

要点審議事業(道路事業)

平成25年10月15日

四国地方整備局

目 次

1. 一般国道192号 徳島南環状道路	・ ・ ・ ・ ・ 1
2. 一般国道11号 小松バイパス	・ ・ ・ ・ ・ 4
3. 一般国道33号 松山外環状道路インター線	・ ・ ・ ・ ・ 7
4. 一般国道56号 松山外環状道路空港線	・ ・ ・ ・ ・ 10
5. 一般国道56号 片坂バイパス	・ ・ ・ ・ ・ 13
6. 一般国道55号 桑野道路	・ ・ ・ ・ ・ 16
7. 一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）	・ ・ ・ ・ ・ 19
8. 一般国道32号 猪ノ鼻道路	・ ・ ・ ・ ・ 22
9. 一般国道55号 牟岐バイパス	・ ・ ・ ・ ・ 25
10. 一般国道33号 越知道路（2工区）	・ ・ ・ ・ ・ 28

一般国道192号 徳島南環状道路

事業の目的・効果

「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に寄与する地域高規格道路である。

- ・徳島市中心部の渋滞緩和
- ・徳島市以西から徳島小松港（重要港湾）の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援。
- ・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）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：昭和61年度
- ・整備区間：徳島県徳島市国府町観音寺～徳島県徳島市八万町大野
- ・事業延長：9.5km（開通済3.7km）
- ・標準幅員：19.5m（本線（自動車専用道路部4車線））
- ・構造規格：第1種第3級

投資効果等

- ・全体事業費：1,191億円（前回1,191億円）
- ・計画交通量：36,500台/日（前回36,600台/日）【将来交通需要推計の改善により変化】
- ・費用便益比：事業全体1.2（前回1.2） 残事業3.4（前回3.2）【基準年の見直し等により変化】

事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約49% H25.3末（前回約47% H22.3末）
- ・国道55号から3.3km（徳島市上八万町下中筋～同八万町大野）は、平成24年7月に側道部1.1kmを開通済み、残りの2.2kmは平成26年度暫定開通に向け工事推進中。
- ・国道192号から2.6kmは側道部開通済み、残りの3.6kmは、用地取得率76%（H25.5末）で工事も進んでおり、未取得用地の工事着手に向け事業認定申請準備中。

地域から頂いた主な意見等

- ・徳島県、徳島市、徳島環状道路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。（H23.5・11、H24.7、H25.1・7）

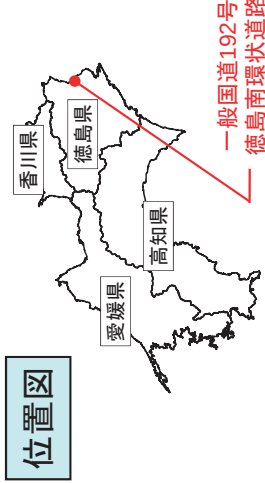
県知事の意見

- ・「徳島南環状道路」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。「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、本県発展のために、なくてはならない道路であります。

このため、引き続き、コスト削減に努めつつ、早期供用に向け、事業の推進をお願いします。

対応方針（原案）

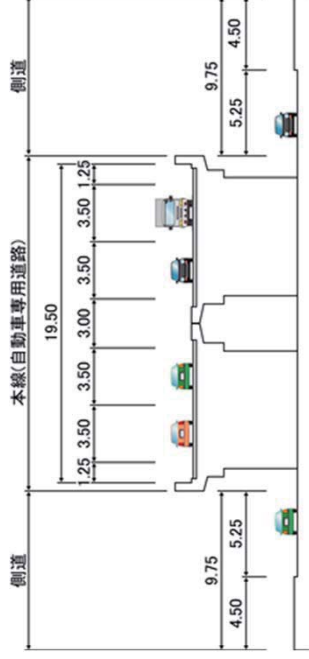
- ・事業継続



位置図

標準断面図

(単位:m)



平面図



再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	とくしまみなみかんじょう 一般国道192号 徳島南環状道路		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	とくしまけんとかしましこくつかちようかんおんし 自：徳島県徳島市国府町 観音寺 とくしまけんとかしましはちまんちようおおの 至：徳島県徳島市八万町 大野				延長	9.5km
事業概要						
国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を経由して徳島市に至る全長約93kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。 徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する地域高規格道路である。						
S61年度事業化		S60年度都市計画決定 (H16年度変更)		H元年度用地着手		H7年度工事着手
全体事業費		1,191億円		事業進捗率	約49%	供用済延長 3.7km
計画交通量		20,000～48,300台／日				
費用対効果 分析結果	B／C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 382/1,127億円 事業費：364/1,101億円 維持管理費：19/26億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,289/1,342億円 走行時間短縮便益：1,030/1,088億円 走行経費減少便益：179/174億円 交通事故減少便益：80/79億円	基準年 平成25年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.0～1.3 (交通量 ±10%) (残事業) B/C= 3.0～3.8 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C= 1.2～1.2 (事業費 ±10%) B/C= 3.1～3.7 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C= 1.0～1.3 (事業期間±20%) B/C= 3.0～3.8 (事業期間±20%)						
事業の効果等						
徳島市中心部で慢性的に発生している交通渋滞の緩和やそれに伴う地域経済の活性化、日常生活における交通便利性の向上、交通安全性の向上に大きく寄与するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支援するなど、多様な整備効果が期待できる。						
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 ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる ・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる						
②物流効率化の支援 ・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援						
③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する ・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる						
④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する ・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設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 ・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）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						
⑥安全な生活環境の確保 ・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される						
⑦災害への備え ・徳島南環状道路は、津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能						
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる						
⑨生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけにとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する						

⑩その他

- ・ 県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する

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、徳島環状道路建設促進期成同盟会、徳島東部地域定住自立圏推進協議会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。

徳島県知事の意見：

- ・ 「徳島南環状道路」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。
- ・ 「徳島南環状道路」は、徳島市の中心部を通過する交通や市街地に流入する交通を円滑に処理し、市街地及びその周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和や地域経済の活性化、日常生活における交通の利便性・安全性の向上に大きく寄与する地域高規格道路であり、本県発展のために、なくてはならない道路であります。
- ・ このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、早期供用に向け、事業の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12年 8月 (主) 徳島環状線 藍住～応神地区 L=3.5km 開通
- ・ 平成15年 7月 (主) 徳島環状線 安宅・住吉地区 L=1.1km 暫定開通
- ・ 平成20年 3月 (主) 徳島環状線 国府地区 L=1.5km 側道開通
- ・ 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24年12月 (主) 徳島環状線 川内町平松～住吉 L=3.7km 開通

(その他)

- ・ 平成11年 7月 阿波踊り会館 開園
- ・ 平成15年12月 大型ショッピングセンター（徳島市西新浜町）オープン
- ・ 平成22年 4月 徳島阿波踊り空港の滑走路延伸
- ・ 平成22年 3月 徳島小松島港コンテナターミナル開通
- ・ 平成23年11月 大型ショッピングセンター（板野郡藍住町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 国道192号～県道鬼籠野国府線間（L=2.6km）の側道部については平成12年4月までに開通済
- ・ 徳島市八万町橋北～八万町大野間（L=1.1km）の側道部については平成24年7月に開通
- ・ 平成25年5月末で用地進捗率約93%、平成25年3月末で事業進捗率約49%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成26年度 徳島市上八万町下中筋～八万町橋北 L=2.2km 開通予定
- ・ 残事業区間についても早期の供用を目指し、事業を推進している。

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。

一般国道11号 小松バイパス

○事業の目的・効果

国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化に寄与する道路である。

- ・並行する国道11号の渋滞緩和。
- ・いよ小松北ICと東予港(重要港湾)の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援。
- ・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：平成3年度
- ・整備区間：愛媛県西条市小松町新屋敷～愛媛県西条市小松町安井
- ・事業延長：7.5km (開通済2.0km)
- ・標準幅員：25.0m (完成4車線)
- ・構造規格：第3種第2級

○投資効果等

- ・全体事業費：160億円 (前回160億円)
- ・計画交通量：14,700台/日 (前回14,500台/日)【将来交通需要推計の改善により変化】
- ・費用便益比：事業全体1.4 (前回1.3) 残事業2.8 (前回2.0)【基準年の見直し等により変化】

4

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約41% H25.3末 (前回：40% H22.3末)
- ・国道196号からの400m区間について、平成24年度に地元設計協議を終え、平成25年度は用地買収に向けた手続きに着手。

○地域から頂いた主な意見等

- ・西条市より、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。(H24.4、H25.4)

○県知事の見解

- ・小松バイパスの再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。小松バイパスについては、今治小松自動車道へのアクセス強化や交通混雑の緩和を図る重要な道路であり、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

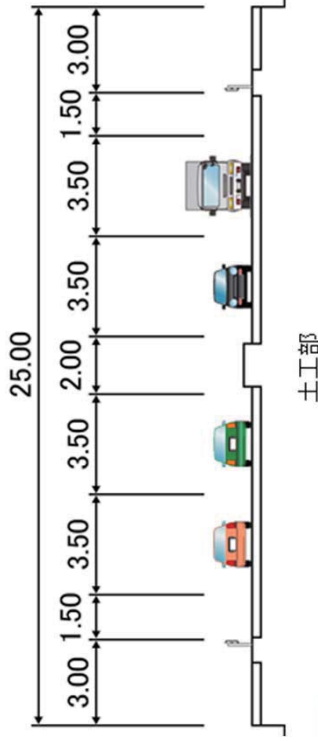
位置図



一般国道11号
小松バイパス

標準断面図

(単位：m)



