資料－5

第２回　四国地方整備局
事業評価監視委員会資料

一般国道５５号　高知南国道路（こうちなんこく）

事業再評価

平成 24 年 10 月 1 日

国土交通省　四国地方整備局

一般国道５５号　高知南国道路

【　目　次　】

1. 事業の概要 1

1.1. 事業の目的 1

1.2. 事業計画諸元 2

2. 事業経緯 3

2.1. 主な事業の経緯 3

3. 事業の必要性等に関する視点 4

3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化 4

3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化 4

3.1.2. 事業の効果と必要性 9

3.1.3. 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等 26

3.2. 事業の投資効果 29

3.2.1. 事業の投資効果 29

3.2.2. 前回評価時からの事業計画の変化 30

3.3. 事業の進捗状況 31

3.3.1. 事業の進捗状況 31

4. 事業の進捗見込みの視点 33

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 34

5.1. コスト縮減 34

5.2. 代替案立案等の可能性 34

6. 地方公共団体からの要望 35

7. 対応方針（原案） 36

1. 事業の概要

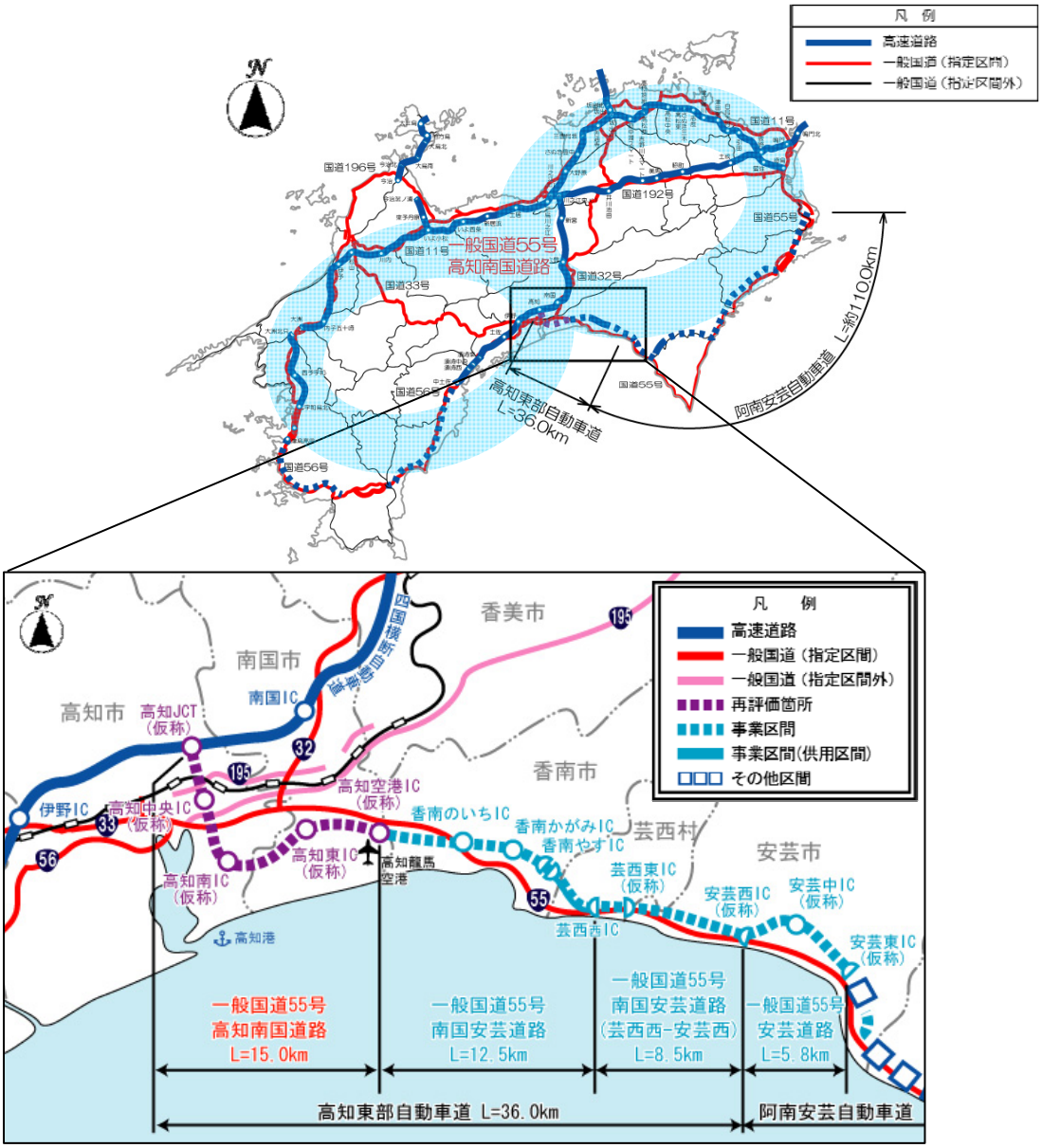
1.1. 事業の目的

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、高知市に至る延長約 216km 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。

一般国道 55 号　高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道と一体的に機能することにより、四国 8 の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進および地域の活性化に大きく寄与する道路である。

また、東南海・南海地震などの災害発生時の代替路としての役割も担っており、更には国道 32 号及び国道 55 号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や交通結節点間（空港、港湾、鉄道駅、高速 IC）のアクセス向上を目的としている。

【位置図】



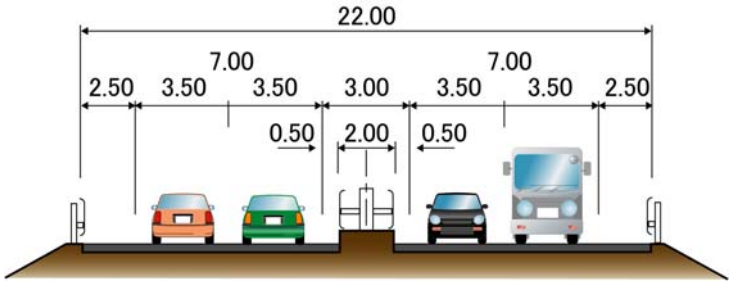
1.2. 事業計画諸元

項　目	内　容
事　業　名	一般国道55号　高知南国道路（こうちなんこく）
計画区間	高知県高知市一宮（こうちけんこうちしいっく）　～　高知県南国市物部（こうちけんなんこくしものべ）
計画延長	15.0km
構造規格	第 1 種第 3 級（自動車専用道路）
設計速度	80km/h
車　線　数	4車線
標準幅員	22.0m

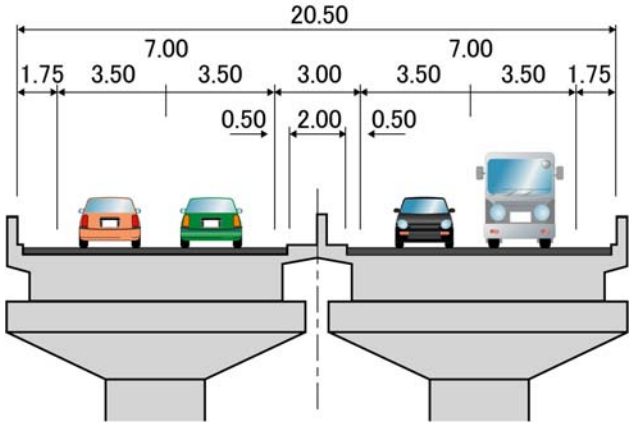
【標準断面図】

（単位：m）

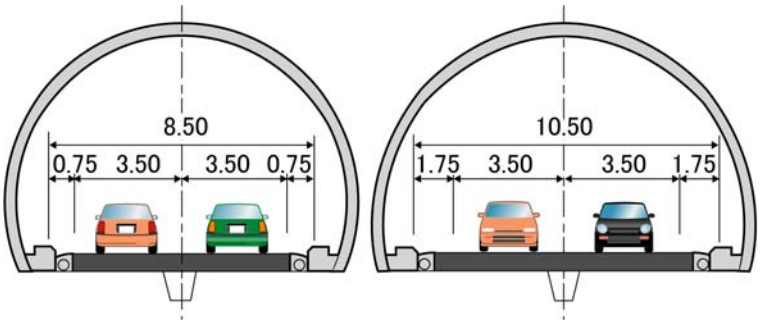
＜土工部＞



＜橋梁部＞



＜トンネル部＞

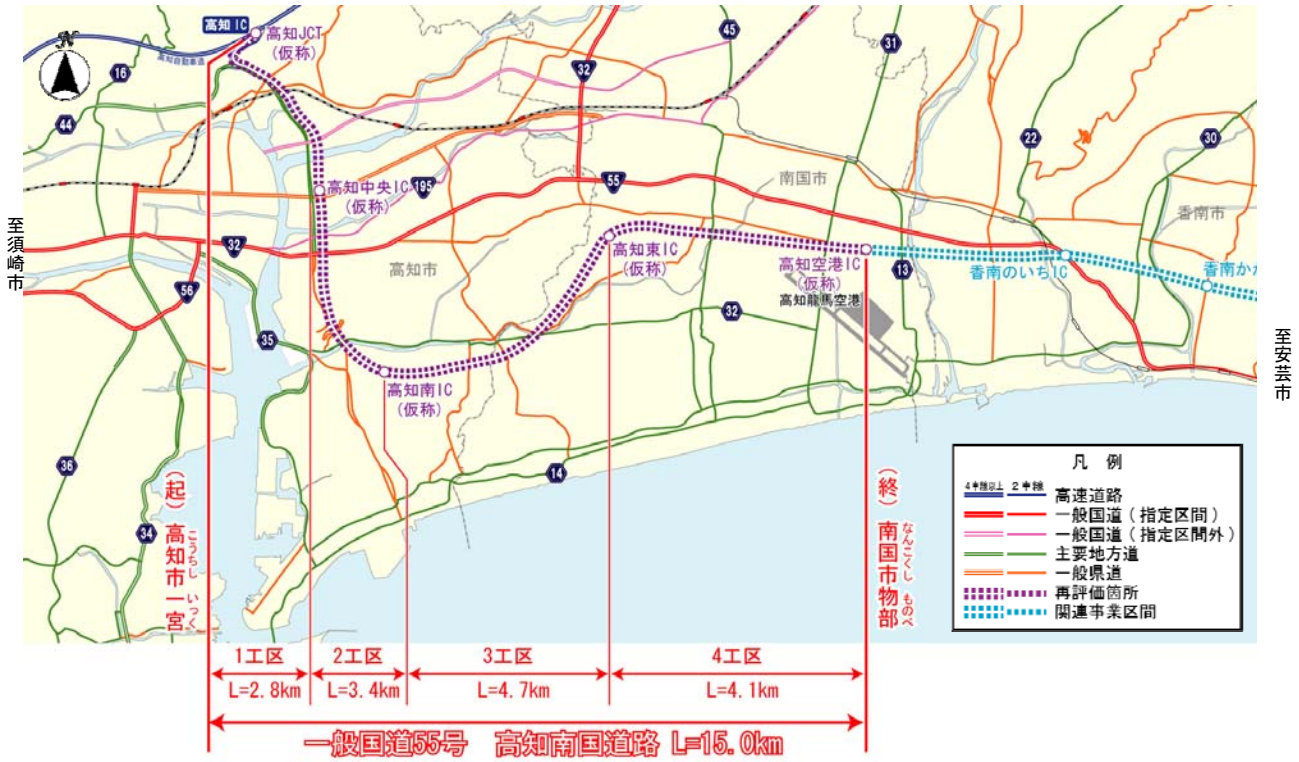


2. 事業経緯

2.1. 主な事業の経緯

年　次	内容
平成 2 年度	都市計画決定（高知市～南国市）
平成 2 年度	事業化
平成 5 年度	用地買収着手
平成 13 年度	工事着手
平成 16 年度	都市計画変更(高知市～南国市)
平成 21 年度	都市計画変更(南国市)

＜事業概要図＞



3. 事業の必要性等に関する視点

3.1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

3.1.1. 事業を巡る社会経済情勢の変化

(1) 市町村合併の状況

- 高知県では平成 16 年 10 月以降、市町村合併が進み 53 市町村（9 市、26 町、18 村）であったものが、平成 21 年 1 月に 33 市町村（11 市、17 町、5 村）に再編された。
- 高知南国道路の沿線である**高知市は高知市・鏡村・土佐山村が平成 17 年 1 月 1 日、高知市と春野町が平成 20 年 1 月 1 日に合併**している。**南国市は市町村合併は行われていない。香南市は赤岡町・香我美町・野市町・夜須町・吉川村が平成 18 年 3 月 1 日に合併**している。

＜高知県の市町村合併状況＞

現在の市町村（H24.7 現在）	前回評価時の市町村（H21.6.18 時点）	備考
いの町	いの町	平成 16 年 10 月伊野町、吾北村、本川村が合併
高知市	高知市	平成 17 年 1 月高知市、鏡村、土佐山村が合併
		平成 20 年 1 月高知市、春野町が合併
津野町	津野町	平成 17 年 2 月葉山村、東津野村が合併
四万十市	四万十市	平成 17 年 4 月中村市、西土佐村が合併
仁淀川町	仁淀川町	平成 17 年 8 月池川町、吾川村、仁淀村が合併
中土佐町	中土佐町	平成 18 年 1 月中土佐町、大野見村が合併
香南市	香南市	平成 18 年 3 月赤岡町、香我美町、野市町、夜須町、吉川村が合併
香美市	香美市	平成 18 年 3 月土佐山田町、香北町、物部村が合併
四万十町	四万十町	平成 18 年 3 月窪川町、大正町、十和村が合併
黒潮町	黒潮町	平成 18 年 3 月佐賀町、大方町が合併
室戸市	室戸市	
安芸市	安芸市	
南国市	南国市	
土佐市	土佐市	
須崎市	須崎市	

現在の市町村（H24.7 現在）	前回評価時の市町村（H21.6.18 時点）	備考
宿毛市	宿毛市	
土佐清水市	土佐清水市	
東洋町	東洋町	
奈半利町	奈半利町	
田野町	田野町	
安田町	安田町	
北川村	北川村	
馬路村	馬路村	
芸西村	芸西村	
本山町	本山町	
大豊町	大豊町	
土佐町	土佐町	
大川村	大川村	
佐川町	佐川町	
越知町	越知町	
檮原町	檮原町	
日高村	日高村	
大月町	大月町	
三原村	三原村	

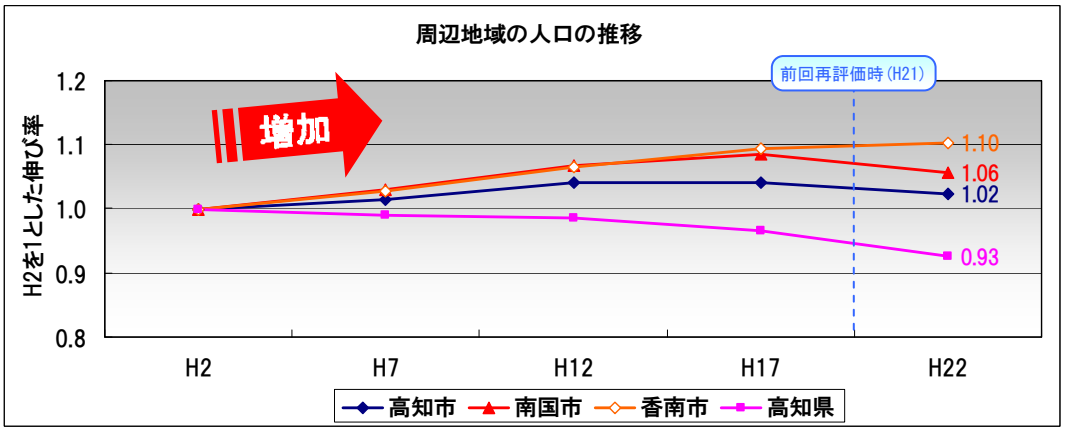
※）　：高知南国道路の周辺市

(2) 人口の動向

a) 総人口の推移

- 高知県の人口は減少傾向にあり、H22 では H2 の 0.93 倍。
- 高知南国道路周辺地域の市町村では **H2 に比べ人口は増加**している。

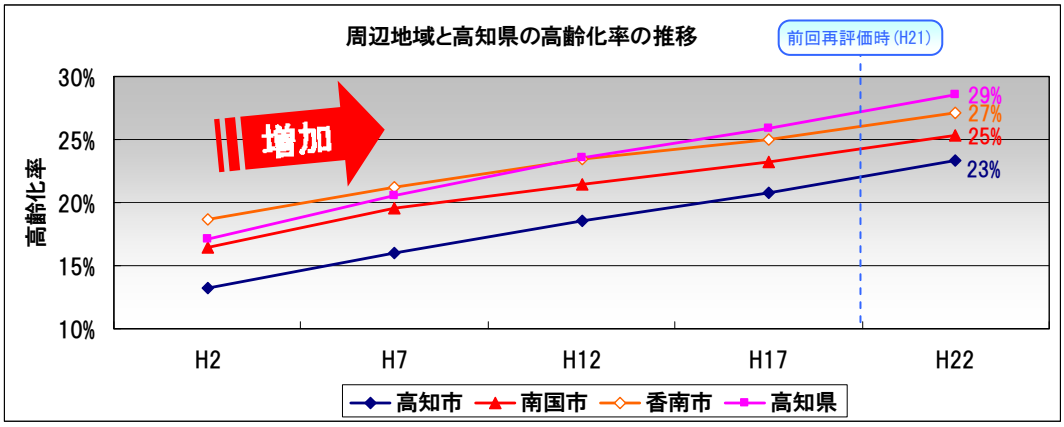
＜高知南国道路周辺地域における人口の推移（H2 年比）＞



b) 高齢化率

- 高齢化率は**高知県平均及び周辺地域も同様に増加**している。
- **高知南国道路周辺地域の市町村では高知県平均の高齢化率(28.5%)を下回っている**。

