

要点審議事業(道路事業)

平成26年10月29日

国土交通省 四国地方整備局

目 次

1. 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	・ ・ ・ ・ ・	1
2. 一般国道11号 川之江三島バイパス	・ ・ ・ ・ ・	5
3. 一般国道11号 新居浜バイパス	・ ・ ・ ・ ・	9
4. 一般国道33号 高知西バイパス	・ ・ ・ ・ ・	13
5. 一般国道55号 阿南道路	・ ・ ・ ・ ・	21
6. 一般国道56号 大方改良	・ ・ ・ ・ ・	25
7. 一般国道56号 中村宿毛道路	・ ・ ・ ・ ・	29
8. 一般国道56号 伊予インター関連	・ ・ ・ ・ ・	33

四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

〇事業の目的・効果

四国8の字ネットワークを形成する四国横断自動車道の一部であり、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、徳島市・小松島市の渋滞緩和や近畿圏と徳島県南地域の連携強化を図るほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。

- ・南海トラフの巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の代替路を確保。
- ・徳島市及び小松島市中心部の渋滞緩和。
- ・三次医療施設(徳島赤十字病院)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。

〇事業計画等

- ・事業着手:平成15年度(阿南～小松島)、平成10年度(小松島～徳島東)
- ・整備区間:徳島県阿南市下大野町～徳島県徳島市北沖州
- ・事業延長:17.7km(開通済0km)
- ・標準幅員:10.5m(暫定2車線)
- ・構造規格:第1種第2級

〇投資効果等

- ・全体事業費:1,404億円(前回1,404億円)
- ・計画交通量:19,300台/日(H23再評価時)
- ・費用便益比:事業全体1.5 残事業1.8(H23再評価時)

〇事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率:約20% H26.3末(前回約11% H23.3末)
- ・阿南IC(仮称)～小松島IC(仮称)間は、トンネル、橋梁工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・小松島IC(仮称)～徳島東IC(仮称)間は、用地買収推進中。
- ・用地進捗率は約65%(H26.3末)であり、開通に向け事業認定申請準備中。

〇地域から頂いた主な意見等

- ・徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
(H24.5・7・11、H25.1・2・4・5・6・7・8、H26.5・7・8)

〇県知事の意見

- ・「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。
「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「地域高規格道路・阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など県南地域の活性化に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心に重要な役割を果たす路線であります。

このため、引き続き、早期供用に向けた事業の着実な推進をお願いします。

〇対応方針(原案)

- ・事業継続

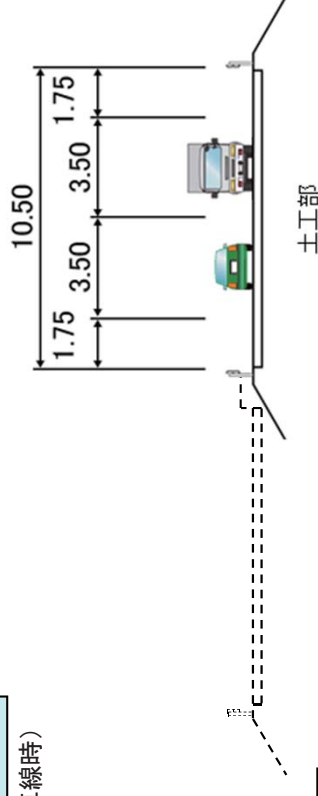
位置図



標準断面図

(暫定2車線時)

(単位:m)



土工部

平面図



凡 例	
	高速道路
	一般国道(指定区間)
	一般国道(指定区間外)
	一般県道
	再評価箇所
	事業中
	津波浸水想定区域

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	あなんしまんと あなん とくしまひがし 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東		事業区分	高速自動車国道（新直轄）	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	あなん しもおおのちよう 自：徳島県阿南市下大野町 とくしましきたおきのす 至：徳島県徳島市北沖洲			延長	17.7km		
事業概要	<p>四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</p> <p>阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</p>						
阿南～小松島	H15年度事業化	阿南～小松島	H8年度都市計画決定	阿南～小松島	H19年度用地着手	阿南～小松島	H19年度工事着手
小松島～徳島東	H10年度事業化	小松島～徳島東	H6年度都市計画決定	小松島～徳島東	H20年度用地着手	小松島～徳島東	未着手
全体事業費	約1,404億円		事業進捗率	約20%		供用済延長	0km
計画交通量	18,500～19,900台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.8		総費用 (残事業)/(事業全体) 872/1,063億円 事業費：848/1,039億円 維持管理費：24/24億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,601/1,601億円 走行時間短縮便益：1,362/1,362億円 走行経費減少便益：173/173億円 交通事故減少便益：66/66億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間±10%）</p> <p>(残事業) B/C=1.6～2.0（交通量±10%） B/C=1.7～2.0（事業費±10%） B/C=1.8～1.9（事業期間±10%）</p>						
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる ・並行区間等の旅行速度の向上が見込まれる ・並行区間等のバス路線の利便性向上が期待される ・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島市から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・徳島県LEDバレイ構想によるLED産業の集積を支援する ・観光資源が多くある県南部へのアクセス性の向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される 						

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・マリニピア沖洲整備計画と連携
- ・交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・徳島県、徳島市、小松島市、阿南市、阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見：

- ・「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。
- ・「四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東」は、「地域高規格道路・阿南安芸自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、「活力の道」として、経済・産業の発展、交流圏の拡大など県南地域の活性化に寄与するとともに、平時の救急救命、「南海トラフ巨大地震」などの災害発生時の緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心に重要な役割を果たす路線であります。

このため、引き続き、早期供用に向けた事業の着実な推進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年3月 (主) 徳島環状線 川内町大松～平松 L=1.3km 開通
- ・平成23年4月 桑野道路事業化
- ・平成23年7月 日和佐道路 L=3.1km 2車線 開通
- ・平成24年4月 阿南安芸自動車道 福井道路 L=9.6km 事業化
- ・平成24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 L=3.7km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成26年3月末で用地進捗率約65%、事業進捗率約20%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・阿南 IC (仮称)～小松島 IC (仮称)間は、トンネル、橋梁工事等に着手しており早期開通に向け工事推進中。
- ・小松島 IC (仮称)～徳島東 IC (仮称)間は、用地買収推進中。
- ・用地進捗率は約 65% (H26.3 末)であり、開通に向け事業認定申請準備中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

対応方針決定の理由

・

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「交通渋滞の緩和」「近畿圏と徳島県南地域の連携強化」「災害時における広域交通ネットワーク確保」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	緊急輸送路の代替路を確保、渋滞の緩和、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアルに変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増加 637 T.E./日 前回発生集中交通量 1,521,751 T.E./日 変化率 0.1%以内	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし	■
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前評価時の感度分析下位ケース1.3≧基準値(1.0)	■
前評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H23年度 B/C=1.5	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道11号 川之江三島バイパス

○事業の目的・効果

- ・国道11号の四国中央市内における交通混雑の緩和および交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江ICとのアクセス強化を図り地域経済の発展に寄与するバイパス道路である。
- ・並行する国道11号の渋滞緩和。
- ・三島川之江港(重要港湾)と三島川之江ICのアクセスが向上することにより、物流の効率化を支援。
- ・第三次医療施設(東予救命救急センター)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。
- ・全国1位の出荷額を誇る四国中央市の「パルプ・紙・紙加工品」の流通の利便性が向上。

○事業計画等

- ・事業着手: 昭和47年度
- ・整備区間: 愛媛県四国中央市川之江町～愛媛県四国中央市中之庄町
- ・事業延長: 10.1km (開通済6.5km)
- ・標準幅員: 30.0m (完成4車線)、12.0m (完成2車線)
- ・構造規格: 第4種 第1級

○投資効果等

- ・全体事業費: 690億円 (前回690億円)
- ・計画交通量: 20,900台/日 (H23再評価時)
- ・費用便益比: 事業全体3.6 残事業5.3 (H23再評価時)

5

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率: 約60% H26.3末 (前回約60% H23.3末)
- ・四国中央市川之江町には、四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」が存在しており、平成23年度に国史跡に指定されたことから、計画ルートの変更について関係機関と調整中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・四国中央市等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H25.11)

○県知事の意見

- ・一般国道11号川之江三島バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、三島川之江ICとのアクセス強化を図り、地域経済の発展のための重要な道路であり、引き続き全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

○対応方針(原案)