平面図



暫定開通(2/4)
H11年3月L=200m
H13年3月L=700m
H20年3月L=1,100m

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道11号 こまつ 小松バイパス		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：愛媛県西条市小松町新屋敷 至：愛媛県西条市小松町安井				延長	7.5km
事業概要						
国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約230kmの幹線道路である。瀬戸内海沿線の各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。 小松バイパスは、国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業や経済の活性化に寄与する道路である。						
平成3年度事業化		H3年度都市計画決定		H4年度用地着手		H10年度工事着手
全体事業費		160億円		事業進捗率		約41%
				供用済延長		2.0km
計画交通量		8,000～19,600台／日				
費用対効果 分析結果	B／C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.8		総費用 (残事業)／(事業全体) 75/162億円 〔事業費：58/142億円 維持管理費：17/20億円〕		総便益 (残事業)／(事業全体) 209/228億円 〔走行時間短縮便益：166/185億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：11/10億円〕	
基準年 平成25年						
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.4～1.4(交通量±10%) (残事業) B/C= 2.7～2.9(交通量±10%) 事業費変動：B/C= 1.4～1.5(事業費±10%) B/C= 2.6～3.2(事業費±10%) 事業期間変動：B/C= 1.2～1.6(事業期間±20%) B/C= 2.4～3.2(事業期間±20%)						
事業の効果等						
国道11号で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、交通量や大型車混入率の大幅な減少による騒音の低減効果による沿道環境の改善、救命救急センターへの搬送時間の短縮による救命率の向上など、多様な整備効果が期待できる。						
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						
・現道等における旅行速度の向上が見込まれる						
・国道11号の渋滞緩和により路線バスの利便性向上（旅行速度が改善）						
・特急停車駅（壬生川駅、伊予西条駅）へのアクセス向上						
・西条市から松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上						
②物流効率化の支援						
・いよ小松北ICと西条臨海工業団地、東予港（重要港湾）の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援						
③都市の再生						
・西条地区の地域高度技術産業活性化計画を支援						
④国土・地域ネットワークの構築						
・日常活動圏中心都市（旧小松町～西条市役所）へのアクセス向上						
⑤個性ある地域の形成						
・主要な観光地へのアクセス向上（いよ小松IC～四国鉄道文化館）						
⑥安全で安心できるくらしの確保						
・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						
・二次医療施設のカバー圏人口拡大						
⑦災害への備え						
・緊急輸送道路である国道11号と松山自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成						
⑧地球環境の保全						
・CO2排出量の削減が見込まれる						
⑨生活環境の改善・保全						
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる						
・騒音レベルが夜間要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待						

⑩その他

- ・小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待

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

- ・周辺の自治体である西条市より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・小松バイパスの再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
小松バイパスについては、今治小松自動車道へのアクセス強化や交通混雑の緩和を図る重要な道路であり、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

- ・平成18年5月 (主) 壬生川新居浜野田線 (東予有料道路) L=3.5km 無料化
- ・平成19年2月 (主) 壬生川新居浜野田線 開通
- ・平成20年3月 (一) 丹原小松線 開通
- ・平成20年3月 (一) 南川壬生川停車場線 開通

(その他)

- ・平成19年4月 大型ショッピングセンター（西条市新田）オープン
- ・平成19年11月 観光エリア（鉄道歴史パーク inSAIJO）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年5月末で用地取得率約33%、平成25年3月末で事業進捗率約41%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・起点部(L=400m)区間について、平成24年度に地元設計協議を行い平成25年度には用地調査に着手する。今後起点部(L=400m)区間について計画的に事業を進めていくとともに、東予地域の道路整備事業等による交通流動の変化にも注視しつつ事業を展開していく。

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

- 1

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。

一般国道33号 松山外環状道路インター線

○事業の目的・効果

- 松山外環状道路の一部であり、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセスが向上するとともに、市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞緩和を目的とする地域高規格道路である。
- 松山市内中心部の渋滞緩和。
- 松山ICと松山空港、松山港(重要港湾)の所要時間が短縮し、松山空港1時間圏域人口が増加するとともに、物流の効率化を支援。
- 「H29年開催予定『愛媛国体』のメイン会場である松山中央公園と松山ICを結び、円滑な交通を確保。

○事業計画等

- 事業着手:平成16年度
- 整備区間:愛媛県松山市北土居町～愛媛県松山市余戸南
- 事業延長:4.8km (開通済0.0km)
- 標準幅員:60.0m(自動車専用道路4車線、一般道路部2車線)
- 構造規格:第2種第1級(自動車専用道路) 第4種第1級(一般道路部)

○投資効果等

- 全体事業費:532億円 (前回532億円)
- 計画交通量:24,000台/日 (前回24,000台/日)
- 費用便益比:事業全体1.2 (前回1.2) 残事業4.5 (前回2.1)【基準年の見直し等により変化】

○事業の進捗見込み等

- 事業進捗率:約60% H25.3末 (前回約29% H22.3末)
- 平成28年度までの全線暫定開通に向け、全線で工事推進中。
- 平成25年度:北土居町～古川IC間(1.2km)部分暫定開通予定
- 平成26年度:市坪IC～余戸南間(1.8km)部分暫定開通予定
- 平成28年度:古川IC～市坪IC間(1.8km)部分暫定開通予定

○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)

○県知事の見解

- 松山外環状道路インター線の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。松山外環状道路は、松山都市圏の渋滞緩和による観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であり、インター線の平成28年度までの全線供用にに向けた着実な整備をお願いします。

○対応方針(原案)

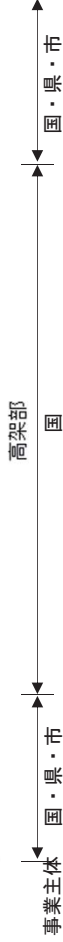
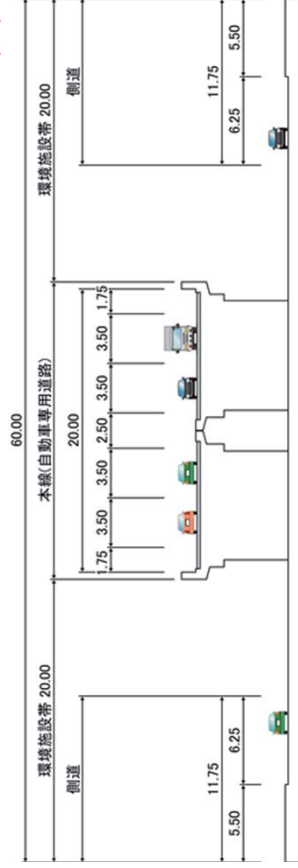
- 事業継続

位置図

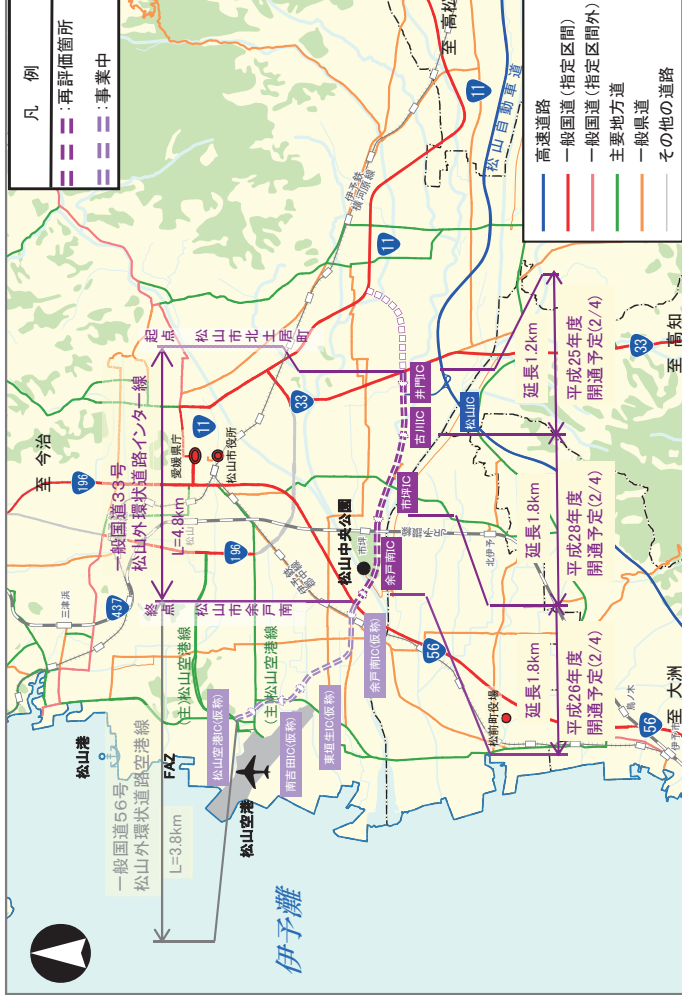


標準断面図

(単位: m)



