

# 一般国道56号 <sup>と</sup> <sup>さ</sup> 土佐道路

## (事後評価)

平成29年2月15日



国土交通省四国地方整備局

# 1. 事業の目的と概要（1）

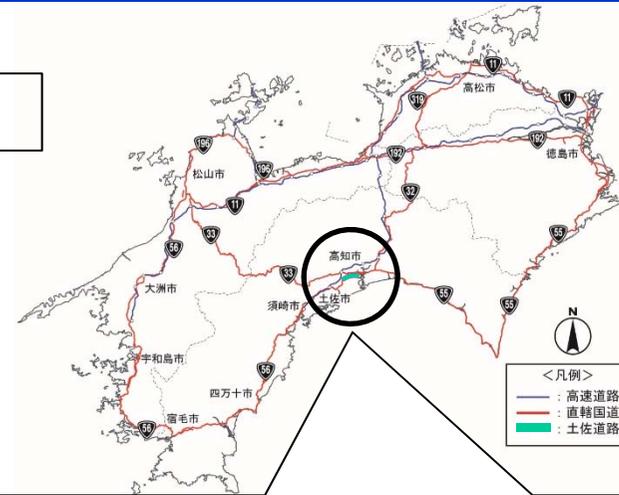
開通後5年経過

## ■ 事業目的

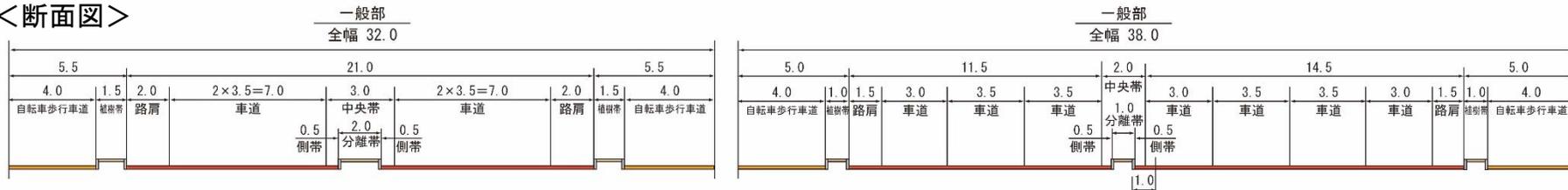
・高知都市圏～高知中心市街地間の交通混雑緩和と安全性の向上

## ■ 計画概要

事業名	一般道路56号 <sup>とさ</sup> 土佐道路	
起終点	こうちけん こうちし さんばしどおり 自：高知県高知市棧橋通3丁目 こうちけん こうちし あさくら 至：高知県高知市朝倉	
延長、幅員	延長8.1km、幅員32m(38m)	
構造規格 設計速度	第4種第1級、4車線(6車線) 設計速度 60km/h	
事業の経緯	事業化	昭和46年度
	用地着手	昭和47年度
	工事着手	昭和51年度
	開通年	平成23年度



