
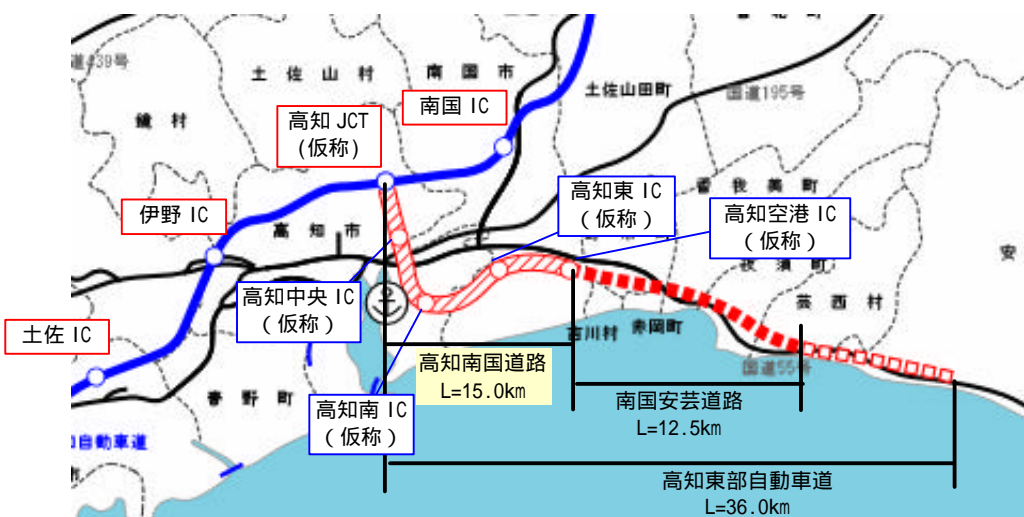


一般国道55号 高知南国道路について

平成16年12月2日
国土交通省四国地方整備局

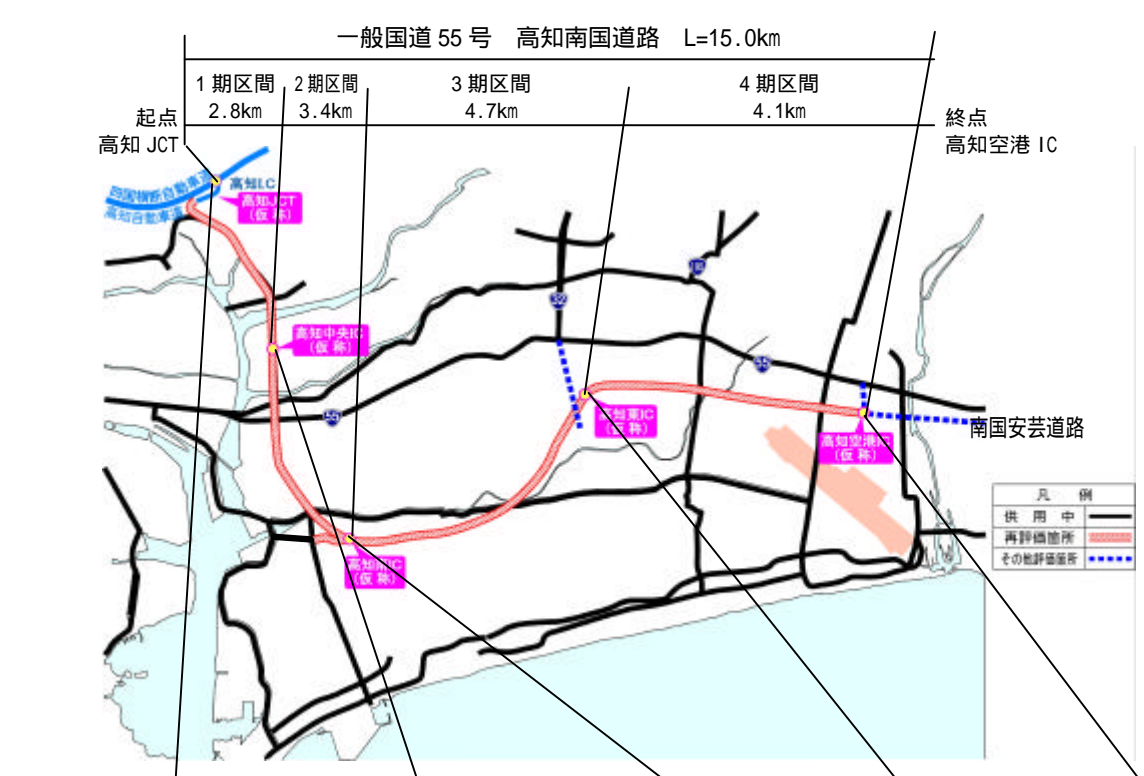
事業再評価に係る資料

事業名	一般国道 55 号 高知南国道路		事業種別	一般国道
事業概要	起終点	自：高知県高知市一宮 至：高知県南国市物部	延長 供用済	15.0km 0.0km
	事業化	平成 2 年度	都市計画決定	平成 2 年 10 月 23 日
	用地着手	平成 5 年度	工事着手	平成 13 年度
要	全体事業費	約 1,300 億円（うち用地費：290 億円）		
事業目的	<p>一般国道 55 号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国立公園を経て、高知市に至る延長 215.9km の幹線道路であり、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>高知南国道路は、県東部～高知市間の現道（一般国道 55 号）で発生している慢性的な交通渋滞の解消を図ることにより、沿道環境の改善、利便性の向上を目的としている。</p> <p>また、高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する一般国道として整備される自動車専用道路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・空の玄関口が効果的にネットワークする高速交通体系が形成され、県内の広域的交通の高速性、安全性の確保に資するものである。</p>			
<p>< 位置図 ></p>  <p>< 拡大図 ></p> 				

事業の進捗状況

事業の進捗状況

執行済み額（全体） （平成 15 年度末）	事業費 : 1,300 億円（進捗率 39%） うち用地費 : 290 億円（進捗率 69%）
執行済み額（未整備区間） （平成 15 年度末）	事業費 : 1,300 億円（進捗率 39%） うち用地費 : 290 億円（進捗率 69%）



	1 工区間	2 工区間	3 工区間	4 工区間
延長	2.8km	3.4km	4.7km	4.1km
現状	<ul style="list-style-type: none"> 平成 5 年度工事着手 平成 4 年度用地着手（進捗率 98%） 平成 9 年度、平成 14 年度に一般道路として、五台山道路（高知県整備）暫定供用 		<ul style="list-style-type: none"> 平成 13 年度工事着手 平成 12 年度用地着手（進捗率 40%） 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年度工事着手予定 平成 14 年度用地着手（進捗率 18%）
今後の見通し	・道路ネットワークの延長を優先し、3,4 工区の整備を先行		・平成 21 年度の暫定供用に向けた用地買収・工事の推進	・平成 23 年度の暫定供用に向けた用地買収・工事の推進

客観的評価指標

客観的評価指標		備考
事業の効率性	便益が費用を上回っている	全事業 2.4 残事業 5.8
事業実施環境 (新規事業採択時)	ルート確定済み 円滑な事業執行の環境が整っている	
事業実施環境 (新規着工準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	

政策目標		客観的指標	備考
大項目	中項目		
1.活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間 a:渋滞損失時間(現況):1,943 万人・時間/年 渋滞損失削減時間:93 万人・時間/年 区間 b:並行区間の渋滞損失時間(現況):151 万人時間/年 並行区間の渋滞損失削減率:84%削減
		並行区間等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満であった区間の旅行速度の改善が期待される	
		並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待されるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待される	
		新幹線駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる	高知駅
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	高知港、高知新港
		農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	ゆず加工品など
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		三大都市圏の環状道路を形成する 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
	国土・地域ネットワークの構築	当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		当該路線が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	高知市・安芸市
	個性ある地域の形成	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	高知市
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	高知新港 高知龍馬空港 高知医療センター なんごう流通団地 高知みなみ流通団地 高知市東部総合運動場 等
IC 等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する		馬路温泉、阪神キャンプ等	
2.暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	高知赤十字病院 高知医療センター (H17.3 開院予定)
3.安全	安全な生活環境の確保 災害への備え	並行区間等に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」といふ)として位置づけあり	
		緊急輸送道路が通行止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機能する	
4.環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	
		対象道路の整備により、削減される自動車からの CO2 排出量	5,200t-CO2/年程度削減
		並行区間等における自動車からの NO2 排出削減率	
		並行区間等における自動車からの SPM 排出削減率	
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
5.その他	他のプロジェクトとの関係 その他	その他、環境や景観上の効果が期待される	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	「四国 8 の字ネットワーク」の形成への寄与

事業を巡る社会情勢等の変化	事業の効果や必要性を評価するための指標当該項目
	<p>活力 - 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減 <ul style="list-style-type: none"> 区間 A: 93 万人時間/年削減 (削減率 5%) 区間 B: 127 万人時間/年削減 (削減率 84%) ・現道を運行する高速バスや路線バスの利便性向上及び定時制確保。 ・JR 高知駅 (特急停車駅) へのアクセスが向上。 ・高知龍馬空港 (第二種空港) へのアクセスが向上。 <p>活力 - 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知港 (重要港湾) 高知新港へのアクセスが向上。 ・農林水産品の物流利便性が向上。 <p>活力 - 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する日常活動圏中心都市である高知市と安芸市のアクセスが向上し、地域活性化に寄与。 ・中央地方生活圏東部から中心都市である高知市へのアクセスが向上。 <p>活力 - 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各観光施設へのアクセス性向上により、観光客数の増加、地域の活性化が期待。 <p>暮らし - 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設アクセスが向上し、三次医療施設 60 分カバー圏域が拡大。 <p>安全 - 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 55 号 (現道) は、第 1 次緊急輸送道路に指定。 ・地震等の被害発生時における避難や緊急輸送等防災機能の強化。 <p>環境 - 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂ (二酸化炭素) 排出量 5200t CO₂/年程度削減。 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速広域ネットワークとして、「四国 8 の字ネットワーク」の形成。
	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
	<p>地元協議の進展</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知東部自動車道整備促進期成同盟会が設立され、高知東部自動車道 (高知南国道路、南国安芸道路) の整備促進、道路特定財源の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動が続けられている。 <p>四国縦断自動車道 (高知自動車道) の供用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和 62 年 10 月 大豊 ~ 南国間供用開始 ・平成 4 年 1 月 川之江 ~ 大豊間供用開始 ・平成 10 年 3 月 南国 ~ 伊野間供用開始 ・平成 14 年 9 月 伊野 ~ 須崎東間供用開始

投資効果	事業の 事業の	事業全体の投資効率性（基準年：平成 16 年度 検討年次 40 年間で算出） 費用便益比：B/C = 2.4 総費用：1,106 億円（事業費及び維持管理費） 総便益：2,689 億円
		残事業の投資効率性（基準年：平成 16 年度 検討年次 40 年間で算出） 費用便益比：B/C = 5.8 総費用：467 億円（事業費及び維持管理費） 総便益：2,689 億円
や 代 替 案 等	コスト縮減	コスト縮減策 ・事業実施にあたっては、IC の形状見直し、新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。
見	地方公共団体の意	本事業の推進にあたっては、周辺の自治体などから積極的な整備促進要望あり 高知東部自動車道整備促進期成同盟会 高知市、南国市、土佐山田町、香北町、物部村、野市町、吉川村、赤岡町、香我美町、夜須町、芸西村、安芸市、安田町、田野町、奈半利町、北川村馬路村、室戸市、東洋町
	対応方針	<u>事務局案 事業継続</u> (理由) 高知南国道路は、現道（一般国道 55 号）で発生している慢性的な交通渋滞の解消や物流効率化の支援や国土・地域ネットワークの構築、救急医療活動の支援、信頼性の高い輸送路の確保等の効果が期待されている。 本事業の費用便益比（B / C）も高く、投資効果も見込まれている 本事業の推進にあたっては、沿線の自治体などから積極的な整備促進要望がなされている。 上記により、引き続き事業の推進を目指すことが必要である。

一般国道 55 号 高知南国道路

目 次

1 . 高知南国道路の概要	1
2 . 高知南国道路の主な事業経緯	3
3 . 高知南国道路の進捗状況	3
4 . 道路利用状況	4
5 . 事業の必要性（効果）	6
活力-円滑なモビリティの確保	6
活力-物流効率化の支援	10
活力-国土・地域ネットワークの構築	14
活力-個性ある地域の形成	16
暮らし-安全で安心できるくらしの確保	19
安全-災害への備え	20
環境-地球環境の保全	23
環境-生活環境の改善・保全	24
その他-四国の広域ネットワークとしての位置づけあり	25
その他-工業立地の必要条件	26
6 . 費用便益比算定	28
7 . 高知南国道路のコスト縮減	30
8 . 地方公共団体の意見	31

平成 16 年 12 月

国土交通省四国地方整備局

1. 高知南国道路の概要

1) 事業の目的

一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長215.9kmの幹線道路であり、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。