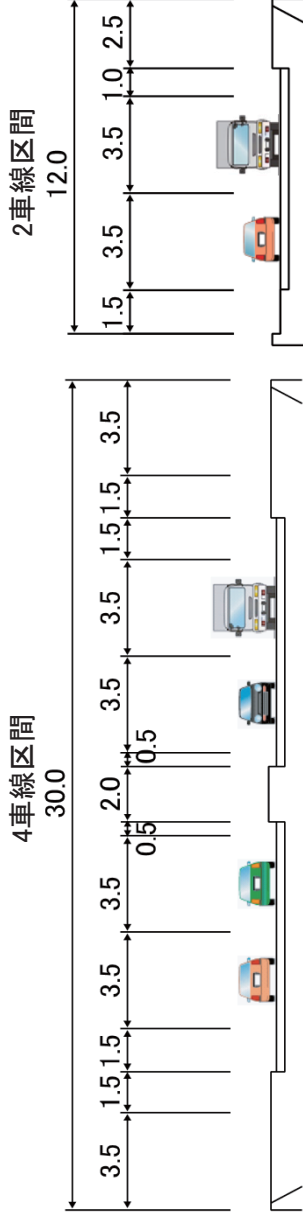
- ・事業継続

位置図



標準断面図

(単位: m)



平面図



再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス	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：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県四国中央市中之庄町	延長	10.1km							
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>									
S47年度事業着手	S53年度都市計画決定	S55年度用地着手	S57年度工事着手							
全体事業費	約690億円	事業進捗率	約60%	供用済延長	6.5km					
計画交通量	8,600～32,000台/日									
費用対効果 分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C (事業全体) 3.6</td> <td style="width: 50%;">総費用 (残事業)/(事業全体) 176/835億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 5.3</td> <td>事業費：165/798億円 維持管理費：10/36億円</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 176/835億円	(残事業) 5.3	事業費：165/798億円 維持管理費：10/36億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益 (残事業)/(事業全体) 923/3,041億円</td> <td style="width: 50%;">基準年 平成23年</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：876/2,861億円 走行経費減少便益：40/140億円 交通事故減少便益：7.2/40億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体) 923/3,041億円	基準年 平成23年	走行時間短縮便益：876/2,861億円 走行経費減少便益：40/140億円 交通事故減少便益：7.2/40億円	
B/C (事業全体) 3.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 176/835億円									
(残事業) 5.3	事業費：165/798億円 維持管理費：10/36億円									
総便益 (残事業)/(事業全体) 923/3,041億円	基準年 平成23年									
走行時間短縮便益：876/2,861億円 走行経費減少便益：40/140億円 交通事故減少便益：7.2/40億円										
感度分析の結果	<p>(事業全体)交通量：B/C=3.4～3.7（交通量 ±10%） (残事業)交通量：B/C=5.2～5.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=3.6～3.7（事業費 ±10%） 事業費：B/C=4.8～5.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=3.4～3.9（事業期間±10%） 事業期間：B/C=4.8～5.8（事業期間±10%）</p>									
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・高松, 松山, 高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。 ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。 ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上以上の区間での歩道が整備される。 <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。 									

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑪その他

- ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・四国中央市等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道11号川之江三島バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、三島川之江ICとのアクセス強化を図り、地域経済の発展のための重要な道路であり引き続き全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺道路の整備状況

- ・昭和60年3月 松山自動車道（三島川之江IC～土居IC） 開通
- ・昭和62年12月 松山自動車道（川之江JCT～三島川之江IC） 開通
- ・平成17年4月 松山自動車道（川之江JCT～新宮IC） 4車線化開通
- ・平成20年7月 松山自動車道（新宮IC～大豊IC） 4車線化開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成26年3月末で用地進捗率約78%、事業進捗率約60%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・四国中央市川之江町には、四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」が存在しており、平成23年度に国史跡に指定されたことから、計画ルートの変更について関係機関と調整中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道11号 川之江三島バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目		判定	チェック欄
判断根拠			
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合			
事業目的			
<ul style="list-style-type: none"> 事業目的に変更がない 		事業目的である「交通混雑の緩和」「交通安全の確保」「松山自動車道三島川之江ICとのアクセス強化」などに変更がない	■
外的要因			
<ul style="list-style-type: none"> 事業を巡る社会経済情勢の変化がない 		交通混雑の緩和、重要港湾へのアクセス向上等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>			
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない		費用便益分析マニュアルに変更がない	■
2. 需要量等の変更がない		【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量減少 2 T.E./日 前回発生集中交通量 243,561 T.E./日 変化率 0.1%以内	■
3. 事業費の変化		【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化		【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合			
<ul style="list-style-type: none"> 事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 		前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前評価時の感度分析下位ケース3.4≧基準値(1.0)	■
前評価で費用対効果分析を実施している		前回実施 H23年度 B/C=3.6	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		—	
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。			

一般国道11号 新居浜バイパス

○事業の目的・効果

- ・国道11号の新居浜市内における交通混雑の緩和および交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜ICとのアクセス強化を図り地域経済の発展に寄与するバイパス道路である。
- ・並行する国道11号の渋滞緩和。
- ・新居浜ICと中心市街地、また西条市へのアクセスが向上し、通勤・通学をはじめとする日常生活の更なる交流が見込まれる。
- ・第三次医療施設(東予救命救急センター)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。

○事業計画等

- ・事業着手: 昭和62年度
- ・整備区間: 愛媛県新居浜市船木～愛媛県新居浜市大生院
- ・事業延長: 9.3km (開通済4.4km)
- ・標準幅員: 30.0m (完成4車線)
- ・構造規格: 第4種 第1級

○投資効果等

- ・全体事業費: 609億円 (前回609億円)
- ・計画交通量: 22,800台/日 (H23再評価時)
- ・費用便益比: 事業全体1.4 残事業2.7 (H23再評価時)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率: 約57% H26.3末 (前回約50% H23.3末)
- ・新居浜市西喜光地～本郷間(1.1km)は、用地買収推進中。
- ・終点側(1.5km) (新居浜市菟生～大生院)で橋梁工事推進中。
- ・用地進捗率は64%(H26.3末)であり、開通に向けて事業認定申請準備中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・新居浜市、国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会、新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
(H24.7、H25.7、H26.6)

○県知事の意見

- ・一般国道11号新居浜バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、新居浜ICと中心市街地、西条市とのアクセス性の向上のための重要な道路であり、引き続き全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

○対応方針(原案)

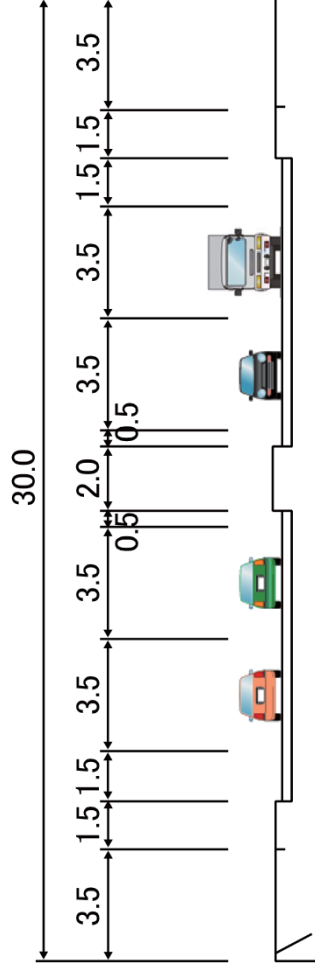
- ・事業継続

位置図

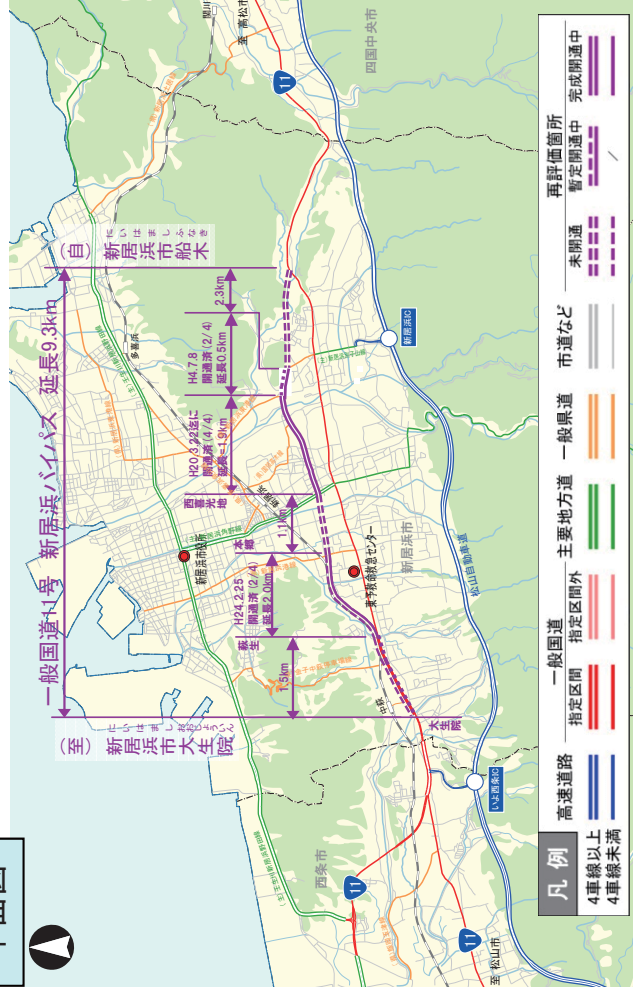


標準断面図

(単位:m)



