

四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）

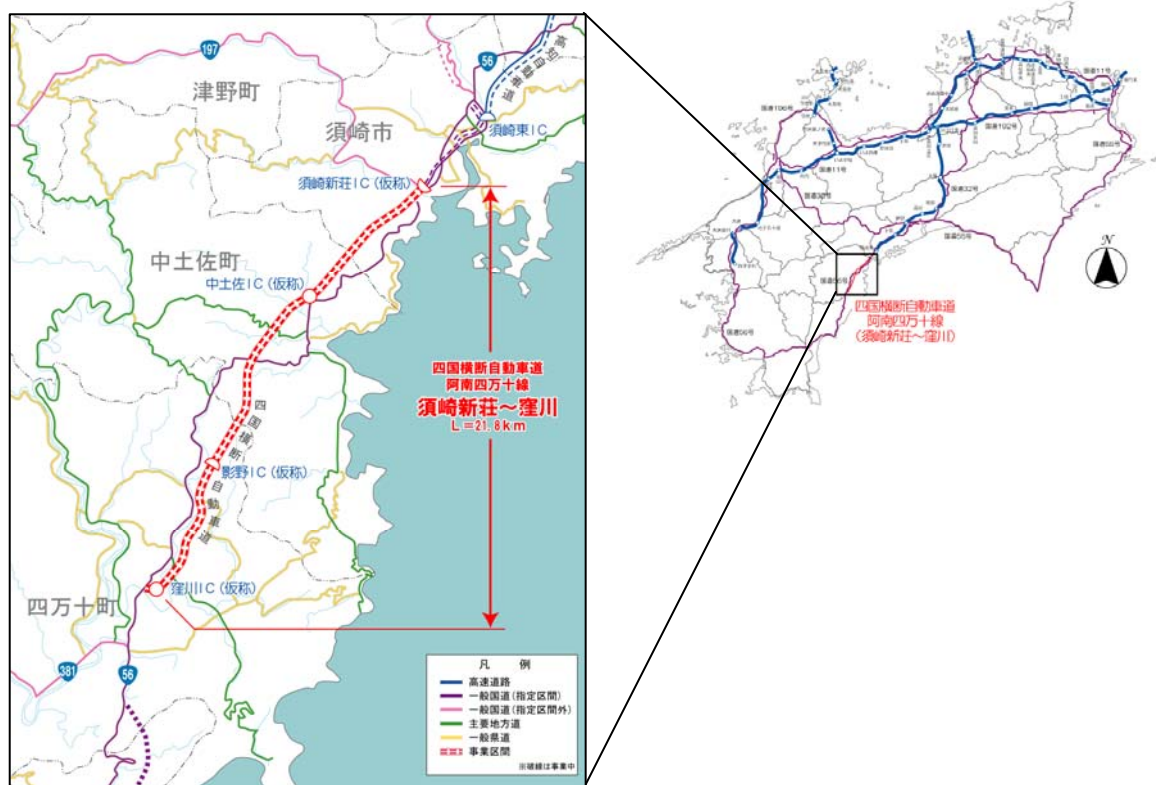
再 評 価

平成 21 年 3 月 12 日
国土交通省 四国地方整備局

再評価にかかる資料

事業名		四国横断自動車道 阿南四万十線 (須崎新莊～窪川)		事業区分	高速自動車国道
事業の概要	起終点	自： こうちけんすさきししもぶん 高知県須崎市下分 至： こうちけんたかおかぐんしまんとちょうひらくし 高知県高岡郡四万十町平串		延長 供用済	21.8km 0 km
	事業化	平成 9 年度（新直轄方式 の指定：平成 15 年度）	都市計画決定	平成 7 年度	
	用地着手	平成 13 年度	工事着手	平成 15 年度	
	全体事業費	約 945 億円（暫定 2 車線）	計画交通量	8,200～12,400 台/日	
事業の目的	四国横断自動車道は、阿南市を起点として、高松市、高知市を經由し、大洲市に至る延長約 441km の路線である。四国四県の広域的なネットワークはもとより本州四国連絡橋と相まって本州との結びつきを深め、四国における産業、経済、文化の発展に重要な役割を果たすとともに、高規格幹線道路ネットワークの機能強化及び今後想定される「東南海・南海地震」などによる災害時の代替路としての役割を担う路線である。 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新莊～窪川）は、平成 15 年 12 月の国土開発幹線自動車建設会議において決定された新直轄方式により整備される区間で、一般国道 56 号の自動車専用道路である須崎道路を介し、平成 14 年 9 月より供用されている四国横断自動車道（伊野～須崎東）と接続し、高知県西南地域の発展に重要な役割を果たすものと期待されている。				

〈四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新莊～窪川）位置図〉



事業の進捗状況

執行済み額（全体） （平成 19 年度末）	事業費：429 億円（進捗率 45.4%） うち用地費：168 億円（進捗率 99.5%）
執行済み額（未整備区間） （平成 19 年度末）	事業費：429 億円（進捗率 45.4%） うち用地費：168 億円（進捗率 99.5%）

The map illustrates the proposed route for the project, starting from Sakae IC and ending at Nishikuni New IC. The route is divided into three main segments: Sakae IC to Kage no IC (6.3km), Kage no IC to Nakatsu IC (8.5km), and Nakatsu IC to Nishikuni New IC (7.0km). The total length of the project is 14.8km. The map also shows the existing route and other roads in the area, including the 41st National Route and the 56th National Route. Various tunnels and bridges are marked along the route, such as the Sakae Tunnel, Kage no Tunnel, Nakatsu Tunnel, and Nishikuni Tunnel. The map also shows the location of the project area relative to the surrounding region, including the cities of Sakae, Kage no, Nakatsu, and Nishikuni.

工区	窪川 IC～中土佐 IC		中土佐 IC～須崎新荘 IC
	窪川 IC～影野 IC	影野 IC～中土佐 IC	
延長	14.8km		7.0km
	6.3km	8.5km	
現状	用地買収の推進中 改良・トンネル・橋梁工事推進中 用地取得率 99%		改良・トンネル・橋梁工事推進中 用地取得率 100%
今後の見通し	用地・工事の推進を図り、 平成 20 年代半ば暫定 2 車線供用予定		工事の推進を図り、 平成 22 年度暫定 2 車線供用予定

◇客観的評価指標

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

客観的指標			備考
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体:費用便益比:B/C=1.3 残事業:費用便益比:B/C=2.8
	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)	□ 都市計画手続き等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している。	

<事業の効果や必要性を評価するための指標 (1/3) >

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	現況:746 千人・時間/年 削減時間:746 千人・時間/年 削減率:100%
		□	並行区間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	
		■	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	高知西南交通(長距離高速バス:宿毛・中村・須崎～京都・大阪)
		□	新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■	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	高知龍馬空港 (第二種空港) ・中土佐町～高知龍馬空港 72 分→66 分(約 6 分短縮) ・四万十町～高知龍馬空港 98 分→83 分(約 15 分短縮) ・四万十市～高知龍馬空港 153 分→138 分(約 15 分短縮)
	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	
		■	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	・ショウガ県内シェア(四万十町:29%(県内 1 位:H18)、高知県収穫量 10,912t(全国 1 位:H18)) ・オクラ県内シェア(宿毛市:17%(県内 1 位:H18)、高知県収穫量 2,469t(全国 2 位:H18)) ・カツオ漁獲量(黒潮町:11,808t(県内 1 位:H18)、土佐清水市:9,388t(県内 2 位:H18))

◇客観的評価指標

<事業の効果や必要性を評価するための指標（2/3）>

政策目標		指標		備考
大項目	中項目			
1.活力	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	四万十市（幡多地方生活圏）～高知市（中央地方生活圏）： 120分→104分（約15分短縮）
		■	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	四万十市（幡多地方生活圏）～須崎市（高幡地方生活圏）： 88分→72分（約15分短縮）
		■	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：須崎市（高幡地方生活圏） ・須崎市～中土佐町 約17分→約11分（約6分短縮） ・須崎市～四万十町 約42分→約27分（約15分短縮）
	個性ある地域の形成	■	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	・土佐久礼みなとオアシス ・ふれあい公園
		■	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	・黒潮本陣（中土佐町） ・四万十川観光開発（四万十市） ・足摺海底館（土佐清水市） など
		☐	新規整備の公共公益施設へ連結する道路である	
2.暮らし	安全で安心できるくらしの確保	■	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	第三次医療施設までの所要時間短縮 ・四万十町～高知赤十字病院 77分→62分（約15分短縮） ・四万十町～高知医療センター 84分→69分（約15分短縮）
3.安全	安全な生活環境の確保	☐	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	

◇客観的評価指標

＜事業の効果や必要性を評価するための指標（3/3）＞

政策目標		指標		備考
大項目	中項目			
3.安全	災害への備え	■	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	一般国道 56 号(第 1 次緊急輸送道路)
		■	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	第一次緊急輸送道路に指定されている一般国道 56 号が通行止めになった場合に代替路を形成
		□	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
		□	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 CO2 排出量	CO2 排出削減量: 約 8,280t-CO2/年 CO2 排出削減率: 約 3.8%
	生活環境の改善・保全	●	現道等における自動車からの NO2 排出削減率	NO2 排出削減量: 約 59.4t-NOx/年 NO2 排出削減率: 約 51.3%
		●	現道等における自動車からの SPM 排出削減率	SPM 排出削減量: 約 5.9t-SPM/年 SPM 排出削減率: 約 53.0%
		□	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	
		□	その他、環境や景観上の効果が期待される	
5.その他	他のプロジェクトとの関係	■	他機関との連携プログラムに位置づけられている	影野 IC(地域活性化 IC)の設置
	その他	■	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	東南海・南海地震における四国西南地域への救援ルート

◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目（1/2）

1. 活力について

<円滑なモビリティの確保>

- 通過交通の四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）への転換により、渋滞損失時間が削減
- 長距離バスの利便性が向上
- 第二種空港である高知龍馬空港へのアクセス性の向上

<物流効率化の支援>

- 高知県西南部の特産品（ショウガ、オクラ、カツオ）の流通の利便性が向上

<国土・地域ネットワークの構築>

- 四万十市（幡多地方生活圏）～高知市（中央地方生活圏）間を連絡する高規格幹線道路のルートが構成される
- 四万十市（幡多地方生活圏）～須崎市（高幡地方生活圏）間を連絡する最短時間ルートが構成される
- 高幡地方生活圏の各拠点（町村役場）から日常生活圏中心都市である須崎市へのアクセス性が向上

<個性ある地域の形成>

- 当該路線の整備に併せて地域交流促進をめざしたまちづくり事業が進められている
- 周辺観光地へのアクセスが向上

2. 暮らしについて

<安全で安心できる暮らしの確保>

- 三次医療施設へのアクセス性が向上

3. 安全について

<災害への備え>

- 一般国道56号は、高知県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に指定されている
- 第1次緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合に代替経路を形成する

◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目（2/2）

4. 環境について

＜地球環境の保全＞

- CO₂（二酸化炭素）排出量が 3.8%（8,280t-CO₂/年）程度削減

＜生活環境の改善・保全＞

- 現道区間の NO₂（二酸化窒素）排出量が 51.3%（59.4t-NO_x/年）程度削減
- 現道区間の SPM（浮遊粒子状物質）排出量が 53.0%（5.9t-SPM/年）程度削減

5. その他の効果

＜他のプロジェクトとの関係＞

- 地域活性化 IC 制度を活用した影野 IC の設置

＜その他＞

- 東南海・南海地震における四国西南地域への救援ルートの確保

◇事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

【高規格道路の整備】

四国横断自動車道（高知自動車道）の供用

- 昭和 62 年 10 月 高知自動車道：大豊 IC～南国 IC 開通
- 平成 10 年 3 月 高知自動車道：南国 IC～伊野 IC 開通
- 平成 14 年 9 月 一般国道 56 号中村宿毛道路 間 IC～平田 IC 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 21 年 3 月 一般国道 56 号中村宿毛道路 四万十 IC～間 IC 開通予定
- 平成 21 年 3 月 一般国道 56 号須崎道路 開通予定

【周辺都市の市町村合併】

- ・平成 17 年 4 月：中村市・西土佐村の 2 市村が合併して「四万十市」となる。
- ・平成 18 年 1 月：中土佐町・大野見村の 2 町村が合併して新「中土佐町」となる。
- ・平成 18 年 3 月：窪川町・大正町・十和村の 3 町村が合併して「四万十町」となる。
- ・平成 18 年 3 月：佐賀町・大方町の 2 町が合併して「黒潮町」となる。