### <断面図>

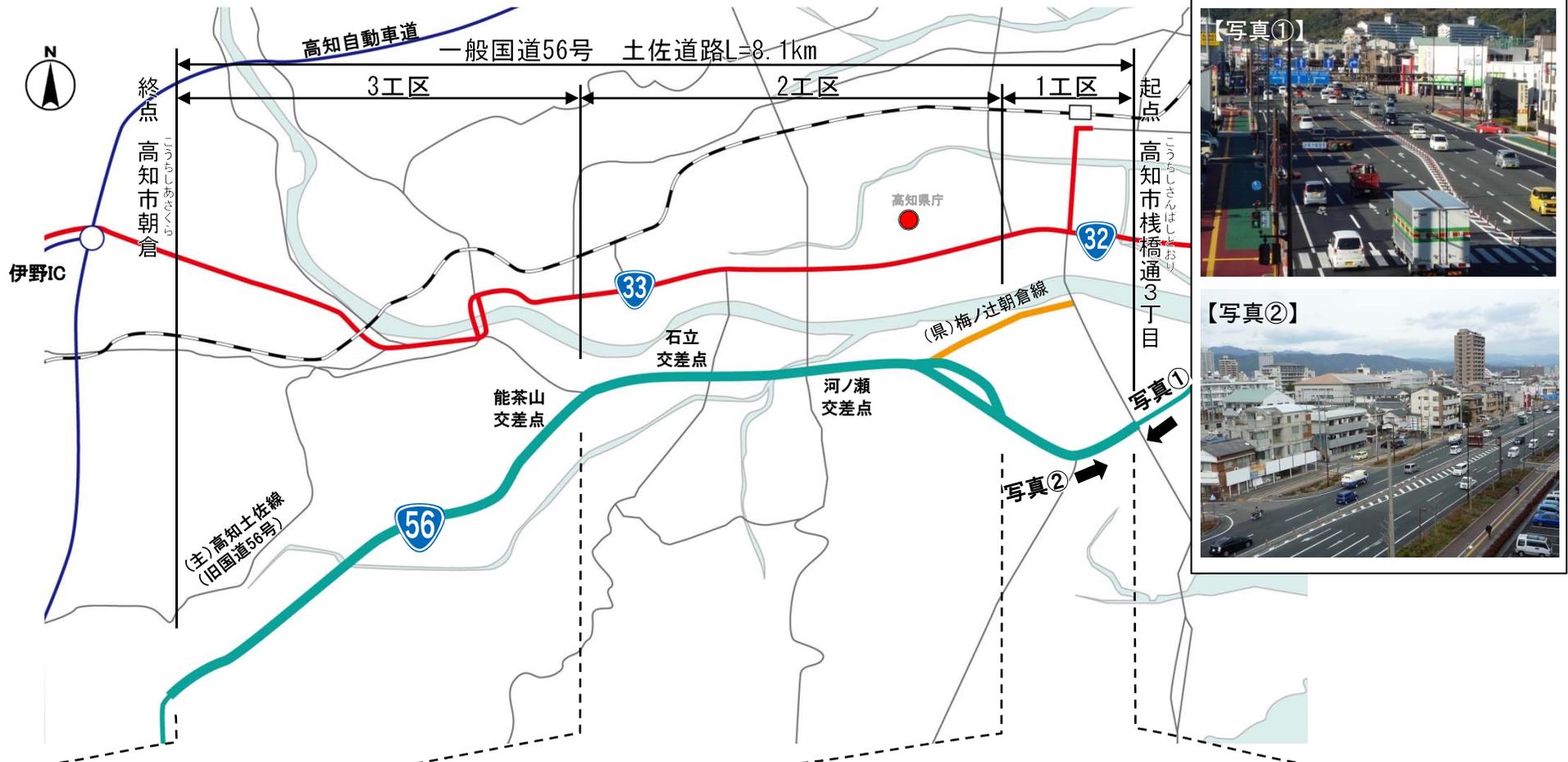


▲ 4車線区間

▲ 6車線区間

単位：m

# 1. 事業の目的と概要（2） 事業経緯



あさくら のうさやま 3工区（朝倉～能茶山）	のうさやま きたたけしま 2工区（能茶山～北竹島）	きたたけしま さんばしどおり 1工区（北竹島～棧橋通3丁目）	工 区
3.9km	3.1km	1.1km	延 長
平成5年8月までに 完成4車開通	平成7年2月 暫定2車開通 平成19年6月 完成4車開通	平成14年9月 暫定2車開通 平成24年3月 完成4車（一部6車）開通	開通年次

