

一般国道 56 号 土佐道路

再 評 価

平成 17 年 9 月 29 日

国土交通省 四国地方整備局

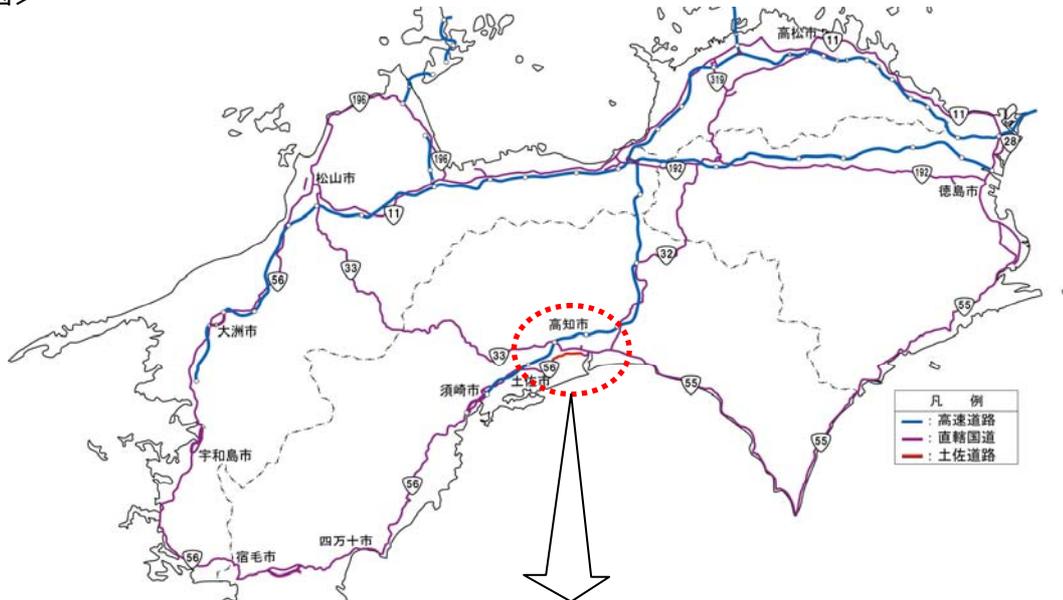
事業再評価に係る資料

事業名	一般国道 56 号 土佐道路		事業区分	一般国道
事業の概要	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 供用済	8.1 km 8.1 km
	事業化	昭和 46 年度	都市計画決定	昭和 46 年度 (S51. H7 年度変更)
	用地着手	昭和 50 年度	工事着手	昭和 51 年度
	全体事業費	約 520 億円 (うち用地費：290 億円)		計画交通量

事業の目的

- ・一般国道 56 号は、高知県高知市を起点に、四万十市、宿毛市、愛媛県宇和島市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生活道路としての役割を持つ重要な路線である。
- ・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として整備を行っているものであり、広域交通を分担し市街地の交通円滑化を図るとともに、地域間交流の活性化や歩車分離による安全性の強化など、地域生活の質的向上に欠くことができない延長 8.1 km の 4 車線道路である。

<位置図>



<拡大図>



●事業の進捗状況

事業の進捗状況	執行済み額（全体） [H16 年度末]	事業費 : 449 億円（進捗率 86%） うち用地費 : 258 億円（進捗率 89%）
	執行済み額（未整備区間） [H16 年度末]	事業費 : 362 億円（進捗率 70%） うち用地費 : 216 億円（進捗率 74%）

凡例

土佐道路	その他道路
一般国道（直轄）	2車線以下（1本線）
一般国道（直轄外）	4車線以上（2本線）
四国横断自動車道	
主要地方道	

供用年月日	S57.12 H 5. 8	S57. 3 S61. 3	S57.12 S62. 2	S56. 4 S57. 3	S55. 4 H 3. 2	S63. 3	H1. 3	H2. 3	H7. 2	H14. 9	H14. 3	(暫定供用) (完成供用)
現 状	完成供用中			<ul style="list-style-type: none"> 平面部は4車線供用中 平成16年度立体化着手 							<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線供用中 (H14.9) 平成15年度筆山トンネル（上り線）事業着手 	
今後の見通し	—			<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に完成供用予定 							<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度に完成供用予定 	

○客観的評価指標

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：4.5 残事業：6.5
事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済	
	<input type="checkbox"/> 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)	<input type="checkbox"/> 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		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）： 2531.8 万人・時間/年 ・渋滞損失削減時間： 45.3 万人・時間/年 区間 b（梅ノ辻朝倉線・ 河ノ瀬立体交差点平面部） ・並行区間等の渋滞損失時間（現 況）：48.0 万人・時間/年 ・並行区間等の渋滞損失削減率：5 割（49.8%）削減
		■ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される	現道 8.7km のうち 5.4km が 20km/h 未 満であるが、土佐道路の整備によりこ れらの改善が期待できる
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、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	国道 32, 33 号を利用する路線バスの 定時性が確保され、利便性が向上する
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 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	
	物流効率化の 支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	高知港へのアクセスが向上する
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量 25 t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	高知環状道路
		■ 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	潮江西部土地区画整備事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		■ DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	昭和 45 年から DID 地区
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上）への連絡道路となる		