事業の投資効果	○事業全体の投資効率性＜平成 20 年度総費用に基づく＞ （基準年：平成 20 年度 検討年次 50 年間で算出） 費用便益比（B/C）：1. 3 総費用（C）：9 1 6 億円 総便益（B）：1, 1 9 7 億円 経済的純現在価値（ENPV）：2 8 1 億円 経済的内部収益率（EIRR）：5. 5 % ○残事業の投資効率性＜平成 20 年度総費用に基づく＞ （基準年：平成 20 年度 検討年次 50 年間で算出） 費用便益比（B/C）：2. 8 総費用（C）：4 2 3 億円 総便益（B）：1, 1 9 7 億円 経済的純現在価値（ENPV）：7 7 4 億円 経済的内部収益率（EIRR）：1 4. 4 %
コスト削減の可能性の視点	○断面縮小（3 心円→5 心円）により、掘削のコストを縮減 ○監査廊の設置によりコストを縮減 ○面壁型の採用によりコストを縮減
意見 地方公共団体等の	○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 【四国横断自動車道高知県建設促進期成会】 四万十市長他 【四国 8 の字ネットワークを整備・利用促進を考える会】 4 県知事（高知県、徳島県、香川県、愛媛県）、四国経済連合会他
対応方針	事務局案：事業継続 （理由） ① 四国四県及び本州を連絡する広域的なネットワークを形成することにより、高知県西南地域にとどまらず、四国全体における産業、経済、文化など、多くの面で重要な役割を果たすことが期待されている。 ② 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。 ③ 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。 以上により、引き続き事業を推進し早期全線供用を目指すことが必要である。

四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）

【 目 次 】

1. 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の概要	1
1.1. 事業目的	1
1.2. 事業計画諸元	2
2. 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の事業経緯と進捗状況	3
2.1. 主な事業経緯	3
2.2. 進捗状況	3
3. 道路の現状と課題	5
4. 事業の効果	10
4.1. 活力 - 円滑なモビリティの確保 -	11
4.2. 活力 - 物流効率化の支援 -	14
4.3. 活力 - 国土・地域ネットワークの構築 -	16
4.4. 活力 - 個性ある地域の形成 -	19
4.5. 暮らし - 安全で安心できるくらしの確保 -	21
4.6. 安全 - 災害への備え -	22
4.7. 環境 - 地球環境の保全 -	24
4.8. 環境 - 生活環境の改善・保全 -	25
4.9. その他 - 他のプロジェクトとの関係 -	27
4.10. その他 - その他 -	28
5. 費用便益分析	29
6. 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）のコスト削減	31
7. 地方公共団体の意見	32

平成21年3月12日

国土交通省 四国地方整備局

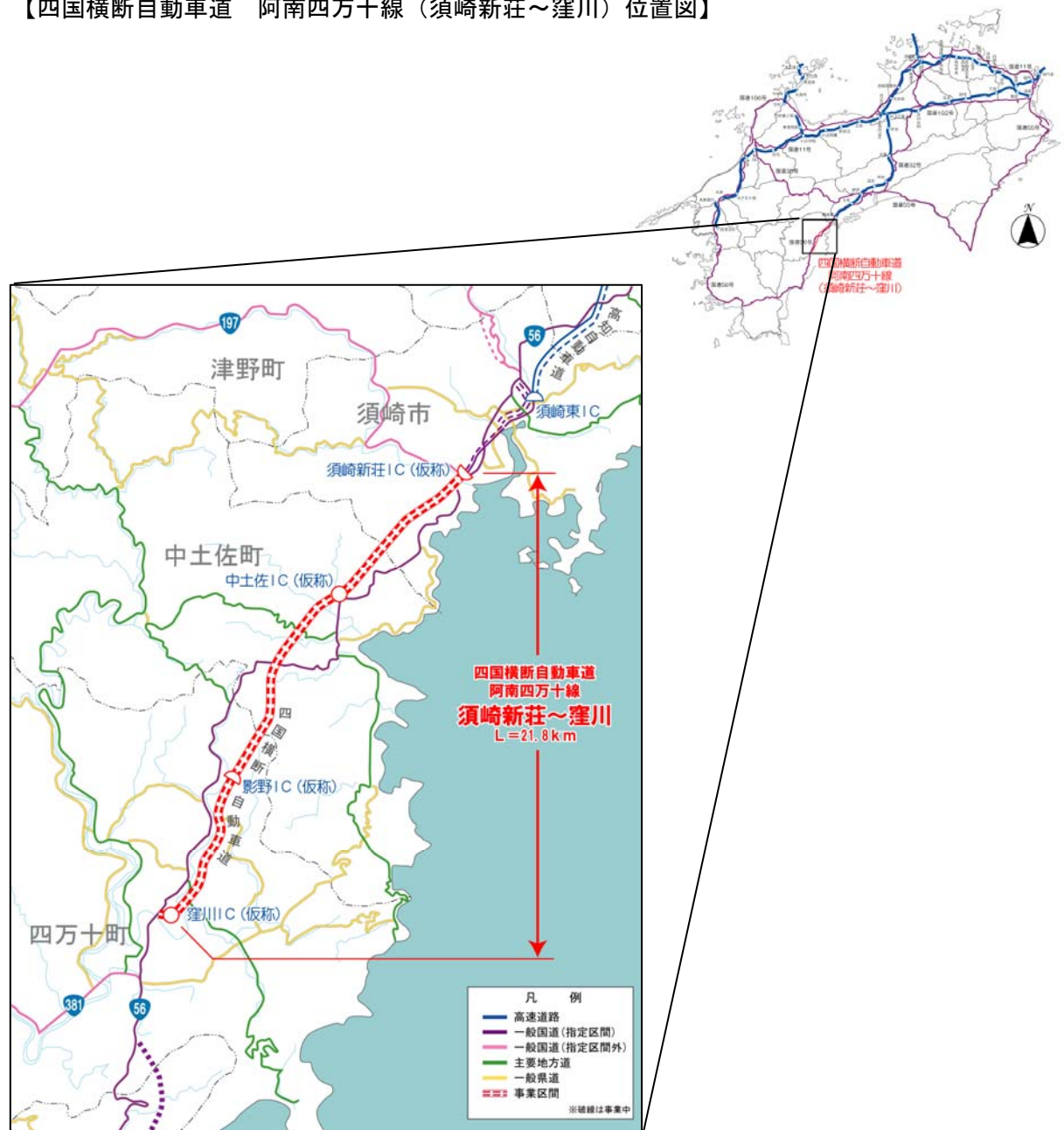
1. 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の概要

1.1. 事業目的

四国横断自動車道は、阿南市を起点として、高松市、高知市を經由し、大洲市に至る延長約 441km の路線である。四国四県の広域的なネットワークはもとより本州四国連絡橋と相まって本州との結びつきを深め、四国における産業、経済、文化の発展に重要な役割を果たすとともに、高規格幹線道路ネットワークの機能強化及び今後想定される「東南海・南海地震」などによる災害時の代替路としての役割を担う路線である。

四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）は、平成 15 年 12 月の国土開発幹線自動車建設会議において決定された新直轄方式により整備される区間で、一般国道 56 号の自動車専用道路である須崎道路を介し、平成 14 年 9 月より供用されている四国横断自動車道(伊野～須崎東)と接続し、高知県西南地域の発展に重要な役割を果たすものと期待されている。

【四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）位置図】



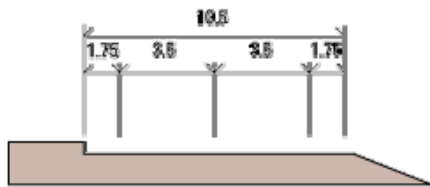
1.2. 事業計画諸元

- 事業名：四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川
- 計画区間：自) 高知県須崎市下分^{こうちけんすさき しもぶん}～至) 高知県高岡郡四万十町平串^{こうちけんたかおかぐんしまんとちょうひらくし}
- 計画延長：L=21.8km
- 構造規格：第1種第3級
- 車線数：2車線（4車線）
- 標準幅員：10.5m（2車線）、20.5m（4車線）

【標準断面図】

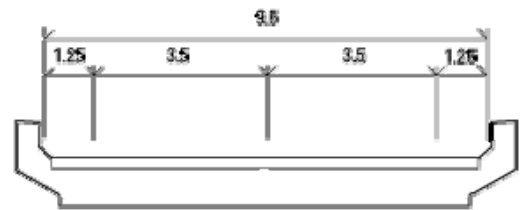
標準断面図(暫定2車時)

土木区間

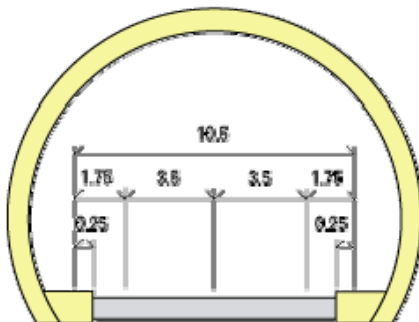


橋梁区間

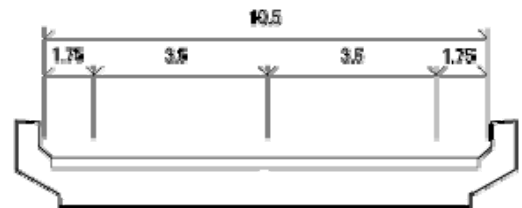
長大橋
L ≥ 50m



トンネル区間



中小橋
L < 50m



2. 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の事業経緯と進捗状況

2.1. 主な事業経緯

年次	内容
平成 3 年 12 月 20 日	基本計画（須崎市～四万十町（旧窪川町））
平成 8 年 3 月 29 日	都市計画決定（須崎市～中土佐町）
平成 8 年 12 月 24 日	都市計画決定（中土佐町～四万十町（旧窪川町））
平成 8 年 12 月 27 日	整備計画決定（須崎市～四万十町（旧窪川町））
平成 9 年 12 月 25 日	施工命令（須崎市～中土佐町）
平成 10 年 12 月 25 日	施工命令（中土佐町～四万十町（旧窪川町））
平成 13 年 12 月	用地買収着手
平成 16 年 1 月 30 日	新直轄方式の指定
平成 16 年 3 月	工事着手
平成 19 年 3 月 19 日	県道影野インター線との連結許可

出典）事業パンフレット、土佐国道事務所記者発表資料

2.2. 進捗状況



工区	窪川 IC～中土佐 IC		中土佐 IC～須崎新荘 IC
	窪川 IC～影野 IC	影野 IC～中土佐 IC	
延長	14. 8km		7. 0km
	6. 3km	8. 5km	
現状	用地買収の推進中 改良・トンネル・橋梁工事推進中 用地取得率 99%		改良・トンネル・橋梁 工事推進中 用地取得率 100%
今後の見通し	用地・工事の推進を図り、 平成 20 年代半ば暫定 2 車線供用予定		工事の推進を図り、 平成 22 年度暫定 2 車線供用予定

【四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～中土佐）土工部、トンネル・橋梁進捗状況写真】

【中土佐IC付近】



【須崎新荘IC付近】



【焼坂第2トンネル～和田トンネル間】



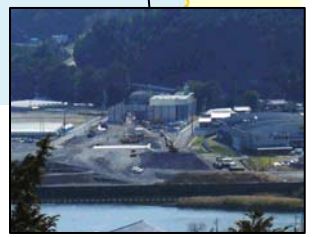
【安和川橋～焼坂第1トンネル坑口】



【新新荘川橋】



【須崎新荘IC付近】



【四国横断自動車道 阿南四万十線（中土佐～窪川）土工部、トンネル・橋梁進捗状況写真】

【平串地区】



【替坂本地区】



【影野地区】



【奥大坂地区】



【影野トンネル～影野IC】



【大坂谷川橋】



【長沢川橋】



【久礼橋】

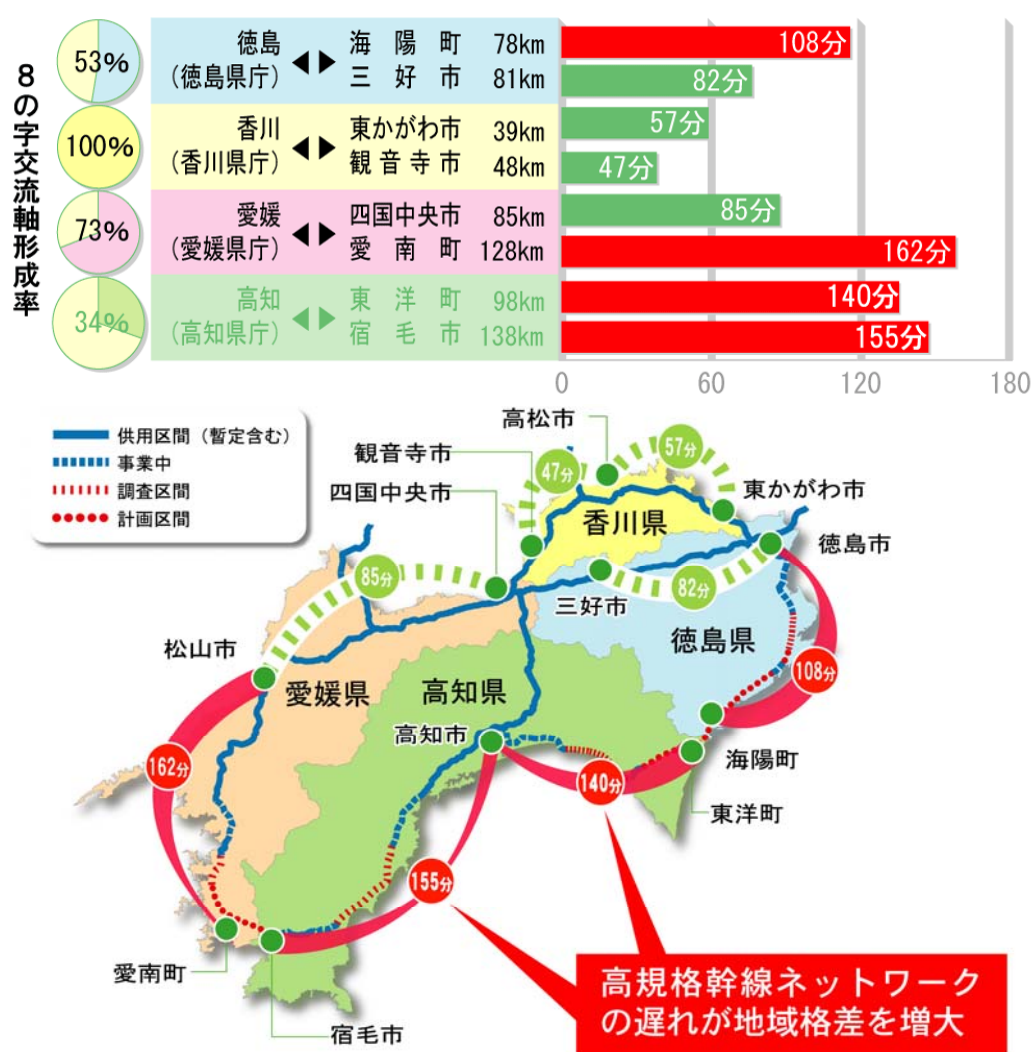


3. 道路の現状と課題

【交通ネットワークの拡充】

- ・ 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）は、四国四県を結ぶ高速道路ネットワーク（四国8の字ネットワーク）の一部となる路線である
- ・ 四国四県を結ぶ高速道路ネットワーク（四国8の字ネットワーク）は瀬戸内側で整備が進んでいる一方で、太平洋側では整備が遅れている
- ・ 高知県は8の字交流軸形成率が他県と比べて著しく低く（約34%）、県都から県境都市への所要時間が2時間以上かかり、地域格差が増大しているため、高速道路ネットワーク（四国8の字ネットワーク）の早期整備が必要とされている。