平面図



再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道11号 <small>にいほま</small> 新居浜バイパス		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：愛媛県新居浜市船木 至：愛媛県新居浜市大生院 <small>にいほましおおじょういん</small>				延長	9.3km
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>					
S62年度事業着手	S60年度都市計画決定	H2年度用地着手	H2年度工事着手			
全体事業費	約609億円	事業進捗率	約57%	供用済延長	4.4km	
計画交通量	17,300～29,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 218/603億円 事業費：202/576億円 維持管理費：17/27億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 587/837億円 走行時間短縮便益：521/762億円 走行経費減少便益：52/58億円 交通事故減少便益：14/16億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.3～1.5（交通量 ±10%）(残事業) 交通量：B/C=2.4～3.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費 ±10%） 事業費：B/C=2.5～3.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.5（事業期間 ±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.9（事業期間 ±10%）</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ・連絡道路がない住宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。 <p>⑧地球環境の保全</p>					

・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される。

⑩その他

- ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・新居浜市、国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会、新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会等より本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道11号新居浜バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。交通混雑の緩和及び、新居浜ICと中心市街地、西条市とのアクセス性の向上のための重要な道路であり、引き続き全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺道路の整備状況

- ・平成3年3月 松山自動車道(土居IC~いよ西条IC) 開通
- ・平成6年11月 松山自動車道(いよ西条IC~川内IC) 開通
- ・平成11年7月 今治小松自動車道(東予丹原IC~いよ小松JCT) 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成26年3月末で用地進捗率約64%、事業進捗率約57%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新居浜バイパスの3-1工区で用地買収に着手、3-3工区では用地進捗率が87%であり、早期の開通を目指し事業を推進。

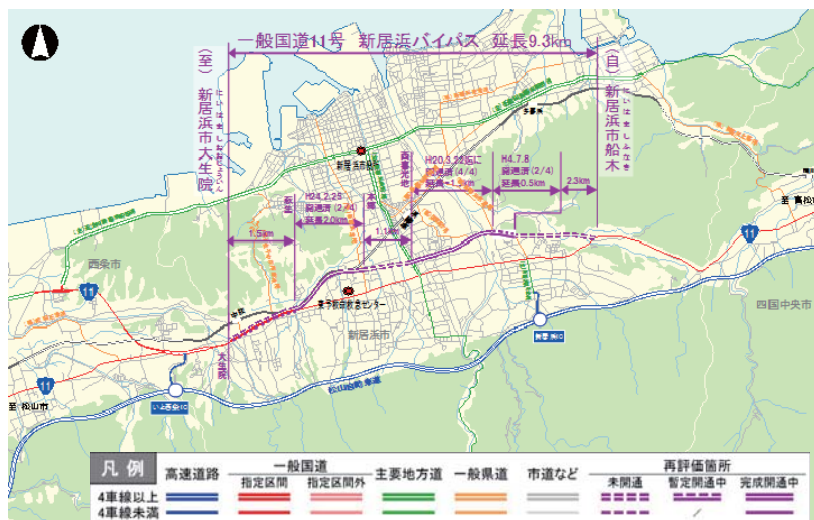
施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道11号 新居浜バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「交通混雑の緩和」「交通安全の確保」「松山自動車道新居浜ICとのアクセス強化」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	交通混雑の緩和、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアルに変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増加 22 T.E./日 前回発生集中交通量 497.723 T.E./日 変化率 0.1%以内	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前回評価時の感度分析下位ケース1.3≧基準値(1.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H23年度 B/C=1.4	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		
-		
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

一般国道33号 高知西バイパス

○事業の目的・効果

- 地域高規格道路高知松山自動車道の一部であり、高知中心部と愛媛県中心部の連携の強化を図るほか、国道33号の渋滞の緩和や、異常気象時における広域交通ネットワーク確保を目的とする地域高規格道路である。
- ・並行する国道33号の渋滞緩和。
- ・異常気象時などによる冠水区間を回避し、緊急輸送道路としての信頼性の向上。
- ・三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター、近森病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。

位置図



○事業計画等

- ・事業着手：昭和49年度
- ・整備区間：高知県高知市鴨部～高知県吾川郡いの町波川
- ・事業延長：9.8km（開通済5.4km）
- ・標準幅員：26.0m（完成4車線）
- ・構造規格：第4種第1級

○投資効果等

- ・全体事業費：919億円（前回878億円）
- ・計画交通量：20,200台/日（H23再評価時）
- ・費用便益比：事業全体1.4 残事業3.4（H23再評価時）

13

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約72% H26.3末（前回約59% H23.3末）
- ・I期区間の鴨部～枝川(4.3km)は、H9.12に暫定開通済。
- ・天神IC～鎌田IC間(1.1km)は、H24.12に暫定2車線開通済。
- ・平成27年度：枝川IC～天神IC間(2.9km)暫定開通予定。
- ・用地進捗率は99%(H26.3末)であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済(H25.4)(一部裁決申請済)

○地域から頂いた主な意見等

- ・一般国道33号整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H24.7、H25.7・11)

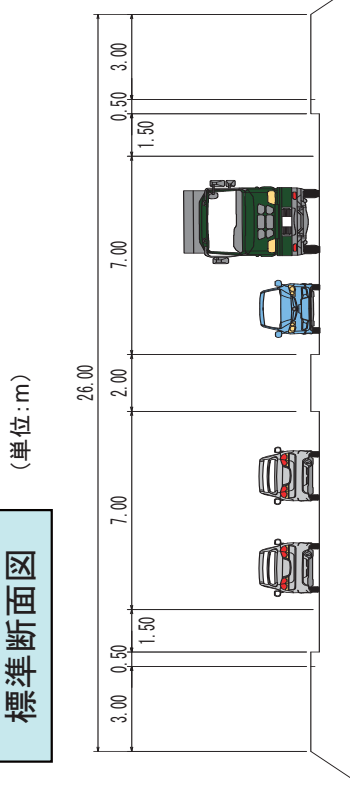
○県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。一般国道33号高知西バイパスは、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながるが、住民の日常生活に直結する重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

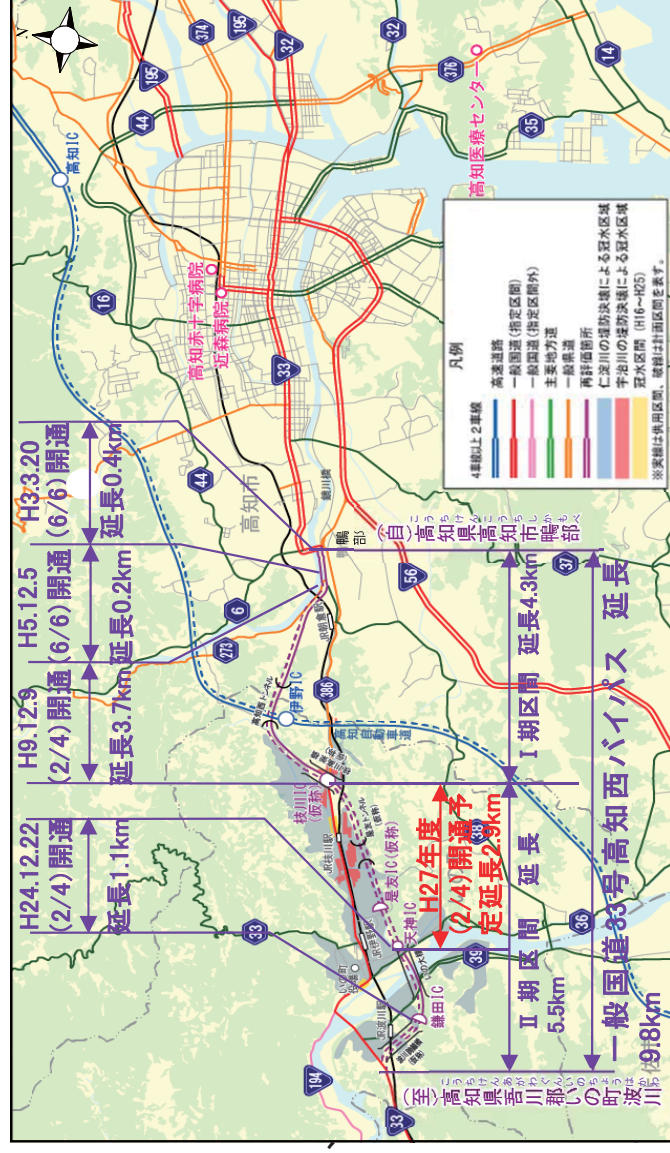
○対応方針(原案)

