

事後評価結果（平成 28 年度）

担当 課：四国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：藤波 武志

事業名	一般国道 56 号 土佐道路	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：高知県高知市棧橋通 3 丁目 至：高知県高知市朝倉	延長	8.1 km		

事業概要
 一般国道 56 号は、高知市を起点に高知西南地域を經由して松山市に至る、延長約 290 kmの幹線道路であり、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重要な路線である。
 土佐道路は、県都高知市における鏡川以南の市街地を貫く環状道路の一部を担う延長 8.1 kmの 4 車線（一部 6 車線）道路であり、平成 23 年度に開通した。

事業の目的・必要性
 土佐道路は、高知市内を通行する広域交通を分担し市街地の交通円滑化・高知都市圏～高知中心市街地間の交通混雑緩和を図るとともに、地域間交流の活性化や歩車分離による安全性の強化、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるネットワークを確保することを目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和 46 年度	用地着手	昭和 47 年度	供用年	(当初) ー/平成 21 年度	変動	1.1 倍
		都市計画決定	昭和 46 年度	工事着手	昭和 51 年度	(暫定/完成)	(実績) ー/平成 23 年度		
	事業費	計画時	(名目値) ー/517 億円	実績	(名目値) ー/527 億円			変動	1.02 倍
		(暫定/完成)	(実質値) ー/529 億円	(暫定/完成)	(実質値) ー/505 億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	ー/39,700 台/日		実績	ー/46,300 台/日		変動	117%
		(暫定/完成)			(暫定/完成)				
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	12.9	→	22.6 Km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	183.6	→	131.9 件/億台キロ	
		(供用直前年次) S55 年度		(供用後年次) H28 年度		(供用直前年次) H17 年度		(供用後年次) H26 年度	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	4.5	総費用	975 億円 (事業費: 936 億円 維持管理費: 39 億円)	総便益	4,377 億円 (走行時間短縮便益: 4,158 億円 走行経費減少便益: 170 億円 交通事故減少便益: 49 億円)	基準年	平成 17 年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.9	総費用	1,491 億円 (事業費: 1,428 億円 維持管理費: 63 億円)	総便益	2,849 億円 (走行時間短縮便益: 2,585 億円 走行経費減少便益: 199 億円 交通事故減少便益: 65 億円)	基準年	平成 28 年
事業遅延によるコスト増			費用増加額	ー2.6 億円	便益減少額	0.02 億円			
事業遅延の理由	用地交渉の難航による遅延								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等の渋滞損失時間が削減【約 1,656 千人時間/年→約 768 千人時間/年 53.6%削減】 ・ 高知市西部から高知駅までの所要時間が短縮【34分→23分】 ・ 高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【55分→47分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高知市西部から高知新港までの所要時間が短縮【50分→38分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 潮江西部土地区画整理事業と連携を図った事業を推進 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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が向上【45分→30分】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模イベント(リョーマの休日、よさこい祭り)への来訪者を支援 【高知市西部→とさてらす(高知観光情報発信館)：34分→23分】 ・ 高知城、わんぱくこうちなどの主要な観光地へのアクセスが向上 ・ 公共公益施設(はりまや橋観光バスターミナル、高知駅バスターミナル)へスムーズなアクセス 【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→23分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高知市西部から三次救急医療施設へのアクセスが向上【高知市西部→高知医療センター：42分→35分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成24年1月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけ ・ 学校や沿線住民による自主防災活動など防災意識の向上に寄与 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量が約7.9千t-CO2/年(約1.5%)削減【513.7千t-CO2/年→505.8千t-CO2/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NO2排出量が約84.2t-NO2/年(約40%)削減【211.2t-NO2/年→127.0t-NO2/年】 ・ SPM排出量が約8.0t-SPM/年(約40%)削減【19.8t-SPM/年→11.8t-SPM/年】 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観を形成 <p>⑪安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線地域(高知市)の人口は、昭和55年の一部暫定供用後増加を続けていたが、平成17年以降減少傾向。 ・ 沿線地域(高知市)の自動車保有台数は微増傾向。 ・ 土佐道路の利用が想定される通勤流動(H22)は約7,800人/日であり、昭和55年に比べて1.4倍の増加。
<p>今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土佐道路の完成供用により、国道32号、国道33号の交通渋滞緩和や、各拠点への所要時間の短縮、高知市中心部への通過交通の分散など、「混雑緩和」「環状道路としての機能」「緊急医療や災害時の支援」など事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価の必要性はない。 また、土佐道路は、想定された効果が発揮されており、改善措置の必要性はない。
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p>	<p>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p>
<p>特記事項</p>	<p>特になし</p>

※ 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。