【県都から県境都市への所要時間の比較】

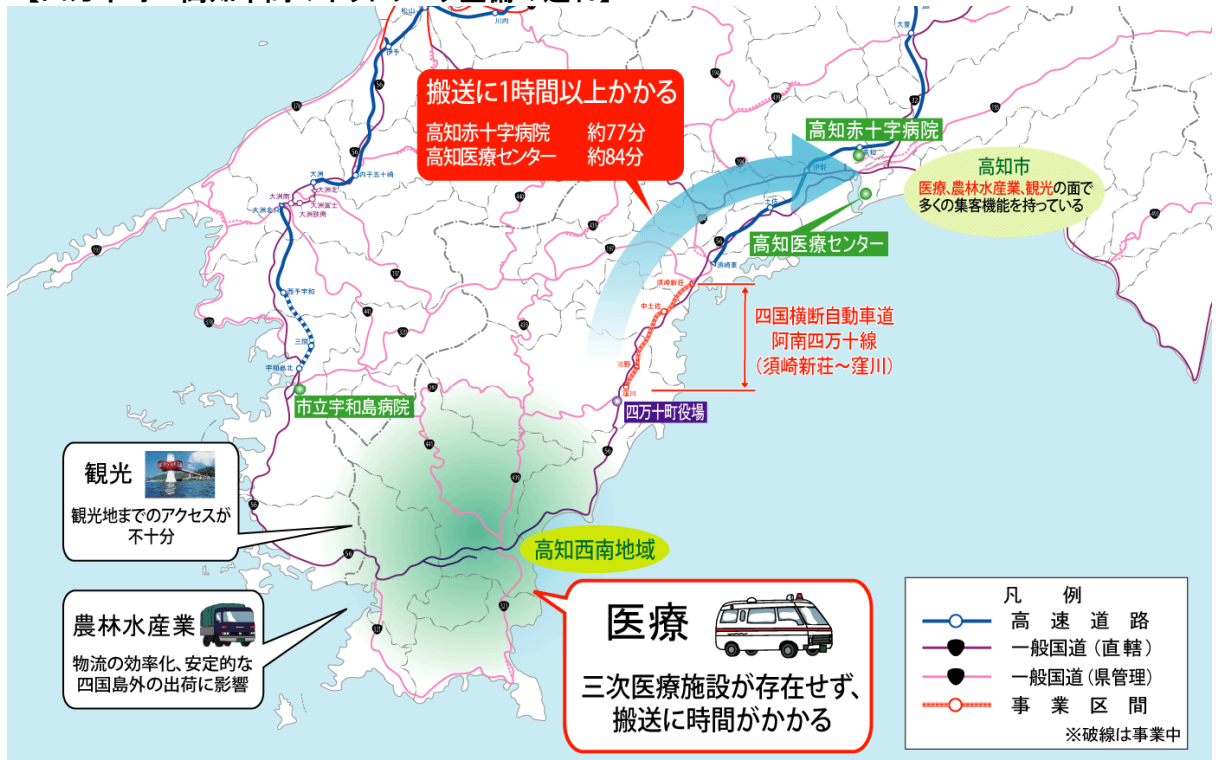


出典）高知県版 平成 18 年度 達成度報告書／平成 19 年度 業務計画書

【交通ネットワークの拡充】

- ・ 高知西南地域には三次医療施設がなく、高知市内の三次医療施設までは線形不良箇所が連続する久礼坂を使って搬送を行うため時間が多くかかり、十分な医療サービスが受けられない
- ・ 高知県産の青果物はほとんどが高知市を介して四国島外へ出荷されているが、高規格幹線ネットワークの遅れが物流の効率化や安定的な出荷に影響を及ぼしている
- ・ 高知西南地域の観光地は非常に魅力の高い場所として認知されているがアクセスが不十分である
- ・ 地域の活性化、日常生活の質の向上のために高規格幹線ネットワークの整備が必要とされる

【四万十町～高知市間のネットワーク整備の遅れ】



※) 既存道路の旅行速度は平成 17 年道路交通センサスにおける混雑時旅行速度、四国横断自動車道阿南四万十線の旅行速度は 70km/h として所要時間を算出

【縦断勾配 5%以上が 6km 以上続く久礼坂】



出典) 土佐国道事務所資料

【交通ネットワークの拡充】

- ・ 今後 30 年以内に南海地震が発生する確率は 50%程度である
- ・ 高知県中心部と西南部を結ぶ第一次緊急輸送路は国道 56 号の 1 路線のみとなっている
- ・ 国道 56 号で海岸部を通過する箇所は津波による被害が想定され、当該路線の一部が影響を受けるため、早期復旧を可能とする災害に強い道路整備・緊急輸送ネットワークの強化が必要とされる

【東南海・南海地震の発生確率】

領域または地震名		長期評価で予想した 地震規模 (マグニチュード)		地震発生確率		
				10年 以内	30年 以内	50年 以内
南海トラフ の地震	南海地震	8.4前後	同時 8.5前後	10%程度	50%程度	80～90% 程度
	東南海地震	8.1前後		10%～20% 程度	60%～70% 程度	90%程度

【南海地震発生時の津波による現道の冠水予想区間】



【緊急輸送道路の整備状況】



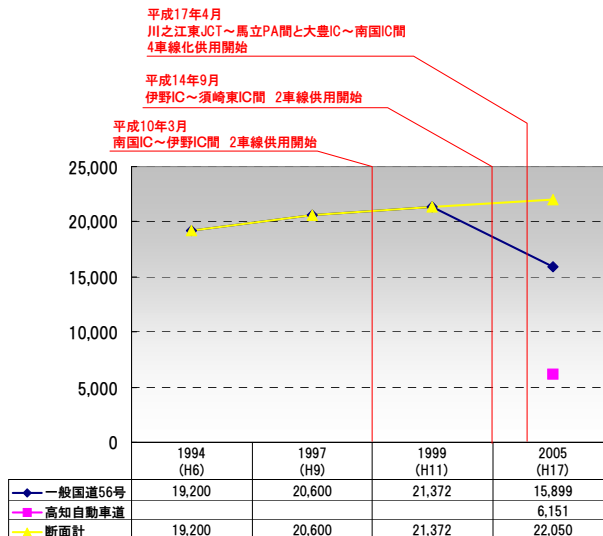
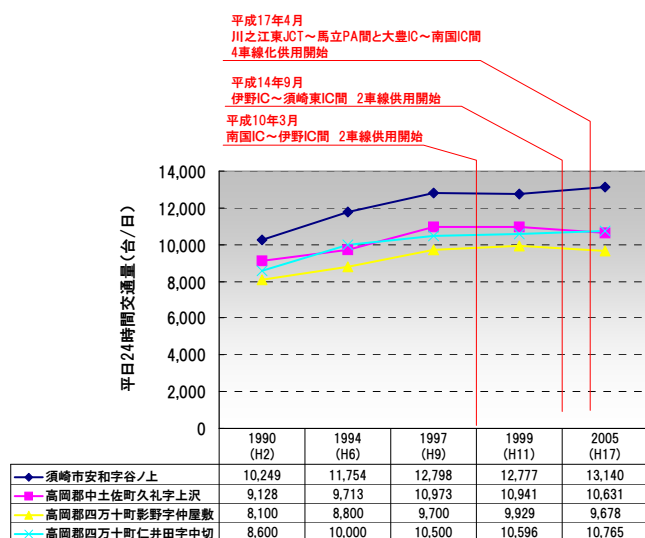
※) 最終防潮ライン施設等が機能する場合における国道の地盤高に対する津波の高さ

出典) 土佐国道事務所資料

【交通量の状況】

- 一般国道 56 号における四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新莊～窪川）の並行区間（須崎市安和～四万十町仁井田）の交通量は、概ね平成 9 年まで増加傾向であり、以降は 10,000 台～13,000 台/日程度でほぼ横ばいの状態にある。
- 高知自動車道と国道 56 号を合わせた区間（土佐 IC～須崎東 IC 間）の断面交通量においては、平成 17 年まで微増の状況である。
- 一般国道 56 号（須崎市安和）における観光シーズンの交通量※について、5 月のゴールデンウィークは平均 23,704 台/日、8 月の盆は平均 22,520 台/日とセンサスの交通量を大きく上回っており、混雑の状況が生じている。

【一般国道 56 号の交通量の推移（平日 24 時間）】【高知自動車道及び並行する一般国道 56 号の交通量】



出典) 道路交通センサス

【一般国道 56 号のセンサス調査単位区間（H17 道路交通センサス）】



※) 観光シーズンの交通量は、トラフィックカウンターにより観測したゴールデンウィーク及び盆における過去 5 年間（2004～2008）の平均値

【線形不良】

- ・ 国道 56 号における当該路線との並行区間では、設計速度（40km/h）に対応する最小曲線半径（ $R \leq 60m$ ）を満足しない箇所が 12 箇所存在する。

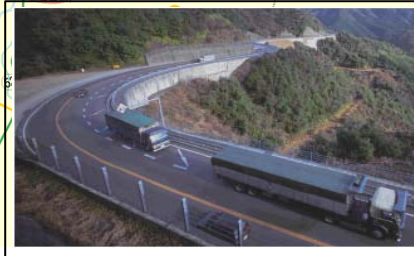
【急カーブが連続する山地部】



【急カーブが連続する海岸部】



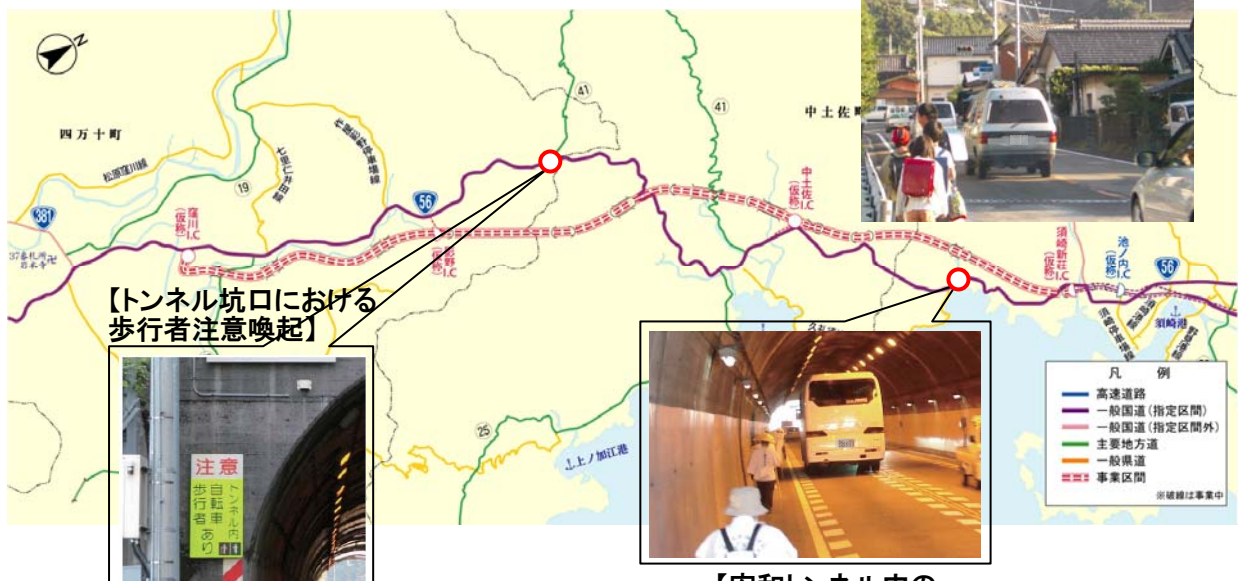
【急勾配区間である久礼坂】



【歩道の未整備】

- ・ 歩道が未整備の区間やトンネル内を歩行者が通行しており、安全性確保が課題となっている。

【国道56号の歩行者通行（安和地区）】



4. 事業の効果

四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による効果

地域間連携の効果

- ◎長距離バスの利便性が向上
- ◎第二種空港である高知龍馬空港へのアクセス性の向上
- ◎拠点都市間（四万十市～高知市）を連絡する高規格幹線道路のルートが構成される
- ◎日常活動圏中心都市間（四万十市～須崎市）を連絡する最短時間ルートが構成される
- ◎当該路線の整備に併せて地域交流促進をめざしたまちづくり事業が進められている
- ◎周辺観光地へのアクセスが向上

