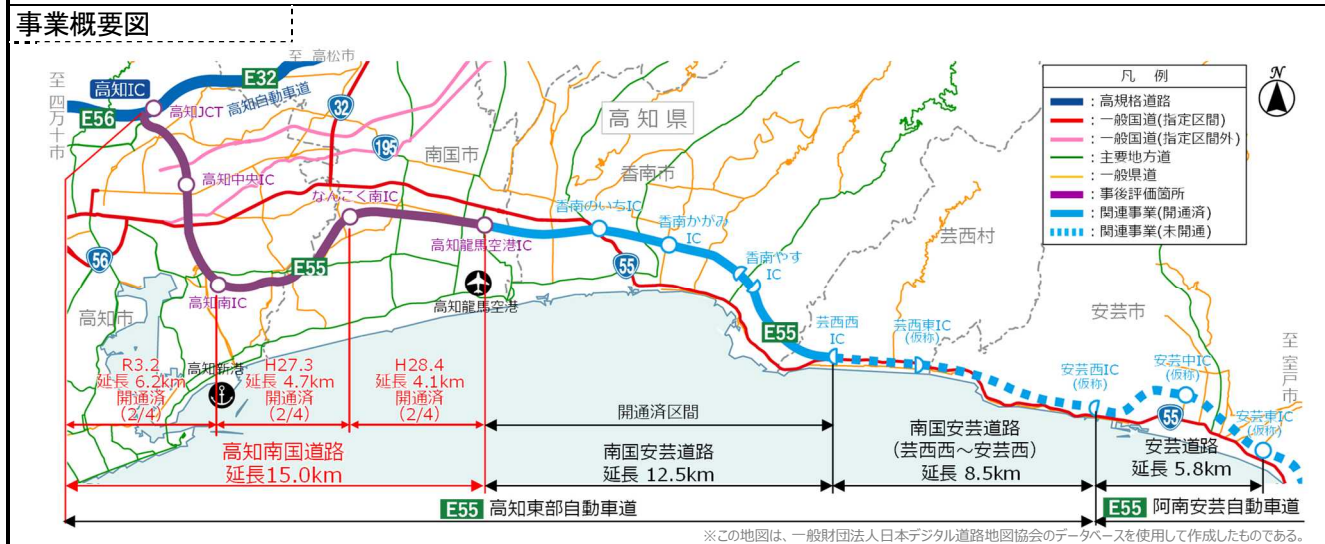


事後評価結果（令和7年度）

事業名	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	自：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
 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238km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。このうち、高知南国道路は、高知JCTから高知龍馬空港ICに至る延長15.0kmの高規格道路であり、令和2年度に全線暫定2車線開通した。

事業の目的・必要性
 一般国道55号高知南国道路は、高規格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、高知自動車道や阿南安芸自動車道及び四国横断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、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、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知JCT・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の支援を目的としている。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H4年度	供用年	(当初) -/R11年度	変動	-倍
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H12年度	(暫定/完成)	(実績)R2年度/-		
	事業費	計画時	(名目値) -/1,300億円	実績		(名目値) 1,641/-億円	変動		-倍
		(暫定/完成)	(実質値) -/1,150億円	(暫定/完成)		(実質値) 2,218/-億円			
交通量 (当該路線)	計画時	実績			変動		-%		
	(暫定/完成)	-/4,218~35,330 台/日			(暫定/完成)		5,100~25,800/- 台/日		
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	33.2	→	34.7	km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	87.8	→	12.8	件/万台キロ
	(供用直前年次)H26年度		(供用後年次)R7年度			(供用直前年次)H26年		(供用後年次)R5年	
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		
	2.4	-	1,105億円 (事業費:1,075億円 維持管理費: 30億円 更新費: -億円)		2,689億円 (走行時間短縮便益:2,521億円 走行経費減少便益: 114億円 交通事故減少便益: 54億円)		平成16年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		
	1.1(0.9)	4.3%(3.6%)	15,035億円 (事業費:14,106億円 維持管理費: 675億円 更新費: 254億円)		16,088億円 (走行時間短縮便益:13,885億円 走行経費減少便益: 1,766億円 交通事故減少便益: 437億円)		令和7年		
事業遅延による コスト増	費用増加額				便益減少額				
			-億円				-億円		