＜高知南国道路周辺地域における高齢化率の推移（H2 年比）＞



（単位：人）

市町村別	人口					高齢者				
	H2	H7	H12	H17	H22	H2	H7	H12	H17	H22
高知市	335,287	339,864	348,979	348,990	343,393	44,488	54,369	64,804	72,443	79,935
南国市	46,823	48,192	49,965	50,758	49,472	7,703	9,401	10,711	11,786	12,535
香南市	30,664	31,481	32,659	33,541	33,830	5,738	6,676	7,663	8,391	9,165
高知県	825,034	816,704	813,949	796,292	764,456	141,508	167,967	191,729	206,375	218,148

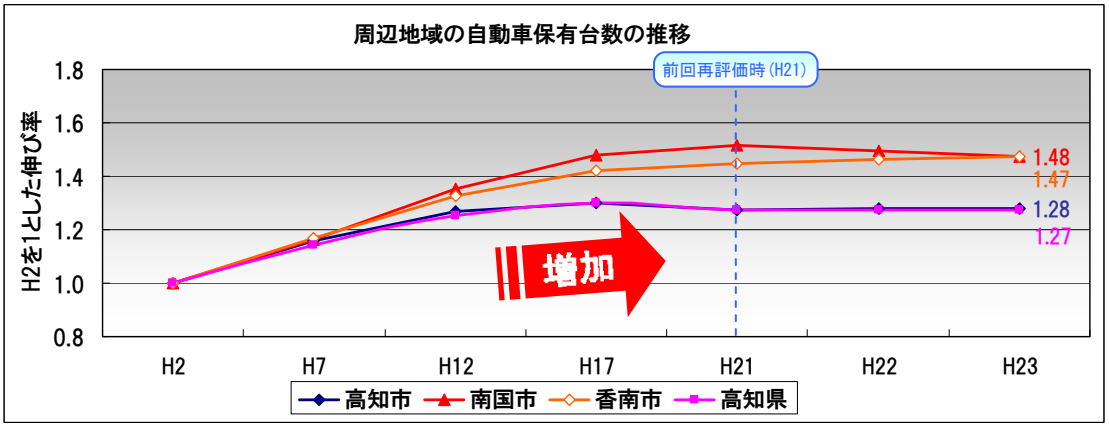
資料）H12・H17・H22 国勢調査
※）　　：高知南国道路の周辺市

(3) 交通の動向

a） 自動車保有台数の推移

- **高知南国道路周辺地域の自動車の保有台数は、H2 から高知県平均・周辺地域ともに増加傾向**であり、県中心部から離れる南国市、香南市では県平均の伸びを上回る。
- 世帯当たり**自動車保有台数も増加傾向**を示している。

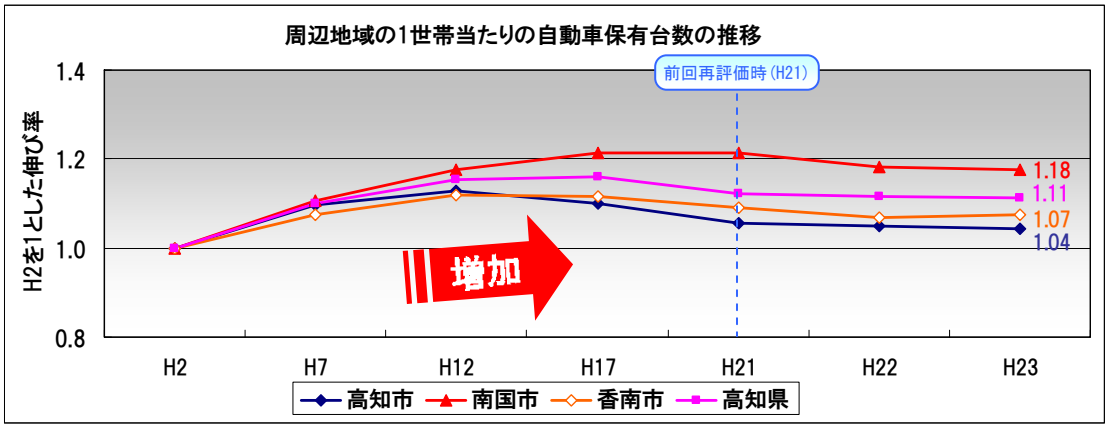
＜高知南国道路周辺地域における自動車保有台数の推移（H2 年比）＞



（単位：台）

市町村別	自動車保有台数						
	H2	H7	H12	H17	H21	H22	H23
高知市	166,327	193,025	211,333	216,398	212,263	212,425	212,623
南国市	26,481	30,842	35,857	39,156	40,204	39,651	39,087
香南市	17,278	20,189	22,874	24,567	24,983	25,254	25,471
高知県	434,184	496,474	544,536	564,367	553,938	553,394	553,148

資料）四国運輸局



（単位：台）

市町村別	1世帯当たりの自動車保有台数						
	H2	H7	H12	H17	H21	H22	H23
高知市	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.3	1.3
南国市	1.6	1.7	1.8	1.9	1.9	1.9	1.8
香南市	1.7	1.8	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8
高知県	1.4	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6

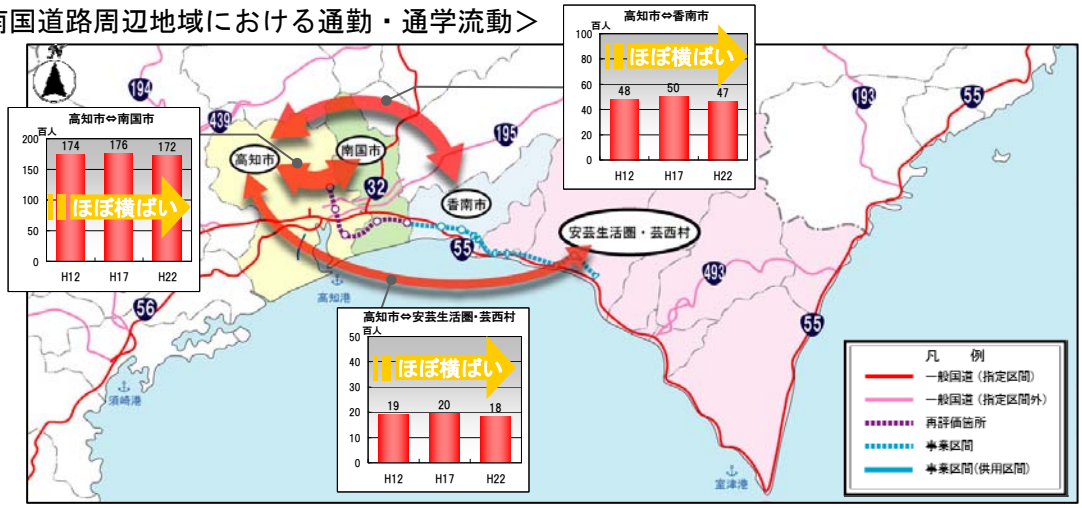
資料）四国運輸局
※）　：高知南国道路の周辺市

b） 地域間流動の変化

■ 通勤・通学流動

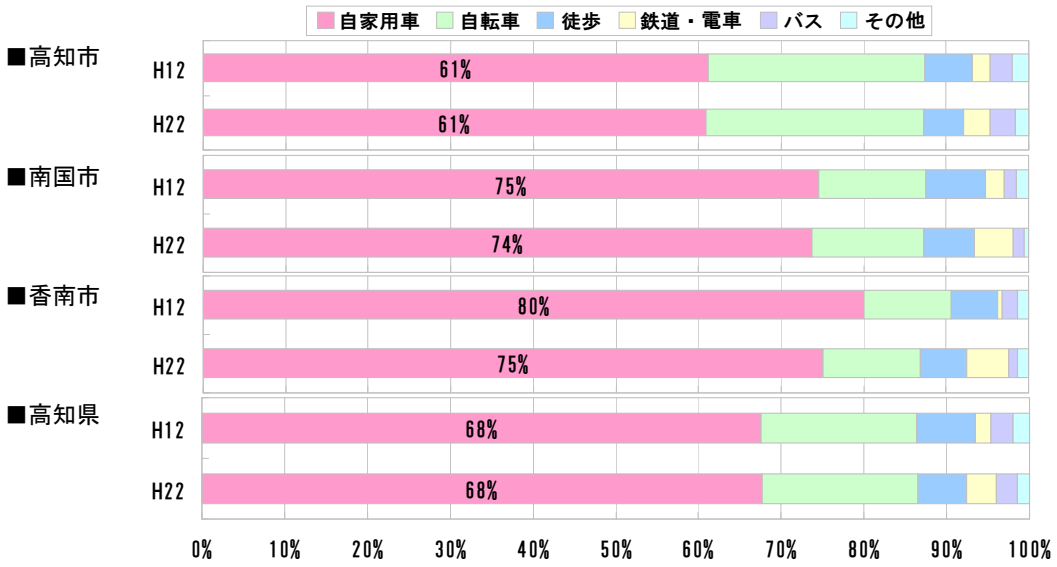
- 高知県東部（南国市、香南市、安芸生活圏）から**中心都市である高知市への通勤･通学流動は、ほぼ横ばい**である。
- また、南国市及び香南市の通勤・通学時の交通手段は約 7～8 割が自家用車であり、**日常生活における自動車への依存度が高い**。

＜高知南国道路周辺地域における通勤・通学流動＞



資料）H12、H17、H22 国勢調査

＜高知南国道路周辺地域における通勤・通学時の交通手段＞



（単位：人）

市町村別	自家用車	自転車	徒歩	鉄道･電車	バス	その他	合計
高知市	95,944	41,070	9,101	3,262	4,323	3,106	156,806
南国市	16,024	2,791	1,536	490	338	303	21,482
香南市	10,616	1,408	741	63	259	174	13,261
高知県	226,997	62,840	24,034	6,370	8,942	6,594	335,777

資料）H12 国勢調査

（単位：人）

市町村別	自家用車	自転車	徒歩	鉄道･電車	バス	その他	合計
高知市	93,307	40,261	7,365	5,055	4,706	2,395	153,089
南国市	16,310	2,978	1,357	1,027	303	124	22,099
香南市	11,086	1,746	822	754	162	191	14,761
高知県	216,810	60,298	18,832	11,670	8,098	4,702	320,410

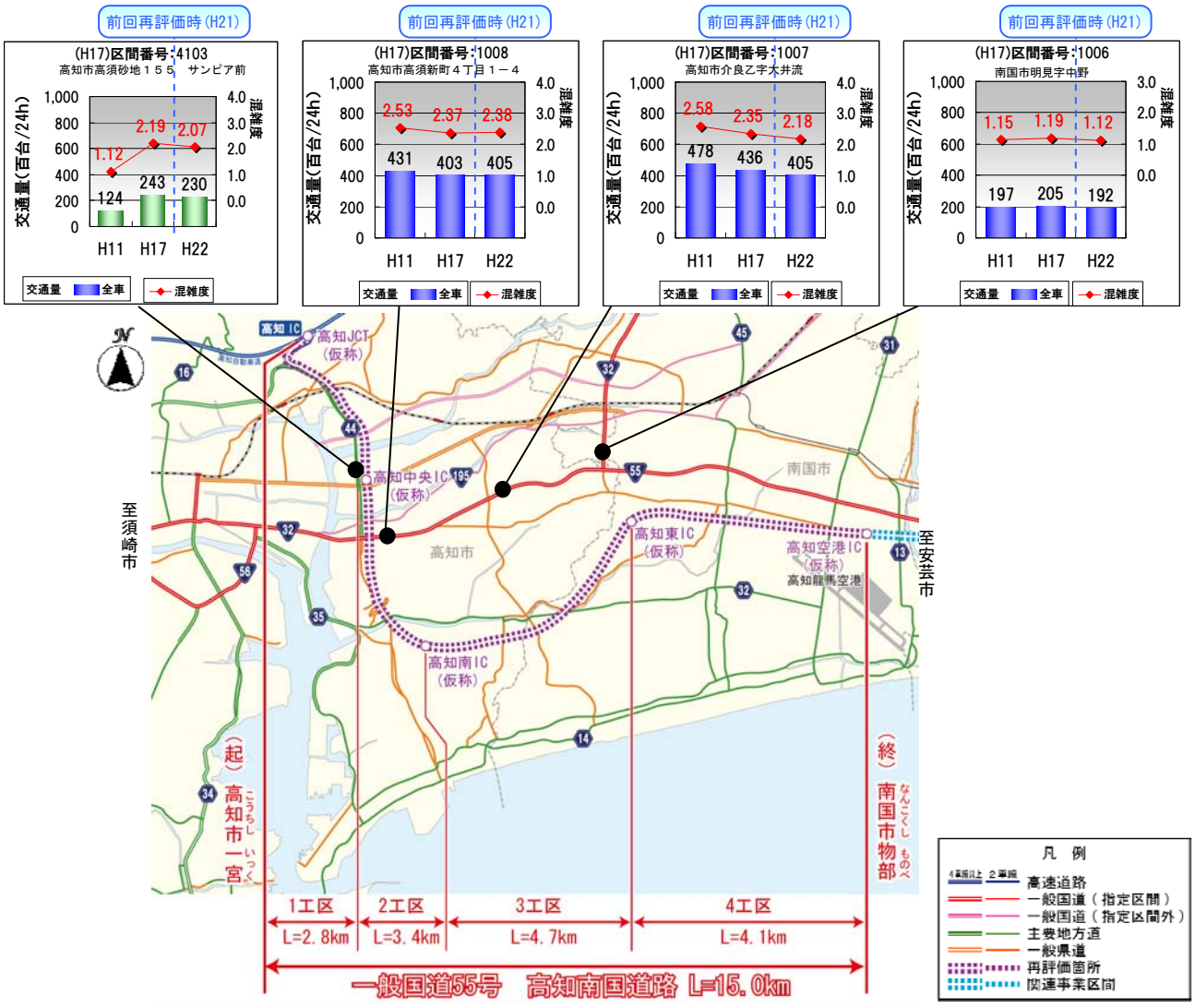
資料）H22 国勢調査

※）　　：高知南国道路の周辺市

c） 対象道路周辺の交通状況の変化

- 高知南国道路と並行する国道 32 号、55 号では、**H11 年～H22 年にわたって 4 万台／日以上の交通量が利用**している。
- 現道の国道 32 号区間では、**H11 年～H22 年にわたって混雑度が 1.0 を大きく上回っている**。

＜対象道路周辺の交通状況の変化＞



資料）交通量：H11・H17・H22 道路交通センサス
　　混雑度：H22 センサス交通容量と各センサス交通量から算定

＜混雑度の目安＞

混雑度	混雑状況
1.00～1.25	ピーク時間（1～2 時間）に混雑が発生
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、日中の連続的混雑への過渡状態
1.75 以上	慢性的な混雑状況

資料）道路の交通容量　（社）日本道路協会

3.1.2. 事業の効果や必要性

(1) 客観的評価指標による事業の効果や必要性

＜客観的評価指標（1/3）＞

政策目標		指標		指標チェックの根拠
大項目	中項目			
1. 活力	円滑なモビリティの確保	●	現道等の年間時間損失（人・時間）及び削減率	時間損失削減量：1,589 千人・時間/年 削減率：66.4%
		■	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	現道の旅行速度が最大 14.8km/h 向上
		□	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	高知駅前観光バス、土佐電ドリームサービス（路線バス、空港連絡バス） 高知東部交通（高速バス）
		■	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	高知駅（特急停車駅） 高知龍馬空港～高知駅：約 14 分短縮
		■	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） 高知IC～高知龍馬空港：約 17 分短縮
	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（重要港湾） 高知IC～高知新港：約 7 分短縮
		■	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の向上が見込まれる。	高知県東部の主な農産品：ゆず、なす 高知県東部の主な水産品：サバ、ブリ JA 土佐あき～園芸流通センター：約 13 分短縮
		□	現道等における、総重量 25t 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	□	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	
		□	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	
		□	中心市街地内で行う事業である	
		□	幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km2 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	
		□	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	

＜客観的評価指標（2/3）＞

政策目標		指標		指標チェックの根拠
大項目	中項目			
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	□	高速自動車国道と並行する自専道（A‘路線）としての位置づけ有り	
		□	地域高規格道路の位置づけあり	
		■	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	高知市（中央地方生活圏）～安芸市（安芸地方生活圏）を連絡する高規格幹線道路の一部を構成
		■	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：約 7 分短縮
		□	現道等における交通不能区間を解消する	
		□	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		■	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～香南市：約 7 分短縮
	個性ある地域の形成	□	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	
		■	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	香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト 安芸市：過疎地域自立促進プロジェクト 北川村：ゆず振興プロジェクト
		■	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	馬路温泉、阪神キャンプ地、モネの庭マルモッタン、室戸岬、室戸ジオパーク等 高知 JCT～モネの庭マルモッタン ：約 15 分短縮
		□	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□	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/日以上の全てに該当する区間において、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	
		□	バリアフリー新法に基づく特定道路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	□	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		□	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）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	■	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	高知医療センター：60 分圏カバー人口が約 2,500 人増加 安芸市役所～高知医療センター（62 分→49 分）