安全・安心の効果

- ◎三次救急医療施設へのアクセス性が向上
- ◎一般国道56号は、高知県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に指定されている
- ◎第1次緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合に代替経路を形成する
- ◎東南海・南海地震における四国西南地域への救援ルートの確保

地域住民の生活を向上させる効果

- ◎渋滞損失時間が削減
- ◎高知県西南部の特産品（ショウガ、オクラ、カツオ）の流通の利便性が向上
- ◎高幡地方生活圏の各拠点（町村役場）から日常生活圏中心都市である須崎市へのアクセス性が向上する
- ◎CO₂、NO₂、SPMの排出量が削減
- ◎地域活性化IC制度を活用した影野ICの設置

■ 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の必要性

4.1. 活力 - 円滑なモビリティの確保 -

通過交通の四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）への転換により、渋滞損失時間が削減

並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

■ 現状・課題

- 平成 19 年における四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の並行区間の渋滞損失時間（H19 実績値）は、93 千人時間/年。

■ 整備効果

- 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備に伴い、並行する現道区間では、約 746 千人・時間/年の渋滞損失時間が削減^{※1}（削減率：100%）。

区間 b（区間 a のうち、当該路線の供用による渋滞解消に伴う旅行速度向上が大きい区間）^{※2}

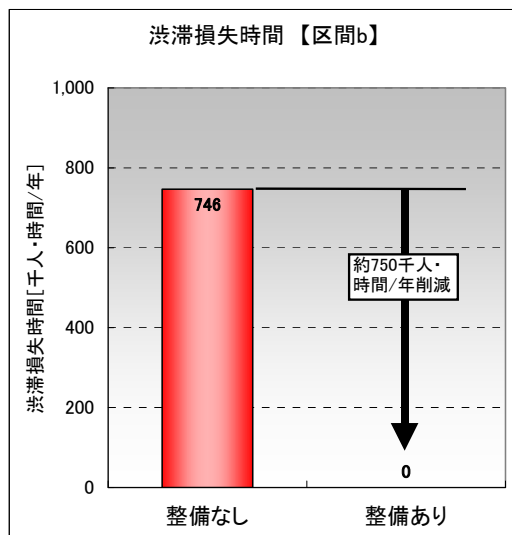
渋滞損失時間（H19 実績値）： 93 千人・時間/年^{※3}

〃 （整備なし）： 746 千人・時間/年^{※4}

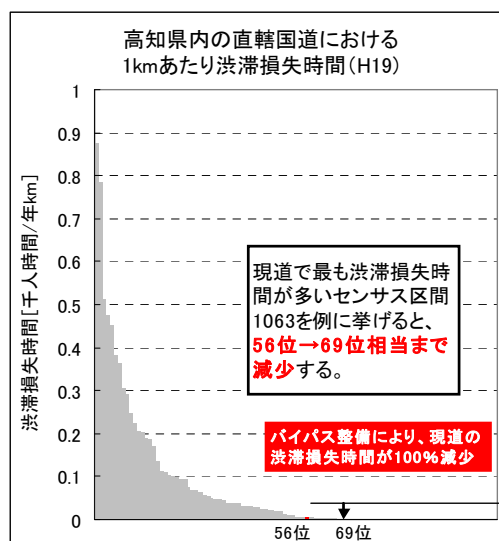
〃 （整備あり）： 0 千人・時間/年^{※4}

渋滞損失削減時間（整備なし→整備あり）： 746 時間/年（削減率：100%）

【区間 b における渋滞損失削減時間】



【渋滞損失時間の降順グラフ^{※5}】



※1) 将来交通量に基づく整備あり・なしの推計値については、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）」に則り、算出したものである。

※2) 区間 b は四国横断自動車道阿南四万十線（須崎新荘～窪川）に並行する一般国道 56 号現道区間とした。

※3) 渋滞損失時間の（H19 実績値）については、土佐国道事務所資料。

※4) 将来値については、将来交通量推計結果を用いた試算値である。

※5) ここで示す渋滞損失時間の降順グラフは、高知県内の直轄国道のみを対象としたものである。

長距離バスの利便性が向上

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

■ 現状・課題

- 一般国道 56 号における当該路線の並行区間は、宿毛～京都・大阪間を運行する長距離バス 1 系統が 1 便運行。

■ 整備効果

- 当該路線の供用により走行ルートの変更が期待され、所要時間の短縮や快適性の向上により長距離バスの利便性の向上が期待される。

【一般国道 56 号におけるバス路線】



出典) 四国バスNet (四国バス協会) <http://www.sikoku-bus.net/index.html>
ゆるり四万十 (四万十観光協会) <http://www.kubokawa.com/index.htm>

第二種空港である高知龍馬空港へのアクセス性の向上

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

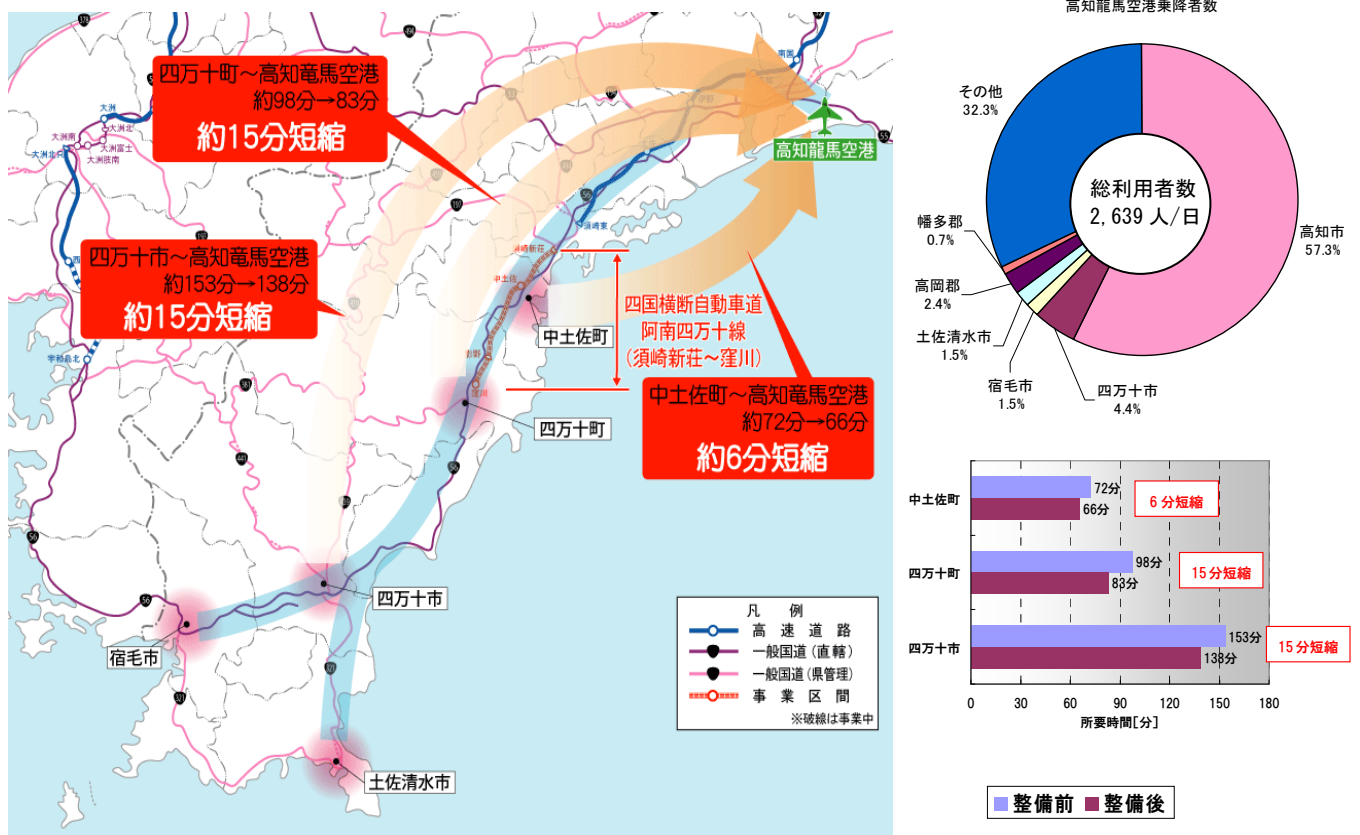
■ 現状・課題

- ・ 高知龍馬空港は、国内の5路線（東京、大阪、名古屋、関西、福岡）が運行しており、年間約133万人が利用（平成19年度実績^{※1}）。
- ・ 全乗降旅客数の約4.4%が四万十市、約1.5%が土佐清水市・宿毛市、約2.4%が高岡郡、約0.7%が幡多郡を発着^{※2}。

■ 整備効果

- ・ 当該路線の供用に伴い空港へのアクセス向上が期待される。

【高知龍馬空港へのアクセス向上】



※1)平成19年度航空輸送統計調査年報（国土交通省総合政策局情報管理部）

※2)平成17年度航空旅客動態調査報告書、平成18年8月（国土交通省航空局）

※) 現道の所要時間は、平成17年度道路交通センサスの旅行速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は旅行速度70km/hとして算定

4.2. 活力 - 物流効率化の支援 -

高知県西南部の特産品（ショウガ、オクラ、カツオ）の流通の利便性が向上

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

(1) 農業

■ 現状・課題

- ・ 高知県西南部はショウガ※¹、オクラ※²の生産が盛ん（四万十町：ショウガの県内シェア 1 位、宿毛市：オクラの県内シェア 1 位）。

＜高知県園芸農業協同組合連合会に対するヒアリング調査結果＞

- ・ 県外に出荷される青果物はいったん地元の JA を経由して園芸流通センター（高知市仁井田）に集積。
- ・ 青果物はトラック（95%以上）により全国に輸送。

＜四万十農業協同組合に対するヒアリング調査結果＞

- ・ 肉類や野菜などで鮮度を重視する品目については高知道を利用して高知市内へ搬送。
- ・ 当該路線の供用に伴う高知市への輸送効率の向上を見越して、特産品直売所など、新たな事業展開の可能性を検討中。

■ 整備効果

- ・ 当該路線の供用による高知県西南部や沿線地域から高知都市圏（大消費地）までの所要時間短縮により、地元農産品の流通利便性が向上。

【輸送経路イメージ】



※1 ショウガ収穫量 高知県10,912t(全国一位)
※2 オクラ収穫量 高知県2,469t(全国二位)

(2) 漁業

■ 現状・課題

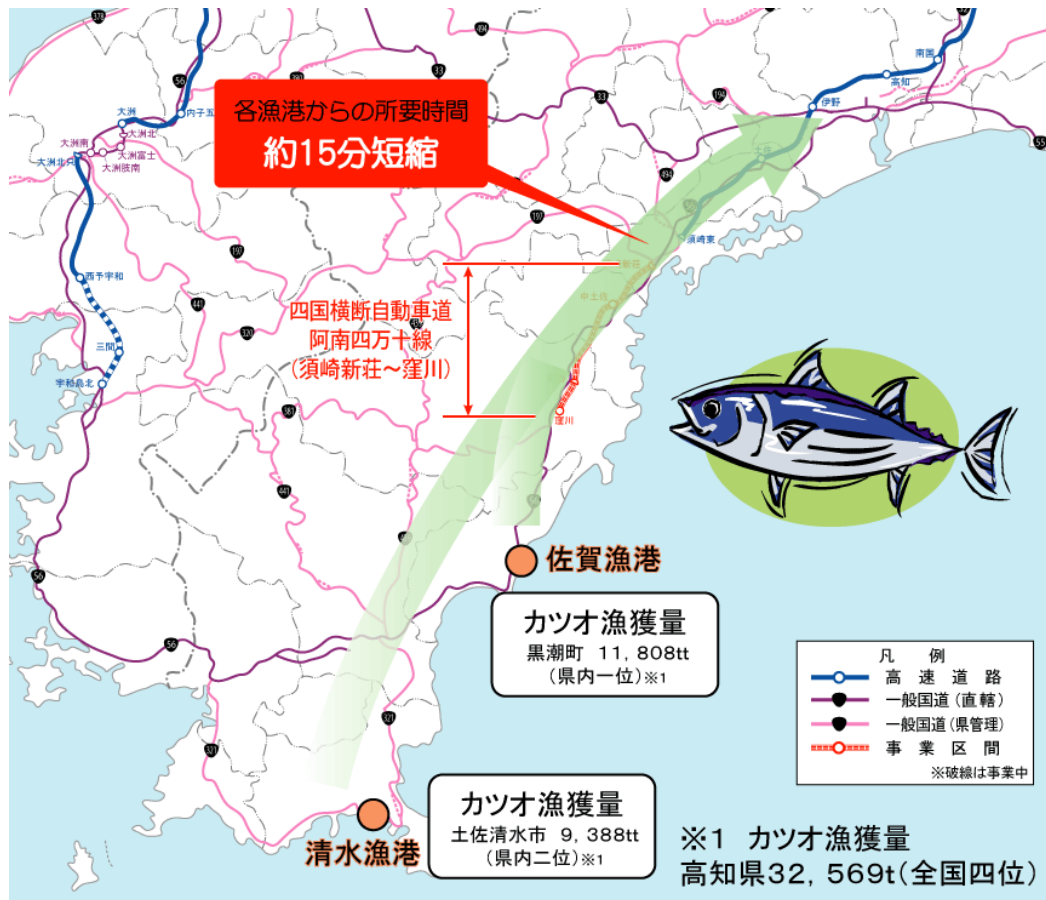
- ・ 高知県西南部はカツオの漁獲量が多い（黒潮町：県内シェア 1 位、土佐清水市：県内シェア 2 位）。