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該道路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構成する（A' 路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	土佐市及び春野町と高知市とのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	よさこい祭り（8月）時に、高知市中心市街地からの迂回交通を分担し、混雑を緩和する
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	高知市西部地区から中心部を迂回し、「かるぼーと」にスムーズにアクセスできる
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	高知市西部地区から3次医療救急施設（3施設）へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が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、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
3. 安全	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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」という）として位置づけあり	第1次緊急輸送道路として指定されている
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道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を解消する	
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量	800 t・CO ₂ /年程度削減
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率	45%削減（排出削減量：6.1 t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	46%削減（排出削減量：0.6 t/年）
		<input type="checkbox"/> 現道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事が期待される区間がある	
		<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	「美しい四国づくりモデル事業」の認定を受けており、地域住民の方と協働・連携した良好な景観形成が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	高知県が行う「みち再生事業」と連携し、一体的に整備する必要がある
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	

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該当項目
	<ul style="list-style-type: none"> ■活力ー円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減 <ul style="list-style-type: none"> 区間 a : 45.3 万人時間／年削減（削減率 1.8%） 区間 b : 24.4 万人時間／年削減（削減率 49.8%） ・並行する現道（高架平面部、県）梅ノ辻朝倉線の走行速度の改善 ・国道 32 号、33 号を利用する路線バスの定時性確保 ■活力ー物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・高知港（重要港湾）へのアクセスが向上 ■活力ー都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・地域形成型の道路、及び高知環状道路の一部としての位置付け ・潮江西部土地区画整理事業と一体的な施工 ・DID 地区内の都市計画道路で、都市基盤整備の一翼を担う ■活力ー国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・土佐市や春野町からの中心都市である高知市へのアクセス向上 ■活力ー個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・よさこい祭り時における中心市街地の混雑緩和 ・高知市西部地区から高知市の文化プラザ「かるぽーと」へのアクセス向上 ■暮らしー安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・高知市西部地区から三次医療施設へのアクセス向上 ■安全ー災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路に指定 ■環境ー地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂（二酸化炭素）排出量を 800 t CO₂／年程度削減 ■環境ー生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道（高架平面部、（県）梅ノ辻朝倉線）の NO₂ を 45%削減 ・現道の SPM を 46%削減 ・美しい四国モデル事業への認定により地域住民と協働・連携した良好な景観を形成 ■その他ー他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・高知県実施の「みち再生事業」との連携
	○事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等
	<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通網 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年 9 月、四国縦貫自動車道・伊野～須崎東間供用開始 ・平成 16 年 2 月、高知龍馬空港拡張工事完成 ■土佐道路関連 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年 9 月の土佐道路の全線供用により、国道 33 号及び供用区間と並行する潮江地区内の道路では自動車交通が大きく減少した。 ・これにより、潮江地区内の道路では走行性が向上したほか、高知市中心部に位置するはりまや交差点の渋滞が解消するなど、中心市街地及び周辺居住地の交通環境は大きく改善した。 ・しかし、土佐道路自体に着目すると、河ノ瀬交差点付近及び暫定 2 車線で供用している潮江地区では自動車交通量が交通容量を超過しており、河ノ瀬交差点については、高知県下で最も交通事故が多発する交差点となっている。 ・一方、高知市潮江地区においては、潮江西部土地区画整備事業と調整を図りながら土佐道路事業を進めているほか、“美しい四国づくりモデル事業”（地域住民との協働による景観プランを作成し、事業を実施）の指定を受けている。 ・また、土佐道路の起点に位置する（主）桂浜はりまや線の一部がみち再生事業の対象区間となり、この事業との連携が必要となった。

事業の投資効果	<p>○事業全体の投資効率性（基準年：平成17年，供用開始から40年間で算出）</p> <p>費用便益費：B/C=4.5</p> <p>総費用：975億円</p> <p>総便益：4,377億円</p> <p>経済的純現在価値：ENPV=3,402億円</p> <p>経済的内部収益率：EIRR=8.4%</p>
	<p>○残事業の投資効率性（基準年：平成17年，供用開始から40年間で算出）</p> <p>費用便益費：B/C=6.5</p> <p>総費用：51億円</p> <p>総便益：334億円</p> <p>経済的純現在価値：ENPV=283億円</p> <p>経済的内部収益率：EIRR=30.2%</p>
コスト縮減 代替案等	<p>◎社会的損失縮減対策</p> <p><河ノ瀬交差点></p> <p>交差点立体事業では上部工の架設方法等を検討し、現場施工日数を短縮する急速施工法の採用によって交通規制により発現する社会的損失の縮減を図っている。</p>
地方公共団体等の意見	<p>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事業促進要望あり</p> <p>○高知市：土佐道路の整備促進を要望</p> <p>○56号バイパス建設推進期成同盟会：土佐道路の整備促進を要望</p>
対応方針	<p><u>事務局案 事業継続</u></p> <p>（理由）</p> <p>①土佐道路の4車線化事業及び河ノ瀬交差点立体化事業は、高知市における都市交通の円滑化及び安全性向上に資することが期待される。</p> <p>②本事業は「土地区画整理事業」や「美しい四国づくりモデル事業」と一体的に推進されており良好なまちづくりの形成にも寄与できる。</p> <p>③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。</p> <p>④本業務の推進にあたっては、沿線の自治体などから整備促進要望がなされている。</p> <p>・ 以上により、引き続き事業を推進し、4車線化並びに、河ノ瀬交差点の立体化を目指すことが必要である。</p>