＜客観的評価指標（3/3）＞

政策目標		指標		指標チェックの根拠
大項目	中項目			
3. 安全	安全な生活環境の確保	■	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	国道 55 号(現道)における死傷事故率 500 件/億台キロ以上の箇所:介良交差点(802 件/億台キロ)
		□	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	
	災害への備え	□	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	
		■	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	国道 55 号:第一次緊急輸送道路に指定
		■	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	現道である国道 32 号、55 号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成
		□	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		□	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	
		□	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 CO2 排出量	CO2 排出削減量:6 千 t-CO2/年 CO2 排出削減率:4.4%
	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:24.1t-NOx/年 NO2 排出削減率:44.0%
		●	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:1.4t-SPM/年 SPM 排出削減率:44.8%
		□	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ことが期待される区間がある	
		□	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	□	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		■	他機関との連携プログラムに位置づけられている	南国市総合計画 「快適環境のまちづくり」を実現するための方策として位置づけられている
	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」における救援ルートの信頼性の向上 「東南海・南海地震」における自衛隊救援活動ルートの確保

(2) 事業の主な効果と必要性

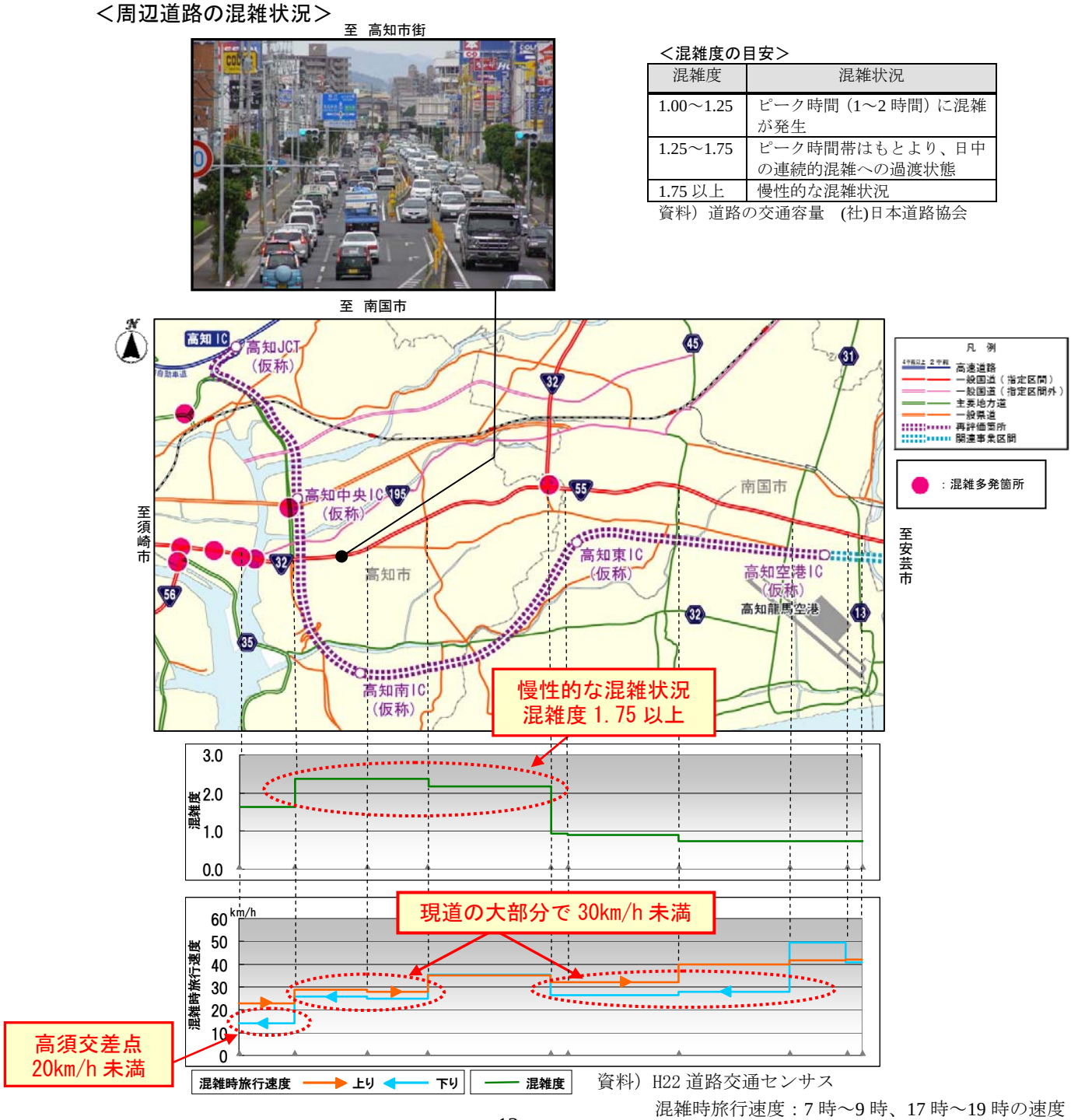
■ 交通渋滞の緩和

バイパスへの交通転換による混雑度の減少や現道旅行速度の向上
時間損失が約 66%削減

【現状・課題】

- 現道や周辺道路には、**混雑多発箇所が多数存在**する。
- 現道では、**慢性的な混雑（混雑度 1.75 以上）が発生**している。
- **現道の混雑時旅行速度はほぼ 20～30km/h** で、**高須交差点付近では 20km/h 未満（18.5km/h）の区間も存在**するなど、円滑な交通が妨げられている。

＜周辺道路の混雑状況＞



＜混雑度の目安＞

混雑度	混雑状況
1.00～1.25	ピーク時間（1～2 時間）に混雑が発生
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、日中の連続的混雑への過渡状態
1.75 以上	慢性的な混雑状況

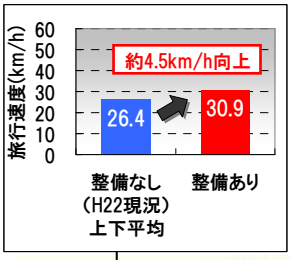
資料）道路の交通容量　(社)日本道路協会

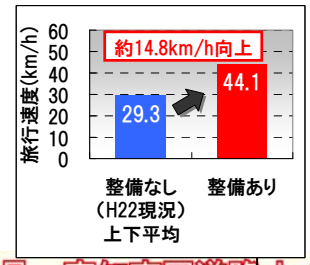
資料）H22 道路交通センサス
混雑時旅行速度：7 時～9 時、17 時～19 時の速度

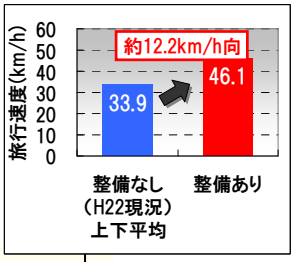
【整備効果】

- 高知南国道路の整備に伴い、交通容量が増加することで**周辺道路の混雑が大幅に緩和**され、**混雑度が 1.0 以下に減少**する。
- 現道の**旅行速度が最大 14.8km/h 向上**する。
- 現道における**時間損失が 1,589 千人・時間／年減少（66.4%減）**する。

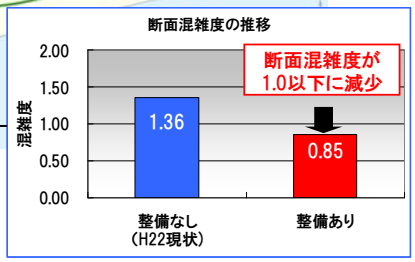
＜高知南国道路の整備による混雑度及び現道旅行速度の変化＞





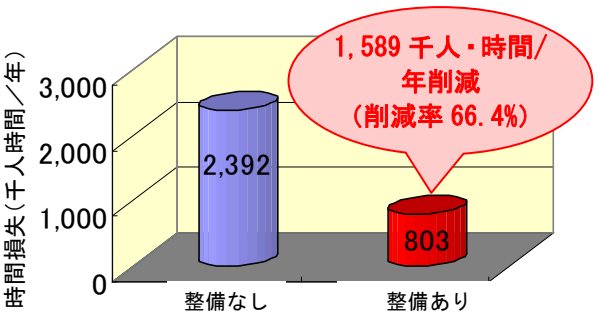


※旅行速度
整備なし
：H22 道路交通センサス（上下平均値）
整備あり
：平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年将来交通量推計結果



※混雑度
整備なし：H22 道路交通センサス
整備あり：平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年将来交通量推計結果（高知南国道路の整備有無の差）から「整備により減少した交通量」を算定し、H22 センサス交通量から「整備により減少した交通量」を減算した交通量と H22 センサス交通容量から算定（試算値）
断面混雑度：国道、主要地方道、高知南国道路の交通量から算定

＜高知南国道路の整備による時間損失の削減＞



※将来値については、平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成42年将来交通量推計結果を用いた試算値である。

★「自動車交通の時間損失」の考え方

自由に走行できる状態を基準に、余計にかかる時間を損失時間として、道路のサービスレベルを定量的に評価するもの

すいている時：基準所要時間 ←「自由走行速度」※による所要時間

総所要時間

混雑している時：基準所要時間 ＋ 損失時間（渋滞などによる「交通の遅れ」で失われた時間）

※自由走行速度：渋滞がなく、自由に走行できるときの速度

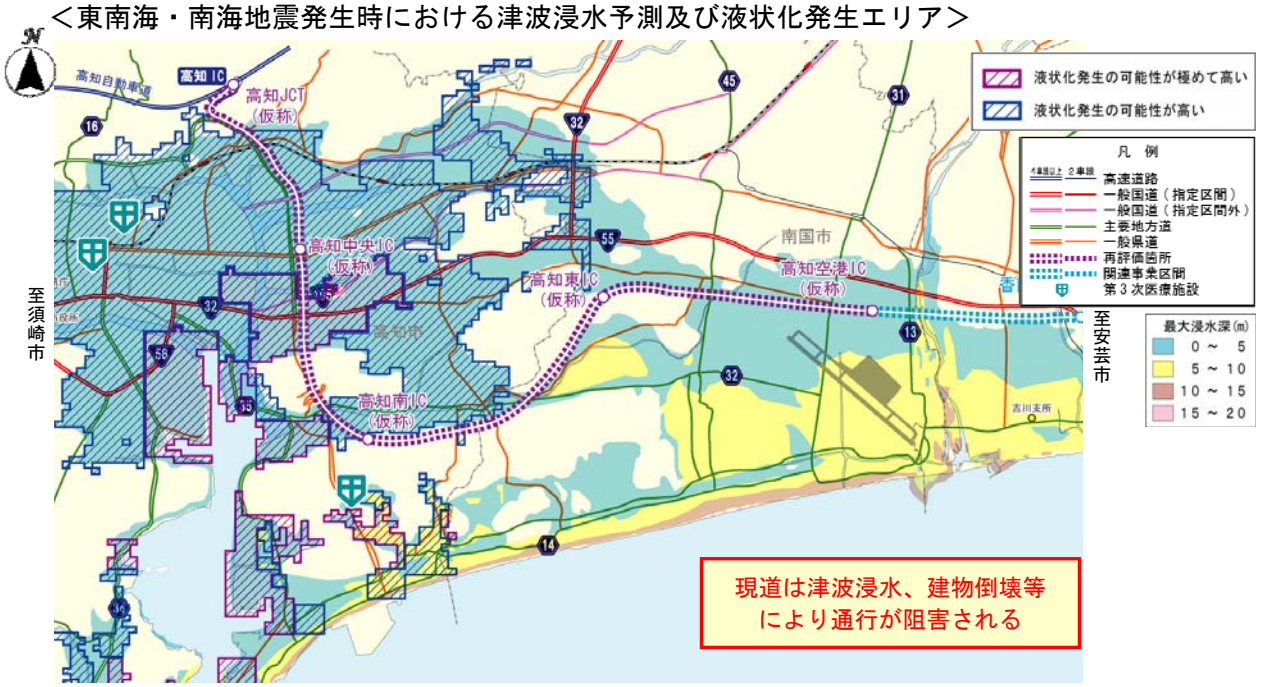
■ 災害への備え

東南海・南海地震時における救援ルートの信頼性の向上

【現状・課題】

- 現道は第一次緊急輸送道路に指定されているものの、東南海・南海地震発生時には、**津波浸水、建物倒壊等により通行が阻害される危険が大きい**。
- 高知県東部には幹線となる道路が１本しかなく海岸近くを通っているため、地震発生時には**津波浸水により緊急輸送道路としての機能を失うリスクが高い**。

＜東南海・南海地震発生時における津波浸水予測及び液状化発生エリア＞



資料）南海トラフの巨大地震による津波浸水予測について（高知県）（H24.5）
液状化危険図（高知市）

【浸水による交通阻害（平成 10 年高知豪雨）】

※高知中央 IC 付近から高知 JCT を望む

【建物による道路の閉塞（阪神・淡路大震災）の例】

＜高知県東部の道路網状況＞

資料）平成 24 年道路事業概要

＜東南海・南海地震の発生確率＞

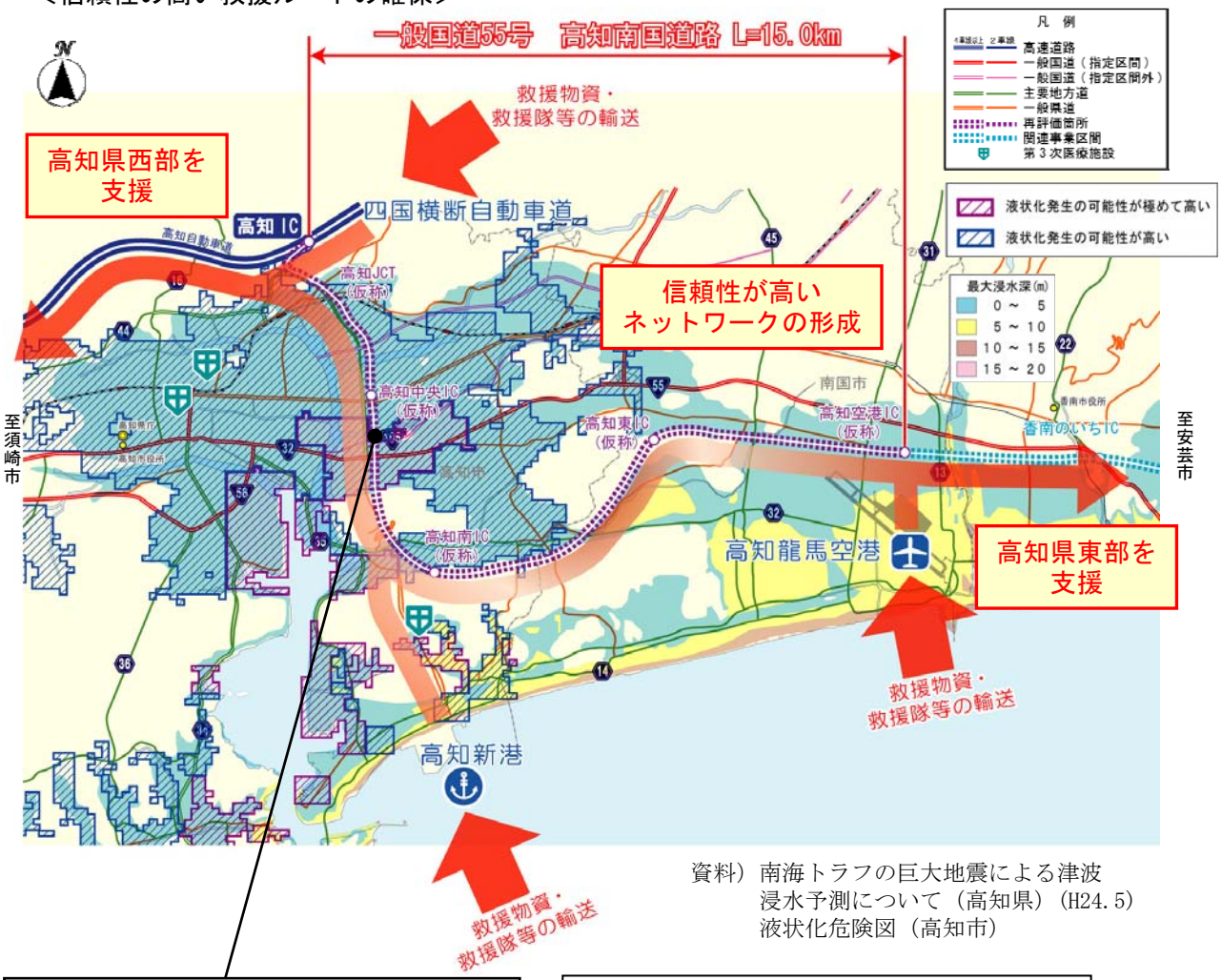
領域または地震名		地震発生確率		
		10年以内	30年以内	50年以内
南海トラフの地震	南海地震	約10%～20%	約60%程度	約90%
	東南海地震	約20%程度	約70%程度	約90%程度 もしくはそれ以上

出典）地震調査研究推進本部 HP（H24.1.1）

【整備効果】

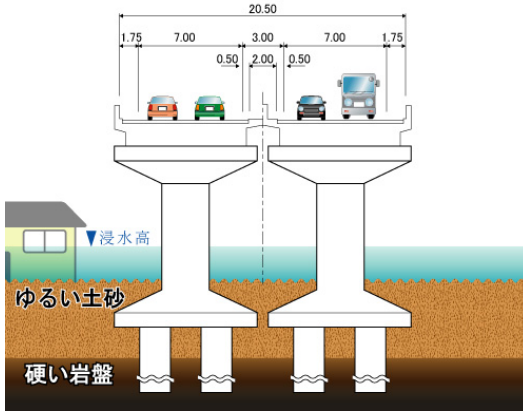
- 津波浸水、建物倒壊等による影響を受けにくい当該道路の整備に伴い、**信頼性の高い救援ルートを確保**できる。
- **緊急時の物資供給や救助活動の基地となる港や空港と高速道路を繋ぐ信頼の高い救援ルートが確保**できることで、高知県東部・西南部への**迅速な救出や復旧活動を支援**する。