平面図



再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道33号 まつやまがいかんじょうどうろ 松山外環状道路インター線 せん		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：愛媛県松山市北土居町 至：愛媛県松山市余戸南				延長	4.8km
事業概要						
松山外環状道路とは、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 松山外環状道路のうち、国道33号から国道56号間（4.8km）は、一般国道33号松山外環状道路インター線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。						
H16年度事業化		H2年度都市計画決定 (H15年度変更)		H17年度用地着手		H19年度工事着手
全体事業費		532億円		事業進捗率	約60%	供用済延長 0.0km
計画交通量		13,200～30,100台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 4.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 134/492億円 (事業費：122/481億円 維持管理費：12/12億円)		総便益 (残事業)/(事業全体) 609/609億円 (走行時間短縮便益：480/480億円 走行経費減少便益：82/82億円 交通事故減少便益：47/47億円)		基準年 平成25年
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量変動：B/C= 1.0～1.5（交通量±10%） 事業費変動：B/C= 1.2～1.2（事業費±10%） 事業期間変動：B/C= 1.1～1.4（事業期間±20%） (残事業) B/C= 3.9～5.7（交通量±10%） B/C= 3.8～4.5（事業費±10%） B/C= 3.9～5.2（事業期間±20%）						
事業の効果等						
松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性の向上や、市内中心部へ流入する交通を分散することで、市内の交通渋滞緩和など、多様な整備効果が期待できる。						
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 ・国道33号の旅行速度が向上 ・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上 ・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加						
②物流効率化の支援 ・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上						
③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路						
④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上						
⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」のメイン会場である松山中央公園と松山ICを結び、円滑な交通を確保 ・主要観光地（松山城、道後公園）へのアクセス向上						
⑥安全で安心できるくらしの確保 ・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善						
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						

- ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開
- ⑨その他
 - ・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援
 - ・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港の円滑な交通確保

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より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・松山外環状道路インター線の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
松山外環状道路は、松山都市圏の渋滞緩和による観光の振興や地域産業の活性化等に資する重要な道路であり、インター線の平成28年度までの全線供用に向けた着実な整備をお願いします。

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 9年 2月 松山インター関連（松山IC～国道33号）L=0.5km 開通
- ・平成12年 3月 東部環状線 開通
- ・平成14年10月 （都）千舟町古川線 開通
- ・平成23年 3月 （都）千舟町古川線 開通
- ・平成23年 6月 松山外環状道路インター線（側道部） L=1.3km 部分開通（その他）
- ・平成17年 1月 松山中央公園（松山市）に競輪場を移設
- ・平成20年 4月 大型ショッピングセンター（松前町）オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年5月末で用地取得率約99%、平成25年3月末で事業進捗率約60%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成25年7月時点の用地買収状況は、買収時期の関係で残っているJR四国所有地を除き、全て完了。
井門ランプから古川ランプ間の平成25年度の供開通に向け、事業を推進している。

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。

一般国道56号 松山外環状道路空港線

○事業の目的・効果

松山外環状道路の一部であり、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセスが向上するとともに、市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞緩和を目的とする地域高規格道路である。

- ・松山市内中心部の渋滞緩和。
- ・松山ICと松山空港、松山港(重要港湾)のアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加するとともに、物流の効率化を支援。
- ・「H29年開催予定『愛媛国体』」のメイン会場である松山中央公園と松山空港を結び、円滑な交通を確保。

映画芸術

- ・事業着手：平成20年度
- ・整備区間：愛媛県松山市余戸南～愛媛県松山市北吉田町
- ・事業延長：3.8km（開通済0.0km）
- ・標準幅員：39.75m（自動車専用道路4車線、一般道路部2車線）
- ・構造規格：第2種第2級（自動車専用道路） 第4種第2級（一般道路部）

○投資効果等

- ・全体事業費:529億円 (前回529億円)
- ・計画交通量:14,200台/日(前回14,400台/日)【将来交通需要推計の改善により変化】
- ・費用便益比:事業全体1.2 (前回1.1) 残事業1.5 (前回1.1)【基準年の見直し等により変化】

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率:約12% H25.3末 (前回約1% H22.3末)
- ・平成23年度より用地買収に着手。用地国債を活用し順調に用地取得を進めており、国道56号～東垣生IC(仮称)の間は平成25年度末までに約9割の用地取得を予定。
- ・平成25年度より国道56号からの側道部工事に着手。

○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)

○県知事の意見

- ・松山外環状道路空港線の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。松山外環状道路空港線については、高速道路の松山ICと松山空港等を結ぶ、松山都市圏の交通の円滑化に必要不可欠な道路であり、早期の供用に向けた整備の促進をお願いします。

○対応方針(原案)

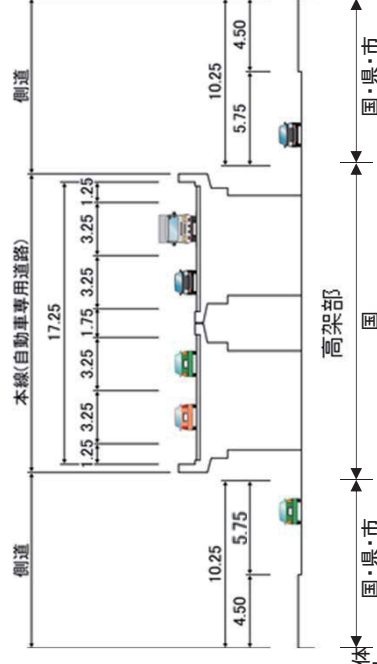
- 事業継続

圖 置 位

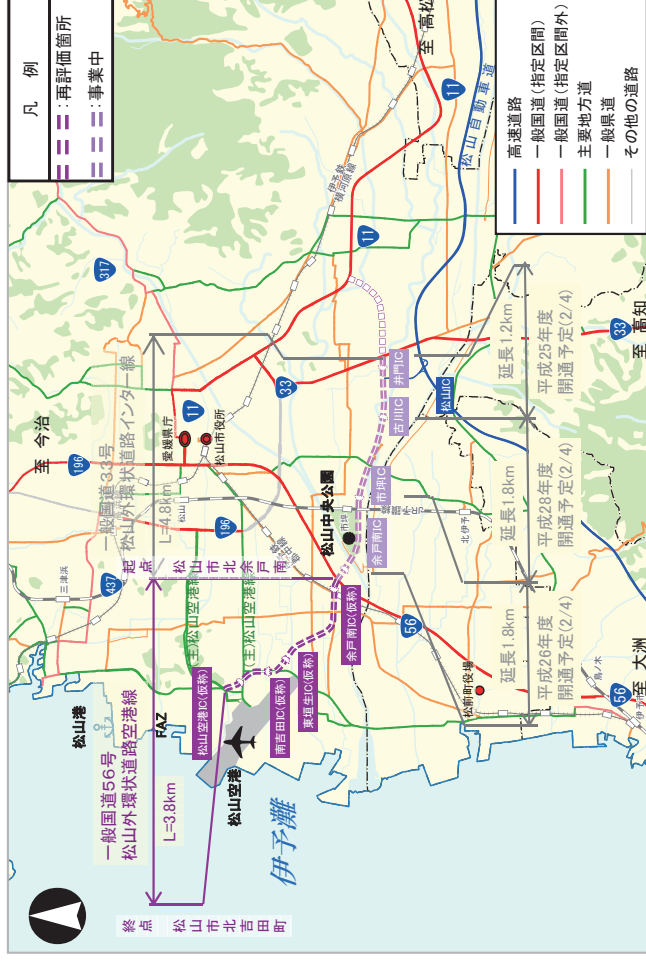


圖面新標準

(单位: m)



平面图



再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道56号 まつやまがいかんじょうどうろくこうせん 松山外環状道路空港線		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：愛媛県松山市余戸南 え ひめけんまつやましろうごみなみ 至：愛媛県松山市北吉田町 え ひめけんまつやましきたよしだまち				延長	3.8km																								
事業概要																														
松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 松山外環状道路のうち、国道56号から主要地方道松山空港線間（3.8km）は、一般国道56号松山外環状道路空港線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。																														
H20年度事業化		H2年度都市計画決定 (H19年度変更)		H23年度用地着手		H25年度工事着手																								
全体事業費		529億円		事業進捗率	約12%	供用済延長 0.0km																								
計画交通量		12, 100～17, 200台／日																												
費用対効果 分析結果	<table><tr><td>B／C</td><td></td></tr><tr><td>(事業全体)</td><td>1.2</td></tr><tr><td>(残事業)</td><td>1.5</td></tr></table>	B／C		(事業全体)	1.2	(残事業)	1.5	<table><tr><td>総費用</td><td>(残事業)／(事業全体)</td></tr><tr><td colspan="2">322/392億円</td></tr><tr><td>事業費</td><td>316/386億円</td></tr><tr><td>維持管理費</td><td>5.8/5.8億円</td></tr></table>		総費用	(残事業)／(事業全体)	322/392億円		事業費	316/386億円	維持管理費	5.8/5.8億円	<table><tr><td>総便益</td><td>(残事業)／(事業全体)</td></tr><tr><td colspan="2">487/487億円</td></tr><tr><td>走行時間短縮便益</td><td>389/389億円</td></tr><tr><td>走行経費減少便益</td><td>67/ 67億円</td></tr><tr><td>交通事故減少便益</td><td>31/ 31億円</td></tr></table>		総便益	(残事業)／(事業全体)	487/487億円		走行時間短縮便益	389/389億円	走行経費減少便益	67/ 67億円	交通事故減少便益	31/ 31億円	基準年 平成25年
B／C																														
(事業全体)	1.2																													
(残事業)	1.5																													
総費用	(残事業)／(事業全体)																													
322/392億円																														
事業費	316/386億円																													
維持管理費	5.8/5.8億円																													
総便益	(残事業)／(事業全体)																													
487/487億円																														
走行時間短縮便益	389/389億円																													
走行経費減少便益	67/ 67億円																													
交通事故減少便益	31/ 31億円																													
感度分析の結果																														
<table><tr><td>(事業全体) 交通量変動</td><td>: B/C= 1.0～1.4 (交通量±10%)</td><td>(残事業) B/C= 1.2～1.7 (交通量±10%)</td></tr><tr><td>事業費変動</td><td>: B/C= 1.1～1.4 (事業費±10%)</td><td>B/C= 1.4～1.7 (事業費±10%)</td></tr><tr><td>事業期間変動</td><td>: B/C= 1.1～1.4 (事業期間±20%)</td><td>B/C= 1.3～1.7 (事業期間±20%)</td></tr></table>							(事業全体) 交通量変動	: B/C= 1.0～1.4 (交通量±10%)	(残事業) B/C= 1.2～1.7 (交通量±10%)	事業費変動	: B/C= 1.1～1.4 (事業費±10%)	B/C= 1.4～1.7 (事業費±10%)	事業期間変動	: B/C= 1.1～1.4 (事業期間±20%)	B/C= 1.3～1.7 (事業期間±20%)															
(事業全体) 交通量変動	: B/C= 1.0～1.4 (交通量±10%)	(残事業) B/C= 1.2～1.7 (交通量±10%)																												
事業費変動	: B/C= 1.1～1.4 (事業費±10%)	B/C= 1.4～1.7 (事業費±10%)																												
事業期間変動	: B/C= 1.1～1.4 (事業期間±20%)	B/C= 1.3～1.7 (事業期間±20%)																												
事業の効果等																														
松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性の向上や、市内中心部へ流入する交通を分散することで、市内の交通渋滞緩和など、多様な整備効果が期待できる。																														
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																														
・並行する松山空港線の旅行速度が向上																														
・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上																														
・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加																														
②物流効率化の支援																														
・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上																														
③都市の再生																														
・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路																														
④国土・地域ネットワークの構築																														
・地域高規格道路の整備区間指定あり																														
・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上																														
⑤個性ある地域の形成																														
・主要観光地（松山城、道後公園）へのアクセス向上																														
⑥安全で安心できるくらしの確保																														
・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善																														
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																														
・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開																														
⑨その他																														