＜久礼漁業協同組合に対するヒアリング調査結果＞

- ・ 水産物は鮮度が重要であり、特にカツオは 1,2 時間で 1～2 割程度値段が低下。
- ・ 現在は現道区間を輸送ルートとしているが、輸送中の荷痛みにより商品価値が低下。
- ・ 現在、地域活性化に向けてカツオを中心としたイベントを開催しており、県外からも多くの観光客が訪れている。

■ 整備効果

- ・ 当該路線の供用による高知県西南部や沿線地域から高知都市圏（大消費地）までの所要時間短縮により、地元水産品の流通利便性が向上。
- ・ 当該地域へのアクセス向上により、漁業をテーマにしたイベントをはじめとする地元の取り組みを支援し、地域の活性化に貢献。



出典) 農水省 HP 農林水産関係市町村別データ (H18)

農水省 HP 地域特産野菜の生産状況 (野菜生産状況表式調査結果) (H18))

土佐国道事務所資料

※) 現道の所要時間は、平成 17 年度道路交通センサスの旅行速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は旅行速度 70km/h として算定

4.3. 活力 - 国土・地域ネットワークの構築 -

四万十市（幡多地方生活圈）～高知市（中央地方生活圈）間を連絡する高規格幹線道路のルートが構成される

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

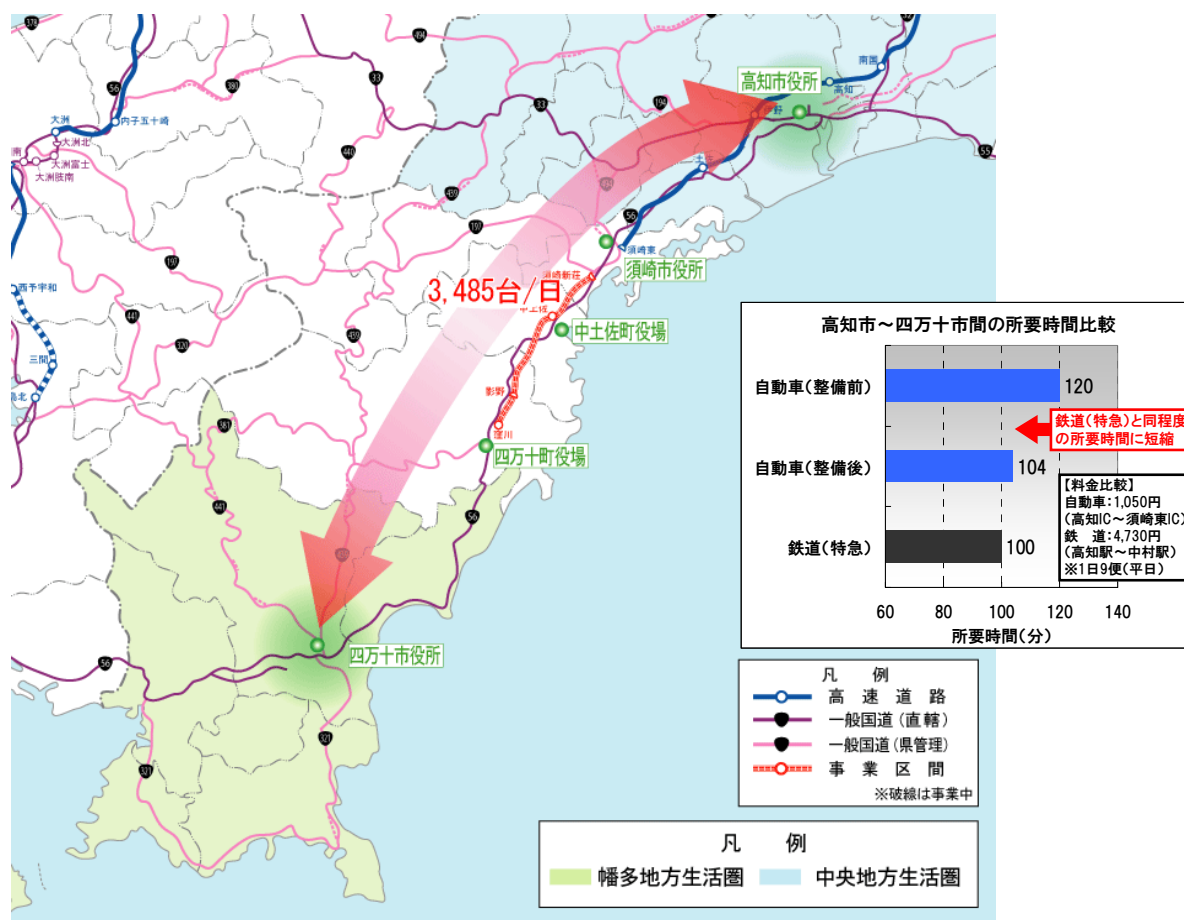
■ 現状・課題

- 幡多地方生活圈（中心都市：四万十市）と中央地方生活圈（中心都市：高知市）を往来する交通量は、3,485 台/日（H17 道路交通センサス）。

■ 整備効果

- 当該路線の供用により、四万十市と高知市を高規格幹線道路で結ぶルートを新たに構成。
- 四万十市から高知市間の所要時間が鉄道とほぼ同程度となり、移動手段の多様化、移動機会の増加、地域住民の生活の質の向上が期待される。

【高知市～四万十市間の時間短縮】



出典) 道路時刻表（2007～2008）

※所要時間の算出方法

自動車：既存の道路の所要時間は道路時刻表（2007～2008）、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は旅行速度は 70km/h として算出

鉄道：時刻表より平均的な所要時間を設定

四万十市（幡多地方生活圈）～須崎市（高幡地方生活圈）間を連絡する最短時間ルートが構成される

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

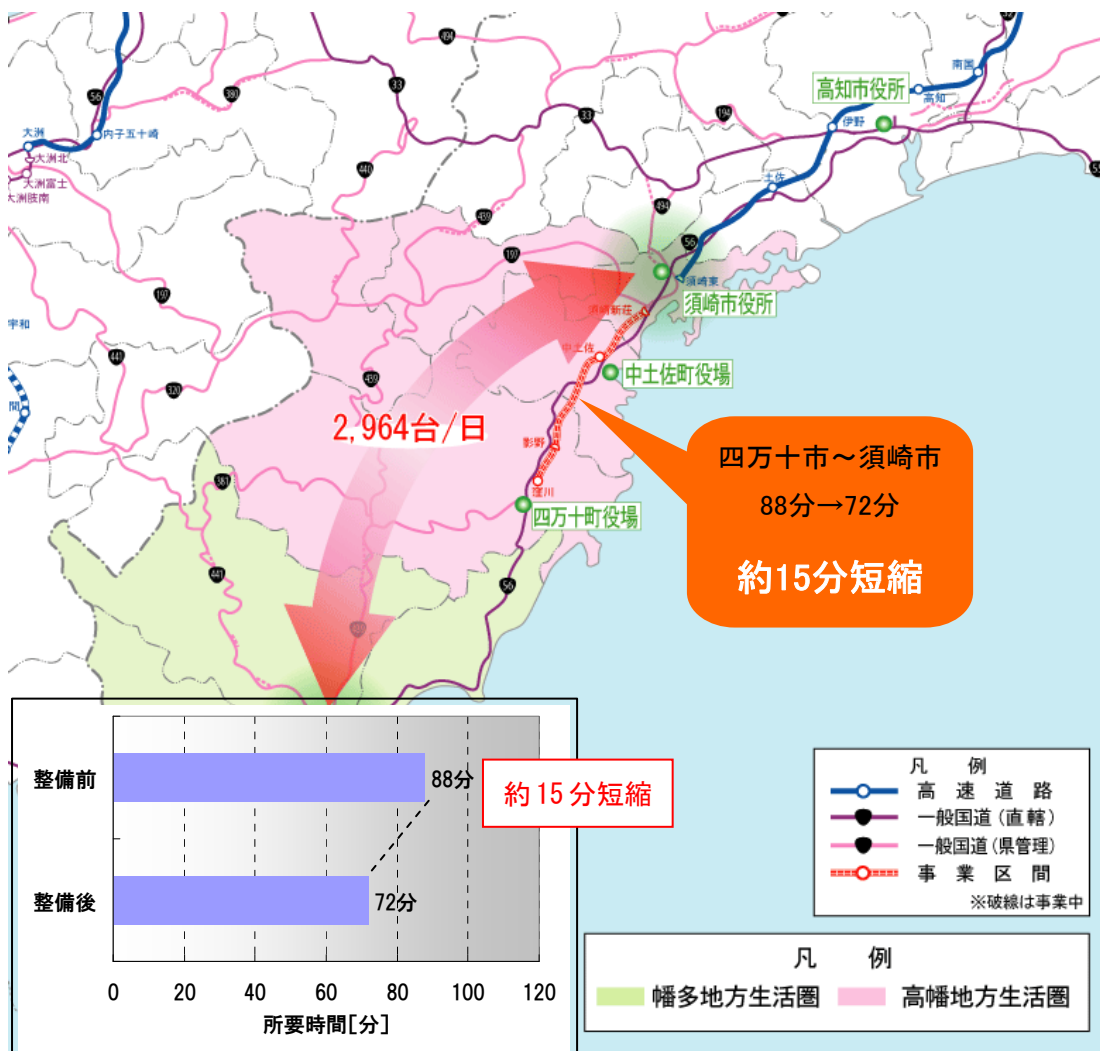
■ 現状・課題

- 幡多地方生活圈（中心都市：四万十市）と高幡地方生活圈（中心都市：須崎市）を往来する交通量は、2,964 台/日（H17 道路交通センサス）。

■ 整備効果

- 当該路線の供用により、四万十市と須崎市を最短時間で結ぶルートを構成（約 15 分の短縮）。

【四万十市（旧中村市）～須崎市間の時間短縮】



出典）道路時刻表（2007～2008）

※所要時間の算出方法

自動車：既存の道路の所要時間は道路時刻表（2007～2008）、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は旅行速度は70km/hとして算出

