

道路事業 事後評価

一般国道56号 須崎道路

平成26年 2月26日
国土交通省 四国地方整備局

1. 事業の目的と概要(1)

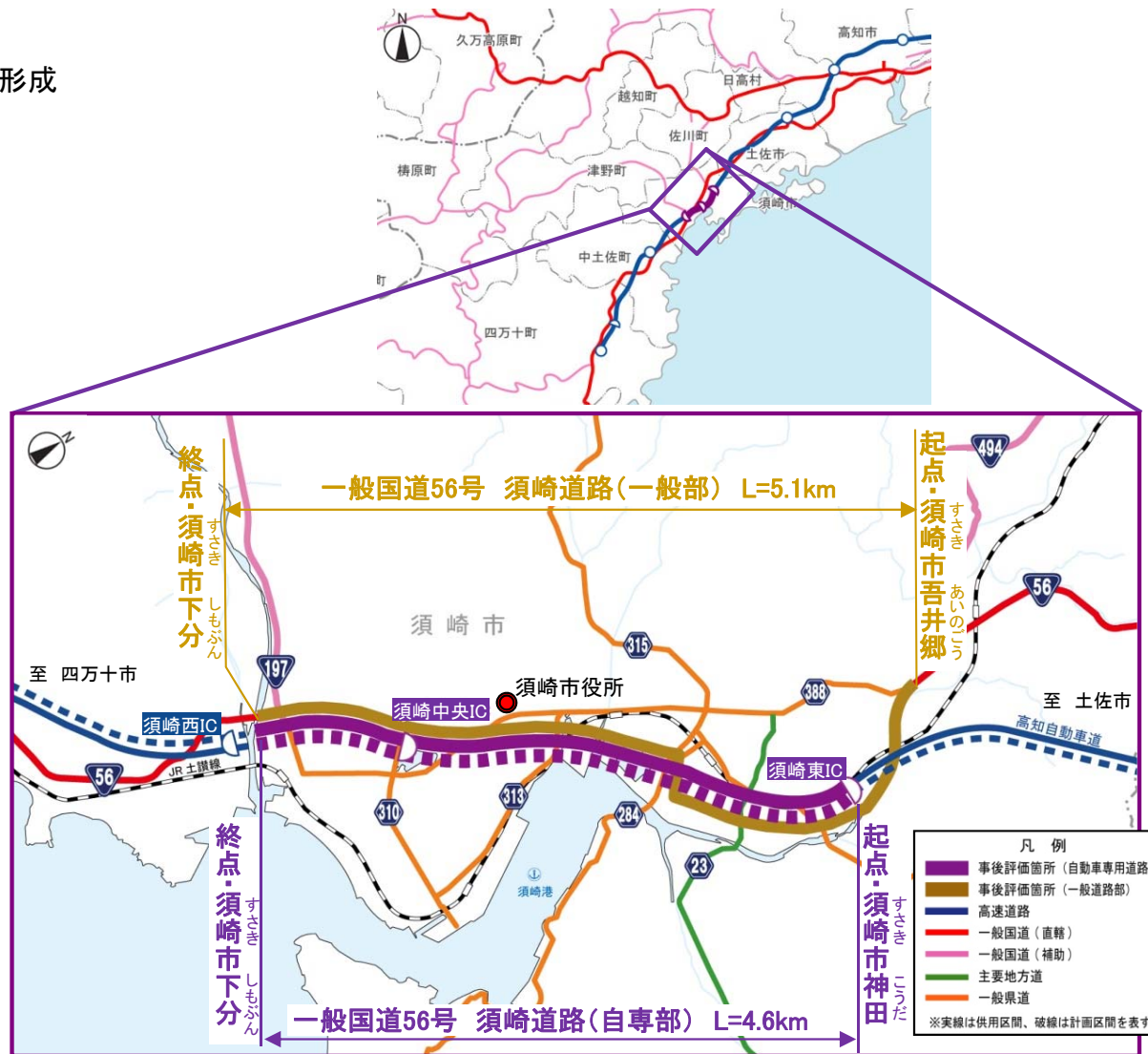
事業完了後5年経過

▼事業目的

- ・須崎道路は、高知自動車道と接続し、四国8の字ネットワークの一部を形成
- ・広域交通ネットワークを形成し、地域活性化に寄与
- ・須崎市内の交通渋滞緩和、交通安全の確保