- ・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援
- ・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港の円滑な交通確保

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より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

愛媛県知事の意見：

- ・松山外環状道路空港線の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
松山外環状道路空港線については、高速道路の松山ICと松山空港等を結ぶ、松山都市圏の交通の円滑化に必要な不可欠な道路であり、早期の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

- ・平成23年 3月 (都) 千舟町古川線 開通
- ・平成23年 3月 松山外環状道路インター線(側道部) L=1.3km 部分開通(その他)
- ・平成20年 4月 大型ショッピングセンター(松前町) オープン

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年5月末で用地取得率約20%、平成25年3月末で事業進捗率約12%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・松山松前伊予線から国道56号間で、平成23年度より用地買収に着手、平成25年6月から工事着手し、側道部工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

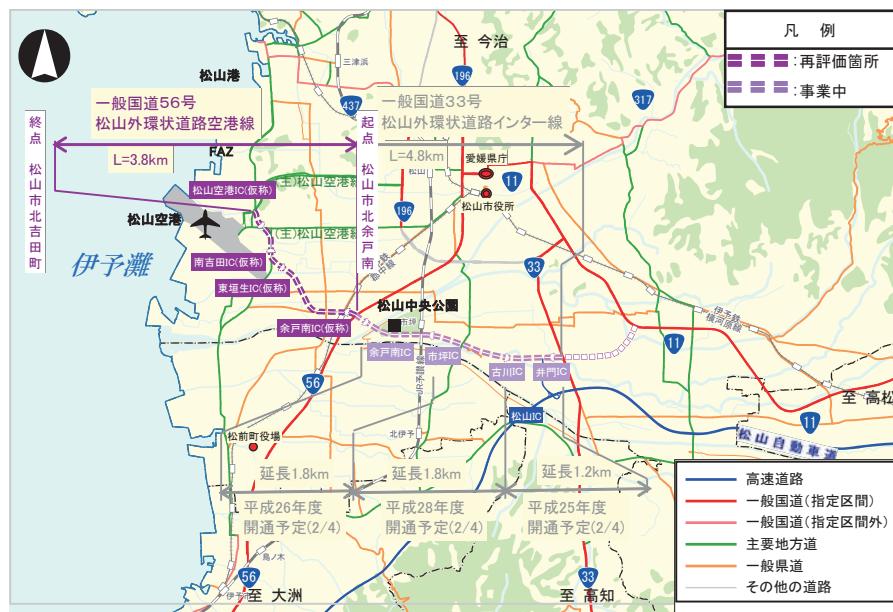
- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

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。

一般国道56号 片坂バイパス

○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延伸し、高知中心部と高知西南地域の連携の強化を図るほか、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。
- ・南海トラフ巨大地震など災害時における緊急輸送道路のリダンダンシーの確保。
 - ・二次医療施設(幡多けんみん病院、くぼかわ病院)、三次医療施設(高知赤十字病院、高知医療センター)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。
 - ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上。
 - ・高知県西南地域への観光アクセスを支援。

○事業計画等

- ・事業着手:平成17年度
- ・整備区間:高知県高岡郡四万十町金上野～高知県幡多郡黒潮町拳ノ川
- ・事業延長:6.1km(開通済0.0km)
- ・標準幅員:10.5m(完成2車線)
- ・構造規格:第1種第3級

○投資効果等

- ・全体事業費:250億円(前回250億円)
- ・計画交通量:7,000台/日(前回6,500台/日)【隣接する区間の事業化により変化】
- ・費用便益比:事業全体1.02(前回1.00) 残事業1.8(前回1.2) 【基準年の見直し等により変化】

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率:約28% H25.3末(前回約10% H22.3末)
- ・平成30年度 の全線完成開通に向け、主要構造物である橋梁(3橋)は2橋を着手済みで本年度残りの1橋に着手、トンネル(3本)は2本に着手済みなど、全線で工事推進中。
- ・用地進捗率は93%(H25.5末)であり、開通に向け事業認定申請準備中。
- ・平成24年度に隣接する区間を事業化(窪川佐賀道路)

○地域から頂いた主な意見等

- ・高知県、黒潮町、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。(H24.9・10、H25.2)

○県知事の見解

- ・事業継続に異議はありません。一般国道56号の当区間は、急峻な地形のため線形が悪く、災害危険箇所が多く残っておりますので、一刻も早い改善が望まれています。また、南海トラフ地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国8の字ネットワークを構成し、高知県西南部における産業や観光振興に重要な役割を果たす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いたします。

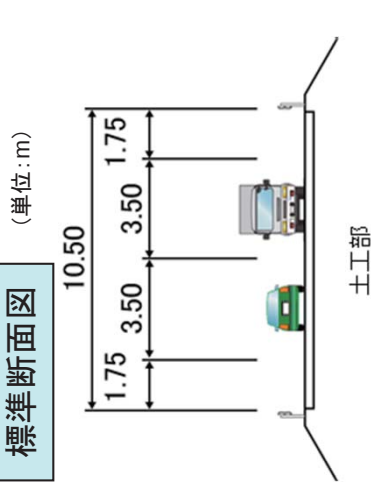
○対応方針(原案)

- ・事業継続

位置図



標準断面図



平面図



再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道56号 かたさか 片坂バイパス		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：高知県高岡郡四万十町金上野 至：高知県幡多郡黒潮町拳ノ川				延長	6.1km	
事業概要							
国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約330kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。 四万十町と黒潮町間にある「片坂」は最急縦断勾配 <i>i</i> =7.0%、 <i>R</i> =80m以下7箇所（最小曲線半径 <i>R</i> =55m）など急勾配、急カーブの連続で交通の隘路となっており、災害危険箇所も多い。よって、当区間にバイパスが整備されれば、時間短縮が図られると共に、現在の国道56号の機能を代替することになり、災害時のリダンダンシーも確保される。さらに、『四国8の字ネットワーク』の一翼を担い、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、高知中心部と高知西南地域の連携の強化を図るほか、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。							
H17年度事業化		H16年度都市計画決定		H21年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費		250億円		事業進捗率	約28%	供用済延長	0.0km
計画交通量		7,000台／日					
費用対効果 分析結果	B／C (事業全体) (残事業)	1.02 1.8	総費用 (残事業)／(事業全体) 137/247億円 (事業費：123/233億円 維持管理費：14/14億円)	総便益 (残事業)／(事業全体) 253/253億円 (走行時間短縮便益：210/210億円 走行経費減少便益：32/32億円 交通事故減少便益：11/11億円)	基準年 平成25年		
感度分析の結果							
(事業全体) 交通量変動：B/C= 0.88～1.15（交通量±10%） 事業費変動：B/C= 0.97～1.08（事業費±10%） 事業期間変動：B/C= 0.99～1.06（事業期間±20%）							
(残事業) B/C= 1.59～2.08（交通量±10%） B/C= 1.69～2.02（事業費±10%） B/C= 1.80～1.91（事業期間±20%）							
事業の効果等							
国道56号の四万十町から黒潮町における線形不良の解消や災害危険箇所を回避するとともに、高知西南地域から高知市内へのアクセスの向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。							
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 ・現道等の路線バスの利便性や快適性向上 ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上							
②物流効率化の支援 ・高知県西南部における農林水産品（カツオ等）の流通の利便性の向上が見込まれる							
③国土・地域ネットワークの構築 ・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 ・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上							
④個性ある地域の形成 ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上							
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）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							
⑥災害への備え ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保 ・国道56号の防災危険箇所が回避される							
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

- ・ 線形不良箇所が解消されることで危険箇所の減少

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

- ・ 高知県、黒潮町、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会、四国横断自動車道高知県促進期成会から本事業の整備推進について、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号の当区間は、急峻な地形のため線形が悪く、災害危険箇所が多く残っておりますので、一刻も早い改善が望まれています。また、南海トラフ地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国8の字ネットワークを構成し、高知県西南部における産業や観光振興に重要な役割を果たす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。