- ・事業継続

標準断面図



平面図



事業費の見直し(まとめ)

【事業費の増額】

橋梁設計の見直し、軟弱地盤対策の追加、用地補償費の追加により、事業費が41億円増加

項目	増額理由	当初	変更	費用 増加分
(1) 橋梁基礎工の見直しに伴う増加	<p>■ 道路橋示方書の改定による橋梁設計の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 軟弱地盤の存在や道路橋示方書改定に伴い、<u>橋梁基礎工の構造や材料をより強いものに変更</u> 	41億円	50億円	9億円
(2) 軟弱地盤対策の追加に伴う増加	<p>■ 詳細な地質調査に伴う軟弱地盤対策の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> 詳細な地質調査の実施により当初想定していた範囲以上に軟弱地盤が広範囲に分布していることが明らかとなったことから、<u>軟弱地盤対策の範囲が拡大</u> 	9億円	23億円	14億円
(3) 用地補償費の見直しに伴う増加	<p>■ 物件調査実施に伴う用地補償費の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初は大規模工場を類似建物を参考に補償額を算出していたが、<u>物件調査を実施した結果、建物移転費、工作物移転費(機械設備等の補償費)等が増加</u> 	3億円	21億円	18億円
合計				41億円

事業費の見直し(1) 橋梁基礎工の見直しに伴う増加

【当初：41億円 → 変更：50億円 9億円増加】

a) 当初の橋梁基礎工計画

○ 道路橋示方書（H14改定版）に基づき橋梁を実施

- ・ 当時の道路橋示方書に基づき、橋梁設計を実施。

b) H24道路橋示方書の改定に伴う橋梁設計の見直し

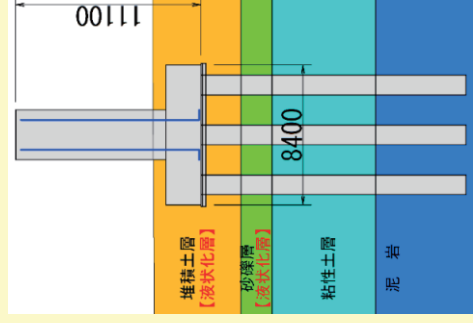
○ 道路橋示方書の改定に伴い橋梁設計の見直しが発生

- ・ 道路橋示方書の改定に伴い、高知県では大規模な地震に対し他地域と比較して影響が大きいため、より強靱な地震対策が必要となったことから、**使用する材料や構造等の変更が必要**となった。

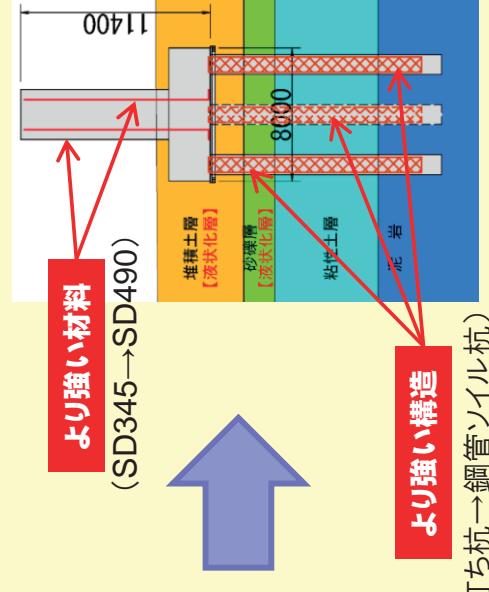
【橋梁基礎工の見直しを行う橋梁】



【当初計画】



【変更計画】



事業費の見直し(2) 軟弱地盤対策の追加に伴う増加

【当初：9億円 → 変更：23億円 14億円増加】

a) 当初の軟弱地盤対策

- 一般的な地質調査結果に基づき軟弱地盤対策を計画
- ・ 一般的な地質調査結果に基づき、主要な構造物(函渠・擁壁)について軟弱地盤対策を計画。

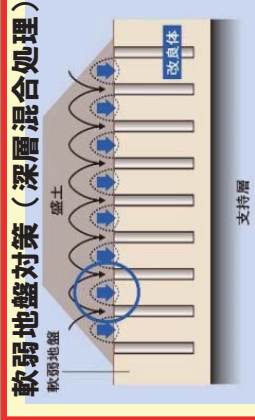
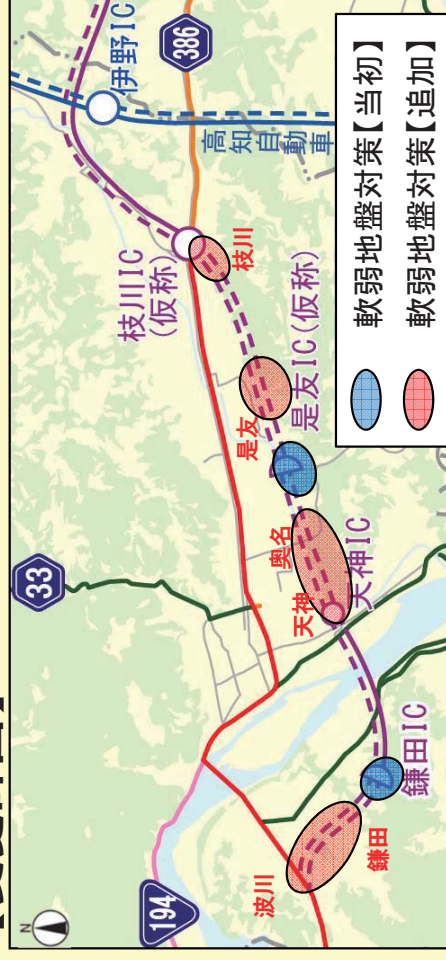
b) 詳細地質調査後における軟弱地盤対策

- 詳細調査により軟弱地盤対策の追加が発生
- ・ 詳細な地質調査の実施により広範囲に軟弱地盤層が分布していることが明らかとなったため、主要な構造物以外の盛土箇所にも対策が必要となり軟弱地盤対策の範囲が拡大した。

【当初計画】



【変更計画】



軟弱地盤対策の範囲が拡大

当初：4,300m²



変更：10,900m²

【当初：3億円 → 変更：21億円 18億円増加】

a) 当初の用地補償費の考え方

○類似建物の実績から用地補償費を算出

- ・類似建物の補償実績をもとに大規模工場の用地補償額を算出。

b) 物件調査後の用地補償費の考え方

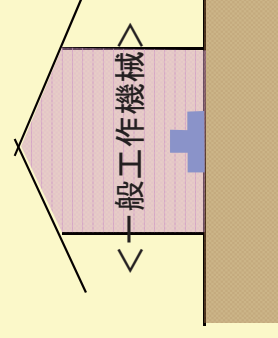
○物件調査実施により用地補償費が増加

- ・物件調査実施により、建物の規模が明らかとなり、建物移転費、工作物移転費(機械設備等の補償費)等が増加した。

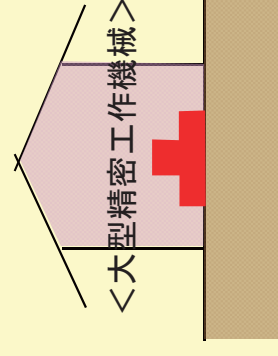
＜事例＞

- ・当初は類似建物から一般工作機械を補償対象としていたが、物件調査により工作機械が大型精密機械であることが明らかとなり、工作移転費が増加した。

【調査前】



【物件調査後】



再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道33号 <small>こうちにし</small> 高知西バイパス		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：高知県高知市鴨部 至：高知県吾川郡いの町波川				延長	9.8km
事業概要 一般国道33号は、高知市を起点とし松山市に至る全長約119kmの幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動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。 しかしながら、現国道は、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなどの課題を抱えている。 高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。						
S49年度事業化	S57年度都市計画決定 (H13年度変更)	S59年度用地着手	S62年度工事着手			
全体事業費	約919億円	事業進捗率	約72%	供用済延長	5.4km	
計画交通量	11,600～33,700台/日 [現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの]					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 229/1066億円 事業費：215/1033億円 維持管理費：15/34億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 782/1522億円 走行時間短縮便益：660/1371億円 走行経費減少便益：90/117億円 交通事故減少便益：32/34億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 1.1～1.7 (交通量±10%) (残事業) B/C= 2.6～4.3 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.4～1.5 (事業費±10%) B/C= 3.1～3.8 (事業費±10%) 事業期間 : B/C= 1.4～1.5 (事業期間±10%) B/C= 3.3～3.7 (事業期間±10%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・伊野駅までのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・高知港へのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車すれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・冠水による特殊通行規制区間を回避する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨その他						