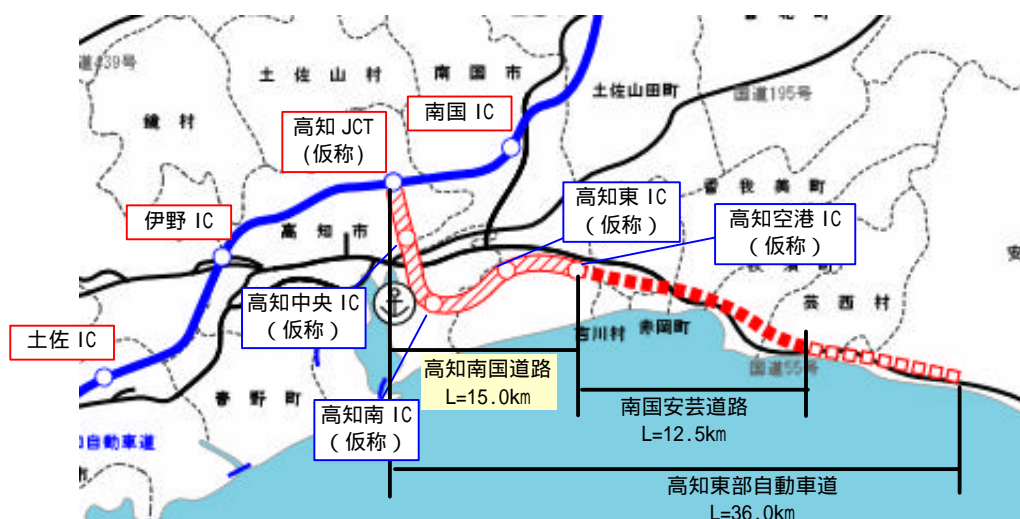
高知南国道路は、県東部～高知市間の現道（一般国道55号）で発生している慢性的な交通渋滞の解消を図ることにより、沿道環境の改善、利便性の向上を目的としている。

また、高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する一般国道として整備される自動車専用道路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・空の玄関口が効果的にネットワークする高速交通体系が形成され、県内の広域的交通の高速性、安全性の確保に資するものである。

< 位置図 >

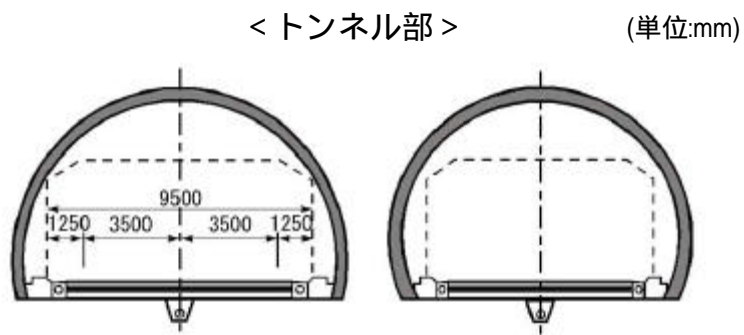
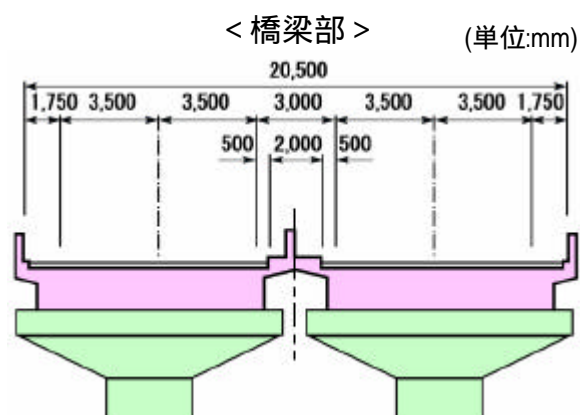
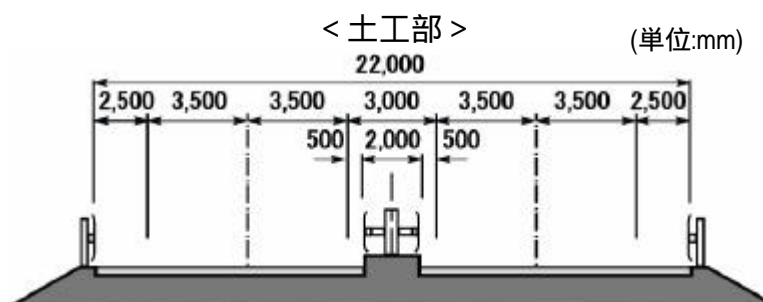


< 拡大図 >



2) 事業計画緒元

- ・ 路線名：一般国道 55 号 高知南国道路
- ・ 計画区間：高知県高知市一宮 ~ 高知県南国市物部
- ・ 計画延長：15.0km
- ・ 道路構造：第 1 種第 3 級（自動車専用道路）
- ・ 車線数：4 車線
- ・ 標準幅員：22m（標準部）



2. 高知南国道路の主な事業経緯

項目	経緯
事業化	平成2年度
都市計画決定	平成2年10月23日
用地着手	平成4年度
工事着手	平成5年度
供用延長	-

3. 高知南国道路の進捗状況

高知南国道路の進捗状況は、以下の通り



	1 工区間	2 工区間	3 工区間	4 工区間
延長	2.8km	3.4km	4.7km	4.1km
現状	<ul style="list-style-type: none"> 平成5年度工事着手 平成4年度用地着手（進捗率98%） 平成9年度、平成14年度に一般道路として、五台山道路（高知県整備）暫定供用 		<ul style="list-style-type: none"> 平成13年度工事着手 平成12年度用地着手（進捗率40%） 	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年度工事着手予定 平成14年度用地着手（進捗率18%）
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークの延長を優先し、3,4工区の整備を先行 		<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度の暫定供用に向けた用地買収・工事の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年度の暫定供用に向けた用地買収・工事の推進

4. 道路の現況と課題

1) 交通状況に関する現況・課題

【現況】

- ・ 高知南国道路と並行する現道（国道 55 号）においては、自動車交通量が 40,000～48,000 台/日、混雑度が 1.2～1.9 と著しい混雑を呈している。
- ・ 特に朝夕のピーク時は、交通渋滞が連日発生している。

【課題】

- ・ 高知南国道路を整備することにより、慢性的な渋滞の解消を図る必要がある。

現在、高知南国道路周辺における交通量及び混雑度は下記表のようになっている。

< 交通量・混雑度の現状 >



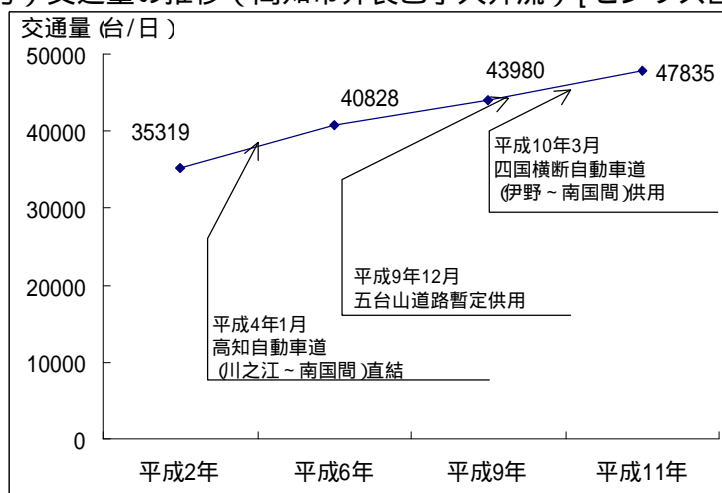
路線名	調査地点	区間番号	交通量	交通容量	混雑度	混雑時速度 (km/h)
国道 32 号 (65 号)	高知市高須新町 4丁目 1 4	1008	43,064 台/日	22,400 台/日	1.92	10.7 (17.1)
国道 32 号 (65 号)	高知市介良乙字大井流	1007	47,835 台/日	29,300 台/日	1.63	37.7 (12.6)
国道 55 号	南国市明見字仁王門	1041	47,120 台/日	38,300 台/日	1.23	50.5 (17.9)
国道 55 号	南国市田村乙字高田後	1040	39,974 台/日	34,200 台/日	1.17	43.4 (14.7)

出典)平成 11 年道路交通センサス 混雑時速度の ()内は平成 15 年度プローブデータ

注)混雑度 = 交通量 ÷ 交通容量で表され、一般的に 2.0 以上で日中連続して混雑状態にあるとされる。また混雑度を 1.0 を下回ると快適に走行できるとされている。

高知南国道路に並行する現道の交通量については、近年急激に増加しており混雑度が 1.17～1.92 であり また、高知市高須新町ではピーク速度が 10.7km/h と非常に低くなっているなど著しい混雑を呈している。

< 現道（国道 55 号）交通量の推移（高知市介良乙字大井流）[センサス区間番号 1007] >



出典)道路交通センサス (値は 12 時間交通量に昼夜率を乗じたもの)

〔 朝ピーク時の状況：空港、安芸市方面への交通は混雑している（南国市大桶） 〕



〔 夕方ピーク時の状況：高知市方面、安芸市方面ともに混雑している（高知市高須新町） 〕



2) 緊急輸送道路における現況と課題

【現況】

- ・平成10年の高知豪雨により、高知市周辺が浸水し、現道交通が遮断された。
- ・また、今後予想される南海・東南海地震による津波での浸水被害が想定され、避難路及び緊急輸送路としての機能が阻害される恐れがある。

【課題】

- ・豪雨や地震による津波での浸水被害において、避難や緊急輸送等防災機能の強化に資する道路整備が必要である。

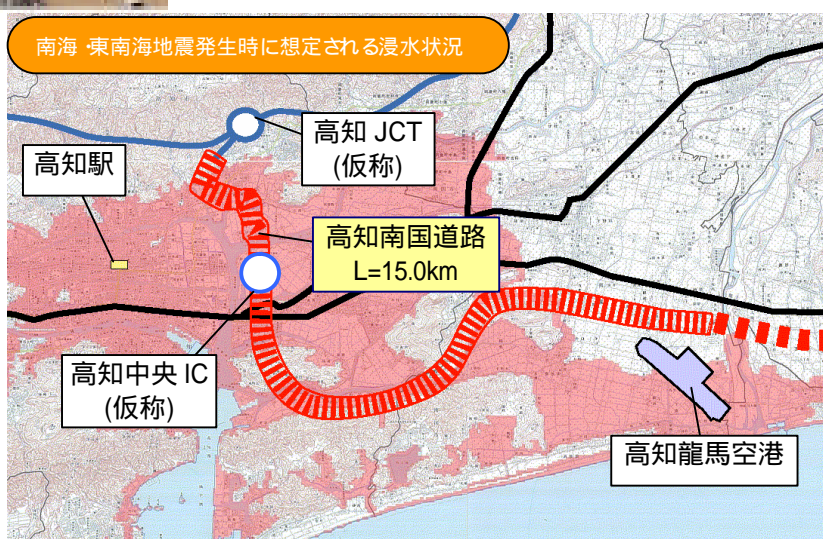
国道55号は高知県の緊急輸送道路ネットワークの一環を担っているものの、高知市周辺における国道55号などは、平成10年の高知豪雨により浸水し、現道交通が遮断され、交通機能が阻害された。

また、当地域には南海・東南海地震の発生、それに伴う津波による浸水が高い確率で予想されていることも踏まえ、災害時に緊急、救急、医療活動を迅速に行うための緊急輸送道路の強化が必要とされている。



高知中央 IC (仮称) 周辺は、海拔ゼロメートル地帯であるため、道路が浸水し、交通機能が阻害されている。

南海・東南海地震発生時は、高知中央 IC (仮称) 周辺をはじめとして、広い範囲で浸水し、交通機能の阻害が予測される。



注) 堤防や水門が機能しないとした場合

出典) 第2次高知県津波防災アセスメント調査資料

5 . 事業の効果

高知南国道路整備により期待される効果

地域連携を深める効果

- 高速広域ネットワークの一環としての効果P26
 - ・ 高速広域ネットワークとして、**「四国 8 の字ネットワーク」**の形成に寄与。
- 陸・海・空の玄関口へのアクセスが向上P11 ~ 14
 - ・ 高知駅、高知港、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上
- 地域の交流が活性化P18
 - ・ 隣接する生活圏間および生活圏内の交流が活性化
- 農林水産品の物流利便性向上P15 ~ 17
 - ・ 高知 JCT との直結により、物流の効率化や販路の拡大などが期待
- 主要な観光地へのアクセス向上P20
 - ・ 観光地へのアクセスが向上し、観光客数の増加、それに伴う地域の活性化が期待

地域住民の生活を向上させる効果

- 国道 55 号等の慢性的な交通渋滞の解消 P8 ~ 10
 - ・ 並行する国道 55 号等の年間渋滞損失時間の削減
 - ・ 現道を通行するバス路線の定時制の確保、利便性が向上

安全・安心の効果

- 緊急輸送ネットワークを強化P22 ~ 24
 - ・ 豪雨や地震による津波被害等における避難や緊急輸送の強化に資する道路
- 三次医療施設へのアクセス向上P21
 - ・ 第三次医療施設へのアクセスが向上し、60 分カバー圏域が拡大

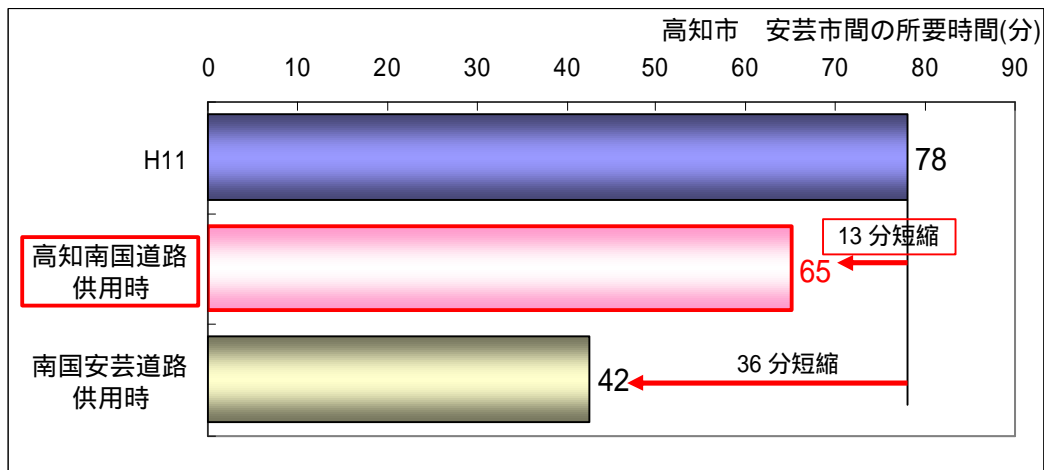
活力-円滑なモビリティの確保

アクセス向上

高知南国道路の整備により、大幅な所要時間短縮効果

高知南国道路は、高知東部自動車道の一部であり、高知市～安芸市において、**高知南国道路供用時に13分、南国安芸道路供用時に36分の所要時間の短縮効果**が見込まれる。