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6月～平成23年3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3月 四国横断自動車道（須崎西IC～中土佐IC）L=7.0km 2車線開通
- ・ 平成24年12月 四国横断自動車道（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25年5月末で用地取得率約93%、平成25年3月末で事業進捗率約28%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 平成30年度開通予定

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。

一般国道55号 桑野道路

○事業の目的・効果

- 四国8の字ネットワークを形成する阿南安芸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、近畿圏や徳島や徳島中心部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地域高規格道路である。
- 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーの確保。
- 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。
- 近畿圏や徳島中心部への地場産品の流通の利便性が向上。
- 徳島県南部地域への観光アクセスを支援。

○事業計画等

- 事業着手:平成23年度
- 整備区間:徳島県阿南市下大野町渡り上り～徳島県阿南市内原町桜木
- 事業延長:6.5km(開通済0.0km)
- 標準幅員:10.5m(完成2車線)
- 構造規格:第1種第3級

○投資効果等

- 全体事業費:340億円(前回340億円)
- 計画交通量:12,400台/日(前回10,400台/日)【隣接する区間の事業化により変化】
- 費用便益比:事業全体1.7(前回1.3) 残事業1.7(前回ー)

【交通量の増加等により変化】

○事業の進捗見込み等

- 事業進捗率 約11% H25.3末(前回:-% 新規採択)
- 平成23年度より新規に着手した事業で、地元設計協議を実施中であり、平成25年度より用地買収に向けた手続きに着手。
- 平成24年度に隣接する区間を事業化(福井道路)

○地域から頂いた主な意見等

- 徳島県、阿南市、阿南市高規格道路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。
(H23.5・7・8・11、H24.5・7・11、H25.1・2・5・6)

○県知事の意見

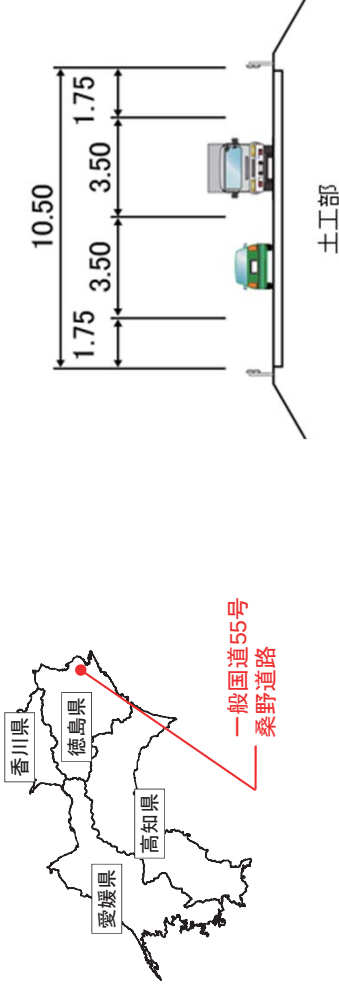
- 「桑野道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)案」については、異議ありません。
- 「桑野道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道(阿南～鳴門間)」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道55号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南地域の美しい自然を活かした観光振興など、地域の活性化につながるものと考えています。このため、引き続き、コスト削減を推進し、事業の着実な実施をお願いします。

○対応方針(原案)

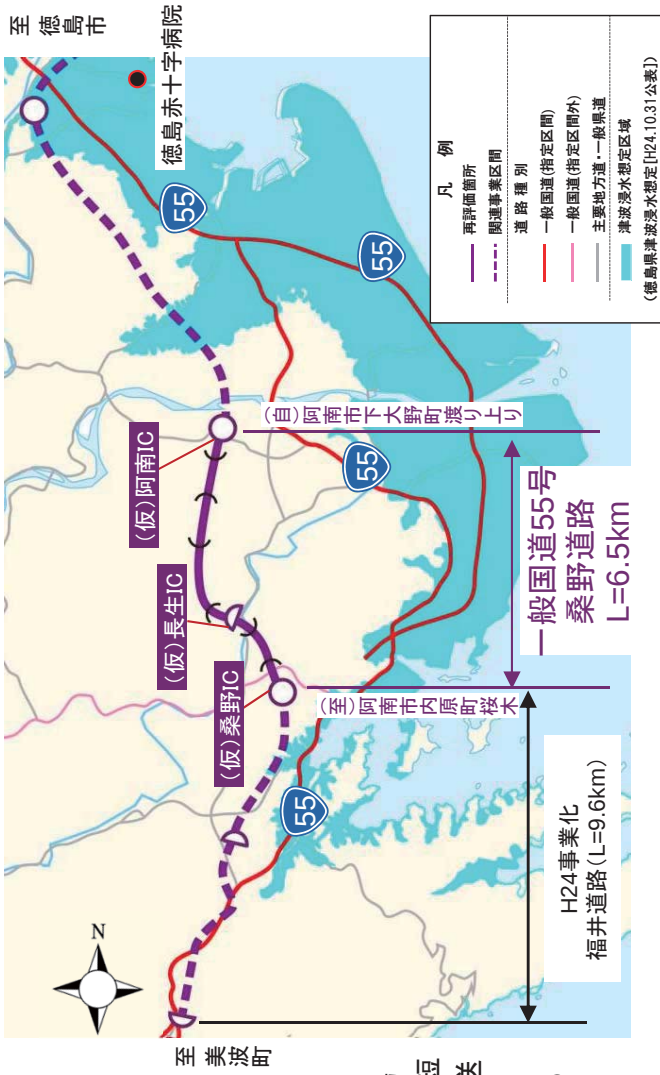
- 事業継続

標準断面図

(単位:m)



平面図



再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名		一般国道		事業主体	
一般国道55号 桑野道路		区分		国土交通省 四国地方整備局	
起終点		延長		6.5km	
自：徳島県阿南市下大野町渡り上り					
至：徳島県阿南市内 原 町桜木					
事業概要					
国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る全長約200kmの主要幹線道路である。					
桑野道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部として計画された事業であり、四国横断自動車道及び高知東部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、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、近畿圏や徳島中心部と徳島県南地域の連携強化を図るほか、さらには南海トラフ巨大地震などの災害発生時における広域交通ネットワークの役割も担うなど、徳島県南部の空白地帯の「安全」と「活力」の両面を支える必要不可欠な道路と位置づけられ、早期整備が望まれている。					
H23年度事業化		H22年度都市計画決定		H一年度用地着手	
全体事業費		340億円		事業進捗率	
		約1%		供用済延長	
計画交通量		10,700～13,100台／日		0.0km	
費用対効果分析結果		総費用		総便益	
B／C		(残事業)／(事業全体)		(残事業)／(事業全体)	
(事業全体) 1.7		267/274億円		463/463億円	
(残事業) 1.7		事業費： 258/264億円		走行時間短縮便益： 370/370億円	
		維持管理費： 10/ 10億円		走行経費減少便益： 67/ 67億円	
				交通事故減少便益： 26/ 26億円	
				基準年	
				平成25年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量変動： B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%)					
(残事業) B/C= 1.2～2.3 (交通量 ±10%)					
事業費変動： B/C= 1.5～1.9 (事業費 ±10%)					
B/C= 1.6～1.9 (事業費 ±10%)					
事業期間変動： B/C= 1.6～1.8 (事業期間±20%)					
B/C= 1.6～1.9 (事業期間±20%)					
事業の効果等					
南海トラフ巨大地震による津波浸水被害が予測される地域に対して緊急輸送道路の代替機能を確保し、県南地域から近畿圏・徳島中心部へのアクセス向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。					
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/日以上での踏切道の交通改善が期待される					
・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる					
・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる					
②物流効率化の支援					
・徳島小松島港への時間短縮が見込まれる					
・近畿圏や徳島中心部への地場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					
・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する					
④個性ある地域の形成					
・「広域連携推進プロジェクト」を支援（第5次阿南総合計画）					
・徳島県南部地域への観光アクセス向上					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
・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					
⑥安全な生活環境の確保					
・阿南市内の交通事故件数の減少が期待される					
⑦災害への備え					
・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する					
・桑野道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている					
・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する					
⑧地球環境の保全					
・CO2排出量の削減が見込まれる					
⑨生活環境の改善・保全					
・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる					
⑩その他					

・ 四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成
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 ・ 阿南市高規格道路建設促進期成同盟会、徳島県議会四国横断自動車道建設促進議員連盟、徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている 徳島県知事の意見： ・ 「桑野道路」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。 「桑野道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、平時は救急医療施設への搬送時間の短縮、「南海トラフ巨大地震」発生時は津波で寸断される一般国道55号の代替道路や緊急輸送道路となる「命の道」として、県民の安全・安心を支えるうえで必要不可欠な道路であります。 また、県南部の豊かな農水産物が、都市部へ速やかに、かつ安定的に供給可能となるとともに、県南地域の美しい自然を活かした観光振興など、地域の活性化につながるものと考えています。 このため、引き続き、コスト縮減を推進し、事業の着実な実施をお願いします。
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 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
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・ 平成25年5月末で用地取得率0%、平成25年3月末で事業進捗率約1%。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・ 平成25年度より設計協議に着手しており、早期に用地調査を行い用地買収着手を目指す。
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
至美波町 至徳島市 徳島赤十字病院 （仮）桑野IC （仮）長生IC （仮）阿南IC （自）阿南市下大野町渡り上り （至）阿南市内原町桜木 H24事業化 福井道路 (L=9.6km) 一般国道55号 桑野道路 L=6.5km 凡 例 - 再評価箇所 - 関連事業区間 - 道路種別 - 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 - 津波浸水想定区域 (徳島県津波浸水想定[H24.10.31公表])