・高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

・一般国道33号整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：

・事業継続に異議はありません。一般国道33号高知西バイパスは、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成14年4月 一般国道439号大峠バイパス 開通
- ・平成14年9月 高知自動車道：伊野IC～須崎東IC 開通
- ・平成19年3月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：須崎2工区 開通
- ・平成19年6月 一般国道33号越知道路：3工区 開通
- ・平成21年3月 一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC 開通
- ・平成21年12月 高知自動車道：土佐スマートIC 供用開始
- ・平成23年3月 高知自動車道（新直轄）須崎西IC～中土佐IC 開通
- ・平成23年4月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：佐川工区 開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（新直轄）中土佐IC～中土佐四万十中央IC 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成26年3月末で用地進捗率約99%、事業進捗率約72%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・枝川IC～天神IC間は、平成27年度の暫定2車線開通を目標とし事業を推進。
- ・用地進捗率は99%(H26.3末)であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済(H25.4)(一部裁決申請済)

施設の構造や工法の変更等

・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



- ※ 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の。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道33号 高知西バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目		判定	チェック欄
判断根拠			
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合			
事業目的			
・事業目的に変更がない			■
外的要因			
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない			■
内的要因 < 費用便益分析関係 >			
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合			
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアルに変更がない		■
2. 需要量等の変更がない	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増加 56 T.E./日 前回発生集中交通量 920.837 T.E./日 変化率 0.1%以内		■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 今回事業費増 41億円 前回事業費 878億円 変化率 5%		■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし		■
<p>・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。</p>			
前評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H23年度 B/C=1.4		■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)			
-			
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。			

一般国道55号 阿南道路

○事業の目的・効果

国道55号の小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の緩和および交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的とするバイパス道路である。

- ・小松島市及び阿南市中心部の渋滞緩和。
- ・三次医療施設(徳島赤十字病院)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。
- ・企業の取引・交流や通勤時のアクセスを向上させ、企業活動を活性化が見込まれる。

○事業計画等

- ・事業着手: 昭和48年度
- ・整備区間: 徳島県小松島市大林町森ノ本～徳島県阿南市橘町青木
- ・事業延長: 18.4km (開通済17.2km)
- ・標準幅員: 25m (完成4車線)、10.5m (完成2車線)
- ・構造規格: 第3種第1級(1工区: 徳島県小松島市大林町森ノ本～徳島県阿南市津乃峰町東分)
第3種第2級(2工区: 徳島県阿南市津乃峰町東分～阿南市橘町青木)

○投資効果等

- ・全体事業費: 846億円 (前回846億円)
- ・計画交通量: 10,900台/日 (H23再評価時)
- ・費用便益比: 事業全体1.8 残事業1.2 (H23再評価時)

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率: 約72% H26.3末(前回約51% H23.3末)
- ・阿南市津乃峰町西分～橘町大浦間(1.7km)は、平成25年11月に暫定2車線開通済み。
- ・阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間(2.1km)は、**平成31年度の4車線化完成に向け橋梁工事推進中。**

○地域から頂いた主な意見等

- ・徳島県、阿南市、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H25.2、H26.1)

○県知事の意見

- ・「一般国道55号阿南道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。
- 一般国道55号は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち、阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。このため、引き続き、事業推進に努めるとともに、残る区間の早期着工を願います。

○対応方針(原案)

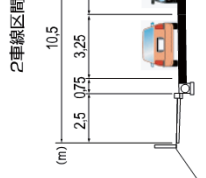
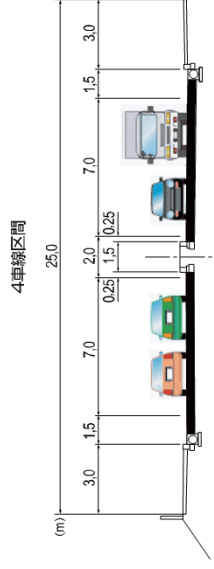
- ・事業継続

位置図



標準断面図

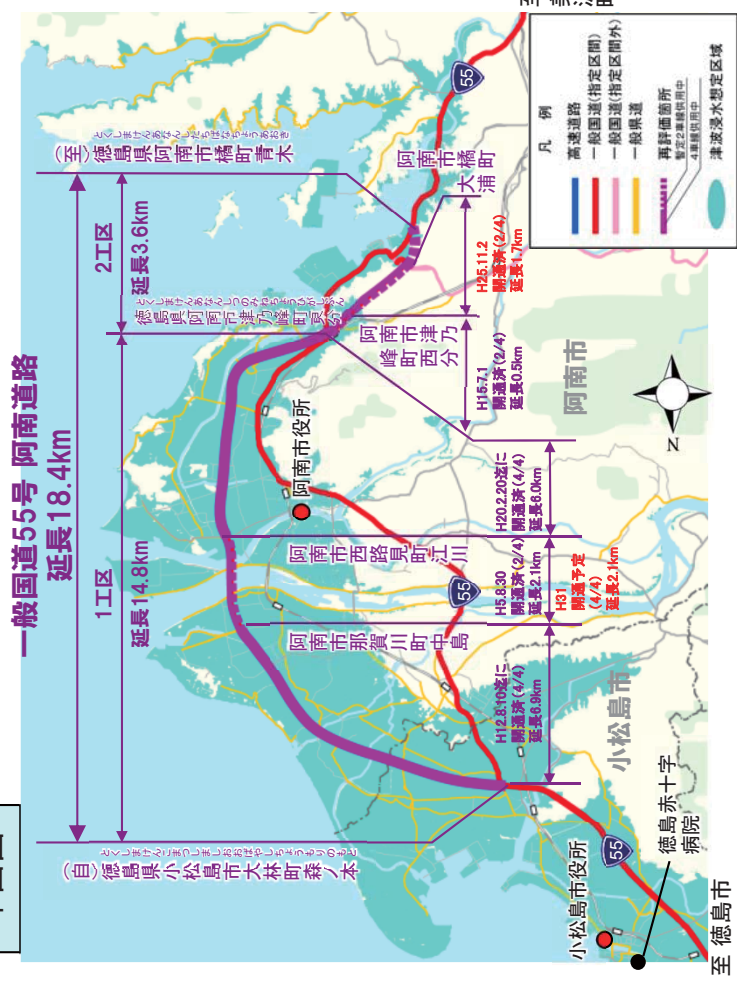
(単位:m)



平面図

一般国道55号 阿南道路

延長18.4km



再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 <small>あなんどうろ</small> 阿南道路	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：徳島県小松島市大林町森ノ本 <small>こまつしまし おおばやしちようもりのもと</small> 至：徳島県阿南市橘町青木 <small>あなんし たちばなちようあおき</small>			延長	18.4km														
事業概要	<p>一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橘町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となつて、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。</p>																		
S48年度事業化	S52年度都市計画決定 (H15年度変更)	S57年度用地着手	S62年度工事着手																
全体事業費	約846億円	事業進捗率	約72%	供用済延長	17.2km														
計画交通量	5,700~15,500 台/日																		
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業/事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.8</td> <td style="text-align: center;">188/1,235億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業費：173/1,136億円 維持管理費：16/100億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体)	1.8	188/1,235億円	(残事業)	(事業費：173/1,136億円 維持管理費：16/100億円)	1.2		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">232/2,276億円</td> <td style="text-align: center;">平成23年</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：178/1,958億円 走行経費減少便益：38/255億円 交通事故減少便益：16/63億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業/事業全体)	基準年	232/2,276億円	平成23年	(走行時間短縮便益：178/1,958億円 走行経費減少便益：38/255億円 交通事故減少便益：16/63億円)				
B/C (事業全体)	総費用 (残事業/事業全体)																		
1.8	188/1,235億円																		
(残事業)	(事業費：173/1,136億円 維持管理費：16/100億円)																		
1.2																			
総便益 (残事業/事業全体)	基準年																		
232/2,276億円	平成23年																		
(走行時間短縮便益：178/1,958億円 走行経費減少便益：38/255億円 交通事故減少便益：16/63億円)																			
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量： B/C=1.7~2.0 (交通量±10%) (残事業) B/C=1.0~1.5 (交通量±10%)</p> <p>事業費： B/C=1.8~1.9 (事業費±10%) B/C=1.1~1.4 (事業費±10%)</p> <p>事業期間： B/C=1.8~1.9 (事業期間±10%) B/C=1.2~1.3 (事業期間±10%)</p>																		
事業の効果等	<p>阿南道路は四国広域幹線ネットワークの基幹動脈を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに都市間の所要時間短縮や救急医療や災害時の代替路形成、県南部の観光支援など重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・所要時間の短縮により路線バスの利便性が向上する ・美波町から徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美波町から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性が向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市間（阿南市と徳島市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県LEDバレイ構想を支援する ・観光資源が多くある県南部へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県南部の三次医療施設カバー圏の拡大が見込まれる ・歩道狭小区間の並行区間に歩道が設置され、歩行者の安全が確保される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑧生活環境の改善・保全</p>																		