この所要時間短縮により、高知中央生活圏と安芸地方生活圏とのアクセス時間が大幅に短縮され、生活圏を越えた交流の活性化が期待される。



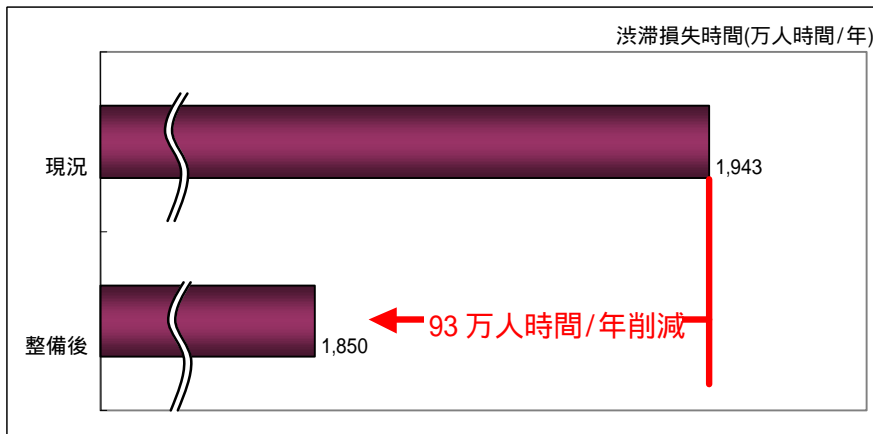
注 現道の所要時間は、平成15年プローブデータの最小速度とセンサス区間延長に基づき算定
高知南国道路および南国安芸道路の所要時間は、旅行速度80km/hとして算定

高知南国道路の整備により、渋滞損失時間が大幅に削減

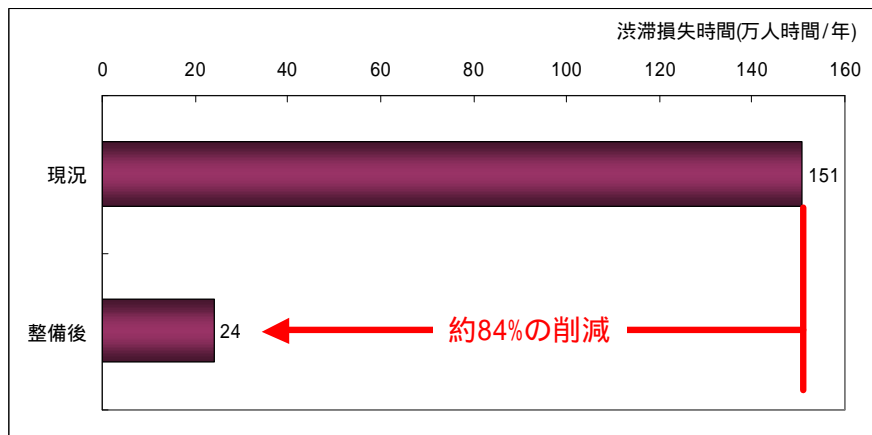
並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

高知南国道路の整備により 現道 (国道 55 号) における交通量を高知南国道路が受け持つため、国道 55 号の混雑は大幅に軽減され、渋滞損失は解消されるものと見込まれる。

< 高知南国道路の供用による現道の渋滞損失時間の変化 >
区間 a：当該事業による影響を受ける区間



区間 b：区間 a のうち、当該道路の供用における渋滞解消に伴う影響が大きい区間



注) 区間 b は、国道 55 号 (南国市物部 ~ 高知市介良乙)、国道 32 号 (高知市介良乙 ~ 高須新町) における渋滞損失時間 (平成 11 年値)

高知空港と直結するため、高知空港連絡バスの利便性向上
 路線バス・高速バスの定時性が確保

並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる

【高知空港連絡バス】

高知龍馬空港との直結により、空港連絡バスの利便性が向上

高知空港連絡バスとして土佐電気鉄道バス、高知駅前観光バスが運行している。

高知空港連絡バスについては、本事業の実施により高知南国道路が空港に直結していることから、当該路線を利用するものと考えられ、空港への利便性の向上が見込まれる。

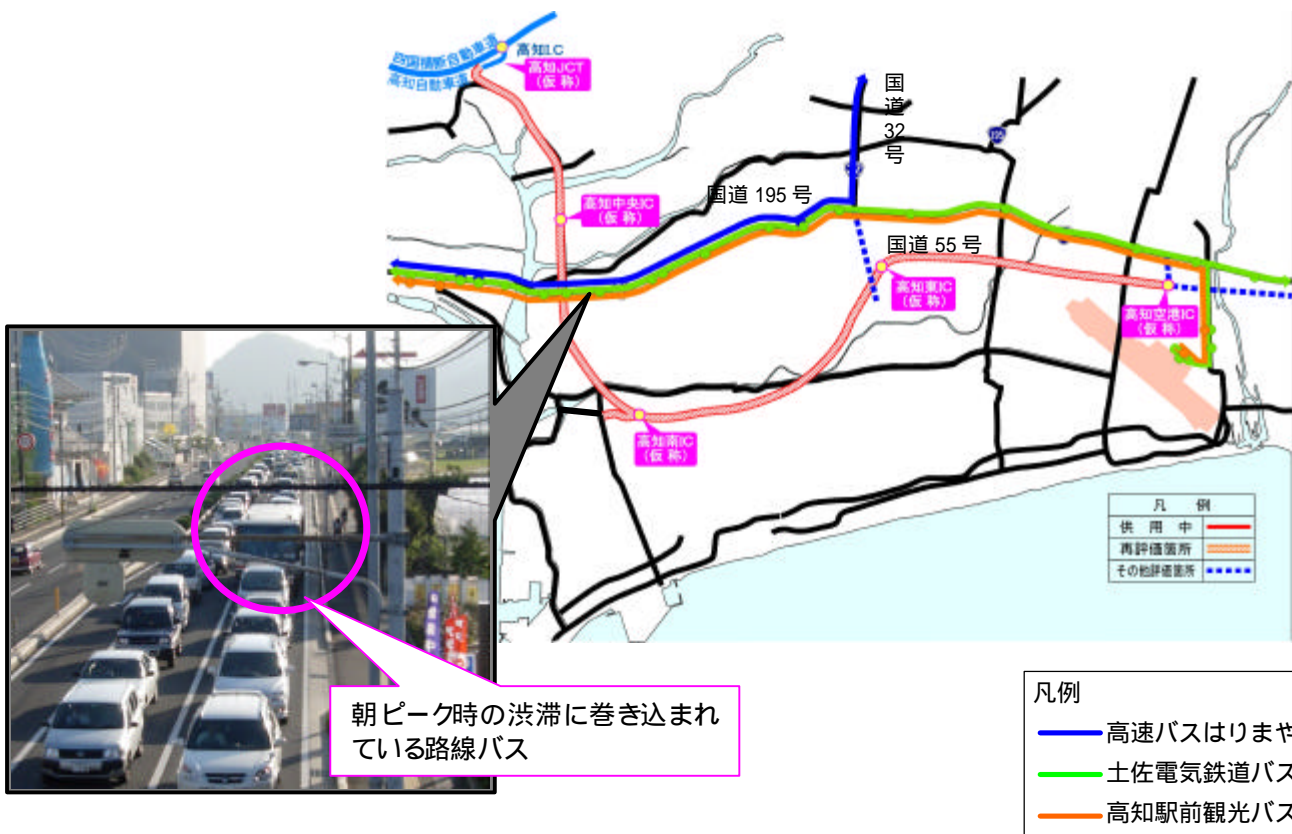
【路線バス、高速バス】

現道交通量の減少により、現道を通行するバスの定時性が確保、利便性が向上

現道(国道55号等)における路線バスとして、高知市～室戸市間(14往復/日)、高知市～安芸市(52往復/日)等を運行する高知県交通バス、高速バスとしてははりまや号(高知～福岡;1往復/日)が運行している。

路線バスについては、国道55号等における交通混雑の影響を受け、定時性の確保が難しい状況にあるが、本事業の実施により、国道55号における交通混雑が解消されるため、地域のバス路線の利便性が向上し、円滑なモビリティの確保に貢献するものと考えられる。

< 高知南国道路整備により利便性が向上するバス路線 >



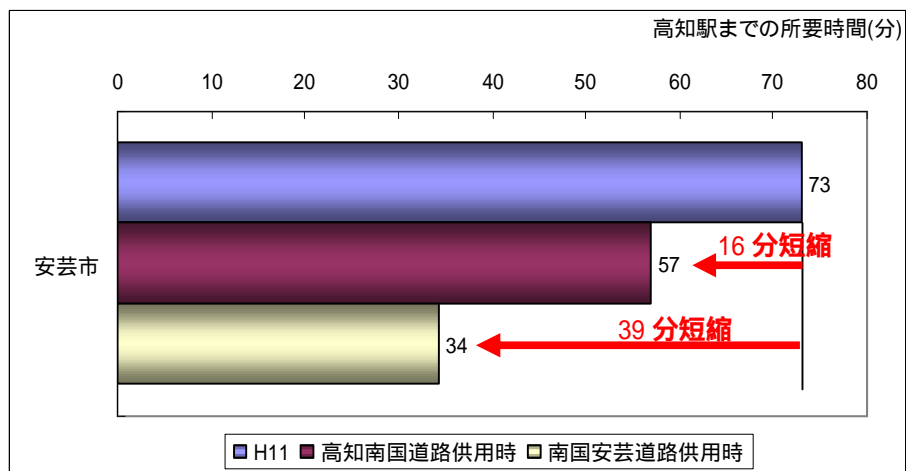
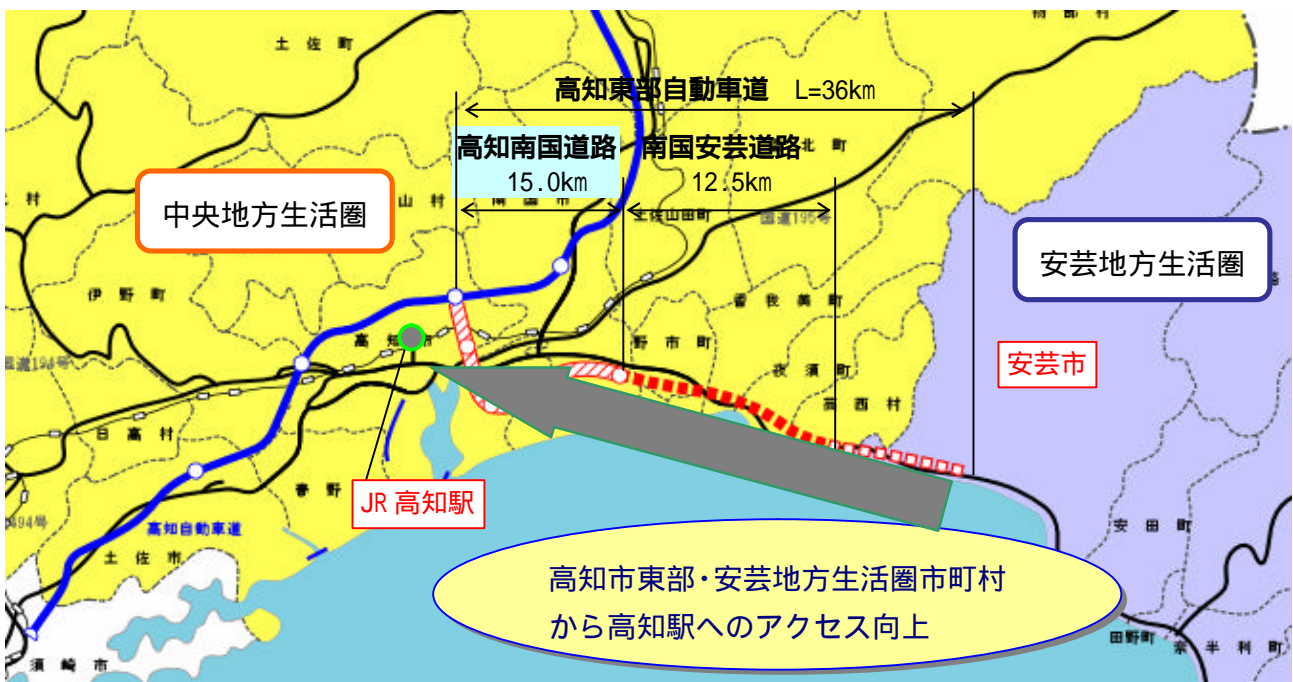
高知県東部地域から J R 高知駅（高知市）へのアクセスが向上