## 2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

### ■ 前回評価と開通時の比較

<一般道路56号 土佐道路>

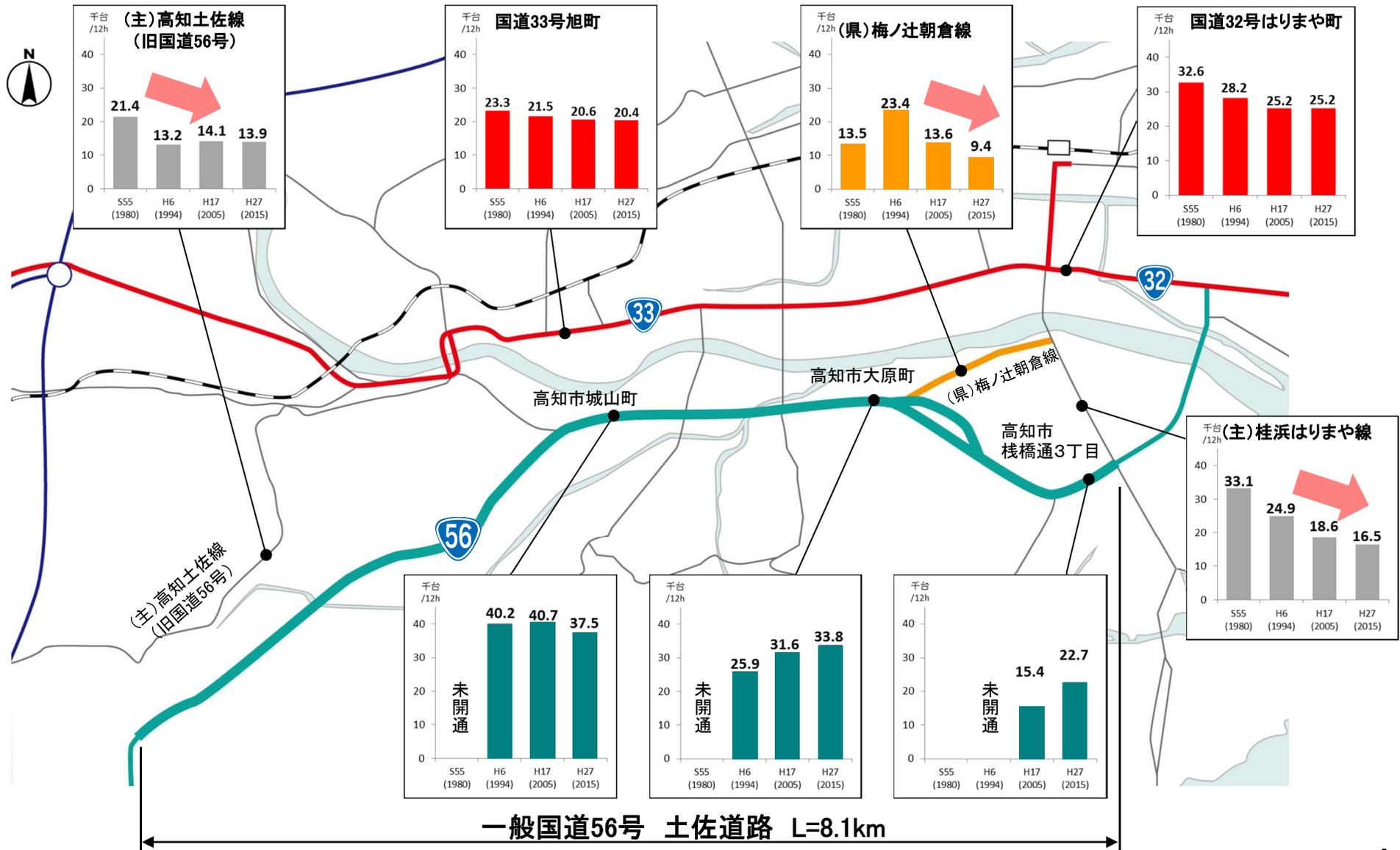
	前回評価 (H21再評価時)	開通後	変化及びその要因
道路構造等	第4種第1級 延長8.1km、4(6)車線	第4種第1級 延長8.1km、4(6)車線	変化なし
総事業費	527億円	527億円	変化なし
交通量	9,300 ～39,700台/日	33,800 ～46,300台/日	H21再評価時の計画交通量は、H17センサスペースフルネットでの推計値 開通後の交通量は、H28観測値
事業期間	昭和46年度 ～平成23年度	昭和46年度 ～平成23年度	変化なし

※開通後交通量は平成28年6月14日(水) 7:00～19:00観測(12時間)

日交通量への変換は、H26年11月12日観測(24時間)の昼夜率1.31(高知市大原町)を適用

# 3. 高知市中心部の交通の状況

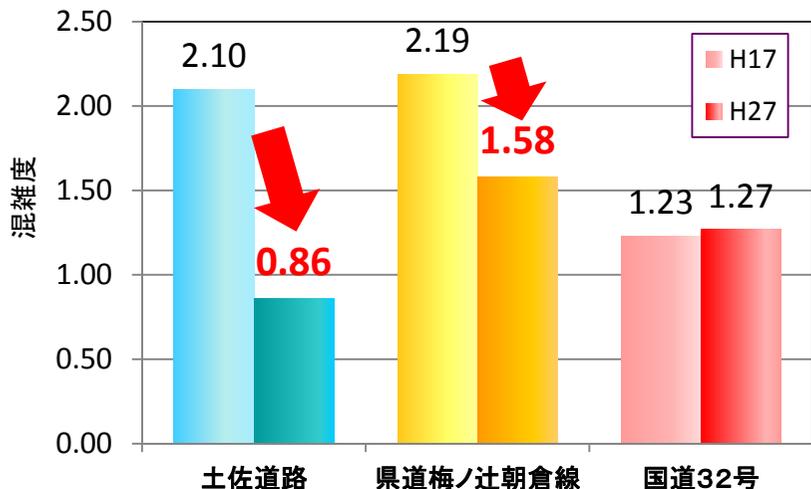
・道路交通センサスが開始された昭和55年当時の主要幹線道路である(主)高知土佐線(旧国道56号)、(県)梅ノ辻朝倉線等の交通量は土佐道路に転換し、土佐道路を利用する平成27年度の交通量は、22,700~37,500台/12h