- ・ N₂排出量の削減が見込まれる
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・ 阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・ 徳島県、阿南市、国道 55 号バイパス建設促進県議会議員協議会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

徳島県知事の意見

- ・ 「一般国道55号阿南道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。一般国道55号は、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしております。このうち、阿南道路は、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、広域的な交通ネットワークを形成する重要な道路であります。

このため、引き続き、事業推進に努めるとともに、残る区間の早期着工をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成23年7月 日和佐道路 全線開通
- ・ 平成12年12月 橋湾火力発電所全機運転開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成26年3月末で用地進捗率約87%、事業進捗率約72%。
- ・ 阿南市津乃峰町西分～橋町大浦間1.7kmは、平成25年11月に暫定2車線開通済

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間2.1kmは、平成31年度の4車線化完成に向け橋梁工事推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道55号 阿南道路

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目		判定	チェック欄
		判断根拠	
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合			
事業目的			
<ul style="list-style-type: none"> 事業目的に変更がない 		事業目的である「交通混雑の緩和」「交通安全の確保」「阿南市以南から徳島市方面への交通を円滑に導く」などに変更がない	■
外的要因			
<ul style="list-style-type: none"> 事業を巡る社会経済情勢の変化がない 		交通混雑の緩和、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>			
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない		費用便益分析マニュアルに変更がない	■
2. 需要量等の変更がない		【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増加 26 T.E./日 前回発生集中交通量 292,963 T.E./日 変化率 0.1%以内	■
3. 事業費の変化		【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化		【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合			
<ul style="list-style-type: none"> 事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 		前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前評価時の感度分析下位ケース1.0≧基準値(1.0)	■
前評価で費用対効果分析を実施している		前回実施 H23年度 B/C=1.8	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		—	
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。			

一般国道56号 大方改良

○事業の目的・効果

当該路線の並行区間である国道56号の黒潮町入野立石から黒潮町入野神ノ前では、国道の幅員が狭く歩道がない課題を解消し、交通安全の確保やアクセス機能の向上を目的とするバイパス道路である。

- ・バイパスへの交通転換により、現道の交通安全性が向上する。
- ・二次医療施設(幡多けんみん病院)へのアクセスの向上が見込まれる。

○事業計画等

- ・事業着手：平成11年度
- ・整備区間：高知県幡多郡黒潮町入野立石～高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前
- ・事業延長：2.6km (開通済0.0km)
- ・標準幅員：19.0m (完成2車線)
- ・構造規格：第3種第2級

○投資効果等

- ・全体事業費：56億円 (前回56億円)
- ・計画交通量：11,300台/日 (H23再評価時)
- ・費用便益比：事業全体1.1 残事業1.5 (H23再評価時)

25

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約51% H26.3末 (前回約19% H23.3末)
- ・用地進捗率は約70%(H26.3末時点)であり、早期開通に向け改良工事を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- ・四国西南地域道路整備促進協議会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。
(H24.1、H25.10、H26.2)

○県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。一般国道56号大方改良は、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる。住民の日常生活に直結する重要な改築事業であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

○対応方針(原案)

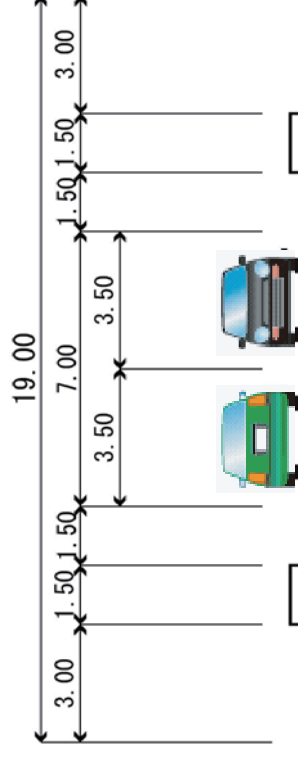
- ・事業継続

位置図

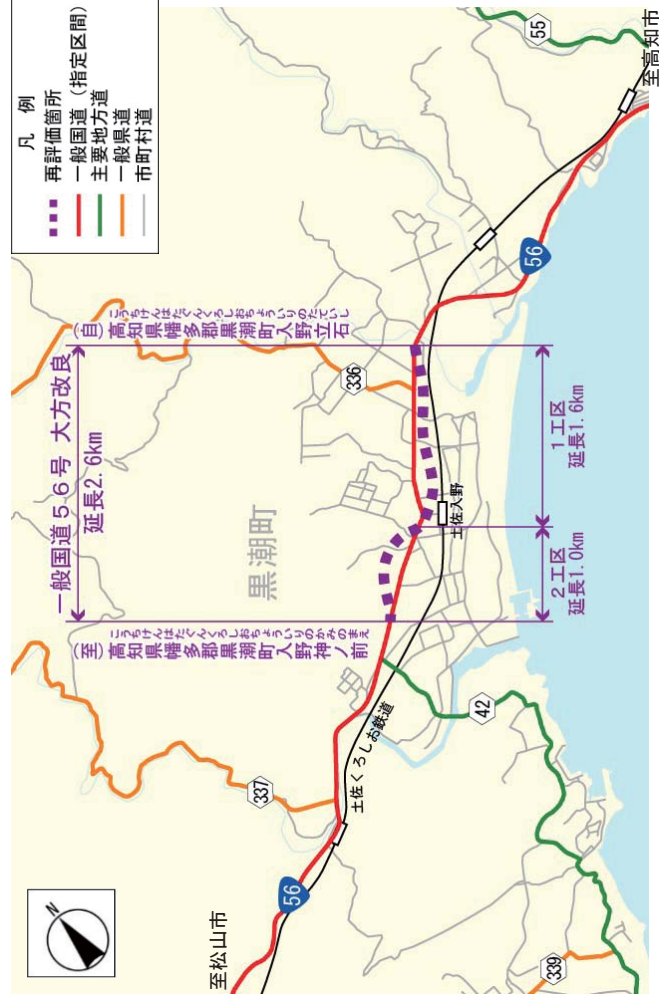


(単位:m)

標準断面図



平面図



再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名 一般国道56号 <small>おおがたかいりよう</small> 大方改良	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：高知県幡多郡黒潮町入野立石 至：高知県幡多郡黒潮町入野神ノ前	延長 2.6km	
事業概要 一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 しかしながら、黒潮町内を走る国道は幅員が狭く、歩道も整備されていないため、多くの児童や高齢者をはじめとする歩行者等の安全が確保されていないうえ、路上駐車等による救急活動の妨げも懸念されるなど、多くの課題を残している。 大方改良は、幹線道路である一般国道56号の走行性や安全性の向上及びアクセス機能の向上と黒潮町内の生活安全性の確保を目的とした延長2.6kmの道路事業である。		
H11年度事業化		H21年度用地買収着手
全体事業費		約56億円
事業進捗率		約51%
供用済延長		0.0km
計画交通量		
7,000～12,200 台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/ (事業全体) 38/55億円 (事業費：32 / 50億円) (維持管理費：5.5 / 5.5億円)
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 58/58億円 (走行時間短縮便益：57 / 57億円) (走行経費減少便益：1.2 / 1.2億円) (交通事故減少便益：0.16 / 0.16億円)
感度分析の結果		
(事業全体) 交通量 : B/C=0.9～1.2 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.3～1.8 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.0～1.1 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.4～1.7 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.0～1.1 (事業期間 ±10%) 事業期間 : B/C=1.5～1.6 (事業期間 ±10%)		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。		
②物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。		
③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。		
④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。		
⑤安全な生活環境の確保 ・バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。		
⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。		
⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		
⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。		
⑨その他 ・黒潮町のまちづくりと一体的に整備する必要あり。		

