	32 / 50億円															
(維持管理費)	(維持管理費)	5.5 / 5.5億円															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">58/58億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">57 / 57億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">1.2 / 1.2億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">0.16/0.16億円</td> </tr> </table>			総便益	(残事業)/(事業全体)	58/58億円	(走行時間短縮便益)	(走行時間短縮便益)	57 / 57億円	(走行経費減少便益)	(走行経費減少便益)	1.2 / 1.2億円	(交通事故減少便益)	(交通事故減少便益)	0.16/0.16億円			
総便益	(残事業)/(事業全体)	58/58億円															
(走行時間短縮便益)	(走行時間短縮便益)	57 / 57億円															
(走行経費減少便益)	(走行経費減少便益)	1.2 / 1.2億円															
(交通事故減少便益)	(交通事故減少便益)	0.16/0.16億円															
<b>感度分析の結果</b> (事業全体)交通量 : B/C=0.9～1.2 (交通量 ±10%)      (残事業)交通量 : B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=0.99～1.1 (事業費 ±10%)      事業費 : B/C=1.4～1.7 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.02～1.1 (事業期間±10%)      事業期間 : B/C=1.5～1.6 (事業期間±10%)																	
<b>事業の効果等</b>																	
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。																	
②物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。																	
③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。																	
④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。																	
⑤安全な生活環境の確保 ・バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。																	
⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。																	
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。 ・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。																	

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・黒潮町のまちづくりと一体的に整備する必要あり。
- ・渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス性の向上が期待される。

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：

- ・四国西南地域道路整備促進協議会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より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。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。一般国道56号大方改良は、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改築事業であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

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21年3月 須崎道路 延長4.6km 2車線開通、中村宿毛道路（四万十IC～間IC）延長6.1km 2車線開通
- ・平成21年11月 中村宿毛道路（下田交差点～右山交差点）延長0.85km 4車化開通
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）延長7.8km 2車線開通  
中村宿毛道路（古津賀地区）延長0.4km 4車化開通
- ・平成23年3月 高知自動車道（中土佐IC～須崎西IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成11年度事業化、用地進捗率70%、事業進捗率51%（平成26年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

工事に着手し早期開通に向け事業を推進。

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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

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



※ 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。

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> 一般国道56号 <small>なかむらすくも</small> 中村宿毛道路	<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>起終点</b> 自：高知県四万十市古津賀 <small>しまんとしこつか</small> 至：高知県宿毛市和田 <small>すくもしわだ</small>	<b>延長</b> 23.2km	
<b>事業概要</b> 一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路である。本路線は、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。		
S51年度事業化		S50年度都市計画決定
S53年度用地着手		S54年度工事着手
全体事業費	約1,320億円	事業進捗率 87%
計画交通量	7,600～13,400 台/日	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/ (事業全体) 165/1,658億円 (事業費：142/1,607億円) (維持管理費：22/ 51億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 193/2,016億円 (走行時間短縮便益：180/1,811億円) (走行経費減少便益：4.6/ 144億円) (交通事故減少便益：8.6/ 61億円)
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.1～1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2～1.2 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.2 (事業期間±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.2 (事業期間±10%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・国見地区から中村駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・宿毛市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四万十市から宿毛湾港（重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。 ・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、だるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。 ・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として位置づけられている。 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。

関係する地方公共団体等の意見

・四国西南地域道路整備促進協議会、四国横断自動車道高知県建設促進期成会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より、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。

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号中村宿毛道路は、高知県西南地域において、南海トラフ地震などの大規模災害発生直後に必要となる確実で円滑な防災拠点間等の緊急輸送や、地域間交流や地域産業の活性化、地域の連携による日常生活にかかる都市機能の維持に資する重要な路線です。そのため、国においては早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

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21年3月 須崎道路 延長4.6km 2車線開通
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）延長7.8km 2車線開通
- ・平成23年3月 高知自動車道（須崎西IC～中土佐IC）延長7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）延長14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和51年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率87%（平成26年3月末時点）
- ・平成20年度まで：四万十IC～平田IC 延長13.1km（2/4、4/4）部分開通
- ・平成21年度まで：四万十市古津賀～四万十IC 延長2.5km（4/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地進捗率は99%（H26.3末）であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済（H26.10）。
- ・平成31年度：平田IC～宿毛IC間 延長7.6km（2/2）開通予定

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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

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



※ 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。