＜信頼性の高い救援ルートの確保＞



資料）南海トラフの巨大地震による津波浸水予測について（高知県）（H24.5）
液状化危険図（高知市）

浸水被害・建物倒壊等の影響を受けにくい道路構造



台風 16 号による愛媛県大洲市の浸水状況（H16.8.31）

台風により周辺道路は浸水しているが、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

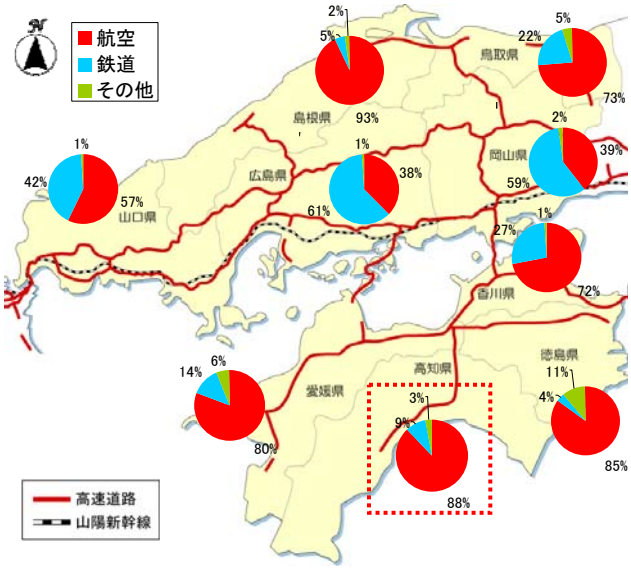
■ 交通結節点へのアクセス向上

陸・海・空の玄関口へのアクセスが向上

【現状・課題】

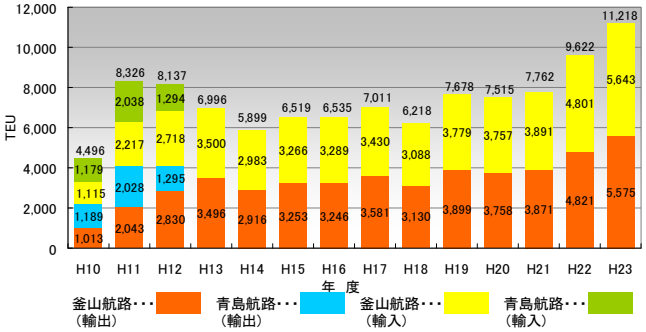
- 高知県は東京からの旅客移動において航空交通の占めるシェアが中四国地域の中で2番目に高く、**長トリップの移動を航空交通に依存**している。（一位：島根県 93%、二位：高知県 88%）
- 高知新港は韓国釜山港との定期コンテナ航路があり、高知県の国際物流の機能を担っている。（コンテナ取扱量は年々増加傾向）
- 高速道路 IC から高知県の玄関口である空港、港湾、鉄道駅とを結ぶ道路は、**混雑度が高いなど交通混雑が著しいため物流・人流のボトルネック**となっている。

＜東京⇒中四国地域への旅客流動＞



陸路の不便な高知県では
長トリップにおける航空の依存度が高い

＜高知新港のコンテナ取扱量＞



＊平成10年度～12年度：釜山港路・青島航路、 平成13年度～：釜山航路
＊TEU：20 フィートコンテナを 1 単位として、港湾が取り扱える貨物量を表す単位。

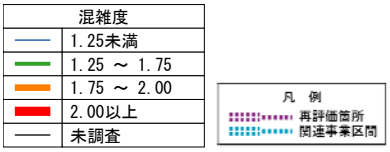
＜定期コンテナ航路＞

項目	内容
寄港頻度	週 2 便
寄港地	釜山→広島→徳島小松島→福山→高松→高知→釜山 釜山→志布志→高知→徳島小松島→水島→徳山下松→釜山
主な輸入物	肥料、パルプ、産業機械 etc
主な輸出物	化学薬品、産業機械、パルプ etc

資料）高知県港湾振興課 HP

＜交通結節点周辺の混雑状況＞

資料）平成 22 年度道路交通センサス



＜混雑度の目安＞

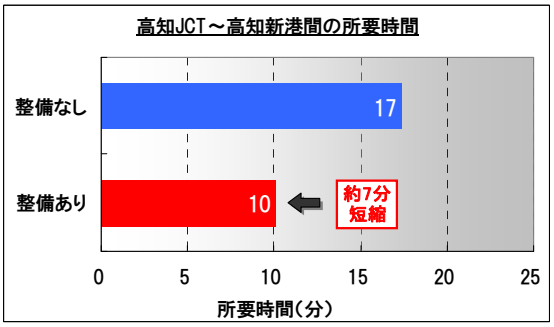
混雑度	混雑状況
1.00～1.25	ピーク時間に混雑が発生
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、日中の連続的混雑への過渡状態
1.75 以上	慢性的な混雑状況

資料）道路の交通容量　（社）日本道路協会

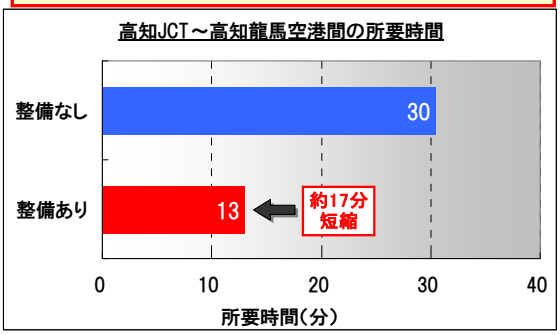
【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、高速道路 IC と空港、港湾、鉄道駅が高規格道路で直結されることで**所要時間が約 7～17 分短縮し、物流・人流のボトルネックが解消され、陸・海・空への玄関口へのアクセスが向上**する。

＜陸・海・空への玄関口へのアクセスの向上＞



整備なし
　高知新港→（一）高知南ｲﾝﾀｰ線→（主）高知北環状線→高知 JCT
整備あり
　高知新港→（一）高知南ｲﾝﾀｰ線→**高知南国道路**→高知 JCT



整備なし
　高知龍馬空港→**現国道 55 号**→（主）高知北環状線→高知 JCT
整備あり
　高知龍馬空港→高知空港ｲﾝﾀｰ線→**高知南国道路**→高知 JCT

資料）現道の所要時間は H22 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、高知南国道路の所要時間は設計速度より算定

高知新港のコンテナを扱う運送会社の声

- **高知県西部（四万十町）へ搬送する際には一般道路と高速道路を使い分けている。**
- **コンテナの搬送時間は荷主の指示によるが大半は始業時間に合わせた依頼であることから、ドライバーの判断により渋滞による遅れを回避するために早めに高知新港を出発している。**

～運送会社ヒアリング A 社（H24.6 実施）より～

- **高知新港へ輸入されたコンテナのうち約 8 割はコンテナの状態でトレーラーで搬送されている。**
- **高知新港から高知 IC までの所要時間が短縮し陸上の搬送効率が向上することで、高知新港の利便性が高まり、高知新港の更なる利用量の増加に期待している。**

～運送会社ヒアリング B 社（H24.6 実施）より～

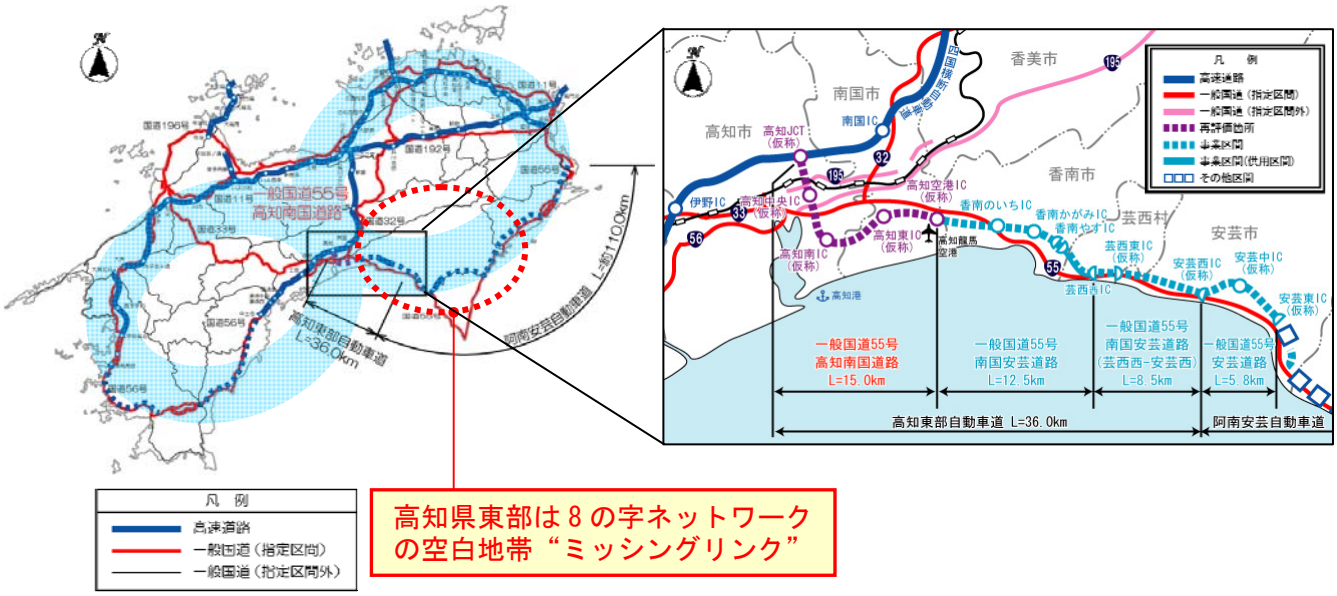
■ 国土・地域ネットワークの構築

四国８の字ネットワークのミッシングリンクを解消

【現状・課題】

- 四国8の字ネットワークは、四国の自立と発展の為には無くてはならない根幹的な社会基盤である。
- 高知南国道路は**命の道である 8 の字ネットワークの空白地帯“ミッシングリンク”に位置する高規格幹線道路の一部であり、早期整備が求められている**。

＜8 の字ネットワーク整備状況＞



高知県東部は 8 の字ネットワークの空白地帯“ミッシングリンク”

◎早期整備が求められている四国８の字ネットワーク

「四国８の字・道中八策」（シンポジウム）が高知市上町で H22. 2. 13 に開催され、四国８の字ネットワークの早期整備に関する施策を提言

主催は「四国８の字ネットワーク整備・利用促進を考える会」。四国の経済界や行政関係者など約 180 名が参加。「四国８の字ネットワークでつながる命・産業・観光」をテーマに、四国８の字ネットワークの実現と利用促進に向け、会場一体となった議論を行った。

一番大切なものは「命」。その命の中にみなさんの願いの「8」を入れました。その「命」が「道」になり、そして道がずっと延び命とつながった先には「無限大」の可能性や広がりをみせるという想いでこの字を書き上げました。

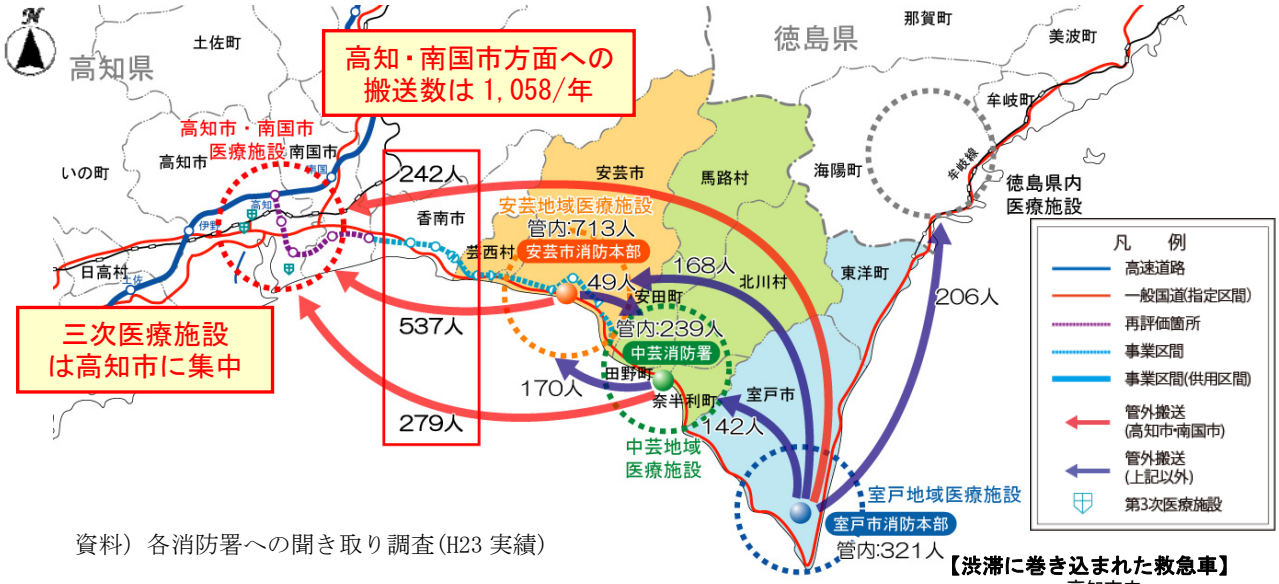
■ 三次医療施設へのアクセス向上

三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援

【現状・課題】

- 高知県東部には三次医療施設がないため、**重篤患者の搬送は高知医療センターなど高知市の三次医療施設に搬送せざるを得ない環境**となっている。
- 高知県東部から高知市・南国市方面へは**年間 1,000 人を越える患者が管外搬送されている**。
- 現道の混雑によって**救急車が渋滞に巻き込まれ（混雑時の旅行速度が 20km/h～30km/h の区間が多く存在）、救急搬送に支障を来している**。

＜高知県東部からの搬送状況＞



資料）各消防署への聞き取り調査(H23 実績)

【渋滞に巻き込まれた救急車】

＜現在の三次医療施設への搬送ルート＞

資料）H22 道路交通センサス

【整備効果】

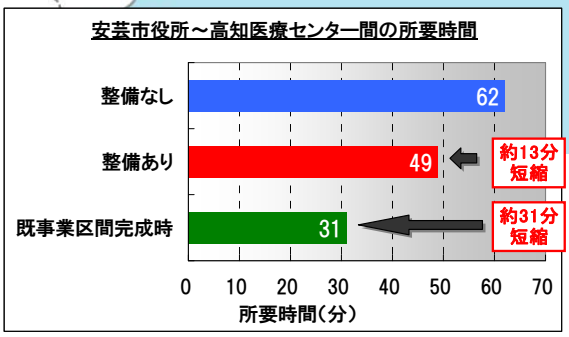
- 当該道路の整備に伴い、**高知県東部から高知医療センターまで約 13 分短縮することで、重篤患者の救命率の向上が期待**される。
- また、**南国安芸道路を含む高知東部自動車道の整備が進むことで、大幅な時間短縮（約 31 分）が可能**となる。
- 三次医療施設カバー圏が拡大し、**60 分圏域人口は 2,495 人増加**する。

＜救急医療施設へのアクセス向上＞

●消防署の声

➢ 道路が整備されることで搬送時間が短縮し、救命率が向上する。また、救急車の空白時間を無くすることができる。

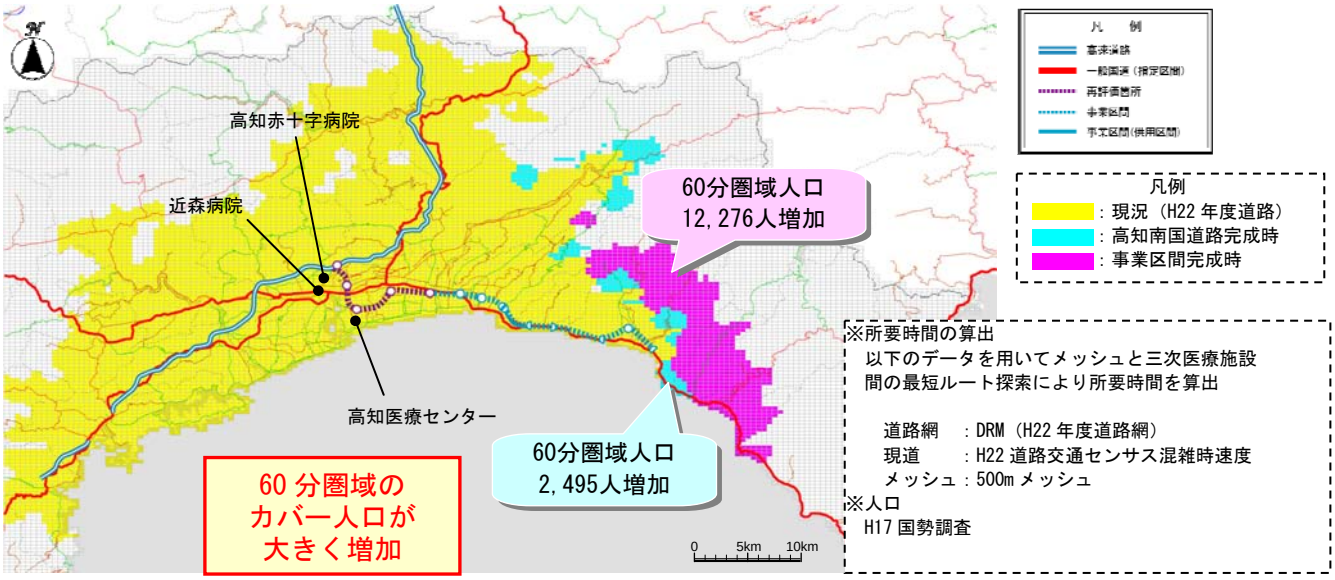
～中芸広域連合消防本部消防署ヒアリング（H24.6 実施）より～



※既事業区間完成時とは H24 年度時点において事業化している高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路、大山道路が完成した場合