※ 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。

——般国道55号(芸西～安芸西)

○事業の目的・効果

四国8の字ネットワークを形成する高知東部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、高知東部地域と高知中心部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。

- ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、浸水想定区域を通過する箇所は十分な高さを確保することで、緊急輸送路のリダンダンシーの確保。
- ・安芸市から第三次救急医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）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。
- ・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、ブリ等）の流通の利便性が向上。
- ・高知県東部地域への観光アクセスを支援。
- （単位：m）
- 標準断面図**

○業誌圖繪

- ・事業着手：平成23年度
- ・整備区間：高知県安芸郡芸西村西分～高知県安芸市馬ノ丁
- ・事業延長：8.5km（0.0km）
- ・標準幅員：10.5m（暫定2車線）
- ・構造規格：第1種第3級

○投資効果等

- ・全体事業費:355億円 (前回355億円)
 - ・計画交通量:11,600台/日 (前回10,000台/日)【隣接する区間の事業化により変化】
 - ・費用便益比:事業全体2.2 (前回2.1) 残事業2.2 (前回 ー)
- 19

○事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率 約1% H25.3末（前回-% 新規採択）
- ・平成23年度より新規に着手した事業で、地元設計協議を実施中であり、平成25年度より用地買収に向けた手続きに着手。
- ・平成24年度に隣接する区間を事業化（安芸道路）

○地方公共団体等の意見

- ・高知県、安芸市、四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟より、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。
(H23.10、H24.7・10、H25.6)

○県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。一般国道55号南国安芸芸道路(芸西～安芸西)は、南海トラフ地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国8の字ネットワークを構成し、高知県東部の発展に重要な役割を果たす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。

○対応方針(原案)

- 事業継続

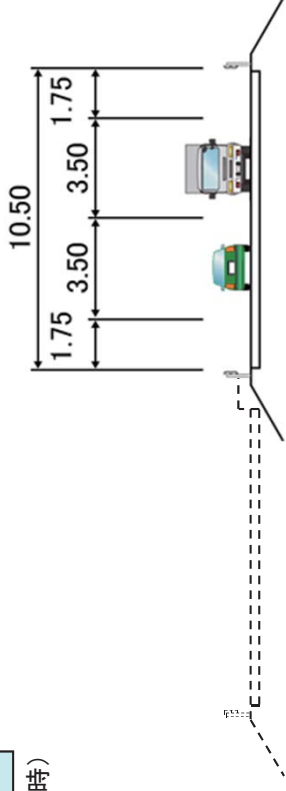
圖置位



圖面標準

(单位:m)

(暫定2車線時)



平面图



※津波浸水想定区域：高知東部自動車道沿線のみ記載

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 南国安芸道路 （芸西西～安芸西）		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：高知県安芸郡芸西村西分 至：高知県安芸市馬ノ丁				延長	8.5km
事業概要						
一般国道55号南国安芸道路は、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、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、高知東部地域と高知中心部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。 また、南海トラフ巨大地震などの災害発生時の広域交通ネットワークとしての役割も担っており、更には高知市に集中している救命救急を担う第3次医療施設への速達性の向上や、地域間の円滑な交通流動の確保を目的としている。						
H23年度事業化		H11年度都市計画決定		H一年度用地着手		H一年度工事着手
全体事業費		355億円		事業進捗率		約1%
計画交通量		10,500～12,100台/日		供用済延長		0.0km
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 288/296億円 (事業費：276/284億円) 維持管理費：13/13億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 645/645億円 (走行時間短縮便益：549/549億円) (走行経費減少便益：73/73億円) (交通事故減少便益：23/23億円)		基準年 平成25年
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量変動：B/C=1.8～2.6 (交通量 ±10%) (残事業) B/C=1.8～2.7 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=2.0～2.4 (事業費 ±10%) B/C=2.0～2.5 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=2.1～2.3 (事業期間 ±20%) B/C=2.1～2.4 (事業期間 ±20%)						
事業の効果等						
南海トラフ巨大地震による津波浸水被害が予測される地域に対して緊急輸送道路の代替機能を確保し、県東部地域へのアクセス向上による地域の産業・観光振興の支援など、多様な整備効果が期待できる。						
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						
・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる						
・JR後免駅へのアクセス向上が見込まれる						
・高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる						
②物流効率化の支援						
・高知県東部における農林水産品（ゆず、なす、ブリ等）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						
・高知市～安芸市を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する						
・高知市～安芸市を最短時間で連絡する路線を構成する						
・日常活動圏中心都市（香南市）へのアクセス向上が期待される						
④個性ある地域の形成						
・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を支援する						
・高知県東部地域への観光アクセスを支援						
⑤安全で安心できるくらしの確保						
・安芸市から第三次救急医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）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						
⑦災害への備え						
・孤立化する芸西村、安芸市の集落を解消する						
・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている						
・現道である国道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						
・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、浸水想定区域を通過する箇所は十分な高さを確保することで、緊急輸送道路のリダンダンシーが確保。						

⑧地球環境の保全

- ・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。

⑩その他

- ・南海トラフ巨大地震における救援ルートの信頼性の向上及び、自衛隊救援活動ルートの確保

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：

- ・高知県、安芸市、四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟より、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55号南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、南海トラフ地震などの大規模災害時に、「命の道」となる四国8の字ネットワークを構成し、高知県東部の発展に重要な役割を果たす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。

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22年6月～平成23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車線開通
- ・平成24年3月 高知東部自動車道（香南かがみIC～香南やすIC）L=2.9km 2車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年5月末で用地取得率0%，平成25年3月末で事業進捗率約1%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成23年度より新規に着手した事業で、地元設計協議を実施中であり、平成25年度より用地買収に向けた手続きに着手。

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。

一般国道32号 猪ノ鼻道路

事業の目的・効果

香川県・徳島県・高知県を結ぶ広域幹線道路ネットワークである国道32号の猪ノ鼻峠において、冬の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブ、異常気象時の通行規制区間の回避することで、安全で信頼性のある交通機能の確保を目的とする道路である。

- ・異常気象時における事前通行規制区間(L=約11km)の解消。
- ・緊急輸送道路の信頼性向上。
- ・冬の通行障害の解消。
- ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上。
- ・走行時間の短縮等(通行止めによる迂回の解消等を含む)：451億円(前回426億円)※1

【基準年の見直し等により変化】

事業計画等

- ・事業着手：平成15年度
- ・整備区間：香川県三豊市財田町財田上～徳島県三好市池田町州津
- ・事業延長：8.4km(開通済0.0km)
- ・標準幅員：7.5m(完成2車線)
- ・構造規格：第3種第3級

投資効果等

- ・全体事業費：432億円(前回432億円)
 - ・計画交通量：6,900台/日(前回7,300台/日)【将来交通需要推計の改善により変化】
 - ・費用※2：事業全体398億円(前回351億円) 残事業 268億円(前回265億円)
- 【基準年の見直し等により変化】

- ・効果：上記のとおり(前回 上記のとおり)

事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率：約24% 平成25年3月末(前回約19% 平成22年12月末)
- ・平成19年度より徳島県側から工事に着手。平成24年度は第2トンネル工事に着手し、平成25年度からは西山トンネル工事に着手予定。
- ・用地進捗率は99%(H25.5末)であり、残り1%の用地取得に向け事業認定告示済(H25.2)、裁決申請準備中。

地域から頂いた主な意見等

- ・徳島県、徳島県三好市、香川県、香川県三豊市、四国びとみらい実行委員会等より、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。(H23.7・8・12、H24.7・11、H25.5・7)

県知事の意見

＜徳島県知事の意見＞「猪ノ鼻道路」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32号は、徳島と香川、高知を結ぶ主要幹線道路であり、県西部の産業、文化を育む重要な道路であります。しかしながら、徳島・香川県境に位置する猪ノ鼻峠付近は、大雨による事前通行規制や冬の凍結や積雪による通行障害、線形不良による交通事故の多発など、安全性、定時性に大きな問題を抱えております。「猪ノ鼻道路」は、これらの問題を解消し、沿線地域の日常生活を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う、なくてはならない道路であり、また、徳島県西部と香川県西部の連携強化や「にし阿波観光圏」における観光振興など、地域の活性化にも資する重要な道路であります。このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。

＜香川県知事の意見＞「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。

〇対応方針(原案)