高幡地方生活圏の各拠点（町村役場）から日常生活圏中心都市である須崎市へのアクセス性が向上

日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

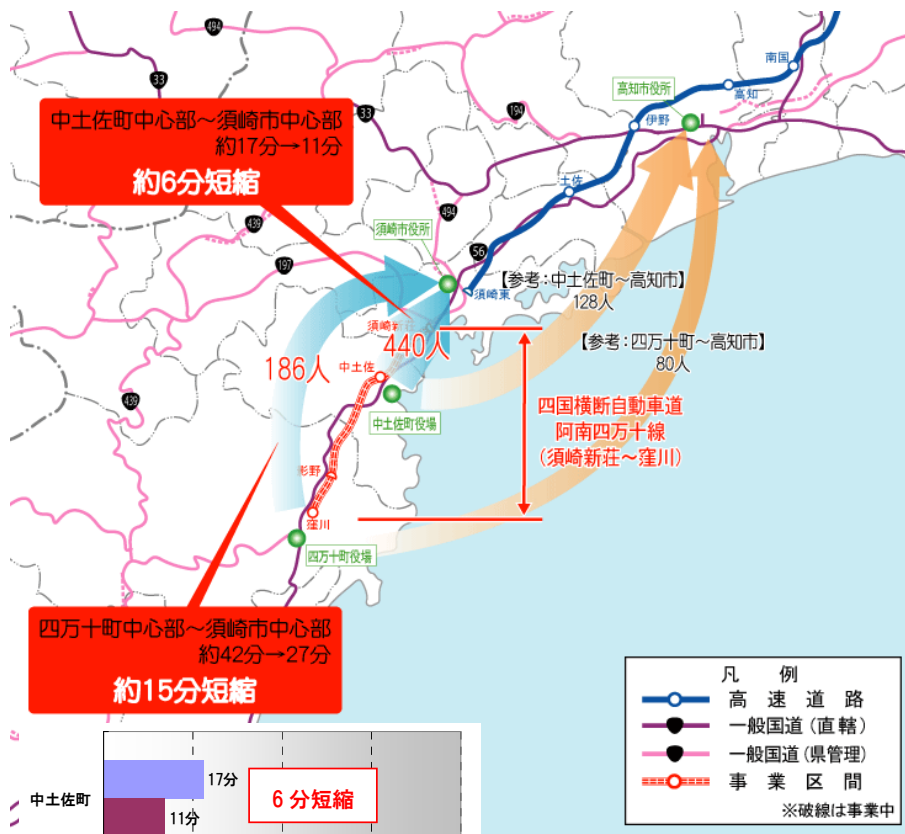
■ 現状・課題

- 当該路線の周辺に位置する四万十町、中土佐町から須崎市（高幡地方生活圏）へ通勤する人は186人/日、440人/日（H17国勢調査）。

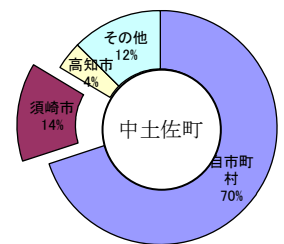
■ 整備効果

- 当該路線の供用により、沿道市町村拠点間の所要時間が短縮され、移動機会が増加することによって地域住民の生活の向上につながるものと期待される。

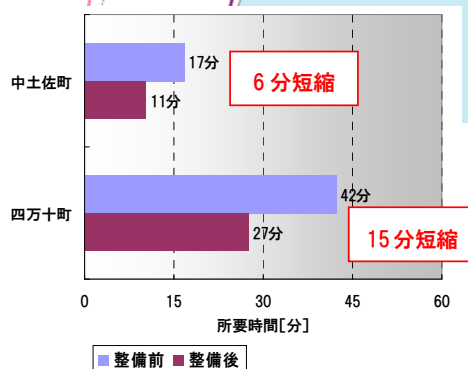
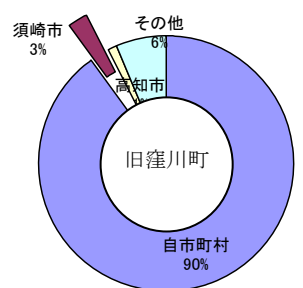
【沿道市町村の須崎市への通勤流動】



中土佐町に常住する就業者の従業地比率



四万十町（旧窪川町）に常住する就業者の従業地比率



出典) H17 国勢調査

※) 現道の所要時間は、平成17年度道路交通センサスの旅行速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は旅行速度70km/hとして算定

4.4. 活力 - 個性ある地域の形成 -

当該路線の整備に併せて地域交流促進をめざしたまちづくり事業が進められている

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

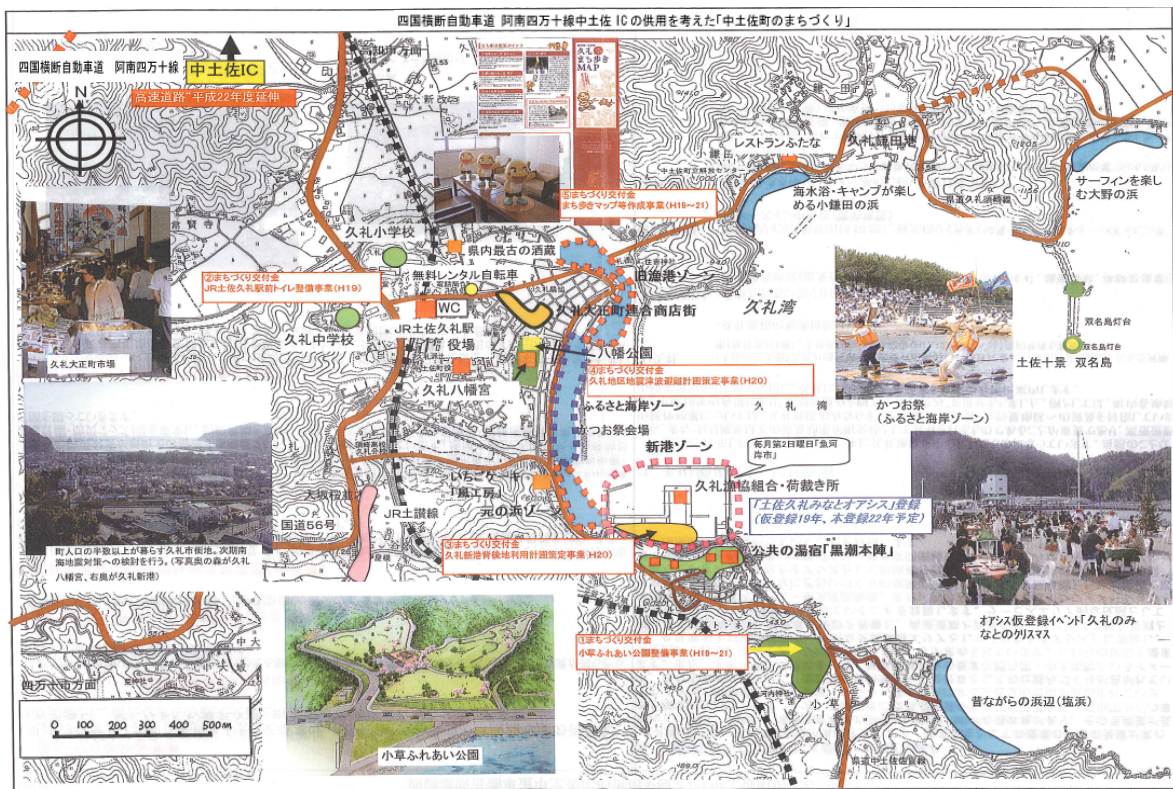
■ 現状・課題

- 中土佐町では、当該路線の整備にあわせたまちづくりの一環として、まちづくり交付事業（土佐久礼みなとオアシス、ふれあい公園の整備など）を展開中。

■ 整備効果

- 当該路線へのアクセス向上により、地元が取り組んでいるまちづくりを支援し、地域の活性化に貢献。

【中土佐町におけるまちづくり概要】



周辺観光地へのアクセスが向上

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

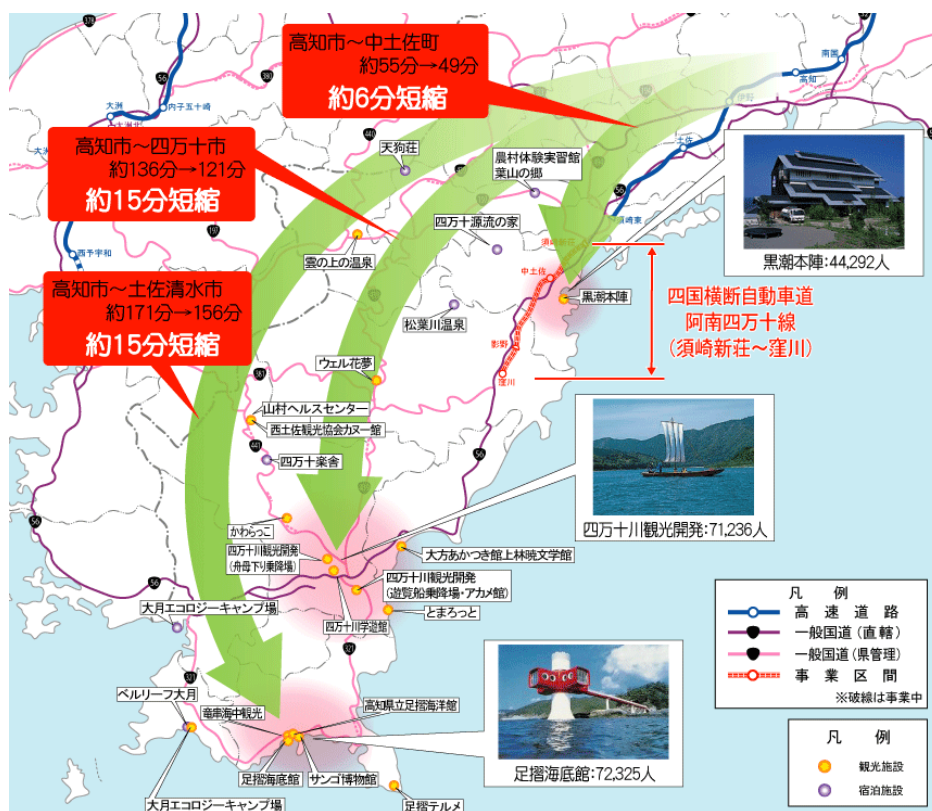
■ 現状・課題

- 一般国道 56 号沿道の市町村では、四万十川をはじめとする豊かな自然を活かした周遊型、体験型の観光地が多く立地。
- 四国の観光地に対するアンケート調査では再度訪れたい・行ったことはないが行きたいという意見が多く得られている一方で、アクセスには不満を抱いている。

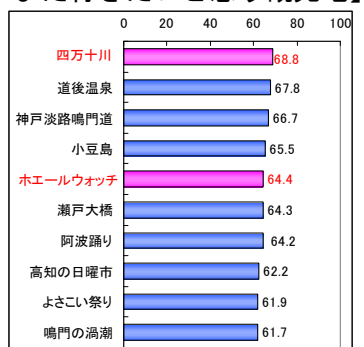
■ 整備効果

- 当該路線の供用に伴い、高知西南地域の観光地へのアクセスが向上し、地域観光の活性化に寄与。

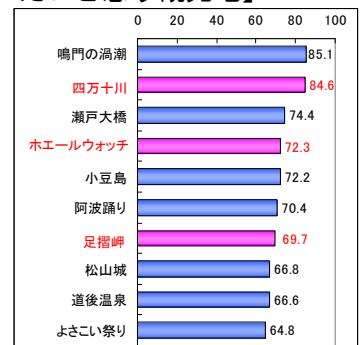
【一般国道 56 号沿道の主要な観光施設】



【行ったことがあり、また行きたいと思う観光地】



【行ったことはないが、行きたいと思う観光地】



出典) 平成 19 年県外観光客入込動態調査報告書、平成 20 年 12 月、高知県観光部観光振興課

四国経済連合会 「観光地」「食べ物」に関するアンケート結果について

※) 現道の所要時間は、平成 17 年度道路交通センサスの旅行速度と区間延長に基づき算定し、四国横断自動車道阿南四万十線の所要時間は旅行速度 70km/h として算定
掲載している観光施設写真は、各施設の HP より取得

4.5. 暮らし - 安全で安心できるくらしの確保 -

三次医療施設へのアクセス性が向上

三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

■ 現状・課題

- ・ 高知県内の第三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）は、いずれも高知市内にあり、当該地域には存在しない。

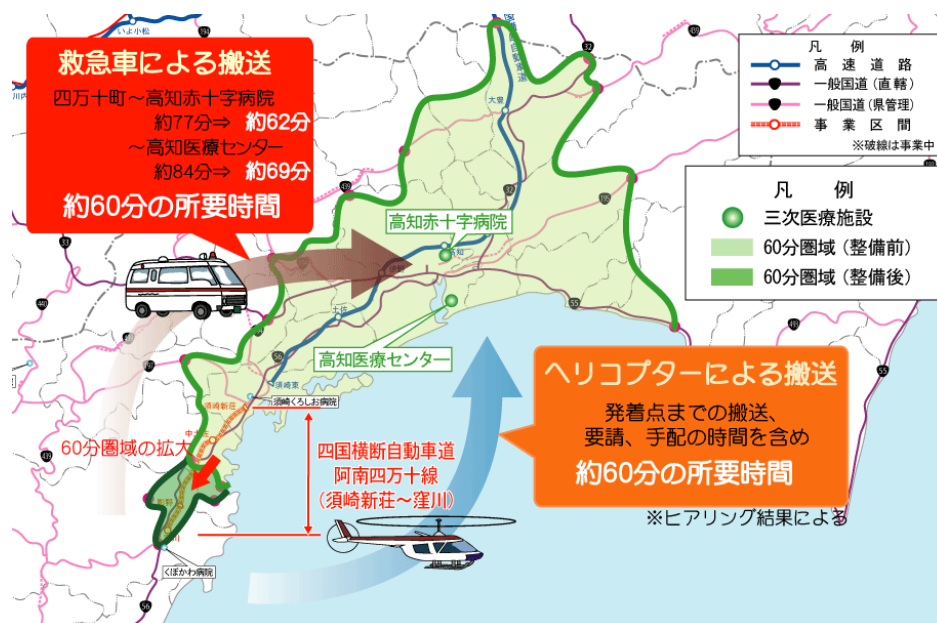
＜四万十町清流消防署に対するヒアリング結果＞

- ・ 一部の重篤患者の搬送には所要時間が短いヘリコプターを利用しているが、県所有のヘリコプターは1台で、一度に搬送できる人数は2人しか搬送できない。
- ・ また、天候の影響を受けやすく、夜間の搬送は難しい。
- ・ 救急車による搬送では、久礼坂付近の急カーブによる遠心力、振動が原因で患者の容態の悪化や、使用する計器が正常に作動しないなどの弊害が発生。

■ 整備効果

- ・ 当該路線の供用に伴い、救急車による搬送時間がヘリコプターと同程度まで短縮し、輸送手段の選択肢が増加することで高度医療を受ける機会が増加し、救命率の向上が期待される。
- ・ 線形不良箇所の解消による搬送環境の改善により、搬送時における患者への負担が軽減。