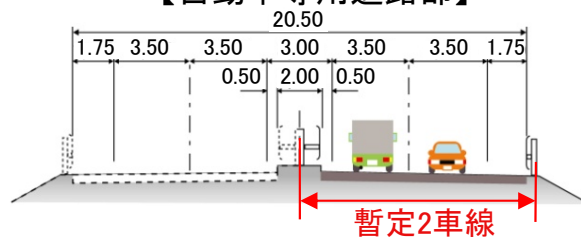
▼計画概要

起終点	自: 高知県須崎市吾井郷 至: 高知県須崎市下分	
延長、幅員	<一般道路部> 延長5.1km、幅員13.5m <自動車専用道路部> 延長4.6km、幅員20.5m	
構造規格、設計速度	<一般道路部> 第3種第2級、設計速度60km/h <自動車専用道路部> 第1種第3級、設計速度80km/h	
都市計画決定	昭和61年度 平成7年度(変更)	
事業の経緯	事業化	昭和51年度
	用地着手	平成3年度
	工事着手	平成4年度
	開通年	平成20年度(全線開通) 【一般道路部: 完成2車線】 【自動車専用道路部: 暫定2車線】



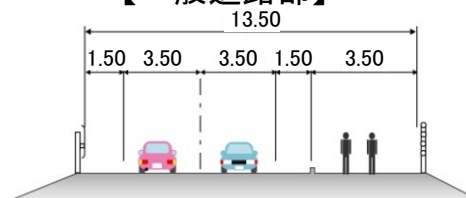
(標準横断面) (単位:m)