- ・事業継続

※1. 金額は、完成後50年間の便益額として現在価値化した数値。

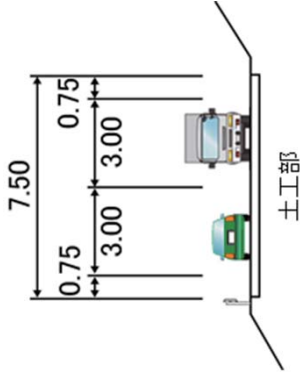
※2. 基準年における現在価値化した数値。

位置図

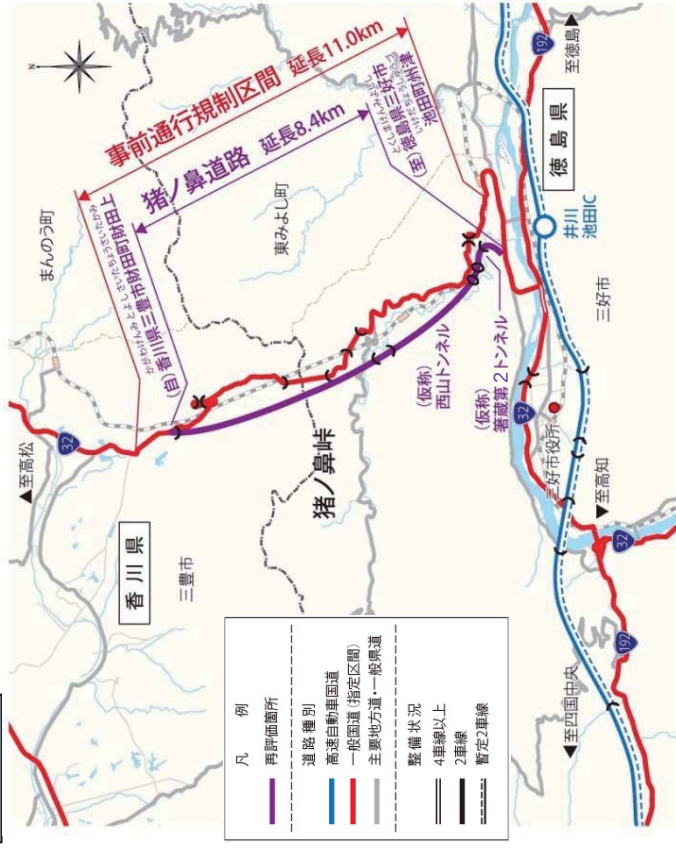


標準断面図

(単位:m)



平面図



再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道32号 いの はな どうろ 猪ノ鼻道路		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：香川県三豊市財田町 財田上 至：徳島県三好市池田町 州津				延長	8.4km
事業概要						
国道32号は、香川県高松市を起点とし徳島県三好市を経由して高知県高知市に至る全長約140kmの、香川県・徳島県・高知県を結ぶ広域幹線道路ネットワークである。 当該事業は、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能を確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を目的とした延長8.4kmの道路である。						
H15年度事業化		H一年度都市計画決定		H19年度用地着手		H19年度工事着手
全体事業費		432億円		事業進捗率		約24% 供用済延長 0.0km
地域の防災面の課題						
・一般国道32号猪ノ鼻峠は、山間部を通過し、法面崩落や路肩崩壊など防災上危険な箇所が51箇所、線形不良箇所(R≦80m)が28箇所、7%の急勾配区間が2箇所存在 ・平成16年12月6日の法面崩落災害では、約97時間にわたって全面通行止めとなった ・事前通行規制区間(L=11.0km)が存在し、H15～H24の10年間は、約6日(延べ5回)の全面通行止めが発生している。 ・また、積雪によりH15～H24の10年間は、69.7時間/年のチェーン規制が行われている ・このため、地域住民が日常生活を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、地域の喫緊の課題となっている。						
課題を踏まえた対策・事業内容						
・多数の法面崩壊等の危険箇所を回避するため、バイパスを整備 ・全線で現道対策を行う場合、大規模な法面对策工事が必要となり、バイパスとした						
事業の効果等				費用		
・異常気象時における事前通行規制区間(L=約11km)の解消 ・緊急輸送道路の信頼性向上 ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・走行時間の短縮等<通行止めによる迂回の解消、冬期の通行障害の解消>(451億円(残事業=451億円))				(残事業)/(事業全体) 268 / 398億円 事業費: 252 / 382億円 維持管理費: 16 / 16億円		
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、徳島県三好市、徳島県三好市議会、香川県、香川県三豊市、香川県三豊市議会、四国びとみらい実行委員会から本事業の整備推進について、積極的な要望活動が続けられている						
徳島県知事の意見:						
・「猪ノ鼻道路」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32号は、徳島と香川、高知を結ぶ主要幹線道路であり、県西部の産業、文化を育む重要な道路であります。 しかしながら、徳島・香川県境に位置する猪ノ鼻峠付近は、大雨による事前通行規制や冬期の凍結や積雪による通行障害、線形不良による交通事故の多発など、安全性、定時性に大きな問題を抱えております。 「猪ノ鼻道路」は、これらの問題を解消し、沿線地域の日常生活を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を担う、なくてはならない道路であり、また、徳島県西部と香川県西部の連携強化や「にし阿波観光圏」における観光振興など、地域の活性化にも資する重要な道路であります。 このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。						
香川県知事の意見:						
・「対応方針(原案)」案の事業継続について、異議ありません。						
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19年 4月 国道319号善通寺バイパス バイパス区間完成開通						

・平成20年 7月	高知自動車道 新宮～大豊間、南国～高知間	4車線化
・平成20年12月	国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス丸亀市綾歌町岡田上地区	暫定開通開始(全線開通)
・平成24年12月	国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス	全線4車線完成開通
・平成20年 7月	大型ショッピングセンター(香川県綾川郡綾川町)	オープン
・平成25年 4月	にし阿波～剣山・吉野川観光圏	認定
・平成25年 5月	国立病院機構四国こどもととなの医療センター(香川県善通寺市)	開院

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年5月末で用地取得率約99%、平成25年3月末で事業進捗率約24%
- 残事業の内容(トンネル 2本 橋梁 1橋 等)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める

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



※1 事業の効果等に記載してある金額は、完成後50年間の便益額として現在価値化した数値。

※2 費用に記載してある金額は、現在価値化して算出した値。

一般国道55号 牟岐バイパス

事業の目的・効果

南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域交通ネットワークの構築を目的とする道路である。また、災害拠点病院(県立海部病院)の高台移転、避難広場(面積:2,300m²、避難想定人数:約910人)の整備など地域の防災まちづくりと一体となった整備により、地域の津波・地震対策を支援する道路でもある。

- ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避。
- ・緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援。
- ・走行時間の短縮等:51.3億円(前回51.9億円)※1 【基準年の見直し等により変化】
- ・南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避:10.8億円(前回11.2億円)※1

事業計画等

- ・事業着手:平成16年度
- ・整備区間:徳島県海部郡牟岐町川長～徳島県海部郡牟岐町中村
- ・事業延長:2.4km(開通済0.0km)
- ・標準幅員:8.0m(完成2車線)
- ・構造規格:第3種第2級

【基準年の見直し等により変化】

投資効果等

- ・全体事業費:70億円(前回70億円)
- ・計画交通量:5,000台/日(前回5,200台/日)【将来交通需要推計の改善により変化】
- ・費用※2:事業全体65億円(前回60億円) 残事業 46億円(前回51.6億円)

【基準年の見直し等により変化】

- ・効果:上記のとおり(前回 上記のとおり)

事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率:約16% H25.3末(前回約12% 平成22年12月末)
- ・平成24年度より用地買収に着手し、徳島県、牟岐町と一体となって病院(移転)予定地周辺の用地買収推進中。用地進捗率は16%(H25.5末)。
- ・H24.10.31に徳島県が公表した津波浸水想定区域をもとに、国道55号との北側接続部において、津波対応方策を検討中。

〇地域から頂いた主な意見等

- ・徳島県、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会より、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。
(H23.5・8・11、H24.5・11、H25.3)

〇県知事の意見

- ・「牟岐バイパス」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。県南地域においては、「南海トラフ巨大地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狹隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。また、「牟岐バイパスの整備」とともに「県立海部病院の高台移転」や「避難広場の整備」を国、県、町が連携して、鋭意取り組んでいるところであります。このため、引き続き、コスト削減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。

〇対応方針(原案)