【四万十町～第三次医療施設へのアクセス向上】



出典) 四万十町清流消防署
ヒアリング結果

※) 既存の道路の旅行速度は平成17年道路交通センサスにおける混雑時旅行速度、四国横断自動車道阿南四万十線の旅行速度は70km/hとして算出

4.6. 安全 - 災害への備え -

一般国道56号は、高知県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に指定されている

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」という）として位置づけあり

■ 現状・課題

- 一般国道56号は、高知県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、緊急輸送道路（第1次緊急輸送道路）に指定。

■ 整備効果

- 当該路線の供用に伴い、緊急輸送道路における信頼性の向上が期待される。

【緊急輸送道路】



【緊急輸送道路ネットワークとは】

①第1次緊急輸送道路ネットワーク

県庁所在地、地方中心都市、重要港湾、空港と幹線道路施設を連絡する道路

②第2次緊急輸送道路ネットワーク

第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

第1次緊急輸送道路である一般国道56号が通行止めになった場合に代替経路を形成する

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経路を形成する

■ 現状・課題

- 当該地域（須崎市～四万十町間）には、一般国道56号の代替機能を持つ幹線道路が存在せず、災害等による通行止め時には、大幅な迂回が発生。
- 迂回路として想定される路線には、一部、1車線区間が含まれており、緊急車両（大型車）の通行に支障がある。

■ 整備効果

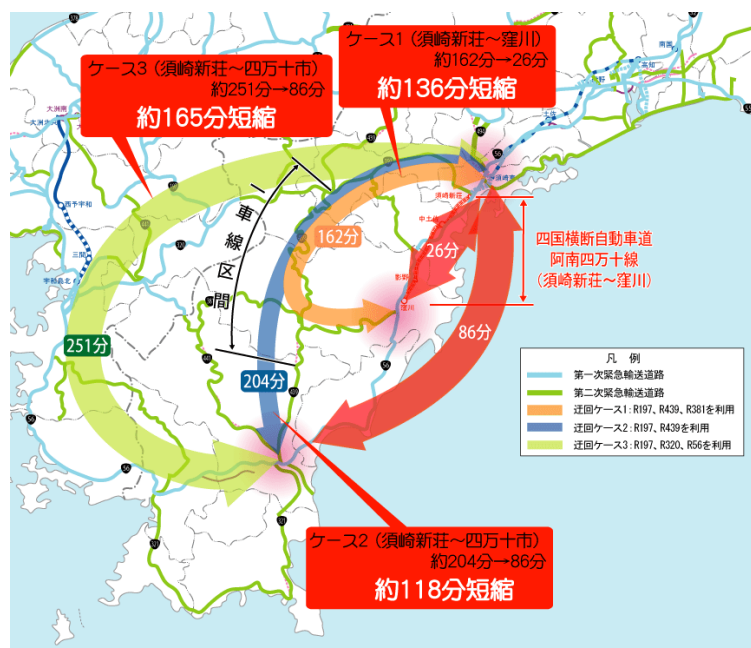
- 当該路線の供用に伴い、現道区間に並行する高規格道路ネットワークが新たに形成され、リダンダンシー機能を発揮。
- 災害等による現道区間の通行止め時における大幅な迂回が解消し、地域の安全・安心の向上に寄与。

【迂回想定ケース】

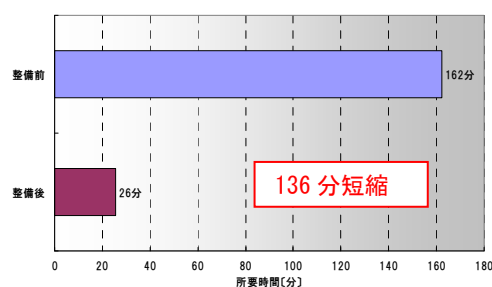
迂回ケース1：須崎市⇄四万十町（旧窪川町）を最短で迂回するケース

迂回ケース2：須崎市⇄四万十市（旧中村市）を最短で迂回するケース

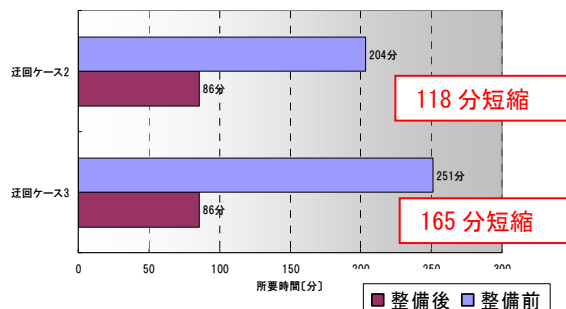
迂回ケース3：須崎市⇄四万十市（旧中村市）を2車線道路で迂回するケース



【迂回ケース1（須崎新荘～窪川）短縮時間】



【迂回ケース2および3（須崎新荘～四万十市）短縮時間】



※）一般国道56号について、平成15年度までは事前通行規制区間に指定されていたが、現在は解消されている

4.7. 環境 - 地球環境の保全 -

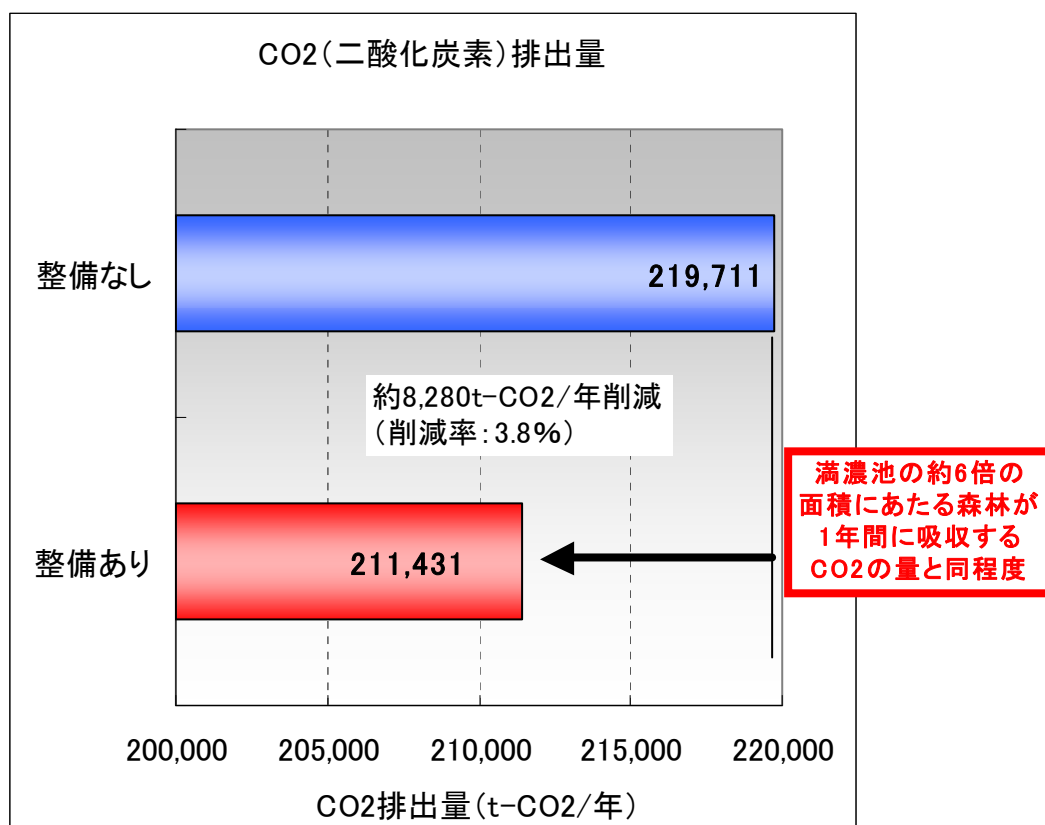
CO₂（二酸化炭素）排出量は、8,280t-CO₂/年程度削減

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

■ 整備効果

- ・ 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による周辺地域の交通円滑化に伴い、1年あたりのCO₂排出量が約3.8%（8,280t-CO₂/年）程度削減。
- ・ 同等の効果を樹木によるCO₂吸収で得るためには、約1120ha（満濃池8個分の面積^{※1}）の植林が必要^{※2}。

【四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による
CO₂排出削減量（平成42年推計値）^{※3※4}】



※1) 満濃池の面積：約140ha

※2) 植林によるCO₂吸収量は、10.6t-CO₂/ha/年として試算（出典：「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス（優良手法指針）、IPCC；気候変動に関する政府間パネル」）。

※3) 算出の対象区間は、費用便益分析の対象エリア（将来交通量推計における対象路線の整備有無による交通量差が500台/日以上以上のリンク）とした。

※4) 将来交通量推計結果を基にした試算値である。

4.8. 環境 - 生活環境の改善・保全 -

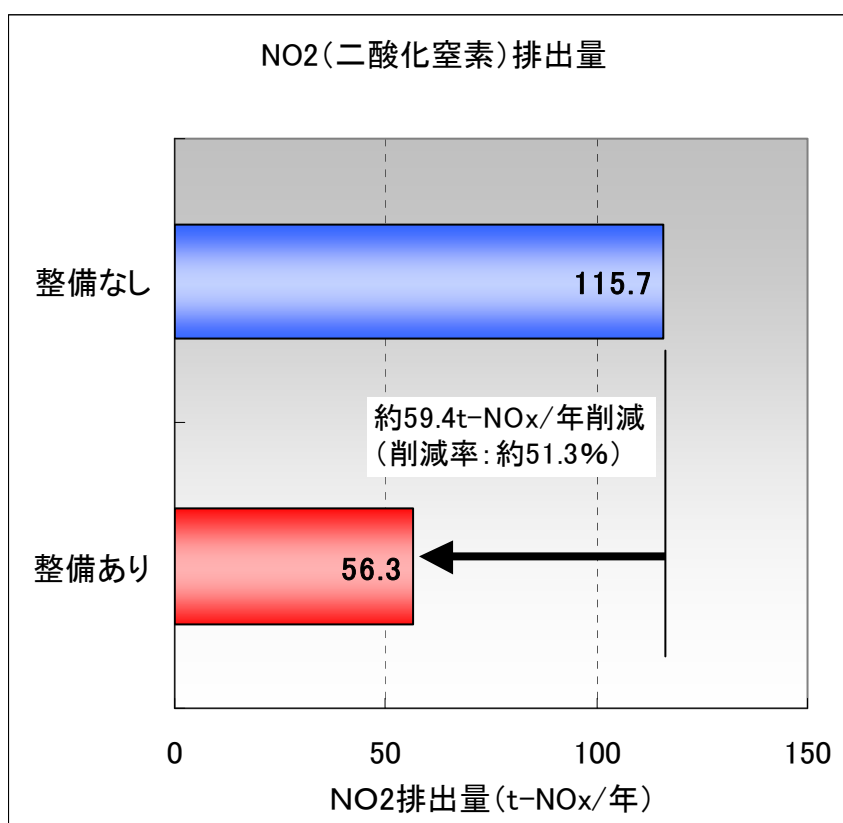
現道区間の NO₂（二酸化窒素）排出量が 51.3%（59.4t-NO_x/年）程度削減

現道等における自動車からの NO₂ 排出削減率

■ 整備効果

- ・ 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による周辺地域の交通円滑化に伴い、現道部における自動車からの二酸化窒素（NO₂）が約 51.3%（59.4t-NO_x/年）程度削減。

【四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による
NO₂ 排出削減量（平成 42 年推計値）※1※2】



※1) 算出の対象区間は、四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）に並行する一般国道 56 号現道区間とした。

※2) 将来交通量推計結果を基にした試算値である。

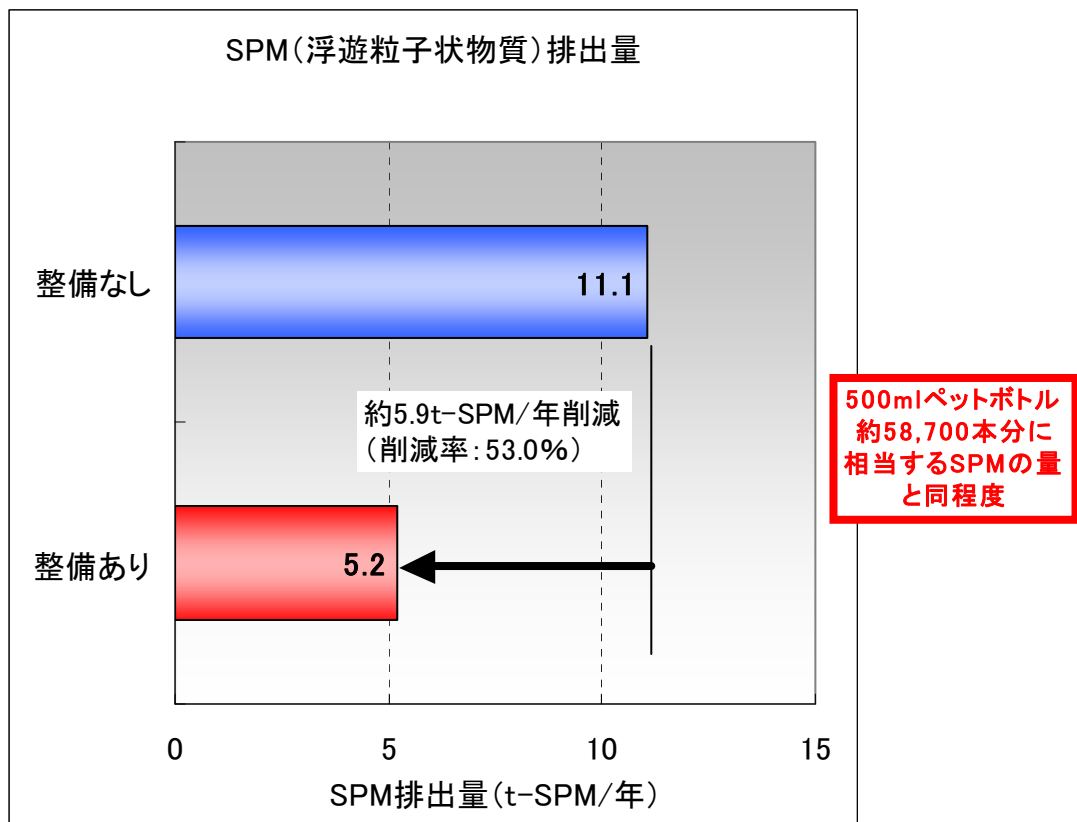
現道区間の SPM(浮遊粒子状物質)排出量が 53.0%(5.9t-SPM/年) 程度削減