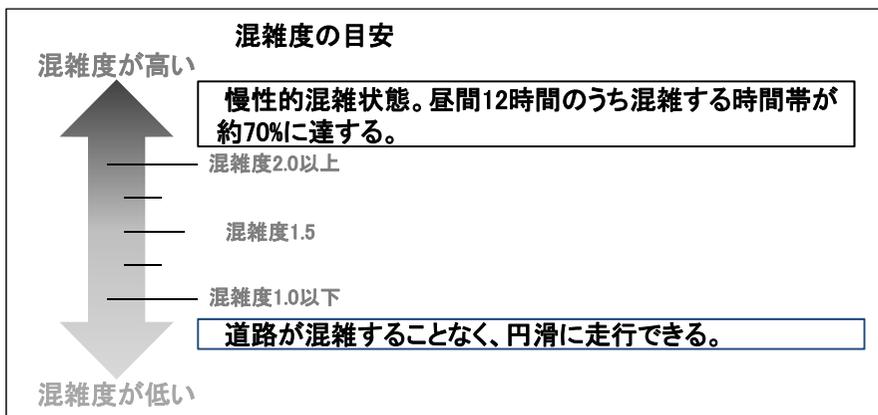
# 4. 事業効果の発現状況（1） 交通混雑の緩和

・土佐道路完成4車線化（一部6車線）の整備に伴い、土佐道路や県道梅ノ辻朝倉線では慢性的な混雑が緩和。

＜土佐道路・現道の混雑度＞



資料：道路交通センサス 平成27年度交通量調査



●土佐道路交通量観測箇所 標準断面

平成17年 暫定2車線



平成27年 完成4車線



現在の土佐道路棧橋3丁目交差点付近 (平成29年2月撮影)

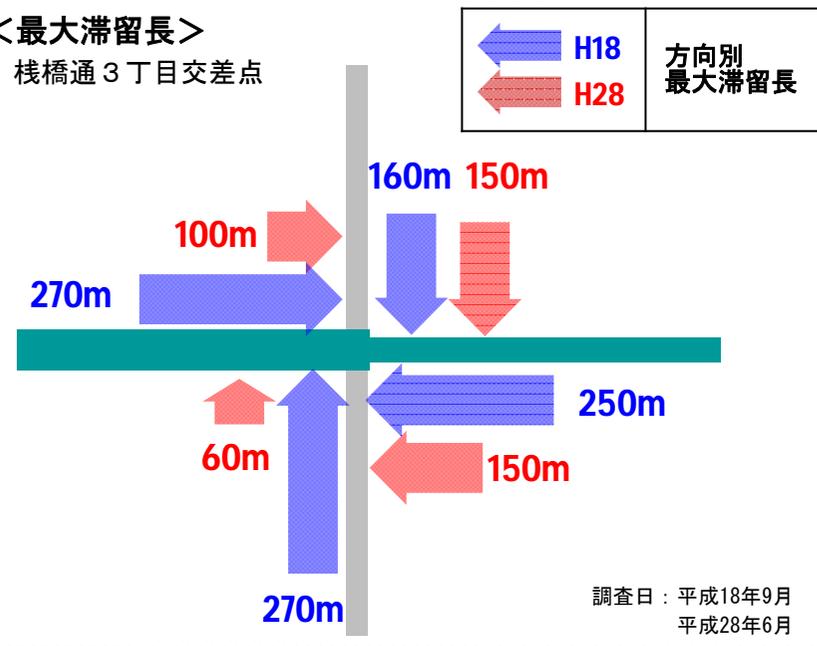
# 4. 事業効果の発現状況（2） 交差点における交通渋滞の緩和

- ・棧橋通3丁目交差点では、6車線化に伴い、交差点の交通容量が拡大、交差点各方向の最大滞留長が減少。
- ・交通渋滞が緩和し、石立交差点～中宝永町交差点間の所要時間が約6分短縮。