【自動車専用道路部】

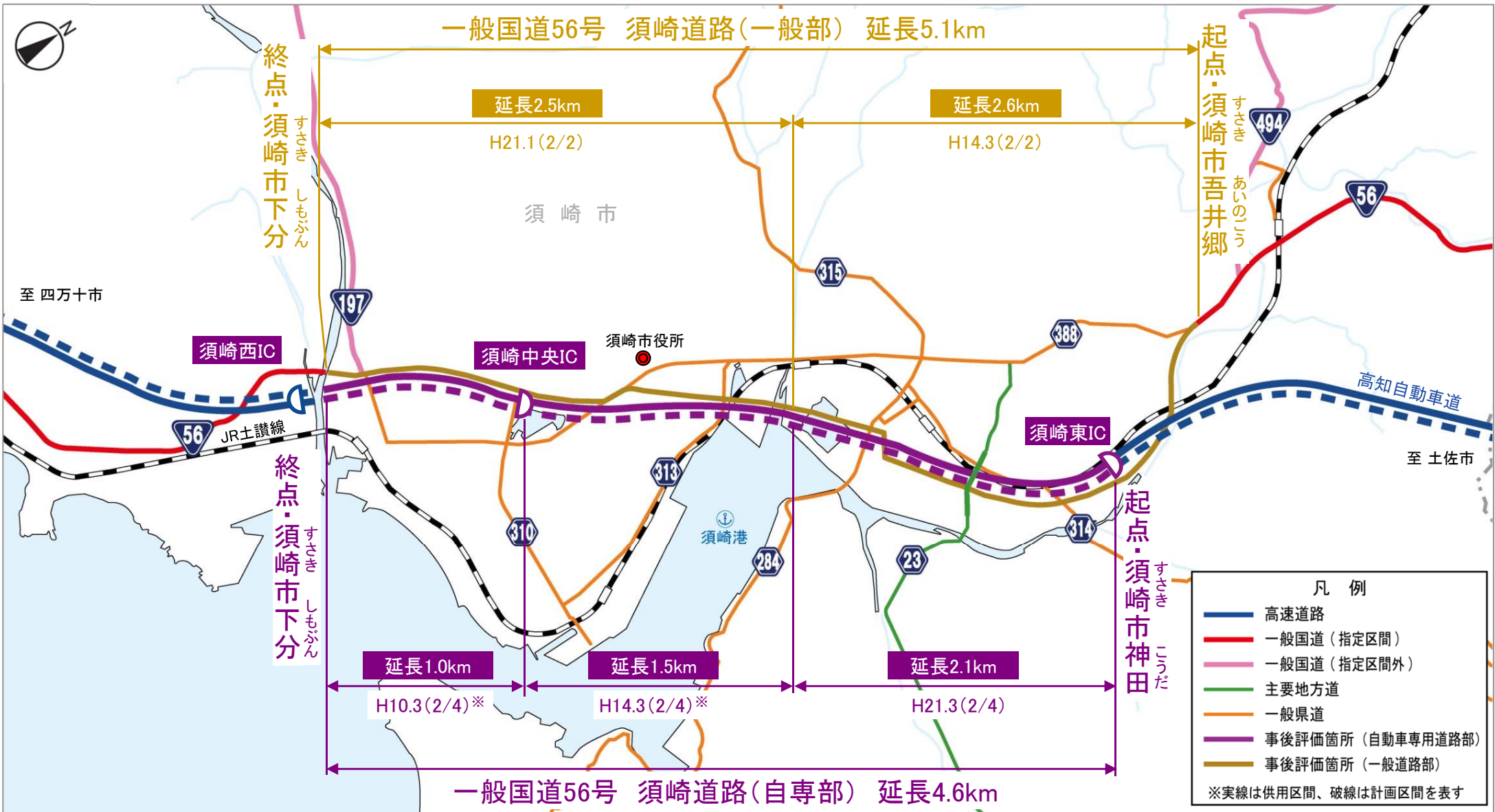


暫定2車線

【一般道路部】



1. 事業の目的と概要(2)



※自動車専用道路としての指定はH21.3

2. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

▼高規格幹線道路の整備状況

道路名	開通年月	備考
高知自動車道	平成14年9月	・高知自動車道が須崎東ICまで全線開通(延長89.7km)
高知自動車道(新直轄区間)	平成23年3月	・須崎西IC～中土佐IC開通(延長7.0km)
	平成24年12月	・中土佐IC～四万十町中央IC開通(延長14.8km)

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

▼費用対効果分析要因等の比較

	前回再評価時 (H16再評価時※1)	今回事後評価時 (H25年度)	変化及びその原因等
道路構造等	【一般道路部】 第3種第2級、2車線 【自動車専用道路部】 第1種第3級、4車線	【一般道路部】 第3種第2級、2車線 【自動車専用道路部】 第1種第3級、暫定2車線	【一般道路部】 ・変更なし 【自動車専用道路部】 ・接続する高知自動車道が暫定2車線のため、連続性を考慮し暫定2車線で当面事業完了とした
総事業費	660億円	645億円	
事業期間	昭和51年度～平成41年度	昭和51年度～平成20年度	
交通量	7,800台/日(一般道路部) 5,600台/日(自動車専用道路部) (将来推計値(H42))	11,300台/日(一般道路部)※2 6,900台/日(自動車専用道路部) (実績(H26.1))	・H16再評価時の計画交通量は、H11センサスペースフルネットの推計値