資料）現道の所要時間は H22 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、高知南国道路の所要時間は設計速度より算定
既事業区間完成時は、高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路、大山道路を設計速度より算定

＜三次医療施設カバー圏＞



■ 農水産品の流通支援

アクセス性の向上により地域産業（農業・漁業）を支援

【現状・課題】

- 高知県では厳しい地域経済の立て直しを目指す「**産業振興計画**」において「地産地消・地産外商」に取り組み、県産品の県内外における消費拡大を図っている。
- 高知県東部は全国シェア１位である「ゆず」「なす」の県内一大産地であり、これらは一度高知市内へ集められた後、高知県の他地域の農産品とともに全国へ出荷されている。
- 高知県の農産品の流通形態上、一地域の出荷の遅れは県産品全ての流通に影響を与えることになるため、**予定時間通りの搬送が不可欠**である。
- また室戸市は県内最大の漁獲量を誇り、主要品目のひとつであるサバを**当日夕方に高知市内等のスーパー店頭に並ぶように出荷**するなど、消費拡大に向けて取り組んでいる。

●農業関係者の声

- 高知県の農作物のほとんどは高知新港近くにある園芸流通センターに一度集め、出荷先ごとにトラックに積み替えて高知県産の農作物として全国に出荷している。
- 道路混雑等により産地から園芸流通センターへの搬送が遅れると必要な出荷量が確保できず、全国への出荷が一日遅れたり、量が不足した状態で出荷することになるなど、一地域が出荷に遅れることで高知県全体の出荷計画に支障を来してしまう。

～JA土佐あきヒアリング（H24.6 実施）より～

●漁業関係者の声

- サバは痛みやすいため県内に出荷している。サバは朝 10 時にセリにかけ夕方 16 時には高知県内のスーパーに並ぶように出荷している。

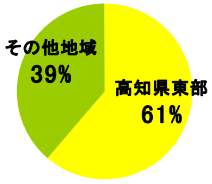
～高知県漁協室戸支所ヒアリング（H24.6 実施）より～

＜高知県東部の農業特産品＞

●ゆず出荷量（全国シェア）

順位	県名	出荷量（トン）	全国シェア（％）
1	高知	13,644	53.6%
2	徳島	2,996	11.8%
3	愛媛	2,855	11.2%
4	宮崎	1,626	6.4%
5	大分	1,163	4.6%

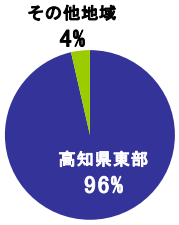
●高知県内ゆずの生産量割合



●なす出荷量（全国シェア）

順位	県名	出荷量（トン）	全国シェア（%）
1	高知	28,400	11.5%
2	熊本	27,900	11.3%
3	福岡	21,300	8.6%
4	群馬	19,900	8.1%
5	茨城	14,200	5.7%

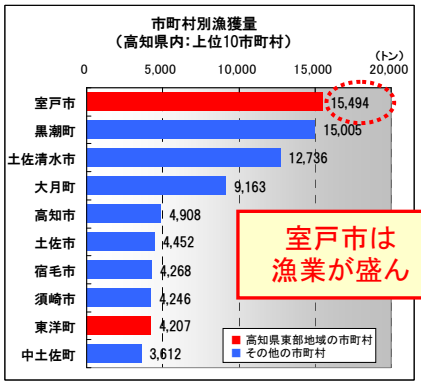
●高知県内なすの生産量割合



資料）ゆず出荷量（全国シェア）：農林水産省「特産果樹生産動態等調査」（平成21年度）
なす出荷量（全国シェア）：農林水産省「野菜出荷統計」（平成 22 年度）
生産量割合：高知県農業振興部「高知県の園芸」（平成 24 年 3 月）

高知県産ナスの９割を高知県東部で生産

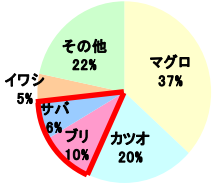
＜高知県の漁獲量＞



室戸市は漁業が盛ん

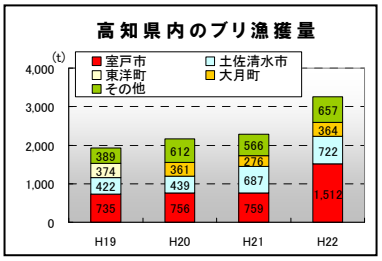
資料）海面漁業生産統計(H22)
海面漁業生産統計（H19～H22）
家計調査（H23）

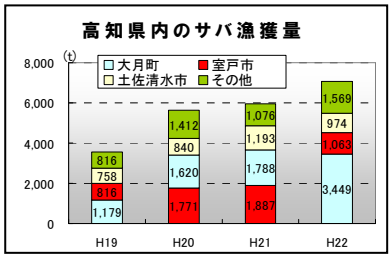
●室戸市の漁獲量の魚種別割合



室戸市は県内有数のサバ、ブリの産地特に高知市は全国平均の1.5倍サバを購入している

▽：室戸市が県内有数の漁獲高を誇る魚種
※マグロは遠洋漁業であるため、漁場の近くの港に水揚げ

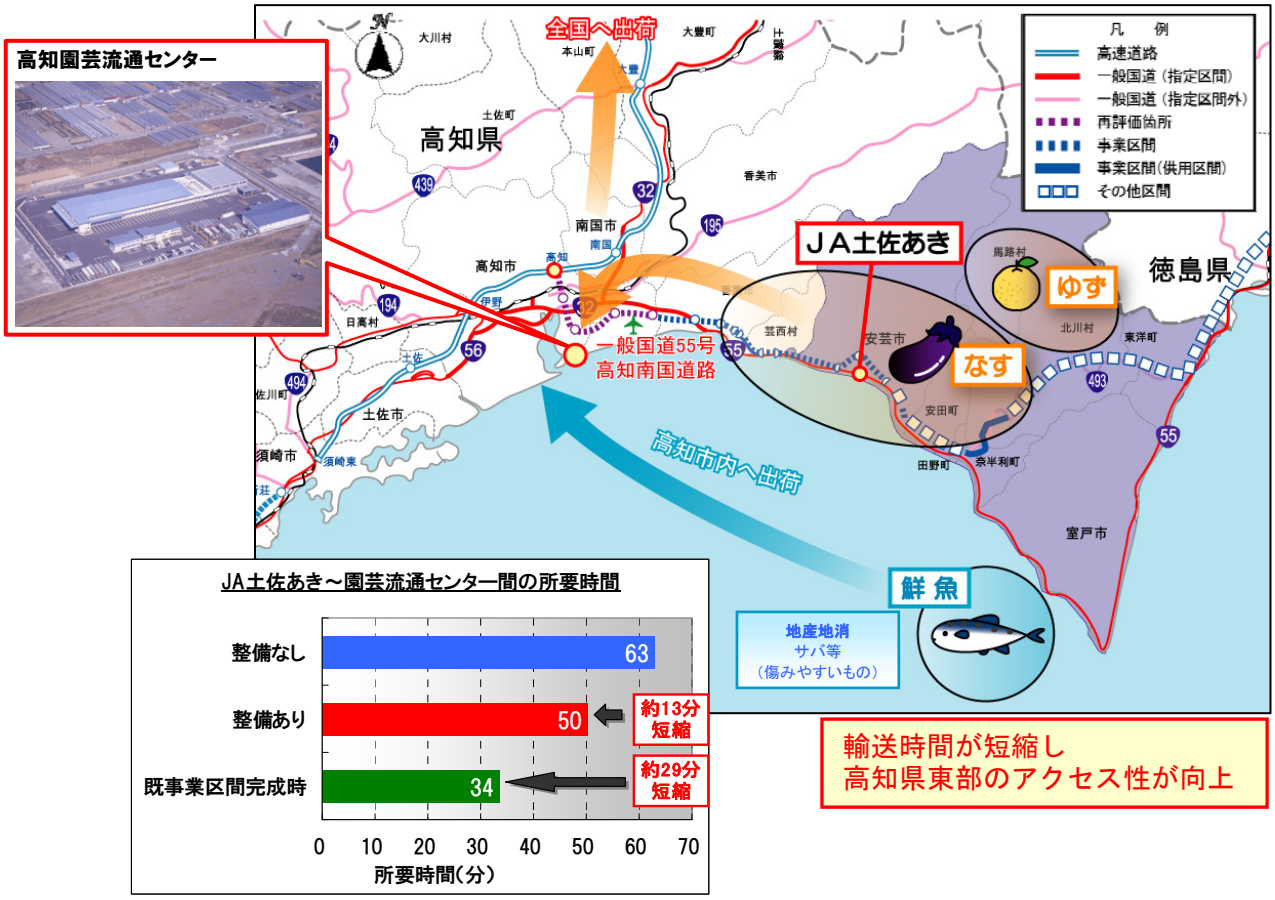




【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、**輸送時間が短縮しアクセス性が向上することで地域産業（農業・漁業）を支援**する。
- また、**南国安芸道路を含む高知東部自動車道及び地域高規格道路である安芸道路、大山道路の整備が進むことで、大幅な時間短縮（約 29 分）が可能となり、地理的ハンディキャップが大幅に軽減**する。

＜地域産業における物流効率化の向上＞



※既事業区間完成時とは H24 年度時点において事業化している
高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、
安芸道路、大山道路が完成した場合

資料）現道の所要時間は H22 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、高知南国道路の所要時間は設計速度より算定
既事業区間完成時は、高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路、大山道路を設計速度より算定

●農業関係者の声

- **道路整備が進み、定時性が確保できることで、計画的な集荷が可能となる。**

～JA土佐あきヒアリング（H24.6 実施）より～

●漁業関係者の声

- **道路整備が進み、現在より早くサバを店頭に並べることができることで、消費の拡大が期待できる。**

～高知県漁協室戸支所ヒアリング（H24.6 実施）より～

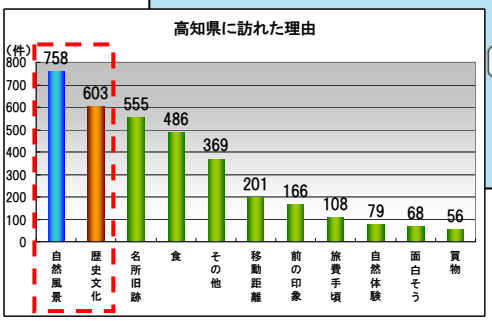
■ 主要な観光地へのアクセス向上

高知県東部の観光産業を支援

【現状・課題】

- 高知県東部には様々な自然風景や歴史資料館などの観光施設が点在している他、国内 5 例目となる**世界ジオパークに認定された室戸ジオパーク**がある。
- 高知県に訪れた理由として、「自然風景」、「歴史文化」を肌で感じたいからと答えた方が多いことから、**自然や歴史文化が豊富な高知県東部の観光の潜在的な需要は高い**。
- **高速 IC から離れた観光施設では入込客が年々減少**している。
- また、高知県を**旅行中に不安を感じた第 1 位に「道路事情（道幅、車線数、通行止め等）」を挙げていることから、道路整備が進んでいないことが観光振興の足かせ**となっている。

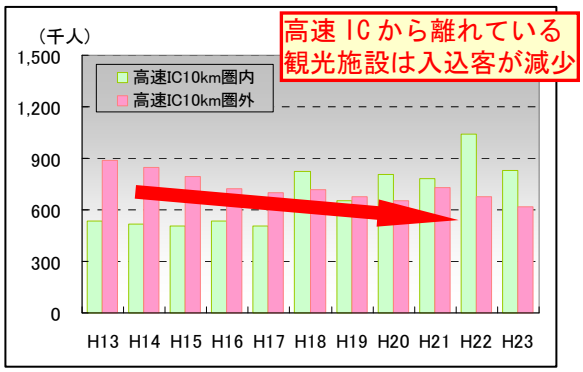
＜高知県東部の主要観光施設＞



資料）平成23年9月19日　高知新聞

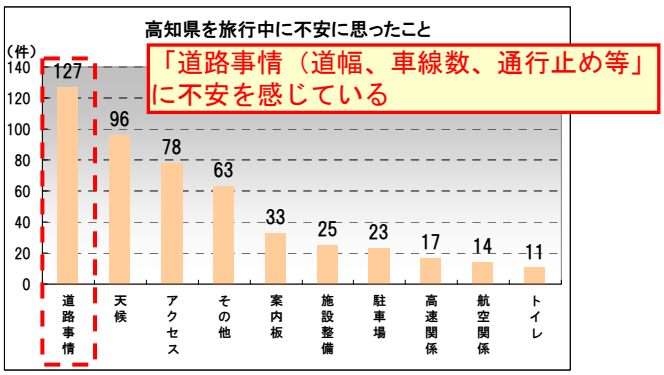
資料）平成22年県外観光客入込・動態調査報告書（高知県）
なお、主要観光施設のH22観光客数は、平成22年県外観光客入込・動態調査報告書で集計されている数字

＜高知市以東の主要観光施設への入込客数＞



資料）県外観光客入込調査結果（H13-H23）（高知県）

＜高知県を旅行中に不安に思った事柄＞

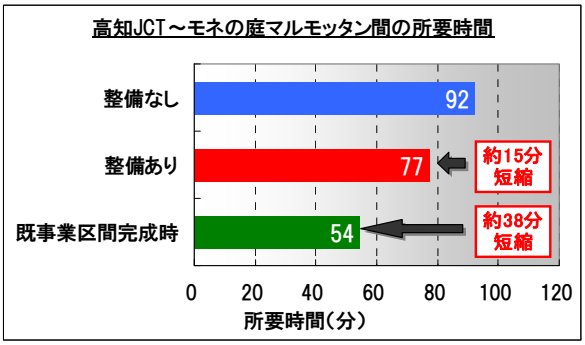


資料）平成22年　県外観光客入込・動態調査報告書（高知県）

【整備効果】

- 当該道路の整備に伴い、**高知県東部に高速道路ネットワークが延伸する**ことで、景勝地や歴史文化施設が豊富な**高知県東部へのアクセス性が向上**する。
- また、**南国安芸道路を含む高知東部自動車道の整備が進むことで、大幅な時間短縮（約 38 分：高知 JCT～モネの庭マルモッタン）が可能となり、観光産業を支援**する。

＜高知県東部の観光地へのアクセス性の向上＞



※既事業区間完成時とは H24 年度時点において事業化している高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路、大山道路が完成した場合

資料）現道の所要時間は H22 道路交通センサス混雑時速度と区間延長に基づき算定し、高知南国道路の所要時間は設計速度より算定
既事業区間完成時は、高知南国道路、南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路、大山道路を設計速度より算定

●観光施設の声

- **高知県東部に高速道路ネットワークが整備されることで、より遠方からの来客や滞在時間も長くなることが見込まれる。**

～モネの庭マルモッタンヒアリング（H24.2 実施）より～

- **高知県東部に高速道路ネットワークが整備されることで、高知県東部地域へ来やすくなり、ドライブなどの車も増えてくれればよいと期待している。**

～道の駅　田野駅屋ヒアリング（H24.2 実施）より～

■ 自動車からのCO_2、NO_2、ＳＰＭ排出量削減

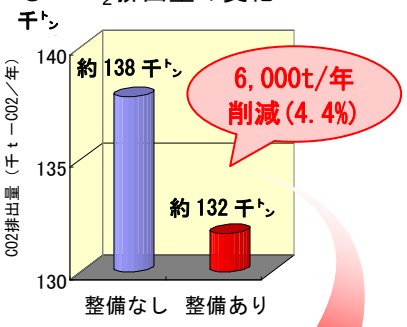
CO_2、NO_2、SPMの排出量削減

【整備効果】

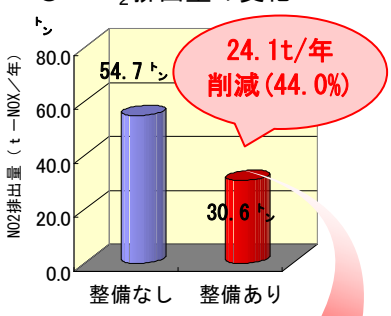
- 当該道路の整備に伴い、**周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO_2、NO_2、SPM の削減が期待**できる。