現道等における自動車からの SPM 排出削減率

■ 整備効果

- ・ 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による周辺地域の交通円滑化に伴い、現道部における自動車からの浮遊粒子状物質（SPM）が約 53.0%（5.9t-SPM/年）程度削減。
- ・ 浮遊粒子状物質（SPM）削減量は、500ml ペットボトルに換算すると、58,700 本に相当^{※1}。

【四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）の整備による
SPM 排出削減量（平成 42 年推計値）^{※2※3}】



※1) 500ml ペットボトルへの換算係数については、浮遊粒子状物質（SPM）100g で 1 本（500ml）として算出した値である。

※2) 算出の対象区間は、四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）に並行する一般国道 56 号現道区間とした。

※3) 将来交通量推計結果を基にした試算値である。

4.9. その他 - 他のプロジェクトとの関係 -

地域活性化 IC 制度を活用した影野 IC の設置

他機関との連携プログラムに位置づけられている

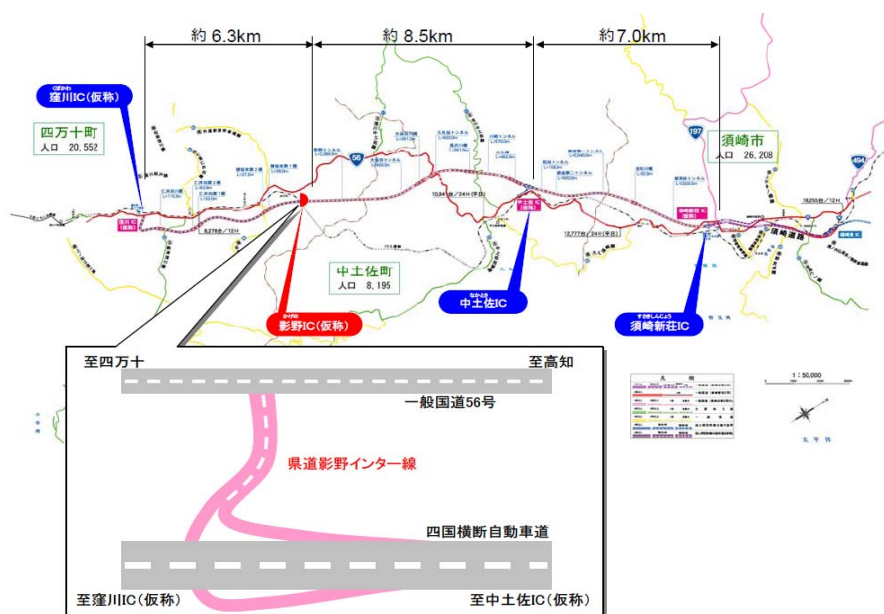
■ 現状・課題

- ・ 高知県は、「地域活性化 IC 制度」を活用することで、「影野 IC」を設置。
- ・ 県道影野インター線と四国横断自動車道の連結許可伝達式が執り行われた（平成 19 年 3 月 19 日）。

■ 整備効果

- ・ 当該路線の供用に伴い、当該 IC 周辺の市町村では地場産業の振興などに期待が高まっている。

【影野 IC の概要】



- 名 称：影野インターチェンジ（仮称）
- 連結路線名：県道影野インター線
- 連結場所：高知県高岡郡四万十町影野
- 供用予定：平成 20 年代半ば
- 事業主体：高知県
- 影野インター線の計画概要
 - ・構造 高知向き入口、四万十向き出口のハーフインターチェンジ
 - ・道路延長 L＝約 560m（一般部 L＝約 330m）
（ランプ部 L＝約 230m）
 - ・幅員 一般部 7.5m（0.75-3.0-3.0-0.75）
ランプ部 5.5m（1.5-3.25-0.75）

（出典：土佐国道事務所 記者発表資料）

【地域活性化 IC とは】

高速道路への効率的なアクセスを確保することにより、企業立地をはじめとした地域経済の浮揚、雇用創出の促進、周辺道路の渋滞緩和を図り、もって地域の活性化に寄与することを目的として地方公共団体が主体となって整備する IC のことである。

四国においては、全国初の地域活性化 IC として平成 18 年 3 月 24 日に供用した高松自動車道三豊鳥坂 IC について 2 番目の設置となる。

4.10. その他 - その他 -

東南海・南海地震における四国西南地域への救援ルートの確保

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

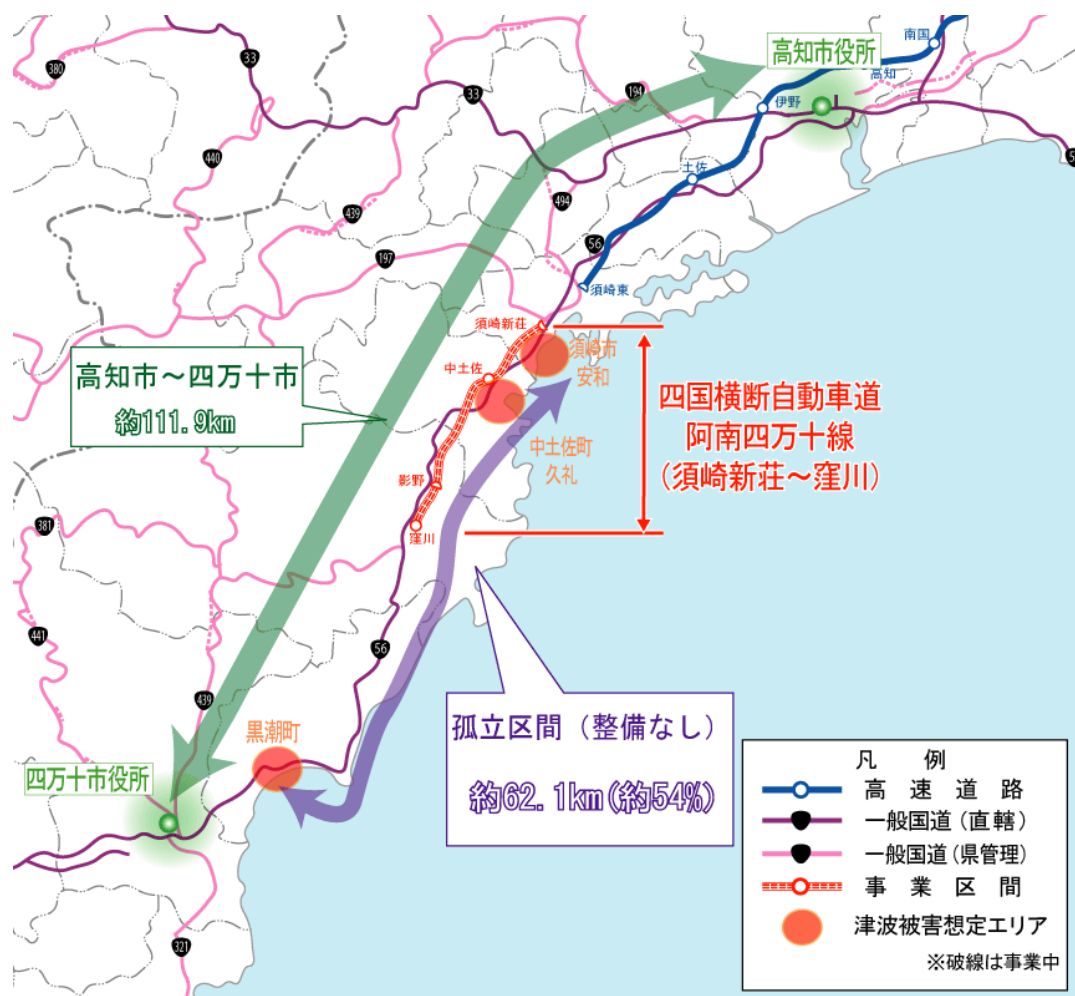
■ 現状・課題

- ・ 当該路線並行区間のうち、須崎市安和付近、中土佐町久礼付近、黒潮町は東南海・南海地震において津波による浸水被害を受けると想定。
- ・ 浸水被害により、現道区間（高知市～四万十市間）で約 62.1km（約 54%）の孤立区間が発生。

■ 整備効果

- ・ 当該区間の供用に伴い、災害に強い道路ネットワークの確保が可能となる。

【孤立区間の解消】



※) 既存道路の延長は、平成 17 年度道路交通センサスに基づき算出したものである
浸水地域の出典は高知県 HP

5. 費用便益分析

(1) 平成20年度の総費用に基づく費用便益比（B/C）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
四国横断自動車道	阿南四万十線 (須崎新荘～窪川)	L = 21.8 km	新直轄	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,200～12,400	2 (暫定)	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	900億円	106億円	1,006億円
うち残事業分	422億円	106億円	528億円
基準年における 現在価値 (C)	875億円	41億円	916億円
うち残事業分	383億円	41億円	423億円

② 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 2 0 年度			
供 用 年	平成 2 3 年度、平成 2 5 年度			
単年便益 (初年便益)	55億円	10億円	4億円	69億円
基準年における 現在価値 (B)	957億円	175億円	65億円	1,197億円
うち残事業分	957億円	175億円	65億円	1,197億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	1.3
経済的純現在価値 (事業全体)	281億円
経済的内部収益率 (事業全体)	5.5%
費用便益比 (残事業)	2.8
経済的純現在価値 (残事業)	774億円
経済的内部収益率 (残事業)	14.4%

注) 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。

④ 感 度 分 析 (残事業を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B / C)
交通量	8,200~12,400	± 1 0 %	2.6~3.0
事業費	422億円	± 1 0 %	2.5~3.2
事業期間	4 年	± 1 年	2.8~2.9

6. 四国横断自動車道 阿南四万十線（須崎新荘～窪川）のコスト縮減

【コスト縮減案】

- ・断面縮小（3心円→5心円）により、掘削のコストを縮減
- ・監査廊の設置によりコストを縮減
- ・面壁型の採用によりコストを縮減

<トンネル>

項目	直轄（A' 区間）基準	旧道路公団基準	設計方法案（新直轄）	理由等
内空断面	・設計便覧（案）〔四国地整〕を準用 ・地質条件・コスト等から3心円と5心円を比較し決定	・JH 設計要領により設計 ・トンネル安定性と換気の有利性から3心円を採用（非常駐車帯部は5心円）	地質条件・コスト等から3心円と5心円を比較し決定	・A' 区間の実績も踏まえ、コスト削減を図る ・断面縮小（3心円→5心円）で掘削費約26億円のコスト削減
トンネル 監査員通路	・道路分野における構造・積算等通達集（道計一課長通達：H3, 11, 13）により設計 ・トンネル両側にh=25cm、W=75cmの監査廊を設置	・JH 道路技術課長通達（H16.10.1）により設計 ・h=90cm、W=75cmの監視員通路を設置	・トンネル両側にh=25cm、W=75cmの監査廊を設置	・A' 区間の実績も踏まえ、コスト削減を図る ・監査廊の設置により約13億円のコスト削減
トンネル 坑門工	・設計便覧（案）〔四国地整〕を準用 ・各トンネル（事業）単位毎に形式（面壁・突出）を検討	・JH 設計要領により設計 ・H11年度以降は突出型を基本	・コスト縮減と景觀に配慮し、面壁型を基本とし、面壁の小規模化、壁面の化粧、背面切土法面への植生を検討 ・突出型とする場合は路線毎に考え方を整理	・面壁型の採用により約5億円のコスト削減

出典）土佐国道事務所資料

7. 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。

以下のような期成会等が設立され、四国横断自動車道の整備促進、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。

<期成会等>

名 称	主な構成メンバー
四国横断自動車道高知県建設促進期成会	四万十市長他
四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会	4県知事（高知県、徳島県、香川県、愛媛県）、四国経済連合会他

日 時	項 目
平成17年7月29日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会
平成18年7月28日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会
平成18年9月12日	四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会
平成19年7月24日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会
平成19年10月9日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会（要望あり）
平成19年10月22日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会
平成20年7月23日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会（要望あり）
平成20年10月27日	四国横断自動車道高知県建設促進期成会（要望あり）