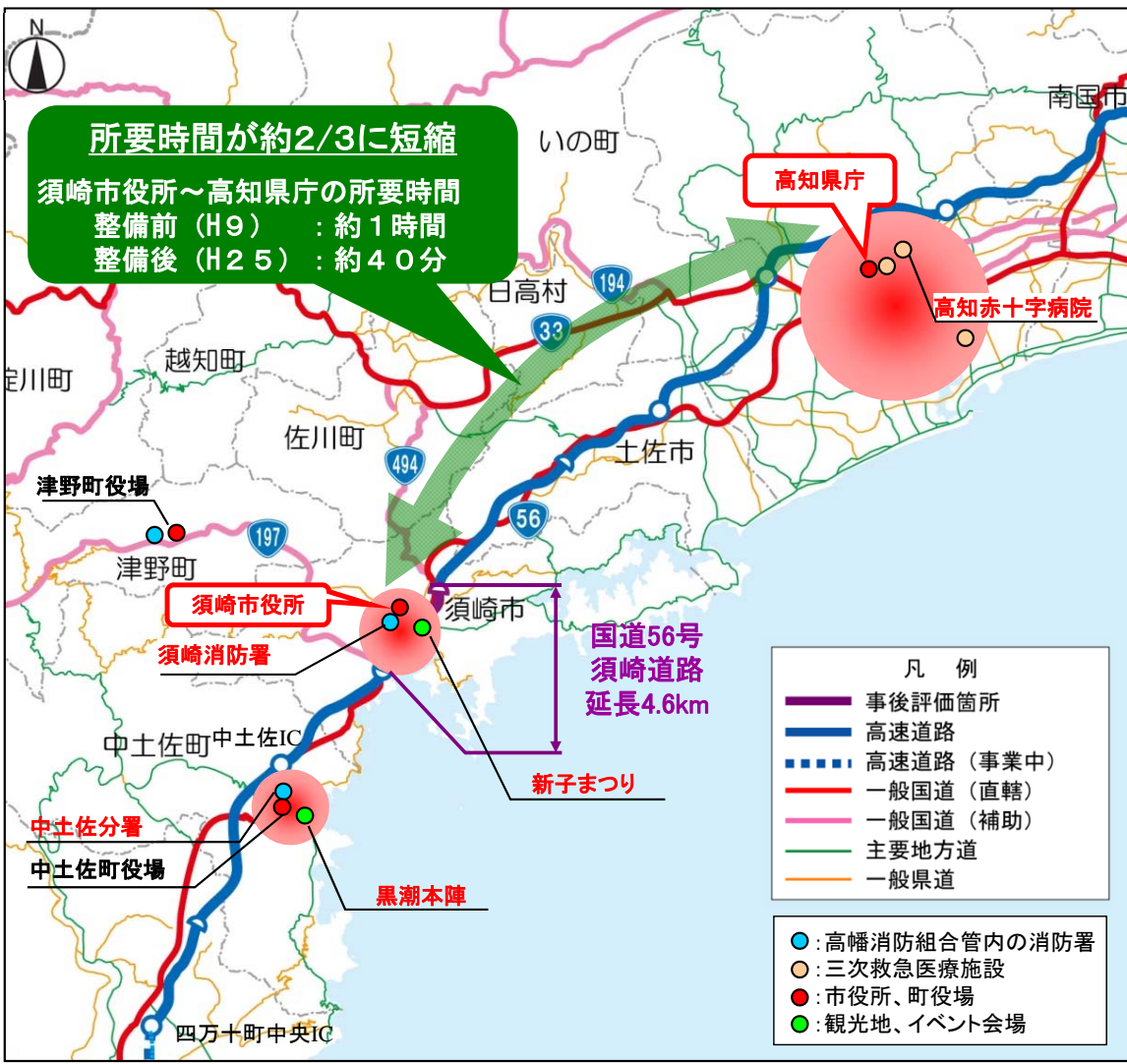
※1 昭和51年度事業化で新規採択評価を行っていないため、参考値として前回評価時(H16)の値等を記載

※2 1断面の観測交通量

4. 事業効果の発現状況(1) 時間短縮による広域連携の強化

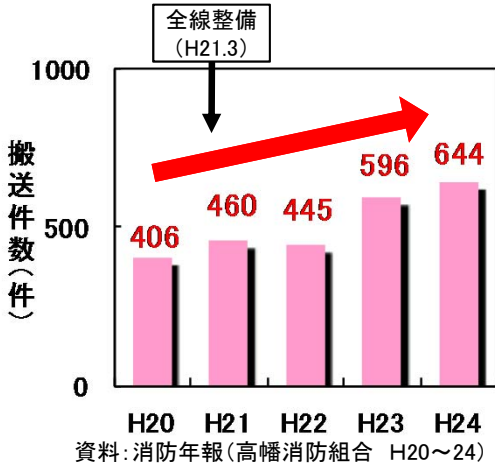
- ・須崎道路等の高速道路網整備により、須崎市から高知市までの所要時間は約2/3に時間短縮された。
- ・須崎市と中土佐町から高知市内の第三次医療施設への救急搬送件数は近年増加傾向。医療施設までの搬送時間短縮は、命の道として救急医療活動に貢献している。
- ・高速道路網整備を受けて須崎市で始まったイベント(新子まつり)では来場者数が増加するなど、地域の観光振興にも貢献している。