	事業遅延の理由 特になし
	交通量変動の理由 計画時は、高知南国道路を完成4車線とした将来(R12)推計値であったが、早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先し、暫定2車線で当面事業完了したため変動が生じている。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間が削減【236.0万人時間/年→112.0万人時間/年 52.5%削減】 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性が向上【高知駅前観光バス(空港連絡バス)平日26便/日、休日26便/日(往復)等】 ・高知駅から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【36分→28分】 ②物流効率化の支援 ・北川村から高知新港までの所要時間が短縮【100分→83分】 ・園芸流通センターからJA高知県あき支所までの所要時間が短縮【68分→51分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路 高知東部自動車道の一部を構成 ・高知市から安芸市までの所要時間が短縮【80分→71分】 ・香南市から高知市までの所要時間が短縮【46分→41分】 ④個性ある地域の形成 ・北川村のゆず振興ビジョンを支援 ・高知JCTからモネの庭マルモッタンまでの所要時間が短縮【97分→82分】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・中芸広域連合消防本部から高知医療センターまでの所要時間が短縮【88分→71分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・現道の死傷事故件数【48件/年→7件/年】 ⑦災害への備え ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定 ・現道である国道32号、55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成 ・並行する高知自動車道の代替路線としての機能 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約6千t-CO2/年(約1.4%)削減【434千t-CO2/年→428千t-CO2/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約20.4t-NO2/年(約39.8%)削減【51.2t-NO2/年→30.8t-NO2/年】 ・SPM排出量が約1.2t-SPM/年(約41.1%)削減【2.92t-SPM/年→1.72t-SPM/年】 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・南国市の広域交通網の拡充に寄与 ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保 ・阿南安芸自動車道等と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成 その他評価すべきと判断した項目 -
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・当該道路の環境影響評価を平成2年8月に実施しており、予測の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、動物及び景観について環境保全目標を満足している。 ・騒音については、平成27年11月に環境影響評価の自主照査を実施しており、環境保全目標を満たさなかった一部の箇所において、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。 なお、遮音壁等の設置を実施するにあたって、沿道の土地利用などの地域状況や交通量の推移による騒音の状況等を勘案して、適切な保全措置を講じている。 ・文化財保護法等により保護のため特別の措置を講ずべき動物については、改変区域内の個体を移植するなど、適切な措置を講じている。 その他評価すべきと判断した項目 -
	事業評価監視委員会の意見

・「今後の事後評価及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は妥当である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・沿線地域(高知市、南国市)の人口は平成16年度以降減少傾向。
- ・周辺の道路事業について、南国安芸道路:H12年度事業化(H23.3:香南やすIC～芸西西IC、H25.2:香南かがみIC～香南やすIC、H26.3:香南のいちIC～香南かがみIC、R7.3:高知龍馬空港IC～香南のいちIC開通)、南国安芸道路(芸西西～安芸西):H23年度事業化、安芸道路:H24年度事業化、海部野根道路:H31事業化、野根安倉道路:R2年度事業化、奈半利安芸道路(安田～安芸):R4年度事業化、奈半利安芸道路(奈半利～安田):R6年度事業化

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・高知南国道路の完成供用により、「周辺道路の混雑緩和」、「緊急輸送ネットワークの強化及び防災機能の向上」、「新たな空港アクセスルート形成による利便性向上」、「企業立地の促進による地域産業の活性化に寄与」、「救急医療活動への貢献」、「港湾アクセス向上による地域産業の活性化を支援」など、高知南国道路の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。
- ・なお、事業中の四国8の字ネットワークを構成する事業では、徳島JCTから高知JCTまでの複数の区間を一体とした評価を実施しているため、引き続き高知南国道路を含めた事業評価を実施する予定。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・事業前・事業後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。
- ・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。
- ・高知南国道路の開通により、防災機能の向上や地域産業の活性化につながる効果も確認できたことから、こうした効果も評価されることが望ましい。

特記事項

- ・特になし

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

(※B/Cの値は、徳島JCT～高知JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。)