＜高知南国道路のＣＯ２、ＮＯ２、ＳＰＭ排出量の変化＞

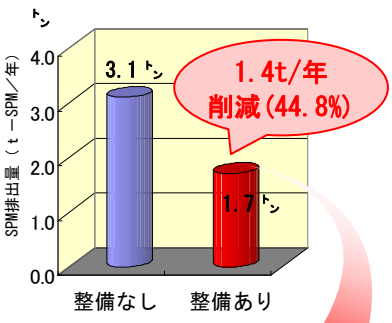
●ＣＯ２排出量の変化



●ＮＯ２排出量の変化



●ＳＰＭ排出量の変化



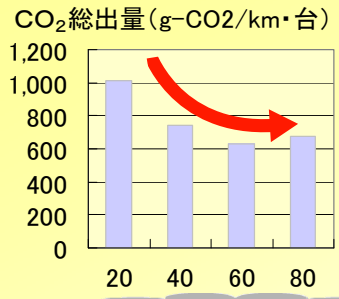
※1　森林吸収量 10.6ｔ/ha
高知公園の面積
10.29ha で計算

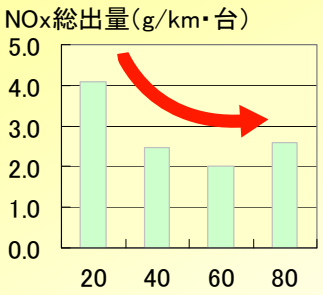
※2　大型車が 40 km/h で走行した場合の排出係数（4.4g/km 地球 1 周 4 万 km）で計算

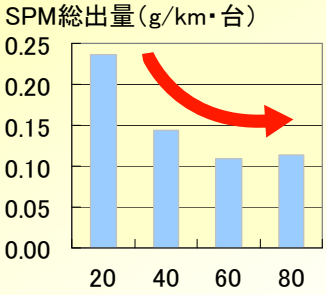
※3　500ml ペットボトル 1 本は SPM100ｇとして換算

資料）平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

●走行速度と排出ガスの関係







※上記表は大型車の排出量を基に算出している値

自動車から排出される有害物質の量は、自動車の走行速度と密接な関係があります。

走行速度が低い場合（渋滞など）には、上記グラフのように排出量が多く、周辺環境に大きな影響を及ぼすことになります。

走行速度が上がるとこの量は少なくなり、ある一定の速度になるまで低下する傾向にあります。

3.1.3. 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化等

■ 周辺道路の供用

（高速道路）

・平成 20 年 7 月　四国横断自動車道（新宮 IC～大豊 IC）L＝18.3km　4 車線供用
・平成 20 年 7 月　四国横断自動車道（南国 IC～高知 IC）L＝7.6km　4 車線供用
・平成 22 年 6 月　高速道路無料化社会実験（高知 IC～須崎東 IC）実施
・平成 23 年 6 月　高速道路無料化社会実験（高知 IC～須崎東 IC）一時凍結
・平成 23 年 3 月　高知東部自動車道（香南やす IC～芸西西 IC）L＝3.9km　2 車線供用

（その他）

・平成 22 年 6 月　県道高知東インター線　L＝0.5km　供用
・平成 9 年 3 月　国道 195 号（南国バイパス）　L＝約 0.5 km　暫定供用
・平成 11 年 4 月　国道 195 号（南国バイパス）　L＝約 1.3 km　完成供用
・平成 14 年 2 月　国道 195 号（南国バイパス）　L＝約 1.1 km　暫定供用
・平成 19 年 4 月　国道 195 号（南国バイパス）　L＝約 0.5 km　暫定供用
・平成 22 年 10 月　国道 195 号（南国バイパス）　L＝約 0.3 km　完成供用
・平成 23 年 3 月　国道 195 号（南国バイパス）　L＝約 1.5 km　暫定供用
・平成 10 年 5 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 0.8 km　完成供用
・平成 16 年 5 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 0.5 km　暫定供用
・平成 17 年 3 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 0.5 km　完成供用
・平成 17 年 12 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 0.8 km　暫定供用
・平成 22 年 10 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 0.2 km　完成供用
・平成 23 年 3 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 0.6 km　完成供用
・平成 23 年 10 月　国道 195 号（高知バイパス）　L＝約 1.4 km　暫定供用

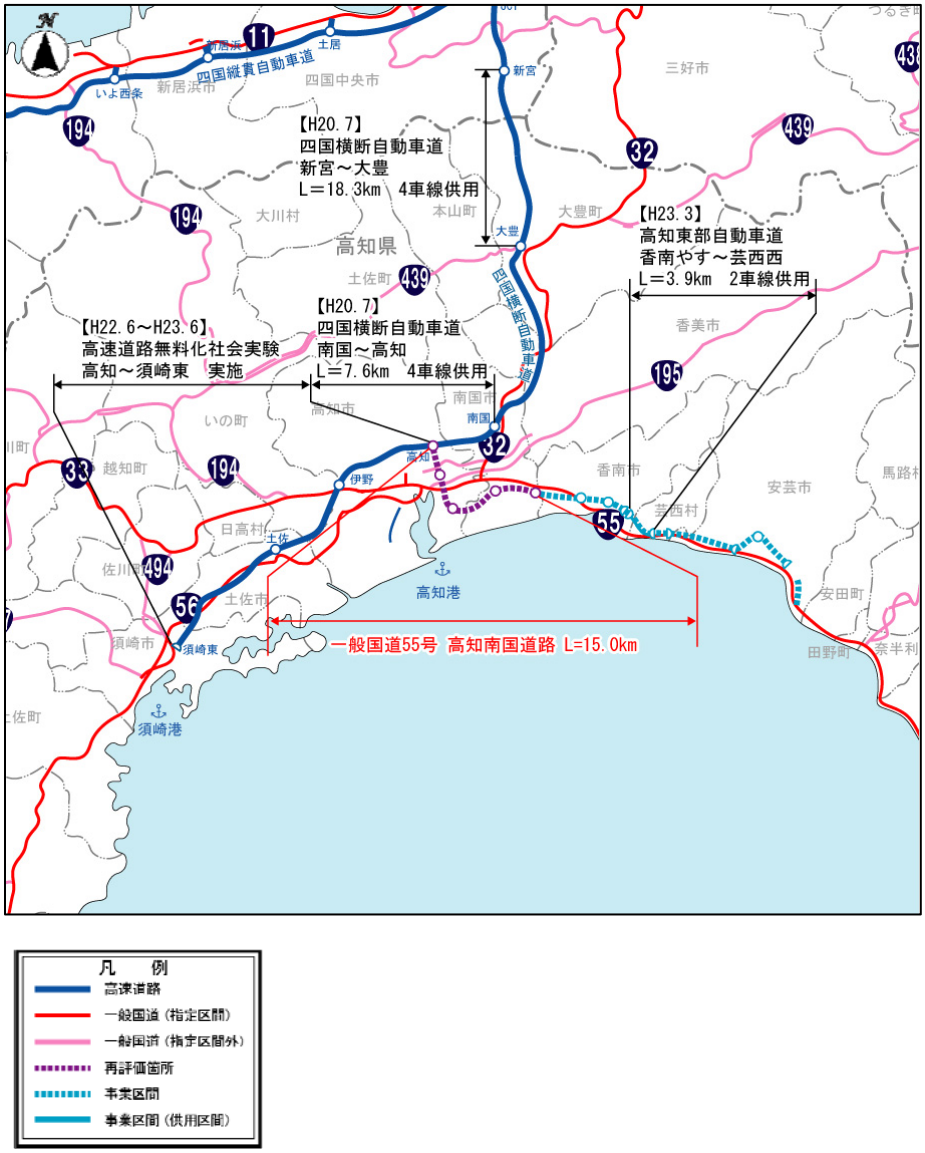
■ 大規模小売店の出店状況（2,000m²以上）

- 平成 17 年 8 月　大型電器店（2,740ｍ²）
- 平成 17 年 11 月　大型スーパー（2,072ｍ²）
- 平成 20 年 11 月　大型スーパー（2,144ｍ²）
- 平成 20 年 12 月　大型家具店（5,317ｍ²）
- 平成 21 年 2 月　大型電器店（6,988ｍ²）
- 平成 21 年 12 月　大型商業ビル（4,250ｍ²）

■ **その他**

- 平成 10 年 3 月　高知新港　一部開港
- 平成 10 年 4 月　高知新港企業用地　用地販売開始
- 平成 10 年 8 月　なんごく流通団地　団地完成
- 平成 11 年 3 月　高知みなみ流通団地　団地完成

＜高知南国道路周辺における環境の変化＞



＜計画路線周辺（拡大図）＞

※）　大規模小売店舗は 4,000m^{2}以上を表示

3.2. 事業の投資効果

3.2.1. 事業の投資効果

- 全事業、残事業とも費用便益比は 1.0 を上回っている。
- 東南海・南海地震時における信頼性の高い救援ルートの確保、三次医療施設へのアクセス向上による迅速な救急搬送の支援、アクセス性の向上による地域の産業活動(農業・水産業・観光業）の支援など、多様な整備効果が期待できる。

■ ３便益による費用便益比

項目			事業全体	残事業
費用(C)			1,419 億円	355 億円
	事業費		1,394 億円	330 億円
	維持管理費		25 億円	25 億円
便益(B)			1,452 億円	1,452 億円
	3便益	走行時間短縮便益	1,222 億円	1,222 億円
		走行経費減少便益	163 億円	163 億円
		交通事故減少便益	67 億円	67 億円
費用便益比(B/C)			1.0	4.1
経済的純現在価値(ENPV)			33 億円	1,097 億円
経済的内部収益率(EIRR)			4.1%	29.4%

※） 費用及び便益額の値は、基準年（H24）における現在価値を表す。

■ その他効果

＜防災＞

〇東南海・南海地震時における信頼性の高い救援ルートの確保

- 災害時の影響（浸水、建物倒壊等）を受けない緊急避難道路を確保
- 東南海・南海地震による津波被害に対して道路整備により見込まれる効果
  ①地震発生直後：通行利用者の人的被害や自動車被害の解消や地域住民の人的被害の解消
  ②地震発生後：交通途絶（孤立）の解消（孤立している地域の営業停止損失の解消）
  ③地震発生後：迂回損失時間の解消（孤立していない地域の損失時間の解消）

＜医療＞

〇三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援

- 高知県東部から三次医療施設までの所要時間が約 13 分短縮、60 分圏域人口が 2,495 人増加
- 3 便益以外の外部便益として「医療施設へのアクセス向上による救命率の向上」により約 59～約 84 億円／50 年の効果が見込まれる。

＜産業＞

〇アクセス性の向上により、地域の産業活動（農業・水産業・観光業）を支援

- 高知県東部から高知市までの所要時間が約 13 分短縮

＜環境＞

- CO_2排出量が約 6,000ｔ／年、NO_2排出量が約 24.1ｔ／年、ＳＰＭ排出量が約 1.4ｔ／年削減されるなど、環境の改善に貢献

■ 感度分析（３便益）

○事業全体

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	3,900～ 25,800 台/日	±10%	0.96～1.10
事業費	424 億円	±10%	1.00～1.05
事業期間	17 年	±20%	1.01～1.04

※） 事業費は残事業費の単純合計を示す。
※） 上記の交通量は、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。

○残事業

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	3,900～ 25,800 台/日	±10%	3.8～4.4
事業費	424 億円	±10%	3.7～4.5
事業期間	17 年	±20%	4.1～4.2

※） 事業費は残事業費の単純合計を示す。
※） 上記の交通量は、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。

3.2.2. 前回評価時からの事業計画の変化

＜費用便益比（Ｂ／Ｃ）の変化（事業全体での比較）＞

項目	前回再評価時 （平成 21 年度）	今回再評価時 （平成 24 年度）	前回評価時からの変化要因
総費用 （C）	1,244 億円 [1,288 億円]	1,419 億円 [1,288 億円]	・基準年の見直しにより増加
総便益 （B）	1,077 億円	1,452 億円	・H22 将来交通需要推計手法の見直しにより増加 ・基準年の見直しにより増加
費用便益比 （B/C）	0.9	1.0	

※） 上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。
※） 総費用欄の[　　]内の数値は維持管理費を除く全体事業費（単純合計）。

3.3. 事業の進捗状況

3.3.1. 事業の進捗状況

区間	高知 IC～高知中央	高知中央～高知南	高知南～高知東	高知東～高知空港
延長	2.8km	3.4km	4.7km	4.1km
現状	調査・設計推進中		橋梁・ﾄﾝﾈﾙ・改良工事推進中	用地買収推進中 改良・橋梁工事推進中
用地取得状況 (平成 23 年度末時点)	99%		100%	99%
事業の進捗率 (事業費ベース) (平成 23 年度末時点)	61%			

■ **進捗状況写真**

②高知南 IC（仮称）付近

①高知 JCT～高知中央 IC（仮称）状況

⑤高知東 IC（仮称）付近

③【吹井地区付近】

④【稲生高架橋】

⑥【大そね地区付近】

4. 事業の進捗見込みの視点

- 現在、平成 23 年度末時点の用地取得率が全体で 99%であり、3 工区の高知南～高知東間では平成 26 年度の暫定 2 車線供用、また 4 工区の高知東～高知空港間では平成 27 年度の暫定 2 車線供用を目標とし、事業を推進している。

区間	高知 IC～高知中央	高知中央～高知南	高知南～高知東	高知東～高知空港
今後の予定	調査・設計推進中		平成 26 年度 暫定 2 車線供用予定	平成 27 年度 暫定 2 車線供用予定

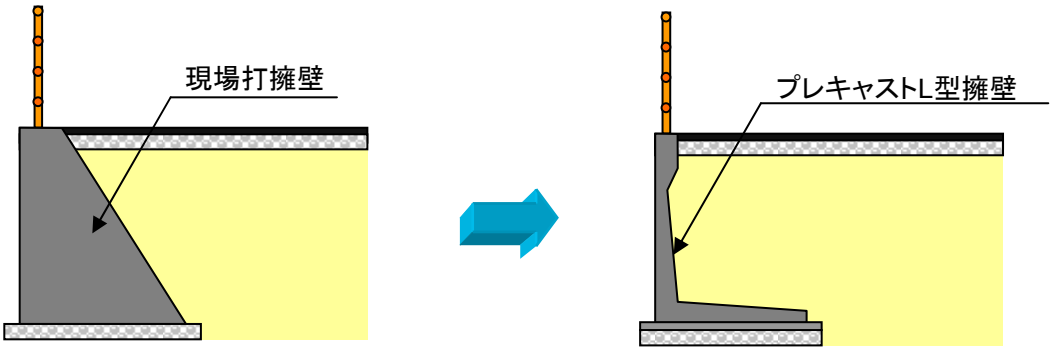
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

5.1. コスト縮減

■ 今後のコスト縮減に対する取り組み

- 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。

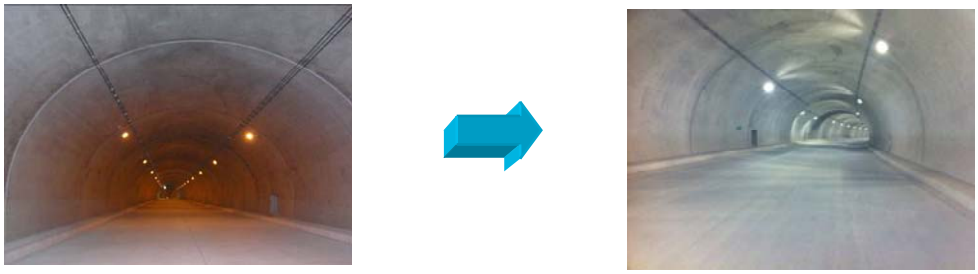
＜新技術・新工法の活用（プレキャスト擁壁の採用）＞



現場で施工
従来工法

工場製品・現場で設置
新技術・新工法

＜維持管理費を考慮した構造の採用（トンネル照明の基本部における LED 化）＞



ナトリウム灯
従来工法

LED灯
維持管理を考慮した構造

5.2. 代替案立案等の可能性

- 平成 23 年度末時点において、3 工区では平成 26 年度の暫定 2 車線供用、4 工区では平成 27 年度の暫定 2 車線供用を目指していること、用地取得率がほぼ 100%で事業を全面展開していることから、代替案の可能性はない。

6. 地方公共団体等からの要望

- 周辺の自治体などから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。

＜高知南国道路の整備促進に関する最近の要望活動について＞

年月日	内　容	団体名
平成 20 年 8 月	要望活動	四国8の字ﾈｯﾄﾜｰｸ整備促進四国東南部連盟(以下 4 同盟で構成) 高知東部自動車道整備促進期成同盟会 一般国道 55 号･阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会 国道 493 号線整備促進期成同盟会 徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会
平成 20 年 8 月	要望活動	土佐はちきん連合
平成 21 年 1 月	要望活動	四国8の字ﾈｯﾄﾜｰｸ整備促進四国東南部連盟
平成 21 年 4 月	要望活動	高知東部自動車道整備促進期成同盟会
平成 21 年 5 月	要望活動	道路整備促進高知県大会
平成 22 年 8 月	要望活動	四国8の字ﾈｯﾄﾜｰｸ整備促進四国東南部連盟
平成 23 年 11 月	要望活動	四国8の字ﾈｯﾄﾜｰｸ整備促進四国東南部連盟

7. 対応方針(原案)

①再評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

1）事業を巡る社会情勢等の変化

【事業を巡る社会情勢等の変化】

■沿線市町村の人口は減少傾向であるが自動車保有台数は増加傾向と自動車依存が高い
■慢性的な交通渋滞により現道の混雑度が高い
■東南海・南海地震の発生が危惧される中、信頼性の高い緊急輸送路の確保が急務
■空港・港湾と高速 IC や駅等の交通結節点とを結ぶ道路は交通混雑が著しい
■高知県東部には高速道路のミッシングリンクが存在し解消が求められている
■救急搬送時に渋滞に巻き込まれ救急搬送に支障を来している
■農水産品の搬送に定時性・速達性が求められている
■道路整備が進んでいないことが観光振興の足かせとなっている