▼ 所要時間の短縮



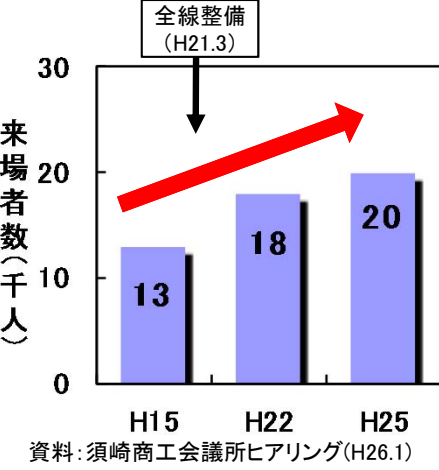
資料：道路交通センサス(H9,H22)：平均混雑時*旅行速度を使用。整備後(H25)はH22道路交通センサスより算出。
 ※混雑時は、朝(7時～9時)または夕方(17時～19時)のラッシュ時間帯

▼ 須崎消防署及び中土佐分署の高知市への救急搬送件数の推移



搬送件数は近年増加しており、搬送時間短縮は救急医療活動に貢献

▼ 新子まつり(須崎市)来場者数の推移



来場者数が増加

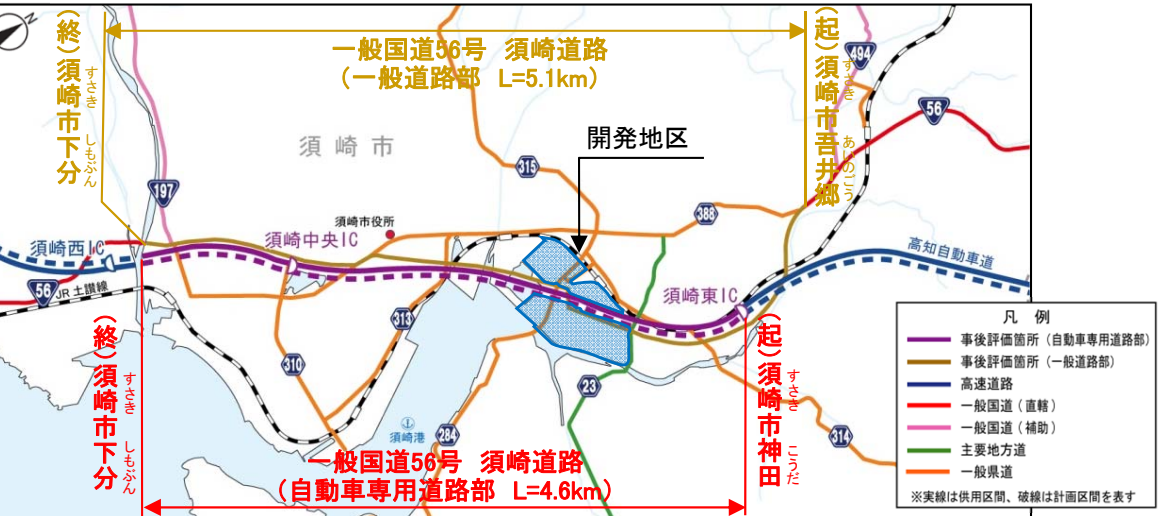
▼ 消防署、商工団体、観光施設の声

- ・信号交差点の多い市街地部や急カーブを走る必要がなくなったことで、救急車の前後左右の揺れが軽減し、救命措置を円滑に行えるようになり、搬送患者への負担も軽減している。(中土佐分署:H25.11)
- ・須崎道路の整備後は、道路の選択肢が増えて、より早く搬送できるようになった。渋滞区間の反対車線走行等が減ったことにより、安全性も高まり、消防隊員の負担も軽減している。(須崎消防署:H25.10)
- ・高速時代の幕開けに合わせて始めた「新子まつり」をはじめとするイベントが好況を博しており、近年は須崎の人口規模(2.3万人)に匹敵する2万人の集客がある。(須崎市商工団体:H25.10)
- ・須崎道路等の高速道路の整備後は、所要時間が短縮し、京阪神方面からの当日の予約が入るようになった。(中土佐町宿泊施設:H25.11)

4. 事業効果の発現状況(2) 地域開発の支援

- ・須崎道路の整備に合わせ、桐間地区において新市街地開発(土地区画整理事業(25ha)及び民間による土地開発(9ha))が実施された。
- ・開発地区においては、市街地とのアクセス性向上や高速道路との直結効果もあり、現在までに17の商業施設等が進出しており、雇用者数が増加するなど、地域開発を支援している。