- ・渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス性の向上が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・四国西南地域道路整備促進協議会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：

- ・事業継続に異議はありません。一般国道56号大方改良は、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な改築事業であり、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成21年3月 須崎道路 L=4.6km 2車線開通、中村宿毛道路（四万十IC～間IC）L=6.1km 2車線開通
- ・平成21年11月 中村宿毛道路（下田交差点～右山交差点）L=0.85km 4車化開通
- ・平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）L=7.8km 2車線開通
中村宿毛道路（古津賀地区）L=0.4km 4車化開通
- ・平成23年3月 高知自動車道（中土佐IC～須崎西IC）L=7.0km 2車線開通
- ・平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L=14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成26年3月末で用地進捗率約83%、事業進捗率約51%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・用地進捗率は約70%であり、2工区の改良工事に着手し早期開通に向け事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

対応方針決定の理由

・

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道56号 大方改良

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目		判定	
		判断根拠	チェック欄
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合			
事業目的			
<ul style="list-style-type: none"> 事業目的に変更がない 		事業目的である「国道56号の走行性や安全性の向上」「黒潮町内の生活安全性の確保」などに変更がない	■
外的要因			
<ul style="list-style-type: none"> 事業を巡る社会経済情勢の変化がない 		交通安全性の向上、二次医療施設へのアクセス向上等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>			
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない		費用便益分析マニュアルに変更がない	■
2. 需要量等の変更がない		【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量減少 8 T.E./日 前回発生集中交通量 18,080 T.E./日 変化率 0.1%以内	■
3. 事業費の変化		【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化		【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合			
<ul style="list-style-type: none"> 事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。 		前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を下回っている 前評価時の感度分析下位ケース0.9<基準値(1.0) 直近3カ年の事業費の平均に比して費用対効果分析費用が1%以上	■
前評価で費用対効果分析を実施している		前回実施 H23年度 B/C=1.1	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		—	
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。			

一般国道56号 中村宿毛道路

○事業の目的・効果

- 四国8の字ネットワークの一部であり、規格の高い信頼性のあるネットワークを形成し、四万十市から宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞解消を図るほか災害時における広域交通ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。
- 南海トラフ巨大地震発生時や異常気象時など災害時における緊急輸送道路の代替路を確保。
- 国道56号の渋滞緩和
- 二次医療施設(幡多けんみん病院)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。
- 高知西南中核工業団地や宿毛湾港工業流通団地へのアクセスが向上することにより、地域産業を支援。

○事業計画等

- 事業着手: 昭和51年度
- 整備区間: 高知県四万十市古津賀～高知県宿毛市和田
- 事業延長: 23.2km (開通済15.6km)
- 標準幅員: 10.5m (完成2車線)、20.5m・28.0m・31.0m (完成4車線)
- 構造規格: 第1種第3級、第3種第2級、第4種第1級

○投資効果等

- 全体事業費: 1,320億円 (前回1,320億円)
- 計画交通量: 11,900台/日 (H23再評価時)
- 費用便益比: 事業全体1.2 残事業1.2 (H23再評価時)

○事業の進捗見込み等

- 事業進捗率: 約87% H26.3末 (前回約84% H23.3末)
- 平成31年度: 平田IC～宿毛IC間(7.6km)開通予定
- 用地進捗率は99%(H26.3末)であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済(H26.10)。

○地域から頂いた主な意見等

- 四国西南地域道路整備促進協議会、四国横断自動車道高知県建設促進期成会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。(H25.2・10、H26.2)

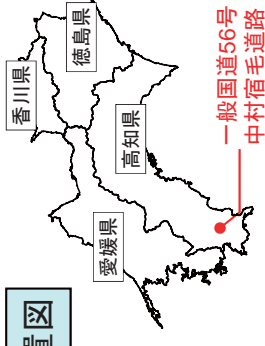
○県知事の意見

- 事業継続に異議はありません。四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号中村宿毛道路は、高知県西南地域において、南海トラフ地震などの大規模災害発生直後に必要となる確実で円滑な防災拠点間等の緊急輸送や、地域間交流や地域産業の活性化、地域の連携による日常生活にかかる都市機能の維持に資する重要な路線です。そのため、国においては早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

○対応方針(原案)

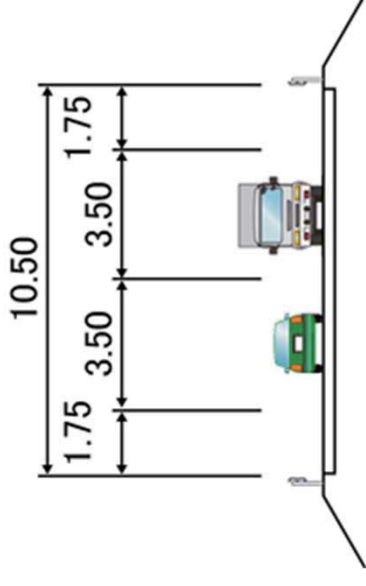
- 事業継続

位置図



(単位:m)

標準断面図



平面図



凡例

- 再評価箇所(未開通区間)
- 再評価箇所(開通区間)
- 一般国道(指定区間)
- 一般国道(指定区間外)
- 主要地方道
- 一般県道

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道56号 <small>なかむらすくも</small> 中村宿毛道路	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 <small>しまんとしこつか</small> 四万十市古津賀 至：高知県 <small>すくもしわだ</small> 宿毛市和田	延長	23.2km		
事業概要					
<p>一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路である。本路線は、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。</p> <p>一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。</p>					
S51年度事業化		S50年度都市計画決定		S53年度用地着手	
S54年度工事着手					
全体事業費		約1,320億円		事業進捗率	
		約87%		供用済延長	
				15.6km	
計画交通量		7,600～13,400 台/日			
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.2	(残事業)/ (事業全体) 165/1,658億円		(残事業)/ (事業全体) 193/2,016億円	
	(残事業) 1.2	(事業費：142/1,607億円) (維持管理費：22/ 51億円)		(走行時間短縮便益：180/1,811億円) (走行経費減少便益：4.6/ 144億円) (交通事故減少便益：8.6/ 61億円)	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1～1.4 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=1.1～1.3 (交通量 ±10%)					
事業費 : B/C=1.2～1.2 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=1.1～1.3 (事業費 ±10%)					
事業期間 : B/C=1.2～1.2 (事業期間±10%) 事業期間 : B/C=1.2～1.2 (事業期間±10%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・国見地区から中村駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・宿毛市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・四万十市から宿毛湾港（重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。 ・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、だるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。 					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。 					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。 ・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・A'路線として位置づけられており、並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。 					
⑦地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 					
⑧生活環境の改善・保全					

- ・ NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 四国西南地域道路整備促進協議会、四国横断自動車道高知県建設促進期成会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

高知県知事の意見：

- ・ 事業継続に異議はありません。四国8の字ネットワークを構成する一般国道56号中村宿毛道路は、高知県西南地域において、南海トラフ地震などの大規模災害発生直後に必要となる確実で円滑な防災拠点間等の緊急輸送や、地域間交流や地域産業の活性化、地域の連携による日常生活にかかる都市機能の維持に資する重要な路線です。そのため、国においては早期の開通を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 平成21年3月 須崎道路 L=4.6km 2車線開通
- ・ 平成22年3月 宇和島道路（津島高田IC～宇和島南IC）L=7.8km 2車線開通
- ・ 平成23年3月 高知自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L=7.0km 2車線開通
- ・ 平成24年12月 高知自動車道（中土佐IC～四万十町中央IC）L=14.8km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 平成26年3月末で用地進捗率約99%、事業進捗率約87%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平田IC～宿毛市和田（宿毛IC）区間は、平成31年度の開通予定。
- ・ 用地進捗率は99%（H26.3末）であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済（H26.10）。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

対応方針決定の理由

・

事業概要図



- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道56号 中村宿毛道路

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的である「四万十市から宿毛市間の円滑な交通確保」「四万十市内の渋滞解消」「災害時における広域交通ネットワーク確保」などに変更がない	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない	緊急輸送路の代替路を確保、工業団地へのアクセス向上による地域支援、渋滞の緩和等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアルに変更がない	■
2. 需要量等の変更がない	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量減少 13 T.E./日 前回発生集中交通量 291,780 T.E./日 変化率 0.1%以内	■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし	■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前回評価時の感度分析下位ケース1.1≧基準値(1.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	前回実施 H23年度 B/C=1.2	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)	—	
以上より、費用対効果分析を実施しない。		