- ・事業継続

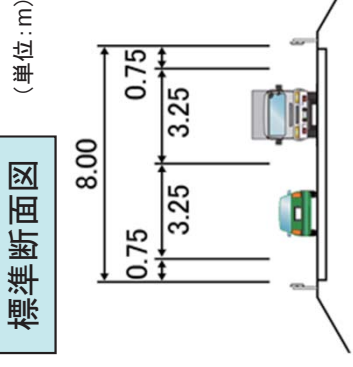
※1. 金額は、完成後50年間の便益額として現在価値化した数値。

※2. 基準年における現在価値化した数値。

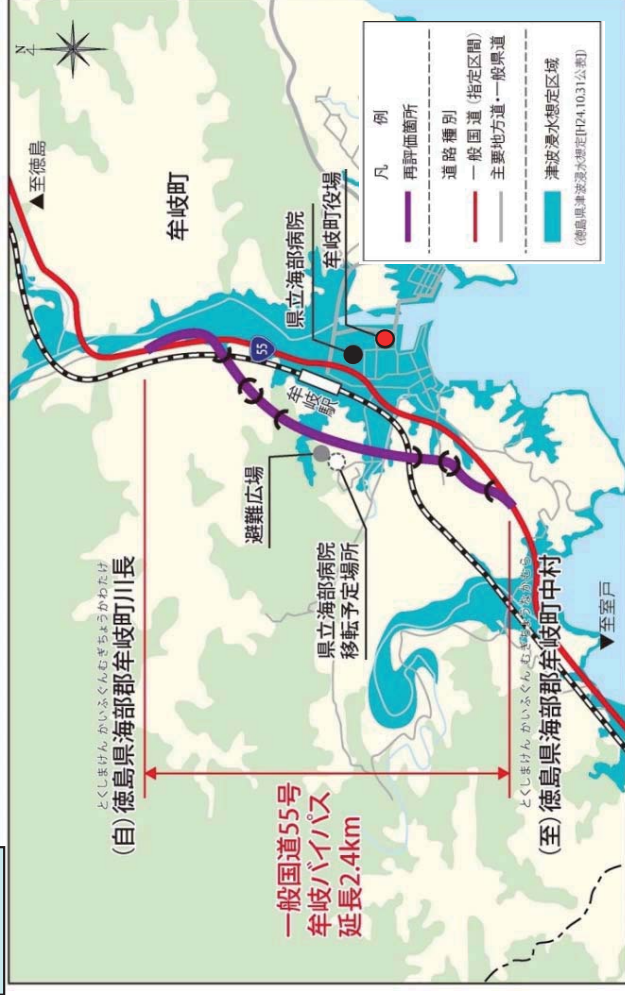
位置図



標準断面図



平面図



(自) 徳島県海部郡牟岐町川長

とくしまけん かいたくぐんむぎのまちまちかわたけ

(至) 徳島県海部郡牟岐町中村

とくしまけん かいたくぐんむぎのまちまちなかむら

一般国道55号

牟岐バイパス

延長2.4km

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

徳島県海部郡牟岐町中村

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道55号 牟岐バイパス		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：徳島県海部郡牟岐町川長 至：徳島県海部郡牟岐町中村				延長	2.4km	
事業概要							
国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る全長約200kmの主要幹線道路である。 当該事業は、南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構造を目的とした道路である。 また、災害拠点病院（県立海部病院）の高台移転、避難広場（面積：2,300m ² 、避難想定人数：約910人）の整備など地域の防災まちづくりと一体となった整備により、地域の津波・地震対策を支援する道路でもある。							
H16年度事業化		H一年度都市計画決定		H24年度用地着手		H一年度工事着手	
全体事業費		70億円	事業進捗率		約16%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題							
・ 徳島県津波浸水想定範囲（H24.10.31）によると牟岐町市街地は最大波9.8mの津波により浸水すると想定され、被災時の避難路や緊急輸送路となるべき国道55号が津波で浸水する。 ・ このため、津波に伴う通行止めにより、甚大な経済被害が生じると予測されており、地域の喫緊の課題となっている。							
課題を踏まえた対策・事業内容							
・ 津波浸水区間を解消するために、2.4km区間をバイパス整備とした。 ・ 津波浸水区間の嵩上げを現道対策で行う場合、沿線乗り入れが不可能になり、さらに市街地の家屋移転に莫大な費用と時間がかかるためバイパスとした。							
事業の効果等					費用		
・ 南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 ・ 緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 ・ 走行時間の短縮等（51.3億円（残事業=51.3億円）） ・ 南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避（10.8億円）					（残事業）／（事業全体） 46 / 65億円 事業費： 43 / 61億円 維持管理費： 3.5 / 3.5億円		
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、徳島県議会四国横断自動車道建設促進議員連盟、徳島県議会徳島自動車道整備促進議員連盟、国道55号バイパス建設促進県議会議員協議会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							
徳島県知事の意見：							
・ 「牟岐バイパス」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。 県南地域においては、「南海トラフ巨大地震」による津波で、唯一の幹線道路である一般国道55号が寸断され、地域の孤立が危惧されております。 津波回避バイパスとなる「牟岐バイパス」は、地震発生時の緊急輸送道路の確保や救急医療施設への搬送時間の短縮に資する「命の道」として、また、牟岐町市街地での線形不良・狭隘区間解消による安全性の確保や交通混雑の緩和を図るうえで必要不可欠な道路です。 また、「牟岐バイパスの整備」とともに「県立海部病院の高台移転」や「避難広場の整備」を国、県、町が連携して、鋭意取り組んでいるところであります。 このため、引き続き、コスト縮減を推進し、早期供用に向け、事業の着実な実施をお願いします。							
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19年5月 日和佐道路（由岐IC～美波町北河内間：L＝6.2km）開通 ・ 平成23年7月 日和佐道路（阿南市福井町小野～由岐IC間：L＝3.1km）開通（日和佐道路全線開通） ・ 平成24年8月 県立海部病院の高台移転用地決定（牟岐バイパス沿線）							

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成25年5月末で用地取得率約16%、平成25年3月末で事業進捗率約16%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める

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



※1 事業の効果等に記載してある金額は、完成後50年間の便益額として現在価値化した数値。

※2 費用に記載してある金額は、現在価値化して算出した値。

一般国道33号 越知道路(2工区)

事業の目的・効果

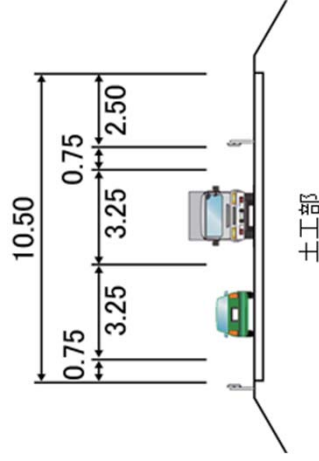
地すべりや落石などの災害の危険性を解消し、急カーブなど線形不良箇所を回避することで、安全で信頼性のある幹線道路の交通機能の確保を目的とする地域高規格道路である。

- ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮。
- ・災害時の通行止めによる大幅迂回の解消。
- ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上。
- ・走行時間の短縮等(通行止めによる迂回の解消)※1

位置図



標準断面図



- ・災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済(営業)損失: 2.7億円(前回5.2億円)※1
- 【基準年の見直し等により変化】
- 【基準年の見直し等により変化】

事業計画等

- ・事業着手: 平成20年度
- ・整備区間: 高知県高岡郡越知町越知丙～高知県高岡郡越知町越知丁
- ・事業延長: 3.0km (開通済0.0km)
- ・標準幅員: 10.5m (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: 137億円 (前回137億円)
- ・計画交通量: 7,300台/日(前回7,100台/日)【将来交通需要推計の改善により変化】
- ・費用※2: 事業全体115億円(前回109億円) 残事業 103億円(前回107億円)
- 【基準年の見直し等により変化】
- ・効果: 上記のとおり(前回 上記のとおり)

事業の進捗見込み等

- ・事業進捗率: 約7% H25.3末(前回約2% H22.12末)
- ・平成24年度より用地買収に着手し、用地進捗率は25%(H25.5末)。
- ・平成25年度より立花大橋の工事に着手。

地域から頂いた主な意見等

- ・国道33号整備促進期同盟会高知県協議会等より、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。(H23.7、H24.7、H25.7)

県知事の意見

- ・事業継続に異議はありません。一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり代替路線を有しないことから、地域を支える重要な社会基盤となっています。しかしながら、急峻な地形のため、災害危険箇所が多く残っており、降雨による事前通行規制が頻発するなど、一刻も早い改善が望まれています。幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するためにも、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。

対応方針(原案)

- ・事業継続

※1. 金額は、完成後50年間の便益額として現在価値化した数値。 ※2. 基準年における現在価値化した数値。

再評価結果（平成 26 年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道33号 おち 越知道路（2工区）	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： こうちけんたかおかぐんおちちょう 高知県高岡郡越知町越知内 至： こうちけんたかおかぐんおちちょう 高知県高岡郡越知町越知丁			延長	3.0km
事業概要					
国道 33 号は高知市と松山市を結ぶ全長約 119 kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の 45%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 当該道路は、地すべり地を通過する現道を回避し、国道 33 号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を回避することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を目的とした延長 3.0 kmの地域高規格道路である。					
H20年度事業化		H一年度都市計画決定		H24年度用地着手	
H24年度工事着手					
全体事業費	137億円	事業進捗率	約7%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題					
・ 現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが 6 箇所、防災ランクⅡが 14 箇所存在。 →防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4 箇所、落石崩壊：2 箇所） →防災ランクⅡ（落石崩壊：13 箇所、地すべり：1 箇所） ・ 平成 22 年 8 月 16 日 18 時 20 分頃に岩盤崩落が発生し、約 4 日間の全面通行止めが発生。 ・ 当該区間の防災面の課題は、仁淀川町（人口 6,500 人）及び越知町野老山地区（人口 199 人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、越知町・仁淀川町からも改善の要求が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・ 降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成 8 年度～平成 24 年度に約 22 日間の通行止めを実施。 ・ 現道は線形不良箇所（R≦150m）が 9 箇所存在する。					
課題を踏まえた対策・事業内容					
・ 楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから現場の対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮のうえ、別線での対策を行うことが適当。 ・ 別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。 ・ 事前通行規制区間短縮のため、現道 1.5km 区間については法面对策を施すことにより課題箇所を解消。 ・ 別線及び線形改良により線形不良区間を解消。					
事業の効果等			費用（残事業）/（事業全体）		
・ 異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・ 災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・ 線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・ 走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消＞（126億円（残事業=126億円）） ・ 災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済（営業）損失（2.7 億円）			103/115億円 事業費：100/112 億円 維持管理費： 3/3 億円		
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： ・ 国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会等より、整備促進の要望を受けている。					
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号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ幹線道路であり代替路線を有しないことから、地域を支える重要な社会基盤となっています。しかしながら、急峻な地形のため、災害危険箇所が多く残っていますので、降雨による事前通行規制が頻発するなど、一刻も早い改善が望まれています。幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するためにも、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。					
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 ・市町村合併により「仁淀川町」が誕生。 ・平成14年4月 国道439号 大峠バイパス 開通 ・平成19年3月 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 国道33号 越知道路 開通 ・平成21年12月 四国横断自動車道 土佐PAスマートIC 開通 ・平成23年4月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（佐川工区） 開通 ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス（いの町残区間） 開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成24年度に工事着手して、用地取得率約25%（H25.5末）、事業進捗率約7%（H25.3末）となっている。 残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉大橋195m、立花大橋170m等）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	
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	

※1 事業の効果に記載してある金額は、完成後50年間の便益額として現在価値化した数値。

※2 費用に記載してある金額は、現在価値化して算出した値。