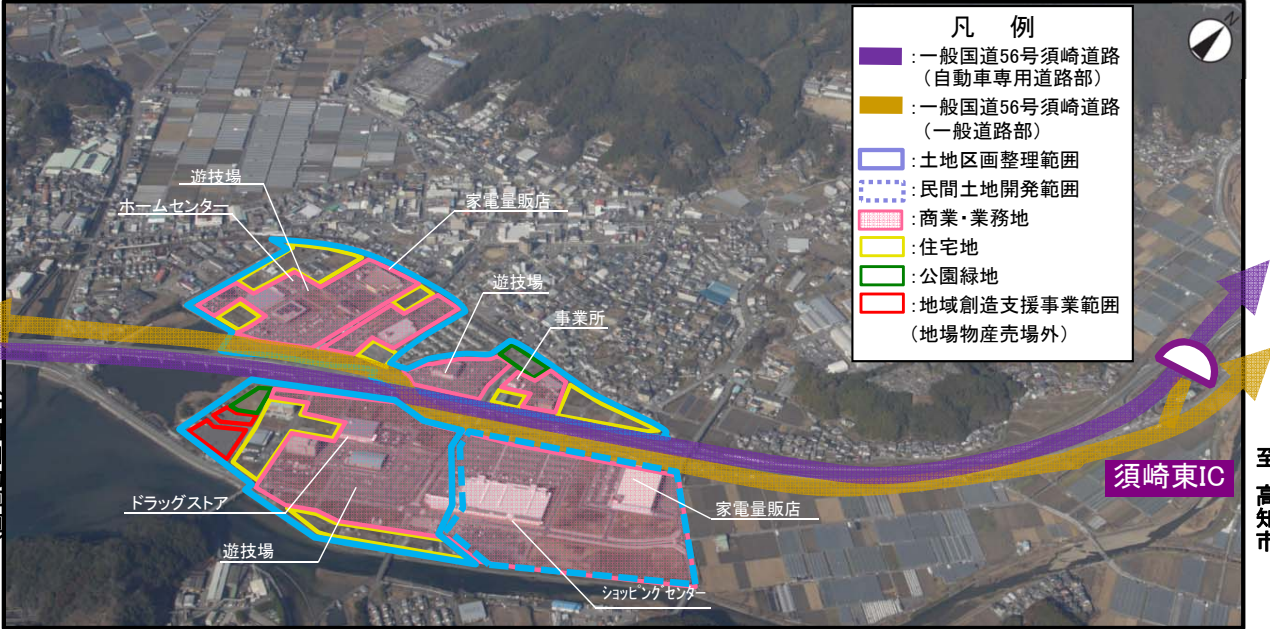
▼ 開発地区位置図



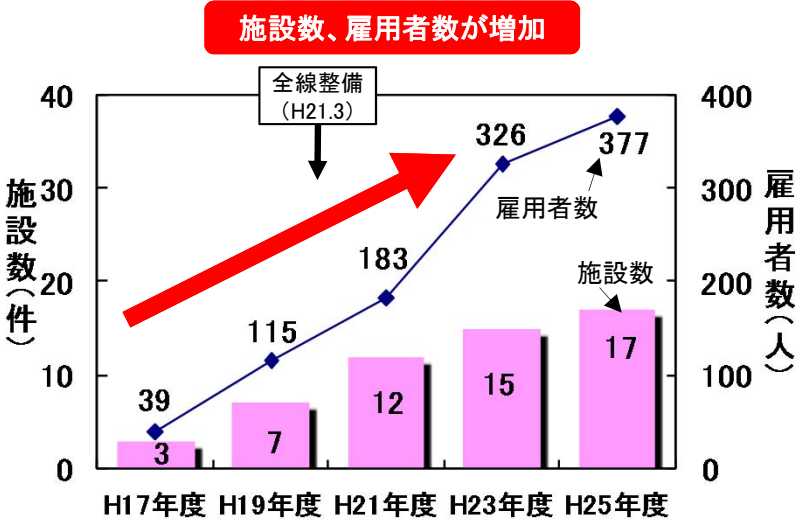
▼ 地元団体の声

- ・桐間地区の開発は、須崎市における「思い切った開発が可能な最後の一等地」として、須崎道路の整備にあわせて区画整理事業等に取り組んだもので、全区画の分譲が完了している。須崎道路暫定整備後も隣接地に民間による開発許可制度に基づく土地開発(大規模店舗出店)が2件実現しており、今後の発展に期待している。
(須崎市:H25.12)
- ・当初は須崎市内を商圈と考え出店したが、週末には市外からの来客がある。
(沿道の商業施設:H25.11)

▼ 開発地区における新規商業施設の立地状況



▼ 開発地区における商業施設数と雇用者数の推移



資料:ゼンリン地図、ヒアリング調査(H25.10~11)

※桐間地区土地区画整理事業:事業期間H9~H22、分譲H16~H22
 ※雇用者数が15人以上の施設を記載(雇用者数はヒアリング調査により確認)

4. 事業効果の発現状況(3) 交通事故件数が半減

- ・須崎道路整備前の旧国道56号(現県道388号)では、慢性的な交通渋滞の発生や事故の多発が課題であった。
- ・須崎道路整備後は交通の転換が進み、旧国道56号の交通量が約1/3に減少し、慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、須崎道路と合計しても交通事故が半減するなど、沿線道路利用者の利便性・安全性が向上している。