新幹線駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる

JR土讃線高知駅は、高知県の中核的な役割を担う駅であり、高知～高松間の特急しまんと、高知～岡山間の特急南風が停車する。

高知南国道路の整備により、安芸地方生活圏等からのアクセスが向上し、移動の利便性が著しく高まるものと考えられる。

< 高知駅までのアクセスの向上 >



注) 現道の所要時間は、平成 15 年プローブデータの最小速度とセンサス区間延長に基づき算定
高知南国道路の所要時間は、旅行速度 80km/h として算定

高知県西南地域から、高知龍馬空港へのアクセスが向上

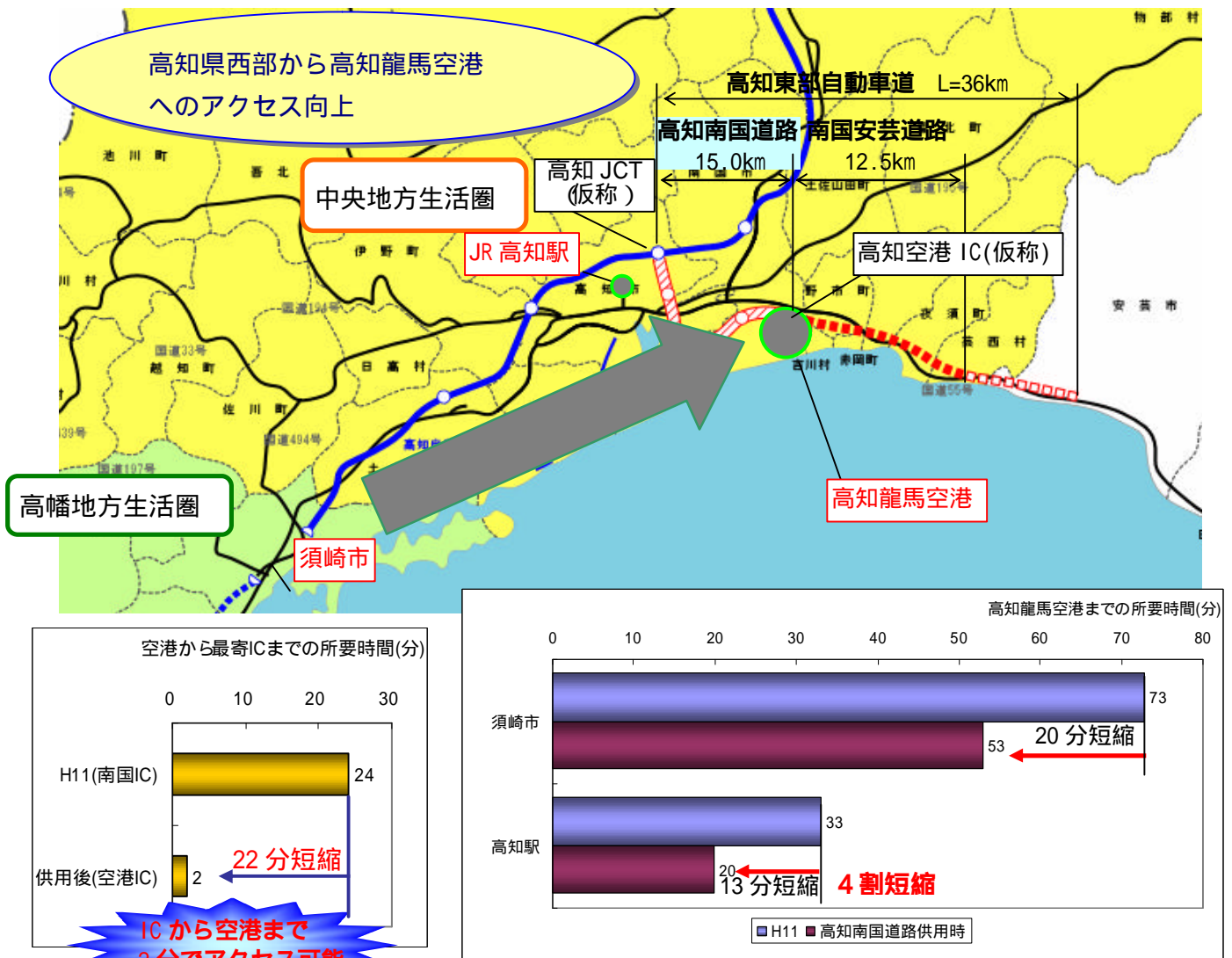
第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる

高知市の東方約18kmに位置する高知龍馬空港(南国市)は、第二種空港(主要な国内航空路線に必要な飛行場)であり、現在、国内8路線(東京、名古屋、大阪、関西、広島、福岡、宮崎、那覇)で中型ジェット機等が就航している。

高知南国道路の整備により、高知JCTと高知龍馬空港が直結されることにより、須崎市から空港が20分短縮され1時間13分から53分と1時間を切るなど、高知県西部から高知龍馬空港への所要時間は大きく短縮され、高知龍馬空港への利便性が著しく高まるものと考えられる。

高知駅から高知龍馬空港への所要時間が13分短縮され、20分となり、飛行機から鉄道への乗り継ぎの利便性の向上が図られる。

< 高知龍馬空港までのアクセスの向上 >



注 現道の所要時間は、平成15年プローブデータの最小速度とセンサス区間延長に基づき算定
高知南国道路の所要時間は、旅行速度80km/hとして算定

活力-物流効率化の支援

高知県東部および高知西南地域から、高知港(重要港湾)・高知新港へのアクセスが向上

特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる

【高知港(重要港湾)】

重要港湾として位置づけられている高知港の取り扱い貨物を品目別にみると、高知県の主要産品である石灰石、蛇紋岩といった「鉱産品」、セメント、石油製品といった「化学工業品」が多くなっている。また、県の基幹産業である園芸作物(きゅうやナスなど)は、フェリーを利用して京浜地域、東北地域に供給されている。

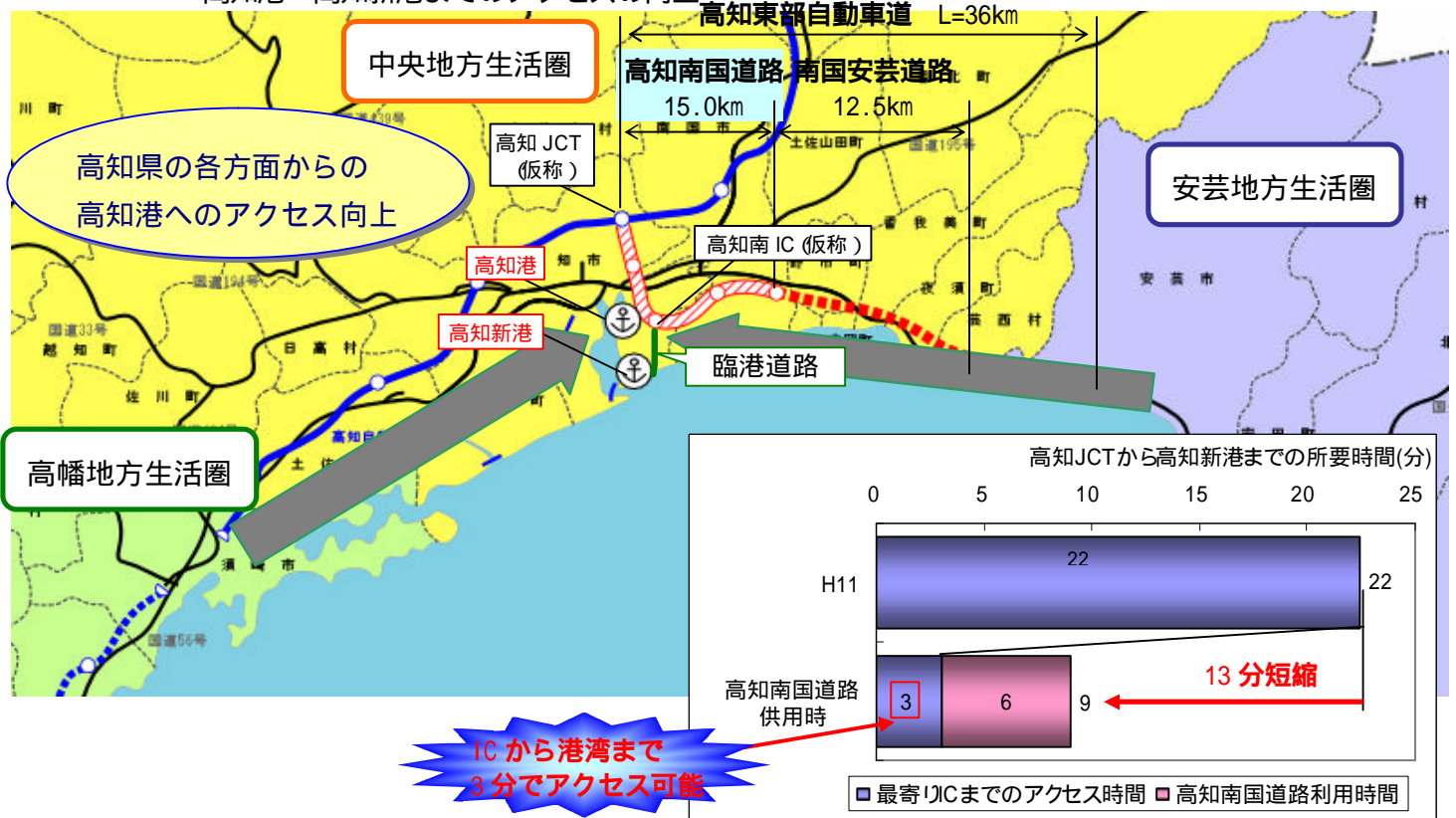
高知港付近に高知南 IC が整備されるため、高知県の各方面から高知港への所要時間は大きく短縮し、農産品や水産物、電子部品等の物流効率化の支援が図られる。

また、安芸地方生活圏等からのアクセスが向上し、物流の効率化が図られると考えられる。

【高知新港】

高知港の南部に位置する高知新港は、高知県経済を支える国際物流の拠点として位置づけられており、新たな企業の立地が進んでいる。高知南国道路整備により、高知 JCT と高知新港が連絡(臨港道路経由)されることから、所要時間が13分短縮され、高知新港の物流利便性の向上が期待される。

<高知港・高知新港までのアクセスの向上>

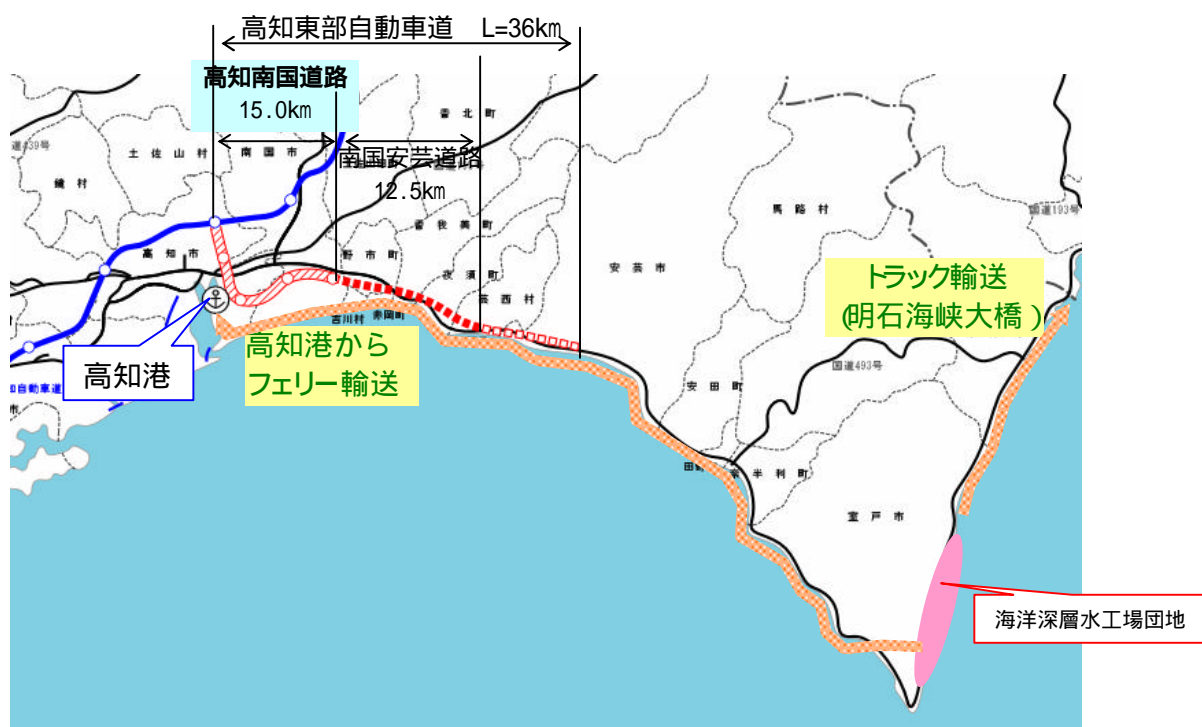


注 現道の所要時間は、平成15年プローブデータの最小旅行速度とセンサス区間延長に基づき算定
高知南国道路の所要時間は、旅行速度80km/hとして算定

また、海洋深層水は近年の健康食品ブームに伴い、全国的な注目を集めている。室戸市には、大手飲料メーカーの「ダイトードリンク株式会社」や、大手化粧品メーカー「シュウウエムラ」などの企業が工場を構えるなど、多種多様な企業が進出しており、現在までに112の企業が深層水を利用した事業を行っている。これにより、ゼロから130億円産業へ成長し、今もなお成長し続けている。