一般国道56号 伊予インター関連

○事業の目的・効果

- 国道56号の伊予市から松前町における交通混雑の緩和および交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道伊予ICとのアクセス強化を図り、松山広域都市圏の経済社会活動や地域産業の活性化に寄与する現道拡幅道路である。
- 国道56号の渋滞緩和。
- 伊予市における農林水産品（キウイ等）や水産加工品（かつお削り節等）の流通の利便性が向上。
- 三次医療施設（県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。

○事業計画等

- 事業着手：平成4年度
- 整備区間：愛媛県伊予市市場～愛媛県伊予郡松前町筒井
- 事業延長：6.4km（開通済6.1km）
- 標準幅員：24.0m・30.0m（完成4車線）
- 構造規格：第4種 第1級

○投資効果等

- 全体事業費：450億円（前回450億円）
- 計画交通量：24,200台/日（H23再評価時）
- 費用便益比：事業全体1.2 残事業3.1（H23再評価時）

○事業の進捗見込み等

- 事業進捗率：約94% H26.3末（前回約90% H23.3末）
- 用地進捗率は100%で、伊予跨線橋区間の前後区間は完成4車線開通済み。
- 残る伊予市上吾川～下吾川間（0.3km）の平成27年度の完成4車線開通に向け、橋梁架替工事を推進中。

○地域から頂いた主な意見等

- 松山都市圏道路整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。（H24.8、H25.7、H26.7）

○県知事の意見

- 一般国道56号伊予インター関連に係る「対応方針（原案）」案については異議ありません。松山広域都市圏の経済社会活動や地域産業の活性化のため、必要不可欠な事業であり、平成27年度供用に向けた整備促進をお願いします。

○対応方針（原案）

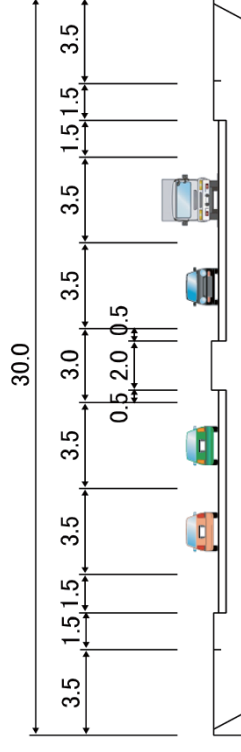
- 事業継続

位置図

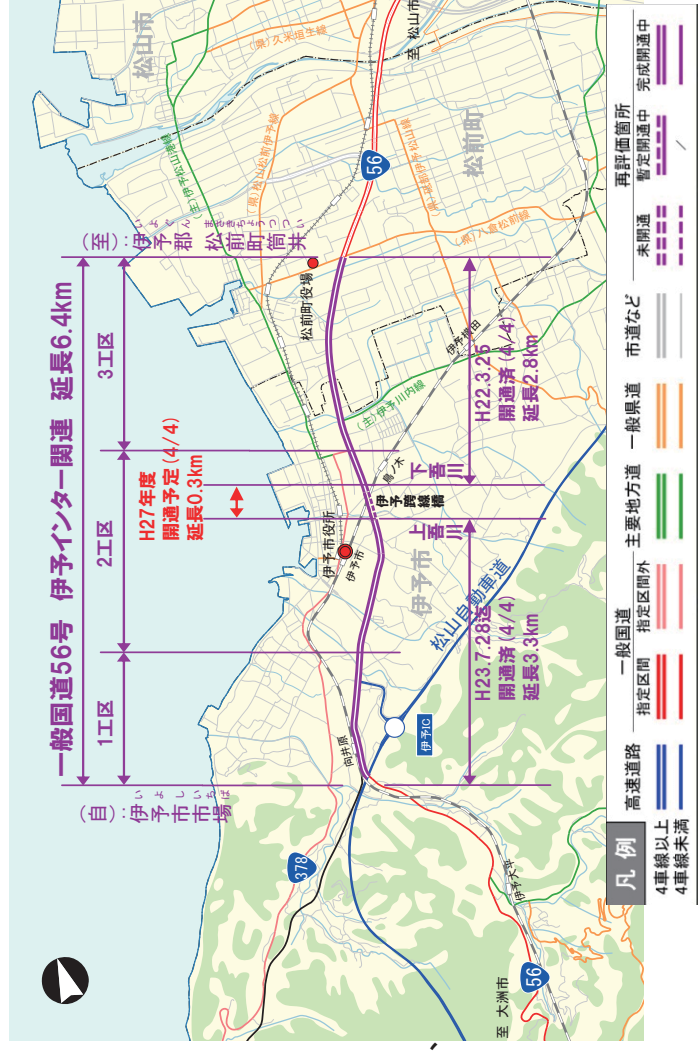


標準断面図

（単位：m）



平面図



再評価結果（平成27年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道56号 伊予インター関連		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：愛媛県伊予市市場 至：愛媛県伊予郡松前町筒井				延長	6.4km
事業概要	<p>国道56号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約300kmの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。</p> <p>このうち伊予市では、自動車交通量の増大により、慢性的な渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能が発揮できていない状況にある。</p> <p>伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く現在の2車線道路を4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とした延長6.4kmの現道拡幅事業である。</p>					
H4年度事業着手	S48年度都市計画決定 (H3年度変更)		H6年度用地着手		H7年度工事着手	
全体事業費	約450億円	事業進捗率	約94%	供用済延長	6.1km	
計画交通量	14,500~32,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.1	総費用 (残事業/事業全体) 35/547億円 事業費：34/530億円 維持管理費：0.77/17億円	総便益 (残事業/事業全体) 109/651億円 走行時間短縮便益：93/620億円 走行経費減少便益：15/24億円 交通事故減少便益：0.54/7.8億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.6~3.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.9~3.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.2 (事業期間±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.3 (事業期間±10%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路等の時間損失の削減が見込まれる。 ・路線バスの所要時間が短縮し、定時性向上が期待される。 ・JR伊予市駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域内での事業である ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が期待される。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が無い区間に歩道が設置される。 <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・震災点検要対策箇所である伊予跨線橋の架替である。 <p>⑨地球環境の保全</p>					

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑩生活環境の改善・保全

- ・NO2 排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM 排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・一般国道56号伊予インター関連に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。

松山広域都市圏の経済社会活動や地域産業の活性化のため、必要不可欠な事業であり、平成27年度供用に向けた整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺道路の整備状況

- ・平成9年2月 松山自動車道（川内IC～伊予IC）開通
- ・平成12年7月 松山自動車道（伊予IC～大洲IC）開通
- ・平成12年7月 松山自動車道（伊予灘SA）供用
- ・平成14年3月 松山自動車道と一般国道56号大洲道路連結
- ・平成16年4月 松山自動車道（大洲北只IC～西予宇和IC）開通
- ・平成18年3月 国道56号大洲道路（大洲南IC～大洲北IC）4車線化
- ・平成24年3月 松山自動車道（西予宇和IC～宇和島北IC）開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成26年3月末で用地進捗率約100%、事業進捗率約94%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る伊予市上吾川～下吾川間（0.3Km）の平成27年度の完成4車線開通に向け、橋梁架替事業を推進している。

施設の構造や工法の変更等

- ・事業の実施にあたっては、盛土材に他工事からの発生土を流用するとともに現場発生土を改良して活用し、総コストの縮減を図っている。

対応方針

対応方針決定の理由

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、平成23年度評価時点。

費用対効果分析実施判定票

年度：平成26年度

事業名：一般国道56号 伊予インター関連

担当課：道路計画課

担当課長名：藤浪 武志

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目		判定	チェック欄
		判断根拠	
(ア) 前評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合			
事業目的			
・事業目的に変更がない		事業目的である「交通混雑の緩和」「交通安全の確保」「松山自動車道伊予ICとのアクセス強化」など交通結末点へのアクセス性が向上」などに変更がない	■
外的要因			
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない		渋滞の緩和・解消、三次医療施設への搬送時間短縮等の事業の効果や必要性に変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係>			
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない」と判断できる場合			
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない	費用便益分析マニュアルに変更がない		■
2. 需要量等の変更がない	【発生集中交通量の減少が10%以内】 今回発生集中交通量増加 44 T.E./日 前回発生集中交通量 1,398.086 T.E./日 変化率 0.1%以内		■
3. 事業費の変化	【事業費の増加が10%以内】 前回事業費から変化なし		■
4. 事業展開の変化	【事業期間の延長が10%以内】(費用便益費の算定に用いる事業期間で比較) 前回事業展開から変化なし		■
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい または、前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。		前評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている 前評価時の感度分析下位ケース1.0≧基準値(1.0)	■
前評価で費用対効果分析を実施している		前回実施 H23年度 B/C=1.2	■
その他の事由(費用対効果分析が必要な特別な事由)		—	
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。			