▼ 旧国道56号(現県道388号)の交通状況の変化



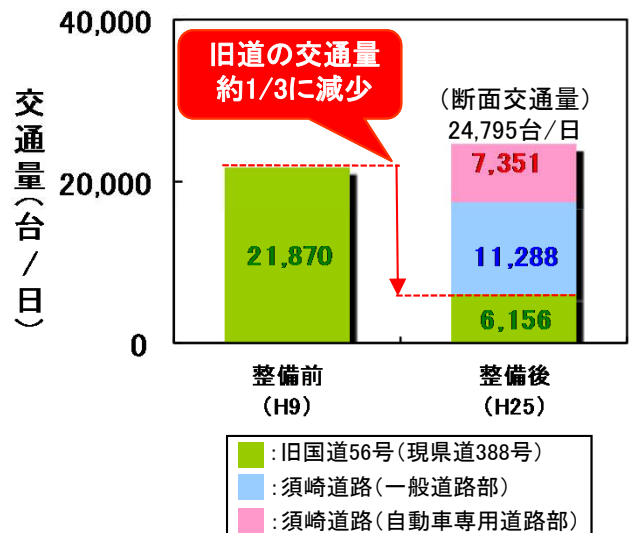
西崎町交差点付近



大間駅前交差点付近

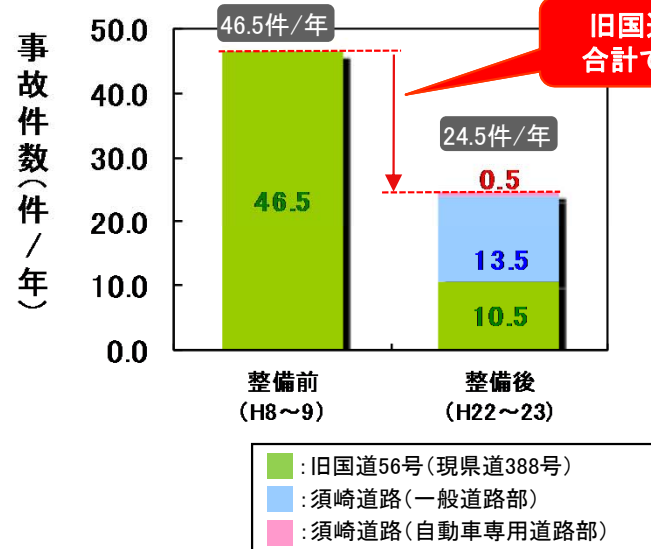
いつまで続く交通渋滞 須崎市街地

▼ 旧国道56号(現県道388号)の交通量の推移



資料: 道路交通センサス(H9, H17) 土佐国道事務所調査(H25)

▼ 須崎道路及び旧国道56号(現県道388号)の交通事故件数の推移



資料: イタルダデータ

★……★
 ドライバー
 泣かせの4.4キロ
 高知市方面から奥西部に抜ける際、必ず通らなければならぬのが国道56号。須崎市内ではこの国道が渋滞、県内でもドライバー泣かせの道路の一つになっている。香井町の松下町前三差路から須崎中学前三差路まで約四・四キロの区間が最もひどく、朝晩のラッシュ時には抜けるのに三十分以上かかることもある。慢性的渋滞の抜本的解決に向けて持ち上がったのが、須崎バイパスだ。昭和六十一年に都市計画決定された、香井町尾根から新荘に至る全長約五・六キロの自動車専用道路。市街地を避け、国道56号との三差路先で国道56号に接続する。

資料: 高知新聞(H4.8.17)

▼ 小学校の声

・児童の約3割が旧国道56号を横断などで利用しているが、須崎道路が出来たことで旧国道の交通量が減少し、通学の安全性が向上した。

(須崎市内の小中学校:H25.11)

5. 今後の事業評価の必要性等

■ 今後の事後評価の必要性

- ・須崎道路の整備により、時間短縮による広域連携の強化、地域開発の支援、旧国道における渋滞の解消や交通事故の減少等事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない。

■ 改善措置の必要性

- ・須崎道路は、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。

■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