ここで製造された製品の多くは、トラック輸送による国道55号利用の徳島経由、もしくは、国道55号利用の高知港経由フェリーで、関西・関東方面へ輸送されている。

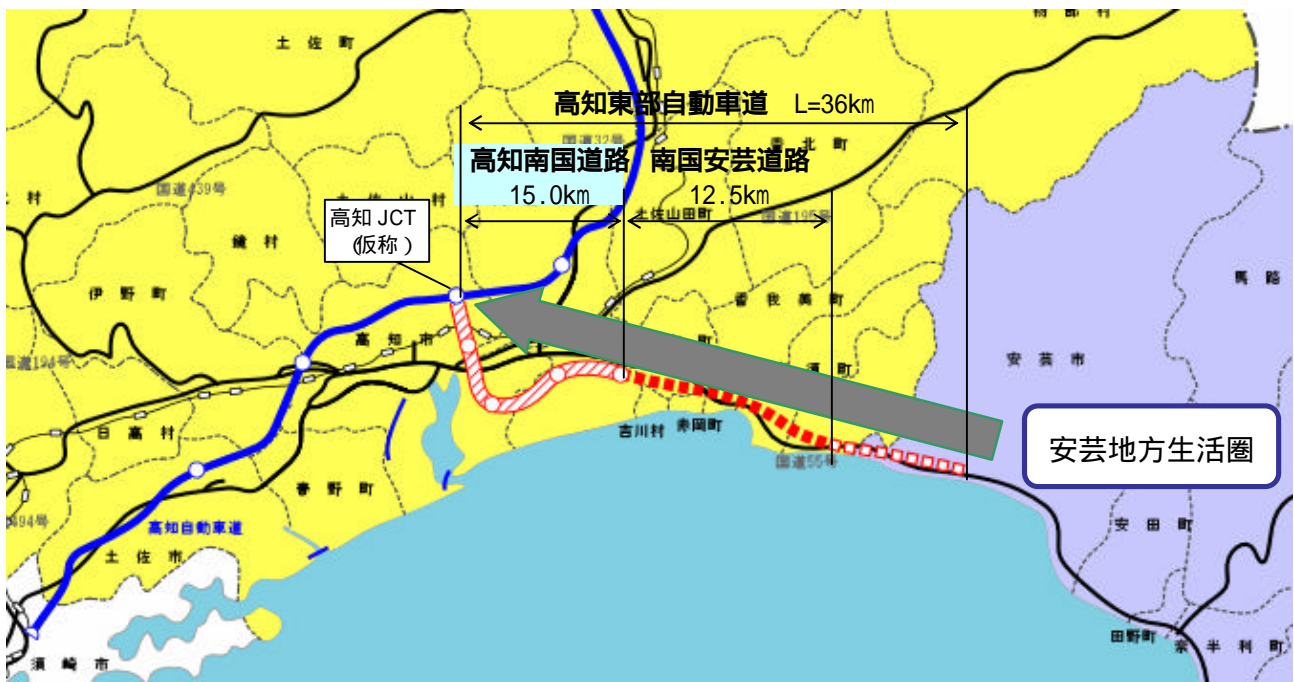
高知南国道路および南国安芸道路の整備により、**輸送時間短縮による物流の効率化、更なるビジネスの拡大、さらには新たな分野の企業の進出などが期待される。**



高知南国道路の整備による輸送時間短縮により、アクセスが向上し、物流の効率化や販路の拡大等が期待

農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる

高知南国道路の整備により 安芸地方生活圏等からのアクセスが向上し、物流の効率化や販路の拡大などが期待される。



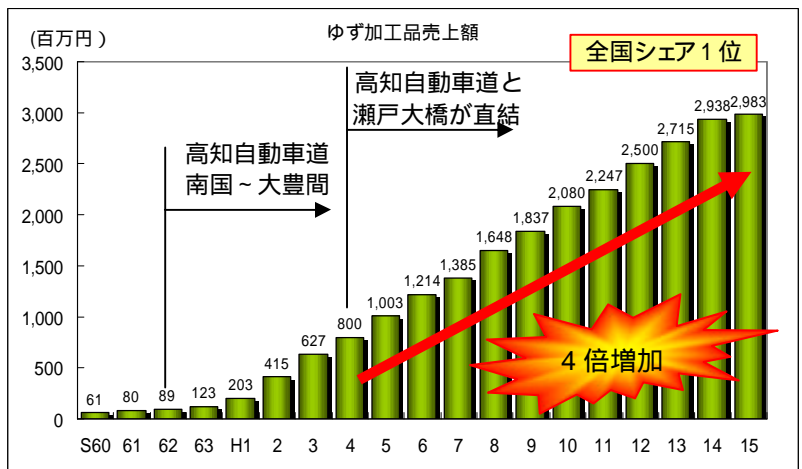
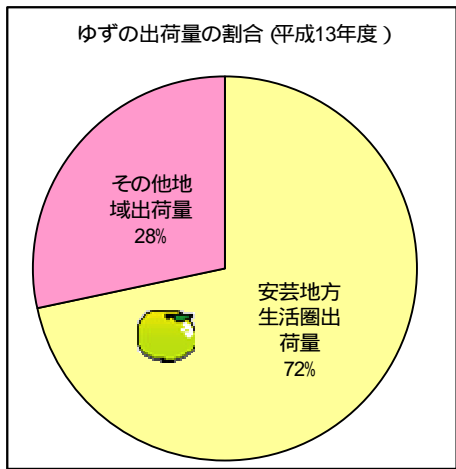
【農産品】

高知南国道路の整備により利便性が高まる安芸地方生活圏等は、高知県における農業産出額の30%を占めており 農業の盛んな地域である。

特に、ゆずについては、高知県が全国シェア 1 位となっており 馬路村や北川村等において多く出荷されている。また、冬春なすについても高知県が全国シェア 1 位となっており そのなかでも県出荷量第 1 位の安芸市を含め、安芸地方生活圏の市町村が多く出荷している。

なすやゆずなど農産品の出荷量は、高知自動車道と瀬戸大橋が直結した平成 4 年以降増加傾向にあり 高速道路の整備と合わせて出荷量が大幅に増加している。特に、ゆず加工品は4倍に増加している。

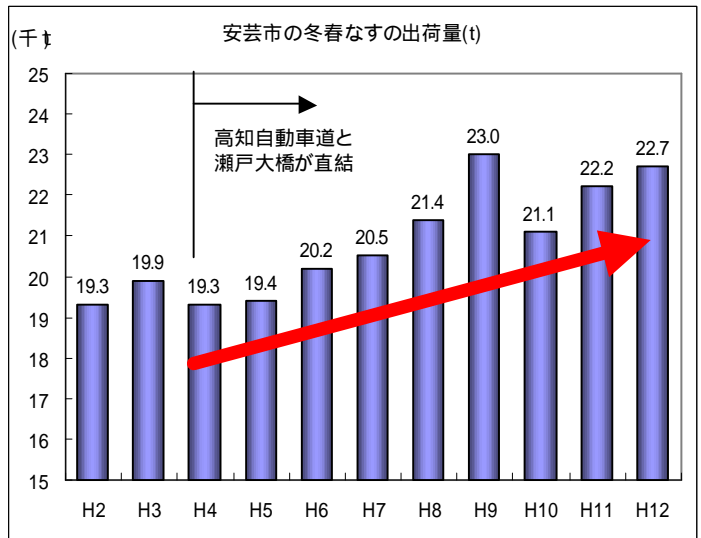
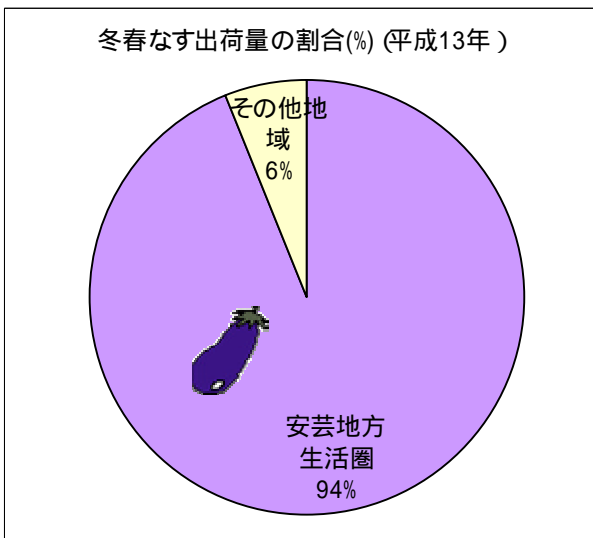
< ゆずの出荷量・売上高 >



資料)中国四国農政局高知統計情報事務所 高知農林水産統計年報」

資料)馬路村農業協同組合

< 冬春なすの出荷量 >



資料)中国四国農政局高知統計情報事務所 高知農林水産統計年報」

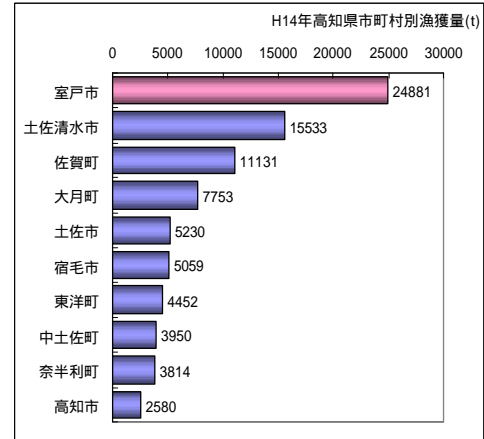
資料)中国四国農政局高知統計情報事務所 高知農林水産統計年報」

【水産品】

高知南国道路の整備により安芸地方生活圏等からのアクセスが向上する。それにより **室戸市周辺の漁港等から中国・九州地域までの輸送時間が短縮し、より鮮度の高い状態での消費者への提供、さらには販路の拡大が期待される。**

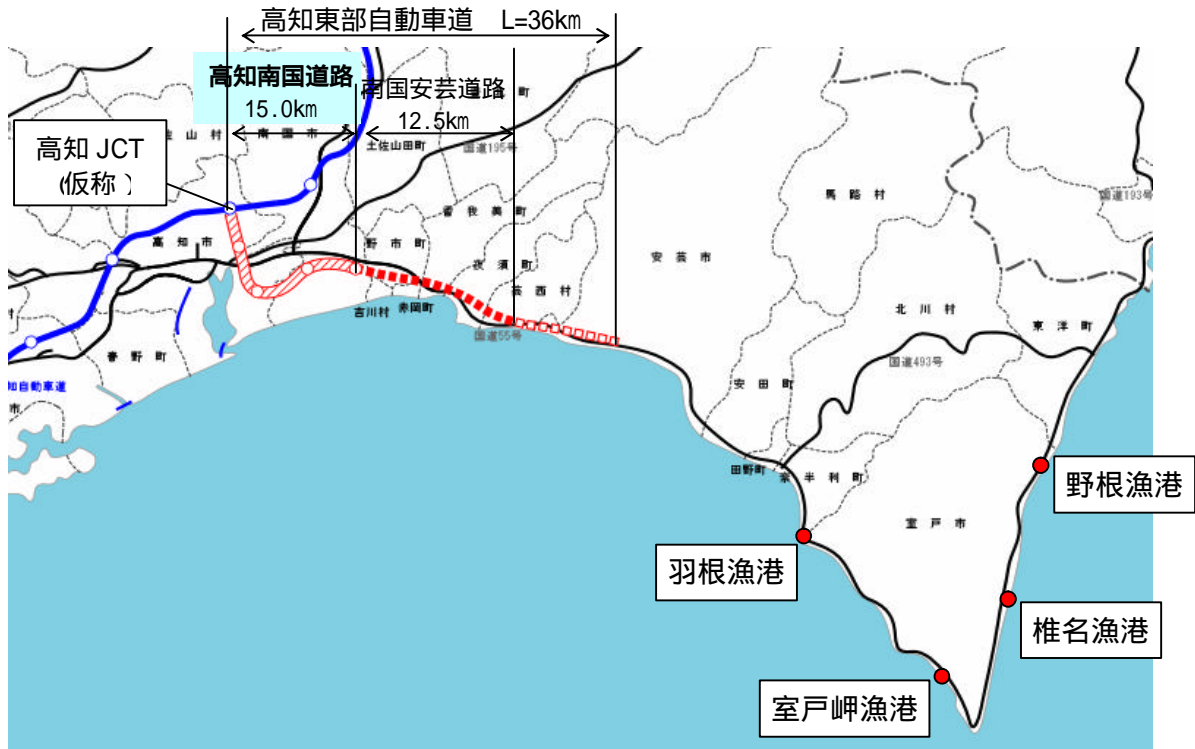
高知県は近海に豊富な漁場を有しており、県内のみならず全国に多くの新鮮な水産品を提供している。これは、恵まれた漁場を有していることだけでなく、現在までの高速道路網整備による輸送時間の短縮による販路拡大が大きな要因となっている。

室戸市は高知県で最も多い漁獲量を誇っており、遠洋漁業によるマグロ、全国有数の定置網漁業によるキンメダイなど、多種多様な魚を水揚げしている。



運送会社の話

- ・ 本州四国連絡道路および高知自動車道の整備による輸送時間の短縮により、室戸市周辺の漁港の水産品を、より鮮度の高い状態で中国・九州地域へと輸送することができるようになった。
- ・ 鮮度の向上は、輸送時間短縮に依存することが大きい『鮮魚は時間が命』



活力-国土・地域ネットワークの構築

隣接する日常活動圏中心都市である高知市と安芸市間のアクセス性が向上
中央地方生活圏東部から中心都市である高知市へのアクセス性が向上

当該路線が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
日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