【事業の効果や必要性】

■高知南国道路への交通転換による現道旅行速度の向上や渋滞緩和
■東南海・南海地震時における救援ルートの信頼性の向上
■渋滞箇所を回避した高規格道路の整備により陸・海・空の玄関口へのアクセスが向上
■第三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急搬送を支援
■アクセス性の向上により地域産業（農業・水産業）を支援
■アクセス性の向上により高知県東部の観光産業を支援

2）事業の投資効果

■費用便益比（Ｂ／Ｃ）　事業全体：１．０　残事業：４．１
■東南海・南海地震時における信頼性の高い救援ルートの確保、三次医療施設へのアクセス向上による迅速な救急搬送の支援、アクセス性の向上による地域の産業活動（農業・水産業・観光業）の支援など、多様な整備効果が期待できる。

3）事業の進捗状況

■３工区（高知南～高知東）（L=4.7km）の用地は取得済
■４工区（高知東～高知空港）（L=4.1km）の用地取得率は９９％（平成２３年度末時点）
■１，２工区（高知 IC～高知南）（L=6.2km）の用地取得率は９９％（平成２３年度末時点）
■事業進捗率は約６１％（平成２３年度末時点）

(2) 事業進捗の見込みの視点

【事業進捗の見込み】
■現在、平成 23 年度末時点の用地取得率が全体で 99%であり、3 工区の高知南～高知東間では平成 26 年度の暫定 2 車線供用、また 4 工区の高知東～高知空港間では平成 27 年度の暫定 2 車線供用を目標とし、事業を推進している。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【コスト縮減や代替案立案等の可能性】
■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。
■平成 23 年度末時点において、3 工区では平成 26 年度の暫定 2 車線供用、4 工区では平成 27 年度の暫定 2 車線供用を目指していること、用地取得率がほぼ 100%で事業を全面展開していることから、代替案の可能性はない。

②地方公共団体の意見

【高知県知事意見】
事業継続に異議ありません。一般国道 55 号高知南国道路は、四国８の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

【今後の対応方針（原案）】
以上のことから、高知南国道路の事業を継続する

県への意見照会と回答

国四整企画第38号
平成24年 9月13日

高知県知事　殿

四国地方整備局長

四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

平素より国土交通省直轄事業の推進にあたり、ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、四国地方整備局事業監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成24年10月1日に第2回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成24年9月25日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局　企画部　企画課　企画第一係
電話　087－811－8308
FAX　087－811－8408

（別紙）

（再評価）

【道路事業】

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道55号　高知南国道路	継続	
一般国道55号　南国安芸道路	継続	
一般国道55号　大山道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針（原案）を作成するためのものです。

四国地方整備局
企画第 13 号
平成24年9月25日

24 高土企第 119 号
平成 24 年 9 月 21 日

四国地方整備局長　様

高知県知事

四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成 24 年 9 月 13 日付け国四整企画第 38 号で照会のありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

1．一般国道 55 号　高知南国道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号高知南国道路は、四国８の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

2．一般国道 55 号　南国安芸道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号南国安芸道路は、四国８の字ネットワークを構成する幹線道路であり、常日頃はもとより、将来、必ず襲って来る南海地震時には、救命・救急活動や緊急輸送のための「命の道」として、また、地域間連携、物流機能の強化を図るうえでも重要な路線であり、地域住民もその完成に期待を寄せています。そのため、国においては、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

3．一般国道 55 号 大山道路

意見：事業継続に異議ありません。一般国道 55 号大山道路は、災害による交通遮断の可能性が高いにも関わらず代替路線を有しない地域のリダンダンシーを確保し、県東部地域の「命の道」となる重要な幹線路線であることから、早期の供用を目指し、より一層の事業進捗をお願いします。

費用便益比算出資料

様式－２

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道５５号	高知南国道路	Ｌ＝１５．０ｋｍ	二次改築	ＢＰ

計画交通量（台/日）	車線数	事業主体
3,900～25,800	4	四国地方整備局

上記の計画交通量は、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。

① 費　用

	事　業　費	維持管理費	合　　計
基 準 年	平成２４年度		
単純合計	1,237億円	75億円	1,311億円
うち残事業分	424億円	75億円	498億円
基準年における現在価値（C）	1,394億円	25億円	1,419億円
うち残事業分	330億円	25億円	355億円

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２４年度			
供 用 年	平成２７年度、平成２８年度、平成４２年度			
単年便益（初年便益）	13億円	2.2億円	0.6億円	16億円
基準年における現在価値（B）	1,222億円	163億円	67億円	1,452億円
うち残事業分	1,222億円	163億円	67億円	1,452億円

③ 結　果

費用便益比（事業全体）	1.02
経済的純現在価値（事業全体）	33億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.1%
費用便益比（残事業）	4.1
経済的純現在価値（残事業）	1,097億円
経済的内部収益率（残事業）	29.4%

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　（全事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（Ｂ／Ｃ）
交通量	3,900台 ～25,800台	±10%	0.96～1.10
事業費	424億円	±10%	1.00～1.05
事業期間	17年	±20%	1.01～1.04

（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	3,900台 ～25,800台	±10%	3.8～4.4
事業費	424億円	±10%	3.7～4.5
事業期間	17年	±20%	4.1～4.2

様式－３①

交通状況の変化　【事業全体･残事業】

事業名：高知南国道路

（推計時点　　Ｈ４２年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 高知南国道路 ：15.0km		交通量※1	[台/日]		18,258
		走行時間※2	[分]		11
		走行時間費用※3	[億円/年]		35.76
②主な周辺道路※4	一般国道32号 ：4.6km	交通量	[台/日]	40,974	32,955
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	71.47	47.10
	一般国道55号 ：4.7km	交通量	[台/日]	37,911	21,674
		走行時間	[分]	9	6
		走行時間費用	[億円/年]	58.31	23.62
	一般国道195号 ：6.9km	交通量	[台/日]	7,243	5,800
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	24.63	16.08
	(一)高知南国線 ：4.6km	交通量	[台/日]	8,816	4,740
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	10.81	5.70
	(主)春野赤岡線 ：9.0km	交通量	[台/日]	6,861	4,554
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	21.19	12.54
③その他道路合計：248.4km		走行時間費用	[億円/年]	337.73	304.05

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A － B)
合計： 293.2km	走行時間短縮便益	[億円/年]	524.14	444.85	79.29

※１：　当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

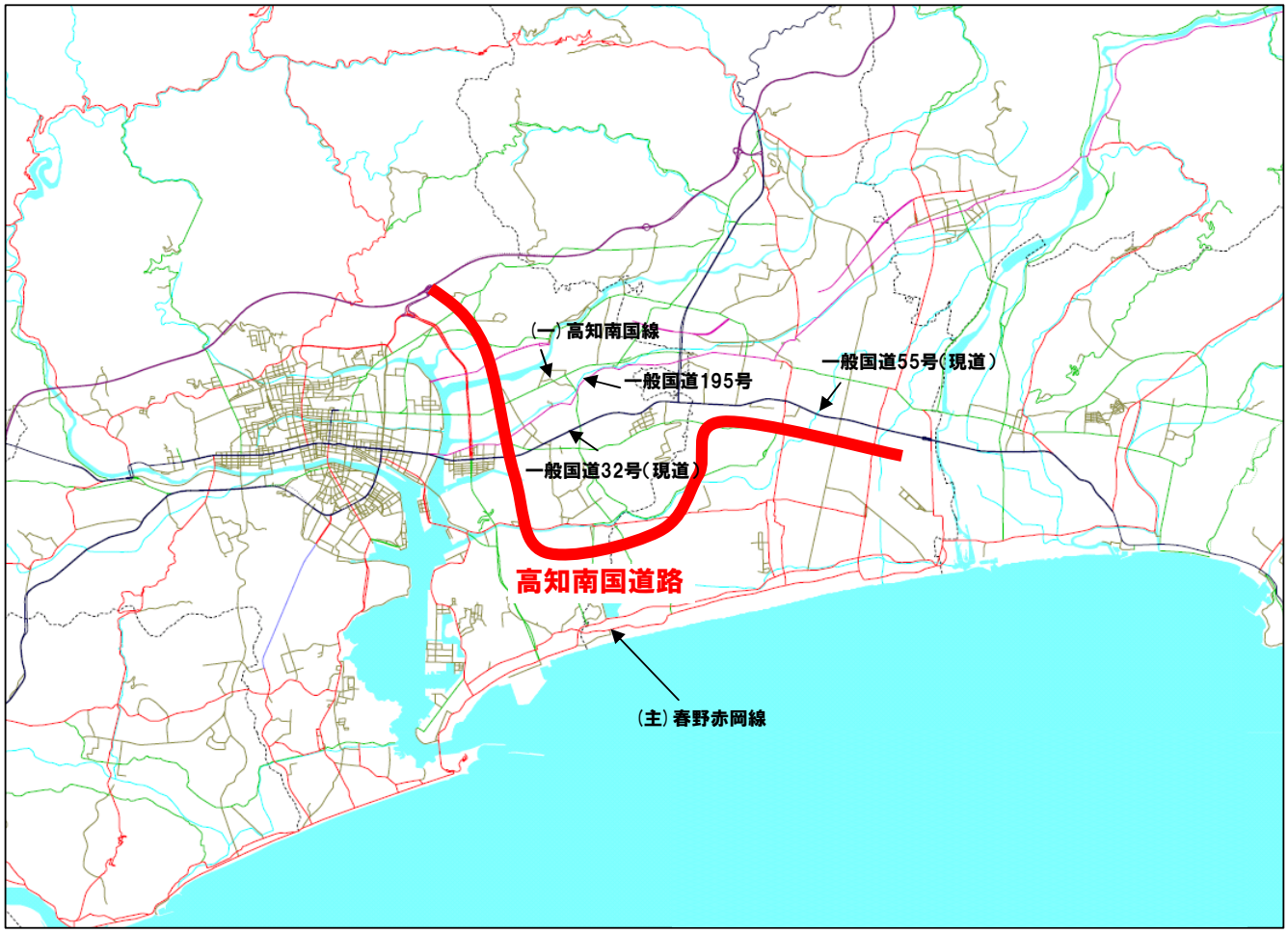
※２：　配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※３：　費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※４：　当該事業により大きな変化が生じる道路について３～５路線程度以内で記載する。

※５：　②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

（２） 図面（①、②に該当する道路を明示すること）



様式－３②

費用便益分析の条件

事業名：高知南国道路

（2）

項目				チェック欄
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル （平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）		■
		その他		□
分析の基本的事項		分析対象期間		50年間
		社会的割引率		4%
		基準年次		平成24年度
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計		■（H42）
		複数時点での推計		□
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		■
		整備の有無のいずれかのみ推計		□ 有　□ 無
		いずれかのみの推計の場合	いずれかのみの推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 （三段階推定法）		■ （H17センサス）
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 （四段階推定法）		□
		その他（　　）		□
	開発交通量の考慮	無		■
		有		□
		有の場合のみ	考慮した開発交通量（トリップ数）	（　）台ﾄﾘｯﾌﾟ／日
			考慮した理由を記載	
	配分交通量の推計手法	Q－V式を用いた配分		□
		転換率式を用いた配分		□
		Q－V式と転換率式の併用による配分		■
		均衡配分（リンクパフォーマンス関数を用いた配分）		□
		簡易手法		□
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	□
			山間部海岸部で併行道路が少ない	□
			その他（　　）	
		簡易手法の考え方（将来交通量の設定方法等）		
		その他（　　）		□
	速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		□
		採用理由を記載		
		最終配分の速度		■
		採用理由を記載	配分交通量に対する平均的な速度として、 QV式から速度を算出した。	
		その他（　　）		□

事業名：高知南国道路

（3）

項目				チェック欄
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			採用した休日係数	（　　）%
			休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	（　）日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	□
			とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	
	冬期交通の影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	（　　）日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			冬期の走行速度と交通容量の関係	
			設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定		■
		その他（　　）		□
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		■
		独自に設定した値を使用		□
		算出根拠を添付すること		
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		■
		独自に設定した値を使用		□
		算出根拠を添付すること		
	交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮		□
		中央分離帯の有無を考慮しない		■
	走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない		■
		考慮する		□
		（考慮の場合、算出根拠を添付すること）		
	その他			

事業名：高知南国道路

（4）

項目			チェック欄
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他（供用まで残事業費を等配分した）	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 土佐国道事務所の実績値より設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	□
	その他		

4．その他

様式－４

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：高知南国道路

維持管理費の単純単価の算出

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.12	15.0	1.80

年次	年度	割戻率 (基準年：H24)	GDP デフレータ	事業費（億円） 単純価値	事業費（億円） 現在価値	維持管理費（億円） 単純価値	維持管理費（億円） 現在価値
-25年目	H 2	2.3699	106.5	0.77	1.60		
-24年目	H 3	2.2788	109.1	4.85	9.51		
-23年目	H 4	2.1911	110.6	7.36	13.67		
-22年目	H 5	2.1068	110.9	17.93	31.96		
-21年目	H 6	2.0258	110.8	13.13	22.52		
-20年目	H 7	1.9479	109.9	21.94	36.47		
-19年目	H 8	1.8730	109.5	43.83	70.33		
-18年目	H 9	1.8009	110.4	35.12	53.74		
-17年目	H 10	1.7317	109.9	68.26	100.90		
-16年目	H 11	1.6651	108.4	77.43	111.57		
-15年目	H 12	1.6010	107.2	46.77	65.51		
-14年目	H 13	1.5395	105.7	57.82	78.99		
-13年目	H 14	1.4802	103.8	43.39	58.04		
-12年目	H 15	1.4233	102.3	46.80	61.08		
-11年目	H 16	1.3686	101.0	42.19	53.63		
-10年目	H 17	1.3159	99.6	42.13	52.21		
-9年目	H 18	1.2653	98.7	37.55	45.15		
-8年目	H 19	1.2167	97.6	21.07	24.64		
-7年目	H 20	1.1699	96.8	30.14	34.17		
-6年目	H 21	1.1249	95.6	41.83	46.16		
-5年目	H 22	1.0816	93.8	22.90	24.76		
-4年目	H 23	1.0400	93.8	33.39	34.72		
-3年目	H 24	1.0000	93.8	56.24	56.24		
-2年目	H 25	0.9615	93.8	58.47	56.22		
-1年目	H 26	0.9246	93.8	61.05	56.44		
供用開始年次	H 27	0.8890	93.8	42.80	38.05	0.42	0.38
供用開始年次	H 28	0.8548	93.8	33.44	28.58	0.79	0.68
2年目	H 29	0.8219	93.8	35.54	29.21	0.79	0.65
3年目	H 30	0.7903	93.8	19.36	15.30	0.79	0.63
4年目	H 31	0.7599	93.8	8.95	6.80	0.79	0.60
5年目	H 32	0.7307	93.8	3.90	2.85	0.79	0.58
6年目	H 33	0.7026	93.8	12.67	8.90	0.79	0.56
7年目	H 34	0.6756	93.8	15.83	10.70	0.79	0.54
8年目	H 35	0.6496	93.8	17.42	11.31	0.79	0.51
9年目	H 36	0.6246	93.8	19.00	11.87	0.79	0.49
10年目	H 37	0.6006	93.8	20.58	12.36	0.79	0.48
11年目	H 38	0.5775	93.8	22.17	12.80	0.79	0.46
12年目	H 39	0.5553	93.8	22.17	12.31	0.79	0.44
13年目	H 40	0.5339	93.8	22.17	11.83	0.79	0.42
14年目	H 41	0.5134	93.8	8.30	4.26	0.79	0.41
供用開始年次	H 42	0.4936	93.8			1.80	0.89
16年目	H 43	0.4746	93.8			1.80	0.85
17年目	H 44	0.4564	93.8			1.80	0.82
18年目	H 45	0.4388	93.8			1.80	0.79
19年目	H 46	0.4220	93.8			1.80	0.76
20年目	H 47	0.4057	93.8			1.80	0.73
21年目	H 48	0.3901	93.8			1.80	0.70
22年目	H 49	0.3751	93.8			1.80	0.68
23年目	H 50	0.3607	93.8			1.80	0.65
24年目	H 51	0.3468	93.8			1.80	0.62
25年目	H 52	0.3335	93.8			1.80	0.60
26年目	H 53	0.3207	93.8			1.80	0.58
27年目	H 54	0.3083	93.8			1.80	0.55
28年目	H 55	0.2965	93.8			1.80	0.53
29年目	H 56	0.2851	93.8			1.80	0.51
30年目	H 57	0.2741	93.8			1.80	0.49
31年目	H 58	0.2636	93.8			1.80	0.47
32年目	H 59	0.2534	93.8			1.80	0.46
33年目	H 60	0.2437	93.8			1.80	0.44
34年目	H 61	0.2343	93.8			1.80	0.42
35年目	H 62	0.2253	93.8			1.80	0.41
36年目	H 63	0.2166	93.8			1.80	0.39
37年目	H 64	0.2083	93.8			1.80	0.37
38年目	H 65	0.2003	93.8			1.80	0.36
39年目	H 66	0.1926	93.8			1.80	0.35
40年目	H 67	0.1852	93.8			1.80	0.33
41年目	H 68	0.1780	93.8			1.80	0.32
42年目	H 69	0.1712	93.8			1.80	0.31
43年目	H 70	0.1646	93.8			1.80	0.30
44年目	H 71	0.1583	93.8			1.80	0.28
45年目	H 72	0.1522	93.8			1.80	0.27
46年目	H 73	0.1463	93.8			1.80	0.26
47年目	H 74	0.1407	93.8			1.80	0.25
48年目	H 75	0.1353	93.8			1.80	0.24
49年目	H 76	0.1301	93.8	-180.06	-23.43	1.80	0.23
合　計				1,056.60	1,393.93	74.51	25.04