- ・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。

●前回評価時との比較

	一般国道56号 須崎道路		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成16年度)	今回評価時 (平成25年度)	
計画諸元	自専部: 延長4.6km、完成4車 一般部: 延長5.1km、完成2車	自専部: 延長4.6km、暫定2車 一般部: 延長5.1km、完成2車	【自動車専用道路部】 ・接続する高知自動車道が暫定2車線のため、連続性を考慮し暫定2車線で当面事業完了とした
計画交通量 (将来推計値 (H42))	5,600台/日 (自動車専用道路部) 7,800台/日 (一般道路部)	4,300台/日 (自動車専用道路部) 7,600台/日 (一般道路部)	・適用センサス、ネットワーク設定等の見直し (前回: H11センサスベース、フルネット(自動車専用道路部4車線)) (今回: H17センサスベース、事業化ネット(自動車専用道路部2車線)、推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表)
総事業費	660億円	645億円	【自動車専用道路部】 ・接続する高知自動車道が暫定2車線のため、連続性を考慮し暫定2車線で当面事業完了とした
総費用※ (C)	755億円	919億円	・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 〔検討年数が40年から50年に変更〕 ・基準年の変更(H16からH25)
総便益※ (B)	1,186億円	1,264億円	・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 〔検討年数が40年から50年に変更、時間価値等原単位の見直し〕 ・基準年の変更(H16からH25) ・フルネットから事業化ネットに変更
費用対効果 (B/C)	1.6	1.4	・総費用及び総便益が変化したため

※総費用及び総便益は基準年における現在価値の値