【日常活動圏中心都市の連携強化】

国道 55 号は、中央地方生活圏の中心都市である高知市、安芸地方生活圏の中心都市である安芸市を最短時間で連絡する幹線道路となっている。

高知南国道路の整備により **中心都市間のアクセスが向上し、地域間の交流の活性化に寄与するものと考えられる。**

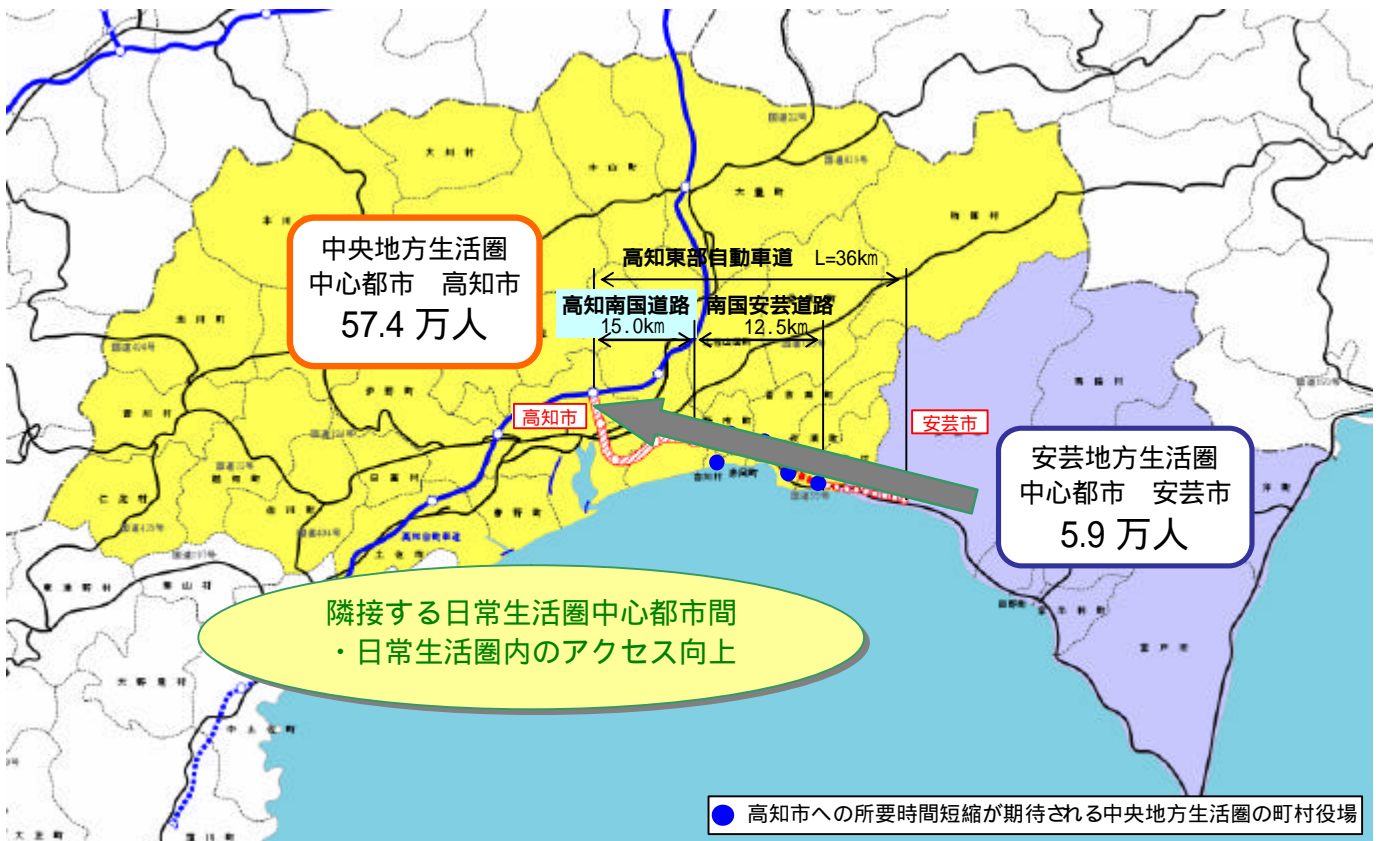
【日常活動圏中心都市へのアクセス向上】

高知市は、中央地方生活圏の中心都市として、周辺都市から就業、就学、生活、経済等様々な機能を依存されている。

高知南国道路の整備により 野市町、吉川村、香我美町、夜須町、芸西村といった**中央地方生活圏南東部の町村から日常生活圏中心都市である高知市内への所要時間は大きく短縮し、地域間の交流を促進**するとともに、地域住民の利便性が高まるものと考えられる。

また、中心都市である**高知市までの通勤可能範囲が拡大することにより、中央地方生活圏南東部における定住促進が期待されるなど、地域活力の向上にも資するものと考えられる。**

< 日常活動圏中心都市の連携・アクセス向上 >



活力-個性ある地域の形成

第三次救急医療施設である高知医療センターをはじめ、物流拠点、工業団地など多くの地域開発プロジェクトを支援

拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模プロジェクトを支援する

高知南国道路の周辺には、高知空港拡張や高知新港などの交通施設関連のプロジェクトをはじめ、流通団地、木材団地、工業団地など、豊かな地域づくりや地域の開発プロジェクト等が立ち上げられている。

高知南国道路が整備されることにより、これらの地域開発プロジェクトを支援するものである。

<高知南国道路周辺における地域開発プロジェクト>



平成 17年 3月開院に向けて建設中の高知医療センター

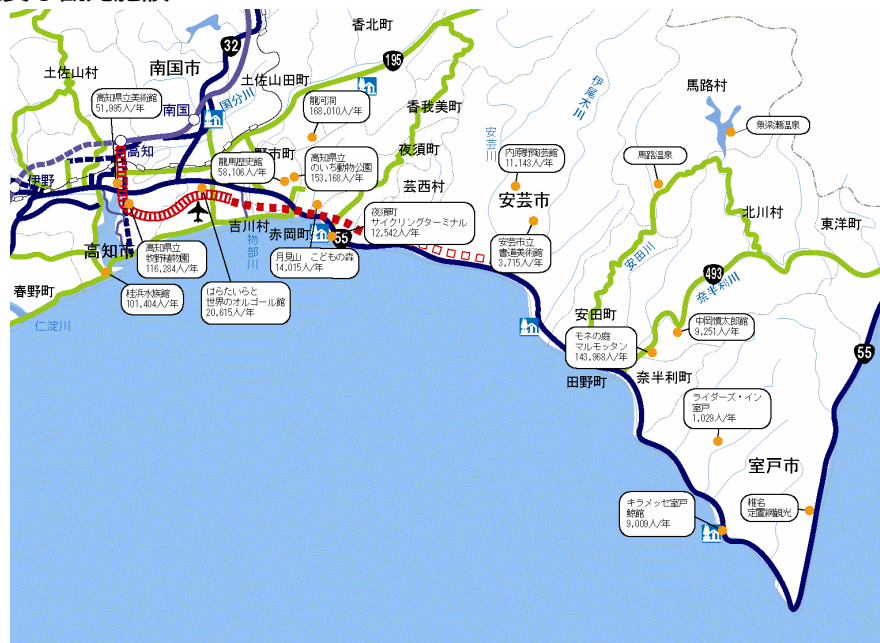


各観光施設へのアクセス性向上により、観光客数の増加、地域の活性化が期待

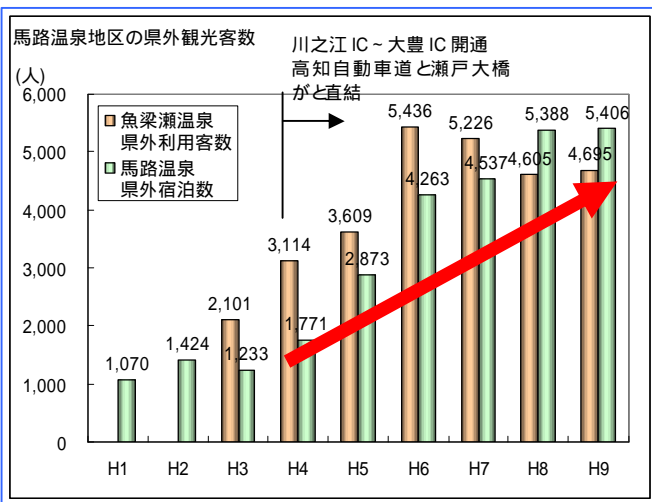
ICなどからのアクセスが向上する主要な観光地が存在する

高知県東部には、魅力ある観光地が数多く存在し、高知南国道路の整備により観光地へのアクセスが向上し、観光客数が増加、それに伴う地域の活性化が期待される。

< 県内の主要な観光施設 >



注 数値は、平成 15 年実績値 (平成 15 年県外観光客入込動態調査報告書 平成 16 年 3 月 高知県文化環境部観光振興課)



馬路温泉地区の県外観光客数は、高速道路の延伸により約 5 倍増となっており、アクセス向上により、なお一層の増加が期待される。

安芸市で毎年行われている「阪神タイガースキャンプ」は見学者が 1 ヶ月で約 9 万人 (平成 16 年) と非常に多く、安芸市の貴重な観光資源となっている。この期間は、見学者による渋滞が週末毎に発生しているが、高知南国道路等の整備によりキャンプ地までのアクセスの向上が図られる。

暮らし-安全で安心できるくらしの確保

第三次医療施設へのアクセスが向上し、第三次医療施設 60 分カバー圏域が拡大

三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

第三次医療施設は、心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤救急患者の救命医療を担当する施設である。

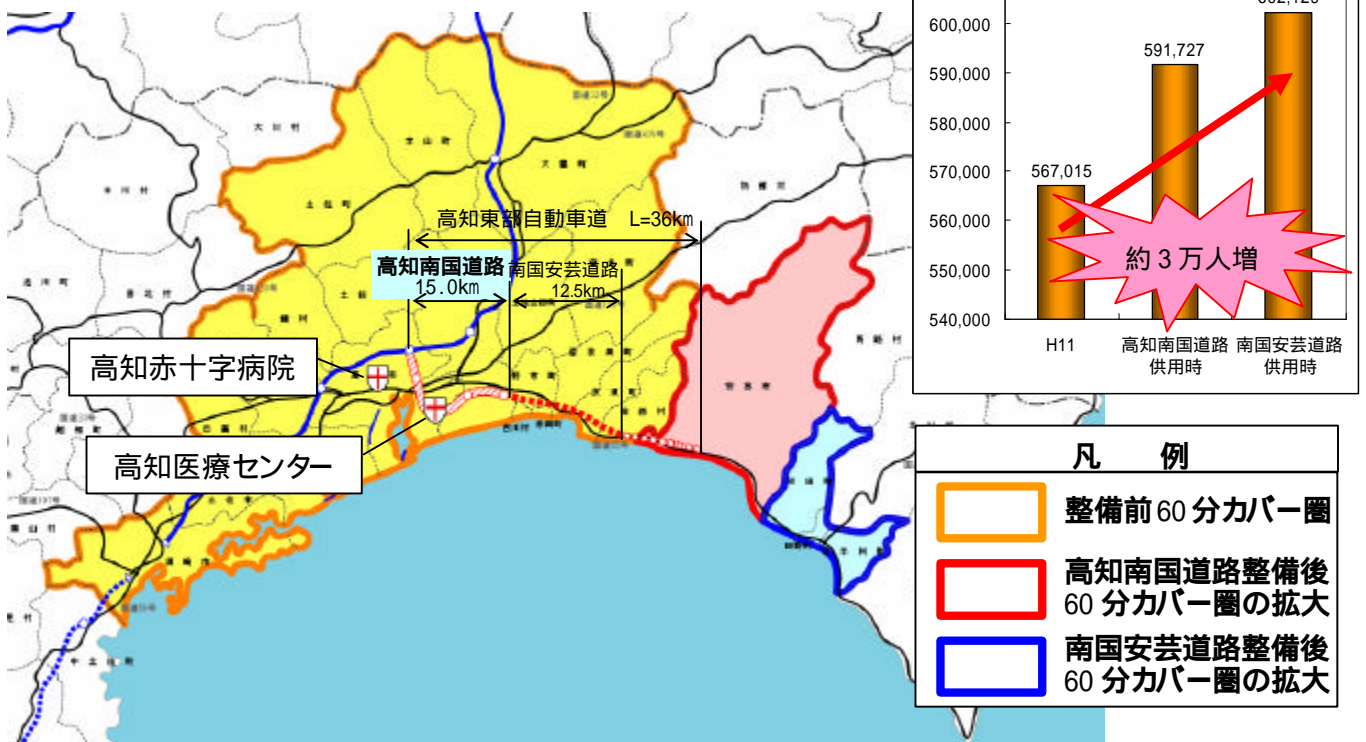
高知県内では、高知赤十字病院（高知市）が、この第三次医療施設として位置づけられている。さらに、県内第二の第三次医療施設である高知医療センター（高知市）の整備が進められ、平成 17 年 3 月に開院予定となっている。

高知南国道路等の整備では、安芸地方生活圏等から高知赤十字病院（高知市）や高知医療センター（高知市）への所要時間の短縮が期待される。

それにより、高知県の 3 次医療施設カバー人口は、高知南国道路整備前の 57 万人（県人口の 70%）から、安芸市 芸西村が加わり 59 万人に拡大される。さらに、南国安芸道路の整備により、安田町 奈半利町が加わり 60 万人に拡大される。