単純事業費計		1,236.66	74.51

注１）事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、
必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
（投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として
評価を実施。）

注２）評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

様式－４

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：高知南国道路

維持管理費の単純単価の算出

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.12	15.0	1.80

年次	年度	割戻率 (基準年：H24)	GDP デフレータ	事業費（億円） 単純価値	事業費（億円） 現在価値	維持管理費（億円） 単純価値	維持管理費（億円） 現在価値
-2年目	H 25	0.9615	93.8	58.47	56.22		
-1年目	H 26	0.9246	93.8	61.05	56.44		
供用開始年次	H 27	0.8890	93.8	42.80	38.05	0.42	0.38
供用開始年次	H 28	0.8548	93.8	33.44	28.58	0.79	0.68
2年目	H 29	0.8219	93.8	35.54	29.21	0.79	0.65
3年目	H 30	0.7903	93.8	19.36	15.30	0.79	0.63
4年目	H 31	0.7599	93.8	8.95	6.80	0.79	0.60
5年目	H 32	0.7307	93.8	3.90	2.85	0.79	0.58
6年目	H 33	0.7026	93.8	12.67	8.90	0.79	0.56
7年目	H 34	0.6756	93.8	15.83	10.70	0.79	0.54
8年目	H 35	0.6496	93.8	17.42	11.31	0.79	0.51
9年目	H 36	0.6246	93.8	19.00	11.87	0.79	0.49
10年目	H 37	0.6006	93.8	20.58	12.36	0.79	0.48
11年目	H 38	0.5775	93.8	22.17	12.80	0.79	0.46
12年目	H 39	0.5553	93.8	22.17	12.31	0.79	0.44
13年目	H 40	0.5339	93.8	22.17	11.83	0.79	0.42
14年目	H 41	0.5134	93.8	8.30	4.26	0.79	0.41
供用開始年次	H 42	0.4936	93.8			1.80	0.89
16年目	H 43	0.4746	93.8			1.80	0.85
17年目	H 44	0.4564	93.8			1.80	0.82
18年目	H 45	0.4388	93.8			1.80	0.79
19年目	H 46	0.4220	93.8			1.80	0.76
20年目	H 47	0.4057	93.8			1.80	0.73
21年目	H 48	0.3901	93.8			1.80	0.70
22年目	H 49	0.3751	93.8			1.80	0.68
23年目	H 50	0.3607	93.8			1.80	0.65
24年目	H 51	0.3468	93.8			1.80	0.62
25年目	H 52	0.3335	93.8			1.80	0.60
26年目	H 53	0.3207	93.8			1.80	0.58
27年目	H 54	0.3083	93.8			1.80	0.55
28年目	H 55	0.2965	93.8			1.80	0.53
29年目	H 56	0.2851	93.8			1.80	0.51
30年目	H 57	0.2741	93.8			1.80	0.49
31年目	H 58	0.2636	93.8			1.80	0.47
32年目	H 59	0.2534	93.8			1.80	0.46
33年目	H 60	0.2437	93.8			1.80	0.44
34年目	H 61	0.2343	93.8			1.80	0.42
35年目	H 62	0.2253	93.8			1.80	0.41
36年目	H 63	0.2166	93.8			1.80	0.39
37年目	H 64	0.2083	93.8			1.80	0.37
38年目	H 65	0.2003	93.8			1.80	0.36
39年目	H 66	0.1926	93.8			1.80	0.35
40年目	H 67	0.1852	93.8			1.80	0.33
41年目	H 68	0.1780	93.8			1.80	0.32
42年目	H 69	0.1712	93.8			1.80	0.31
43年目	H 70	0.1646	93.8			1.80	0.30
44年目	H 71	0.1583	93.8			1.80	0.28
45年目	H 72	0.1522	93.8			1.80	0.27
46年目	H 73	0.1463	93.8			1.80	0.26
47年目	H 74	0.1407	93.8			1.80	0.25
48年目	H 75	0.1353	93.8			1.80	0.24
49年目	H 76	0.1301	93.8	-0.44	-0.06	1.80	0.23
合　計				423.38	329.73	74.51	25.04

単純事業費計		423.82	74.51

注１）事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、
必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
（投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として
評価を実施。）

注２）評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

様式－５

便益の現在価値算定表

【事業全体・残事業】　　箇所名：高知南国道路

年次	年度	総走行台ｷﾛの年次別伸び率（四国ブロック；H22）				割戻率	GDP デフレータ	走行時間短縮便益（億円/年）					走行費用減少便益（億円/年）					事故減少便益（億円/年）		合計（億円/年）	
	基準年											現在価値					現在価値			便益合計	現在価値
	H 24	乗用車類	小型貨物	普通貨物	全　車			乗用車	小型貨物	普通貨物	①　計	①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	②　計	②×(A)	③	③×(A)	((①～③))	割戻率4%
供用開始年次	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8890	93.8	9.15	2.20	1.70	13.04	11.59	1.51	0.31	0.35	2.17	1.93	0.61	0.54	15.82	14.06
供用開始年次	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8548	93.8	43.77	10.17	4.34	58.27	49.81	5.87	0.96	1.02	7.84	6.70	2.96	2.53	69.08	59.05
2年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.8219	93.8	43.49	10.05	4.32	57.86	47.56	5.83	0.95	1.01	7.79	6.40	2.94	2.42	68.59	56.38
3年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7903	93.8	43.21	9.94	4.30	57.45	45.40	5.79	0.94	1.00	7.73	6.11	2.92	2.31	68.11	53.83
4年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7599	93.8	42.94	9.83	4.27	57.04	43.35	5.75	0.93	1.00	7.68	5.84	2.90	2.20	67.62	51.39
5年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7307	93.8	42.66	9.72	4.25	56.63	41.38	5.72	0.92	0.99	7.63	5.57	2.88	2.10	67.14	49.06
6年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.7026	93.8	42.45	9.62	4.24	56.31	39.57	5.69	0.91	0.99	7.59	5.33	2.86	2.01	66.77	46.91
7年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6756	93.8	42.25	9.51	4.24	56.00	37.83	5.66	0.90	0.99	7.55	5.10	2.84	1.92	66.39	44.86
8年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6496	93.8	42.04	9.41	4.23	55.68	36.17	5.63	0.89	0.99	7.51	4.88	2.83	1.84	66.02	42.89
9年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6246	93.8	41.83	9.31	4.23	55.37	34.58	5.61	0.88	0.99	7.47	4.67	2.81	1.76	65.65	41.01
10年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.6006	93.8	41.63	9.21	4.22	55.05	33.07	5.58	0.87	0.99	7.43	4.46	2.79	1.68	65.28	39.21
11年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5775	93.8	41.42	9.11	4.21	54.74	31.61	5.55	0.86	0.99	7.40	4.27	2.78	1.60	64.91	37.49
12年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5553	93.8	41.21	9.01	4.21	54.42	30.22	5.52	0.85	0.98	7.36	4.08	2.76	1.53	64.54	35.84
13年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5339	93.8	41.00	8.90	4.20	54.11	28.89	5.50	0.84	0.98	7.32	3.91	2.74	1.46	64.17	34.26
14年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.5134	93.8	40.80	8.80	4.20	53.79	27.62	5.47	0.83	0.98	7.28	3.74	2.73	1.40	63.80	32.76
供用開始年次	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4936	93.8	55.97	12.87	10.45	79.29	39.14	7.49	1.13	1.73	10.35	5.11	4.62	2.28	94.26	46.53
16年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4746	93.8	55.43	12.78	10.47	78.69	37.34	7.42	1.12	1.73	10.27	4.88	4.58	2.18	93.54	44.40
17年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4564	93.8	54.90	12.70	10.49	78.08	35.64	7.35	1.11	1.74	10.20	4.65	4.55	2.08	92.83	42.37
18年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4388	93.8	54.36	12.61	10.50	77.48	34.00	7.28	1.11	1.74	10.12	4.44	4.51	1.98	92.11	40.42
19年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4220	93.8	53.83	12.52	10.52	76.87	32.44	7.20	1.10	1.74	10.04	4.24	4.47	1.89	91.39	38.57
20年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.4057	93.8	53.29	12.43	10.54	76.27	30.94	7.13	1.09	1.74	9.97	4.04	4.44	1.80	90.67	36.79
21年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3901	93.8	52.76	12.35	10.56	75.66	29.52	7.06	1.08	1.75	9.89	3.86	4.40	1.72	89.96	35.09
22年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3751	93.8	52.22	12.26	10.58	75.06	28.16	6.99	1.08	1.75	9.82	3.68	4.36	1.64	89.24	33.47
23年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3607	93.8	51.69	12.17	10.59	74.46	26.86	6.92	1.07	1.75	9.74	3.51	4.33	1.56	88.52	31.93
24年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3468	93.8	51.15	12.09	10.61	73.85	25.61	6.85	1.06	1.76	9.66	3.35	4.29	1.49	87.81	30.45
25年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3335	93.8	50.62	12.00	10.63	73.25	24.43	6.77	1.05	1.76	9.59	3.20	4.25	1.42	87.09	29.04
26年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3207	93.8	50.08	11.91	10.65	72.64	23.30	6.70	1.05	1.76	9.51	3.05	4.22	1.35	86.37	27.70
27年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.3083	93.8	49.55	11.82	10.67	72.04	22.21	6.63	1.04	1.77	9.43	2.91	4.18	1.29	85.65	26.41
28年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2965	93.8	49.01	11.74	10.69	71.44	21.18	6.56	1.03	1.77	9.36	2.77	4.14	1.23	84.94	25.18
29年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2851	93.8	48.48	11.65	10.70	70.83	20.19	6.49	1.02	1.77	9.28	2.65	4.11	1.17	84.22	24.01
30年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2741	93.8	47.94	11.56	10.72	70.23	19.25	6.42	1.02	1.77	9.21	2.52	4.07	1.12	83.50	22.89
31年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2636	93.8	47.41	11.48	10.74	69.62	18.35	6.34	1.01	1.78	9.13	2.41	4.03	1.06	82.79	21.82
32年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2534	93.8	46.87	11.39	10.76	69.02	17.49	6.27	1.00	1.78	9.05	2.29	4.00	1.01	82.07	20.80
33年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2437	93.8	46.34	11.30	10.78	68.41	16.67	6.20	0.99	1.78	8.98	2.19	3.96	0.97	81.35	19.83
34年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2343	93.8	45.80	11.21	10.79	67.81	15.89	6.13	0.98	1.79	8.90	2.09	3.92	0.92	80.63	18.89
35年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2253	93.8	45.27	11.13	10.81	67.21	15.14	6.06	0.98	1.79	8.82	1.99	3.89	0.88	79.92	18.01
36年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2166	93.8	44.73	11.04	10.83	66.60	14.43	5.99	0.97	1.79	8.75	1.89	3.85	0.83	79.20	17.15
37年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2083	93.8	44.20	10.95	10.85	66.00	13.75	5.91	0.96	1.80	8.67	1.81	3.81	0.79	78.48	16.35
38年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.2003	93.8	43.66	10.87	10.87	65.39	13.10	5.84	0.95	1.80	8.60	1.72	3.78	0.76	77.76	15.58
39年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.1926	93.8	43.13	10.78	10.88	64.79	12.48	5.77	0.95	1.80	8.52	1.64	3.74	0.72	77.05	14.84
40年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.1852	93.8	42.59	10.69	10.90	64.18	11.89	5.70	0.94	1.80	8.44	1.56	3.70	0.69	76.33	14.14
41年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.1780	93.8	42.06	10.60	10.92	63.58	11.32	5.63	0.93	1.81	8.37	1.49	3.67	0.65	75.61	13.46
42年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.1712	93.8	41.52	10.52	10.94	62.98	10.78	5.56	0.92	1.81	8.29	1.42	3.63	0.62	74.90	12.82
43年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1646	93.8	40.98	10.43	10.96	62.37	10.27	5.48	0.92	1.81	8.21	1.35	3.59	0.59	74.18	12.21
44年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1583	93.8	40.45	10.34	10.97	61.77	9.78	5.41	0.91	1.82	8.14	1.29	3.56	0.56	73.46	11.63
45年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1522	93.8	39.91	10.26	10.99	61.16	9.31	5.34	0.90	1.82	8.06	1.23	3.52	0.54	72.74	11.07
46年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1463	93.8	39.38	10.17	11.01	60.56	8.86	5.27	0.89	1.82	7.99	1.17	3.48	0.51	72.03	10.54
47年目	H 74	0.98641	0.99143	1.00164	0.98947	0.1407	93.8	38.84	10.08	11.03	59.95	8.44	5.20	0.89	1.83	7.91	1.11	3.45	0.48	71.31	10.03
48年目	H 75	0.98622	0.99135	1.00164	0.98936	0.1353	93.8	38.31	9.99	11.05	59.35	8.03	5.13	0.88	1.83	7.83	1.06	3.41	0.46	70.59	9.55
49年目	H 76	0.98603	0.99128	1.00164	0.98925	0.1301	93.8	37.77	9.91	11.07	58.75	7.64	5.05	0.87	1.83	7.76	1.01	3.37	0.44	69.87	9.09
合　計								2240.38	533.37	437.68	3211.43	1222.46	300.21	47.80	76.60	424.61	162.58	180.24	66.97	3816.27	1452.01

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	高知南国道路	4	15.0km

■事業費内訳　（全体事業）

区分	費目	工種	単位	数量	金額（百万円）	備考
①工事費					86,938	
	改良費				6,217	
		土工	m3	1,426,524	1,299	切土(373,901m3)、盛土(892,306m3)、捨土(160,317m3)
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	㎡	101,848	258	切土法面
		擁壁工	式	1	1,935	重力式擁壁、逆T型擁壁、もたれ擁壁、補強土壁
		管渠工	m	1,285	88	
		函渠工	m	941	775	
		排水工	m	37,004	1,270	
		中央分離帯工	m	6,295	385	
		雑工	式	1	207	側道舗装、山道付替ｺﾝｸﾘｰﾄ舗装等
	橋梁費				65,970	
		100m以上	m	14,700	64,113	鋼橋2橋、PC橋9橋、鋼橋＋PC橋5橋
		100m未満	m	401	1,857	鋼橋1橋、PC橋3橋
	トンネル費				5,323	
		NATM	m	1,588	5,323	2本(上下線)
		シールド	m	－	－	
	IC・JCT費				8,315	
		IC	箇所	4	8,315	ﾄﾗﾝﾍﾟｯﾄ型ﾌﾙﾗﾝﾌﾟ型式(1)、準直結Y型ﾌﾙﾗﾝﾌﾟ型式(2)、ﾀﾞｲﾔﾓﾝﾄﾞ型ﾌﾙﾗﾝﾌﾟ型式(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				829	
		車道舗装	㎡	74,020	829	
		歩道舗装	㎡	－	－	
	付帯施設費				284	
		交通管理施設工	式	1	284	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	－	－	
②用地及補償費					30,004	
	用地費		㎡	748,873	18,006	
		宅地	㎡	76,848	8,453	
		田畑	㎡	388,041	8,860	
		山林・原野	㎡	283,984	693	
		その他	㎡	－	－	
	補償費		式	1	11,998	
③間接経費			式	1	11,858	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					128,800	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	高知南国道路	4	15.0km

■事業費内訳　（残事業）

区分	費目	工種	単位	数量	金額（百万円）	備考
①工事費					37,235	
	改良費				134	
		土工	m3	30,856	28	切土(8,087m3)、盛土(19,301m3)、捨土(3,468m3)
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	㎡	2,203	6	切土法面
		擁壁工	式	1	42	重力式擁壁、逆T型擁壁、もたれ擁壁、補強土壁
		管渠工	m	28	2	
		函渠工	m	93	17	
		排水工	m	800	28	
		中央分離帯工	m	136	8	
		雑工	式	1	4	側道舗装、山道付替ｺﾝｸﾘｰﾄ舗装等
	橋梁費				29,342	
		100m以上	m	11,563	28,516	鋼橋2橋、PC橋9橋、鋼橋＋PC橋5橋
		100m未満	m	316	826	鋼橋1橋、PC橋3橋
	トンネル費				5,205	
		NATM	m	1,541	5,205	4本(上下線)
		シールド	m	―		
	IC・JCT費				1,441	
		IC	箇所	4	1,441	ﾄﾗﾝﾍﾟｯﾄ型ﾌﾙﾗﾝﾌﾟ型式(1)、準直結Y型ﾌﾙﾗﾝﾌﾟ型式(2)、ﾀﾞｲﾔﾓﾝﾄﾞ型ﾌﾙﾗﾝﾌﾟ型式(1)
		JCT	箇所			
	舗装費				829	
		車道舗装	㎡	74,020	829	
		歩道舗装	㎡	―		
	付帯施設費				284	
		交通管理施設工	式	1	284	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	―		
②用地及補償費					177	
	用地費		㎡	1,830	44	
		宅地	㎡	188	21	
		田畑	㎡	948	22	
		山林・原野	㎡	694	2	
		その他	㎡			
	補償費		式	1	133	
③間接経費			式	1	7,087	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					44,499	

【単価等について】

〇工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

〇用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

参考様式－2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道55号	高知南国道路	4	15.0km

■維持管理費内訳（全体事業費・残事業費）

区分	単位	数量	金額（百万円）	備考
維持費	km	15.0	1,682	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,294	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			7,976	

【単価等について】

〇維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。