また、高知南国道路は、現道（国道 55 号）と比較して、信号交差点が無いいため、加減速による影響が減少し、安全に患者を輸送することが可能となる。

< 高知県における第 3 次医療施設 60 分カバー圏 >



整備前後ともに高知医療センターが開院された場合のカバー人口を示している

注)市町村役場から医療施設までの時間によりエリアを設定。

注)現道の所要時間は、平成 15 年プローブデータの最小速度とセンサス区間延長に基づき算定

高知南国道路 南国安芸道路の所要時間は、旅行速度 80km/h として算定

安全-災害への備え

国道 55 号は、第 1 次緊急輸送道路に指定

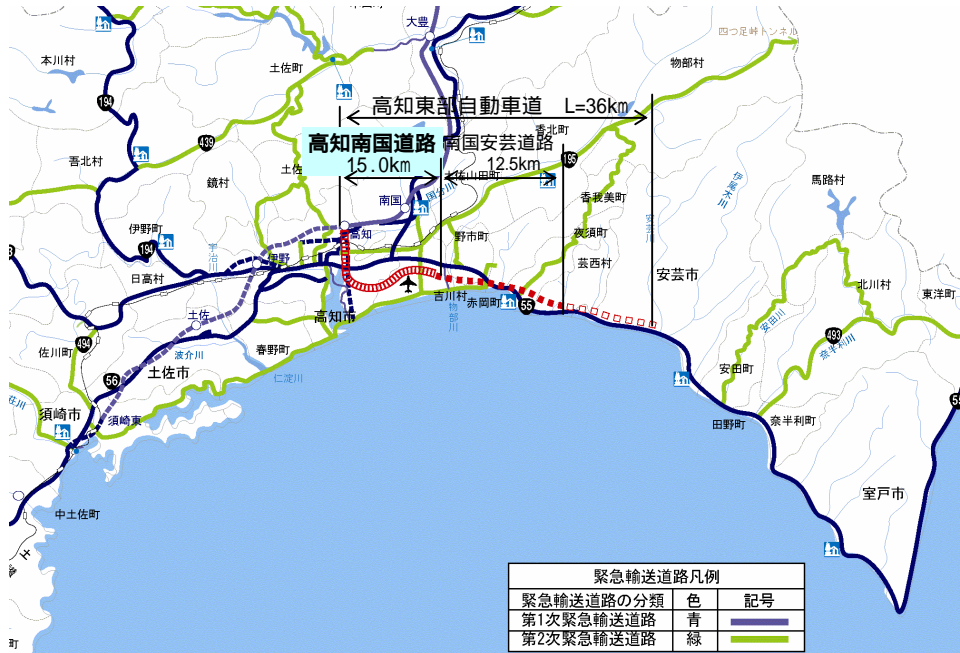
地震等の被害発生時における避難や緊急輸送等防災機能の強化

対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがあり、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり

国道 55 号は、「高知県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、災害時に緊急、救急、医療活動を迅速に行うための緊急輸送道路（第 1 次緊急輸送道路）に指定されている。

特に平成 10 年に発生した高知豪雨では、高知市をはじめ東部地域において多くの被害をもたらしていることから、このような状況においても即座に対応できるように、信頼性の高い高知南国道路の整備が必要である。

<緊急輸送道路ネットワーク>



出典 平成 8 年度高知県緊急輸送道路ネットワーク計画書（高知県緊急輸送ネットワーク等策定協議会）

平成 10 年高知豪雨

高知中央 IC (仮称)

高知南国道路

高知中央 IC (仮称)周辺は、海拔ゼロメートル地帯であるため、道路が浸水し、交通機能が阻害されている。
高知南国道路の整備により 緊急輸送道路としての信頼性が向上する。

台風 16 号による愛媛県大洲市の浸水状況 (H16.8.31)

大洲道路

台風により周辺地域は浸水しているが、大洲道路の整備により 緊急輸送道路としての機能を発揮している事例。

被害発生時における避難や緊急輸送等防災機能の強化

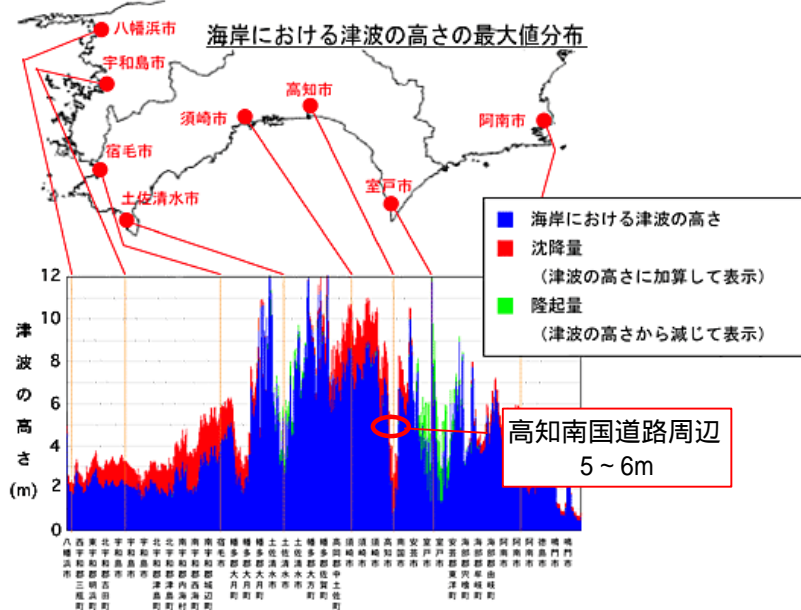
当地域には大地震が今後 30 年以内に 40% の確率で起きると予想されている。

南海地震は、南海トラフ沿いの紀伊半島から四国沖で起こる、マグニチュード 8 クラスの巨大地震であり、それと同規模の東南海地震も同時発生することも想定されている。

それより、高知南国道路周辺においては、ゼロメートル地帯が多く、地震による津波の被害も懸念されている。

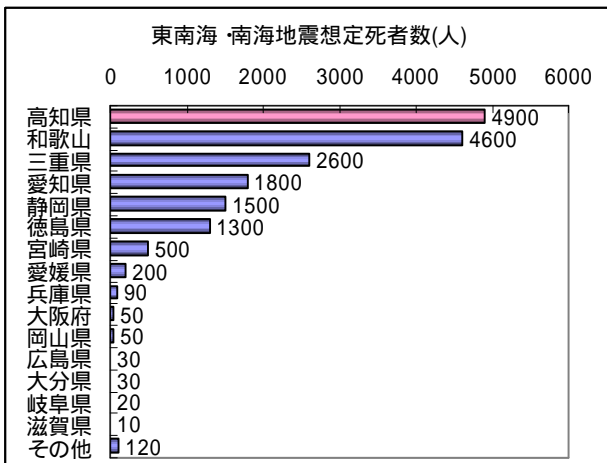
高知南国道路周辺の津波の高さは 5 ~ 6m と予想されている一方、高知南国道路は最下点でも 8m を越えていることから、高知南国道路は、地震による被害発生時において、避難や緊急輸送等防災機能の強化に資する道路となることが期待されている。

< 東南海+南海地震による津波高さ想定図 >



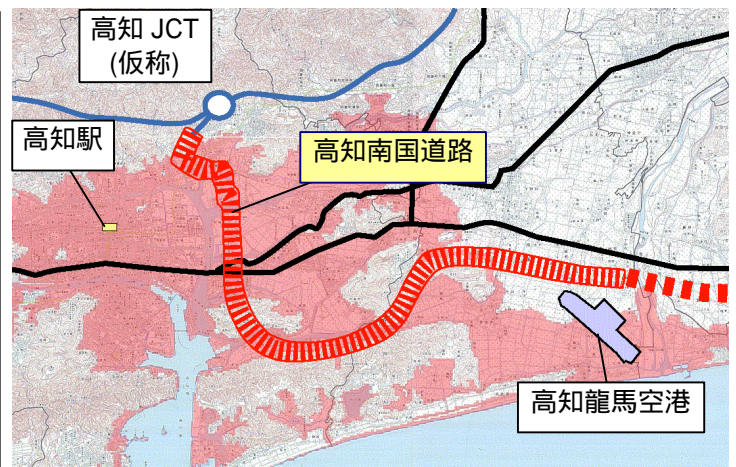
資料) 中央防災会議

< 東南海・南海地震想定死者数 >



出典) 中央防災会議

< 南海大地震発生時の予想浸水被害状況 >



注) 堤防や水門が機能しないとした場合

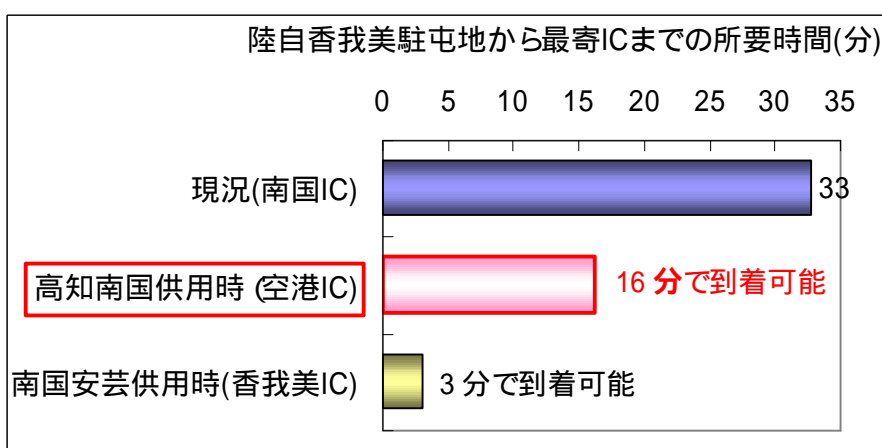
出典) 第 2 次高知県津波防災アセスメント調査資料

陸上自衛隊駐屯地から被災地への到達性・速達性が向上

地震などの災害時には、高知県では、香我美町に駐屯している高知第2混成団施設隊が避難支援活動を行っている。

しかし、自衛隊の現地到着時間は、被災地までの道路状況に大きく左右され、避難支援、給水 給食支援等の活動の妨げになっており、到着時間の遅れは救援活動の遅れとなり救命率に影響を及ぼしている。

そこで、高知南国道路 南国安芸道路の整備により、災害派遣などの到達性の向上が期待される。それにより、暮らしの安心性の向上も期待できる。



注) 現道の所要時間は、平成15年プローブデータの最小速度とセンサス区間延長に基づき算定
高知南国道路および南国安芸道路の所要時間は、旅行速度80km/hとして算定

環境-地球環境の保全

CO₂ (二酸化炭素) 排出量 5,200t-CO₂/年程度削減

対象道路の整備により自動車からの CO₂ 排出量の削減が期待される

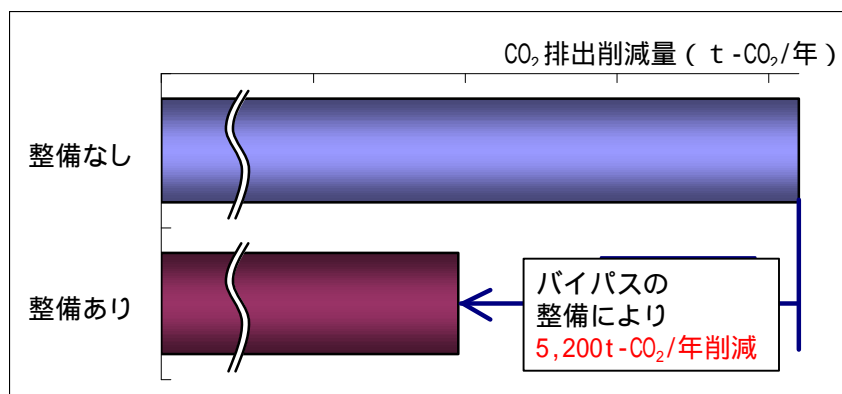
地球温暖化問題については、1997年12月に京都で開催された気候変動枠組み条約第3回締約国会議(COP3)において、わが国の目標として、「温室効果ガスを2008年から2012年の間に、1990年比で6%削減する」と定められている。

また、地球温暖化の主要な原因物質である二酸化炭素のわが国における排出源をみると、自動車からの排出量の占める割合が大きいのが現状である。

よって、地球温暖化対策に占める、自動車からの二酸化炭素抑制対策は非常に重要な位置を占めている。

本事業においても、交通の円滑化に伴う自動車からの二酸化炭素排出量の削減効果は十分に見込まれ、地球温暖化の防止に資する二酸化炭素抑制対策の観点からも、交通円滑化事業の推進は必要と考えられる。

< 高知南国道路の整備による車種別 CO₂ 排出量 (平成 42 年推計値) >



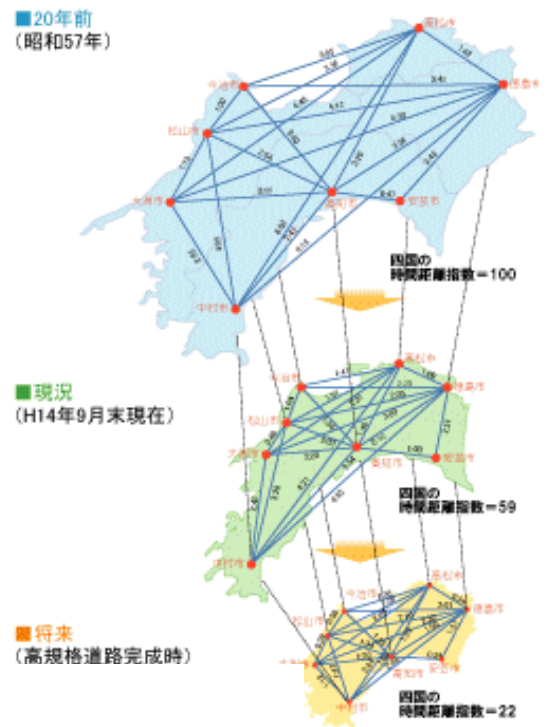
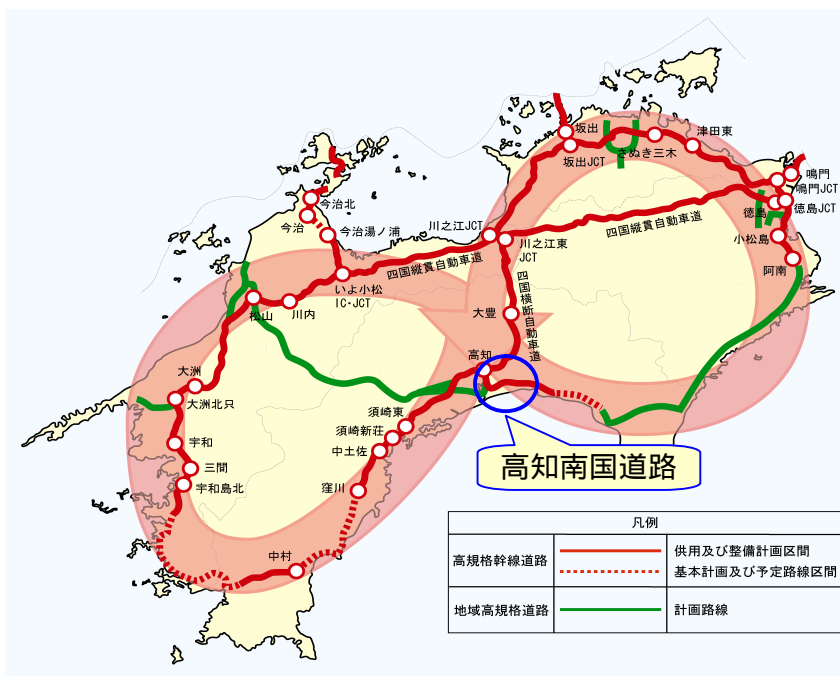
その他-その他

高速広域ネットワークとして、「四国8の字ネットワーク」の形成

その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される

< 四国の広域ネットワーク >

高知南国道路は、高規格幹線道路網の一環として、国土交通大臣指定の一般国道の自動車専用道路（B路線）に位置づけられており、四国横断自動車道（高知自動車道）や地域高規格道路である阿南安芸自動車道と連携することにより、一体的な広域道路網として、広域ネットワークを形成する道路である。



四国の高規格道路網は、瀬戸内海側及び県庁所在地相互を結ぶエクスハイウェイを中心に整備を行ってきましたが、未だ高知県の東部地域を中心とする四国南部では、四国8の字ネットワークの空白地帯が存在しており、交流連携が図れていない。

高知南国道路をはじめとする四国南部の高規格道路は、今後、広域交流と地域の「安心」・「活力」を支える道路として、必要不可欠である。

6. 費用便益分析

費用便益比の算定（事業全体）

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	1,240億円	162億円	1,402億円
基準年における現在価値（C）	1,075億円	30億円	1,106億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
供用年	平成42年度			
初年度便益	111億円	5億円	3億円	119億円
基準年における現在価値（B）	2,521億円	114億円	54億円	2,689億円

費用便益比

B/C	2.3	0.1	0.0	2.4
-----	-----	-----	-----	-----

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益比の算定（残事業）

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	718億円	162億円	880億円
基準年における現在価値（C）	437億円	30億円	467億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
供用年	平成42年度			
初年度便益	111億円	5億円	3億円	119億円
基準年における現在価値（B）	2,521億円	114億円	54億円	2,689億円

費用便益比

B/C	5.4	0.2	0.1	5.8
-----	-----	-----	-----	-----

注）1．費用及び便益額は整数止めとする。

2．費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

7. 高知南国道路のコスト縮減

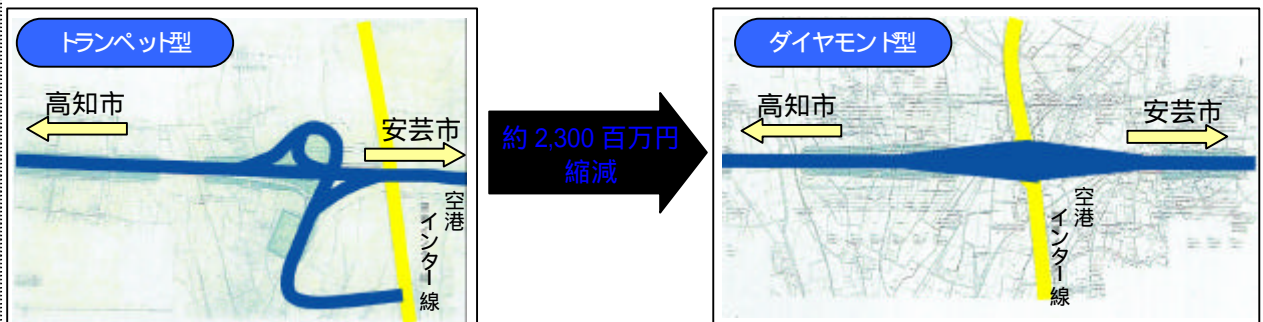
高知空港 IC の見直し (トランペット型 ダイヤモンド型)
衣笠高架橋において新技術新工法の採用

事業実施にあたっては、新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策により 着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

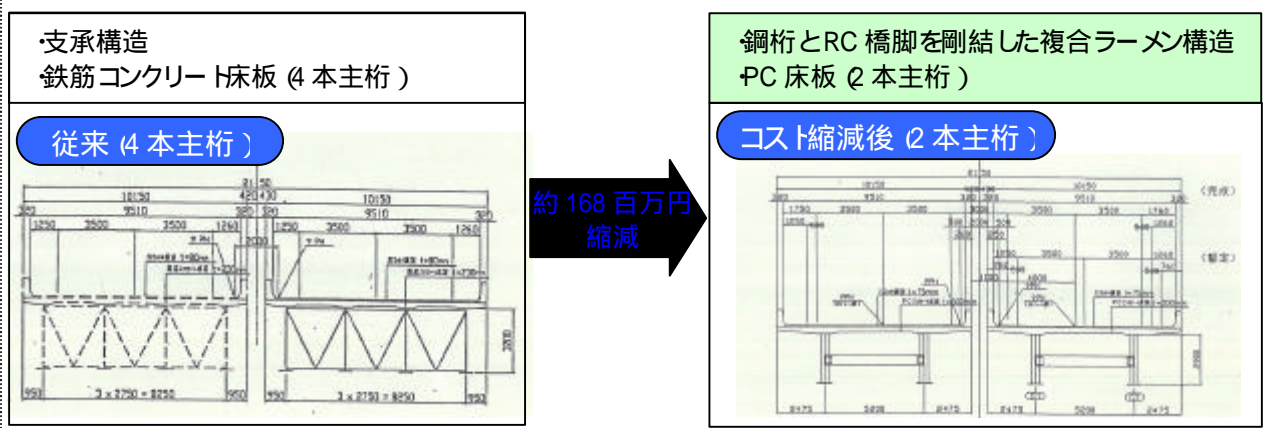
〔コスト縮減例〕

- ・ IC 形状の見直しによるコスト縮減
- ・ 道路橋にコスト縮減に資する工法を採用し、経費・工期を短縮
- ・ 建設発生土を盛土材としての活用 等

高知空港 IC におけるコスト縮減に資する形状の見直しの検討



衣笠高架橋におけるコスト縮減に資する工法の検討



少数主桁

- ・ 主桁本数の減少による、製作、運搬架設工数の低減
- ・ 横構の省略、横桁の構造単純化・減少によるコストの縮減

鋼・コンクリート複合ラーメン

- ・ 軽量な上部構造（鋼桁）の使用に伴う、下部工の小規模化によるコストの縮減
- ・ 支承の減少による建設段階及び管理段階におけるコストの縮減

8. 地方公共団体の意見

本事業の推進にあたっては、周辺の自治体などから積極的な整備促進要望がなされている。

高知東部自動車道整備促進期成同盟会が設立され、高知東部自動車道（高知南国道路、南国安芸道路）の整備促進、道路特定財源の確保等について、機会あるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動が続けられている。

< 高知東部自動車道整備促進期成同盟会の概要 >

名称	主な構成メンバー
高知東部自動車道 整備促進期成同盟会 会長：安芸市長	高知市、南国市、土佐山田町、香北町、物部村、野市町、吉川村、赤岡町 香我美町、夜須町、芸西村、安芸市、安田町、田野町、奈半利町、北川村 馬路村、室戸市、東洋町

年月日	活動内容
平成 2年12月 3日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 設立 (これ以前は「国道55号線整備促進期成同盟会
平成 2年12月 7日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成 3年 7月26日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成 3年10月15日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会総会
平成 3年11月29日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成 4年 7月28日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会総会
平成 4年 8月 6日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成 4年11月25日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成 5年 6月21日	高知県商工会議所連合会 (四国地整要望)
⋮ ▼	⋮ ▼
平成13年 8月 8日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成14年 6月12日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会総会
平成14年 7月26日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成14年11月11日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (四国地整要望)
平成15年 1月27日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (四国地整要望)
平成15年 5月27日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会 (本省等要望)
平成15年 6月 6日	高知東部自動車道整備促進期成同盟会総会
平成16年 2月 7日	高知県東部自動車道整備促進期成同盟会が県東部地域高速道路推進シンポジウム開催
平成16年 9月 2日	高知県東部自動車道整備促進期成同盟会総会
平成16年10月26日	高知県東部自動車道整備促進期成同盟会(四国地整要望)



祝一般国道55号高知南国道路起工式典

高知南国道路で起工式

南国市 10 年代一部開通目指す

高速道路網の空白地帯の
県東部への延伸に期待が
かかる一般国道55号の自動車
専用道路・高知東部自動車
道のうち、高知市一宮の高
知ジャンクション（JCT、
以下すべて仮称）と南国
市物部の高知空港インタ
ーチェンジ（IC）を結ぶ
「高知南国道路」（一五
*）の起工式が四日、南国
市稲生で行われ、国土交通
省や県、沿線市町村の関係
者らが工事の無事を祈った
写真。

和六十二年六月に国の高規
格幹線道路網に位置付けら
れて以来、十四年ぶりにつ
ち音が響き始める。
高知南国道路は、高知自
動車道と連結する高知JCT
から県道・五台山道路に
沿って南下し、五台山の南
を回って高知空港ICに至
るルート。高知中央（高知
市高須）、高知南（同市五
台山）、高知東（南国市伊
達野）の各ICのほか、十
力所の高架橋とトンネル二
本を整備し、全体の六八％
を構造物が占める。暫定二

車線で設計速度は八十キ。
総事業費は約一千三百億
円。
事業を進める国土交通省
土佐国道工事事務所は当
面、高知南IC―高知空港
IC間（八・八キ）を先行
整備する方針で、両IC間
については「平成十年代の
終わりごろまでに開通させ
たい」としている。
起工式には国、県、地
元の関係者や高知、南国両
市のほか県東部の市町村
長、県選出の国会議員、施
工業者ら百人余りが出席し

た。
国土交通省の福田昌史・
四国地方整備局長が「高知
東部の道路整備では、強い
しっ賣を受けてきた。この
仕事をきちっとやり抜くこ
とは大きな責務だ」とあい
さつ。県の石川和秀土木部
長も「ひとたび災害がくれ
ば心配の種になる国道55号
の強化や、四国の本道の意
味の8の字ルートへの第一
歩だ」と祝辞を述べた。
この後、出席者らは南国
市立稲生保育所の児童と一
緒にくわ入れなどを行い、
着工を祝った。

東部自動車道 早期実現を 安芸市で期成同盟会総会

高知市から安芸郡東洋町までの十九町村を結ぶ東部自動車道(延長約三十七キロ)の早期実現を期成同盟会が呼びかけた。総会には十九町村の首長、議員や国土交通省の関係者ら約八十人が出席。松本会長が「国道沿いで発生すれば沿線市町村は陸の孤島となる。東部自動車道が一日も早く整備されるよう、精力的に取り組もう」とあいさつ。道路特定財源はすべて道路予算に充てる▽国道沿いで改良が必要な区間の早期整備を図る▽など要請事項を決議した。

三十八。阿南安芸自動車道と接続することになっている。高知一南国(十五キロ)は十三年に阿南市指定を完了。これまでに相生の約五百メートルの間で橋脚を建設している。阿南一基西村西分間は整備計画期間で、一部で用地買収が行われている。総会には十九町村の首長、議員や国土交通省の関係者ら約八十人が出席。松本会長が「国道沿いで発生すれば沿線市町村は陸の孤島となる。東部自動車道が一日も早く整備されるよう、精力的に取り組もう」とあいさつ。道路特定財源はすべて道路予算に充てる▽国道沿いで改良が必要な区間の早期整備を図る▽など要請事項を決議した。

県東部の高速道路整備 推進チームを創設

国土交通省土佐国道事務所 推進チームを創設

高知東部自動車道など県東部の高速道路網整備の促進を目的に、国土交通省土佐国道事務所(野崎智文所長)は七日、所内に「高知東部推進チーム」を創設。発足式には沿線市町村の首長らも多数出席し、早期の事業完成を期待を寄せた。

同事務所は県東部で、高規格幹線道路・高知東部自動車道(徳島県阿南市―安芸市、百十キロ)の一部である大山道路の整備を推進している。



「高知東部推進チーム」のプレートを掲げた発足式(高知市江陽町の土佐国道事務所)

早期の用地買収などが課題となっているため、調査と用地に分かれていた担当を一体化。県職員二人も常駐を受け入れ、「高知東部推進チーム(十六人)」を創設した。高知市江陽町の同事務所が開いた発足式には約八十人が出席。野崎所長は「対象区間は、四国の『8の字』ネットワーク形成の上でも重要な区間隣に着手する。

地域間競争に打ち勝ち、三十八キロと、地つたためにも欠かせない基礎高規格道路。阿南安芸自動車道(徳島県阿南市―安芸市、百十キロ)の一部である大山道路の整備を推進している。

市長もそれぞれあいさつし、松本憲治安芸市長は「県勢発展には県西部の高速道路網だけでなく、『東の翼』も必要」と強調した。同事務所によると、高知東部自動車道のうち高知南国道路と阿南安芸道路の用地買収率はそれぞれ51%と12%(十五年度末現在)。また、大山道路は十六年度から設計協議に着手する。