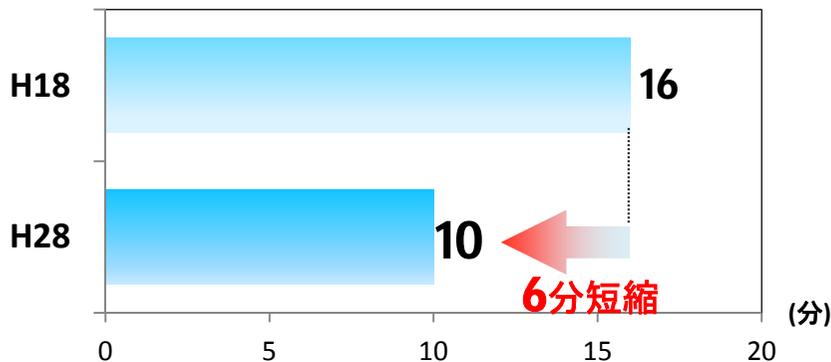


## <最大滞留長>

棧橋通3丁目交差点



## <所要時間の変化> 石立交差点～中宝永町交差点



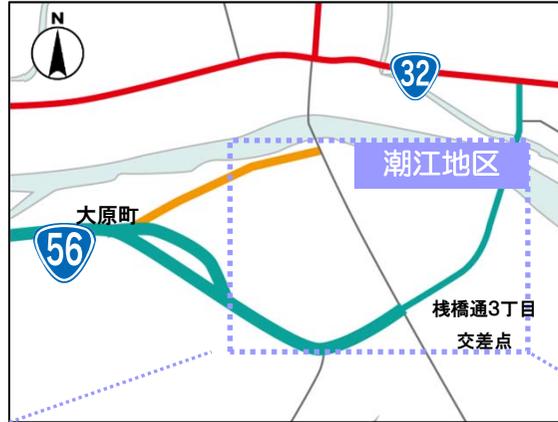
資料：実態調査結果（H18.9） ETC2.0走行履歴データ（H28.9）平日ピーク時



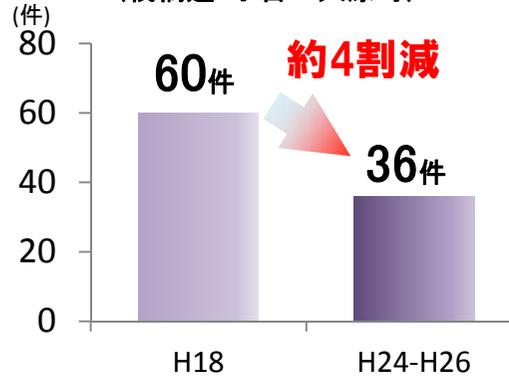
# 4. 事業効果の発現状況（3）安全性の向上

- ・土佐道路の完成4車線化（一部6車線）の整備に伴い、**土佐道路の事故件数は4割減少**。
- ・**潮江地区生活道路への流入交通量も減少し、地区内の事故は半減**。

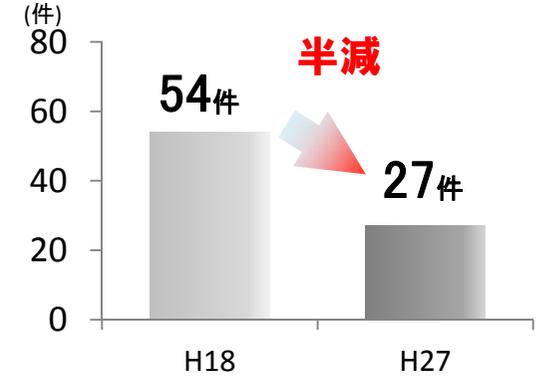
## ＜交通事故の状況＞



●土佐道路の死傷事故件数  
(棧橋通3丁目～大原町)



●潮江地区内の死傷事故件数



資料：イタルダデータ

資料：高知県事故発生地点情報マップ(高知県警察HP)

●H18の地区内死傷事故（暫定2車線）



●H27の地区内死傷事故



### ■沿線小学校関係者の声



・土佐道路が整備され、生徒が関連する事故が減りました。(H28ヒアリング結果)

資料：高知河川国道事務所資料、高知県事故発生地点情報マップ（高知県警察HP）

# 【参考】事業による波及効果（1） 地域づくりを支援

- ・<sup>うしおえ</sup>潮江地区では、土佐道路1工区の整備にあわせて、「みち再生事業(高知県)」「潮江西部土地区画整理事業(高知市)」が実施され、**みちとまちが新しく整備**。
- ・道路整備とまちづくりを効率的に実施し、若年層の人口増加など**魅力ある地域づくり**を支援。

## ＜土佐道路沿線の関連事業＞



## 「みち再生事業」(平成15年度～平成19年度)

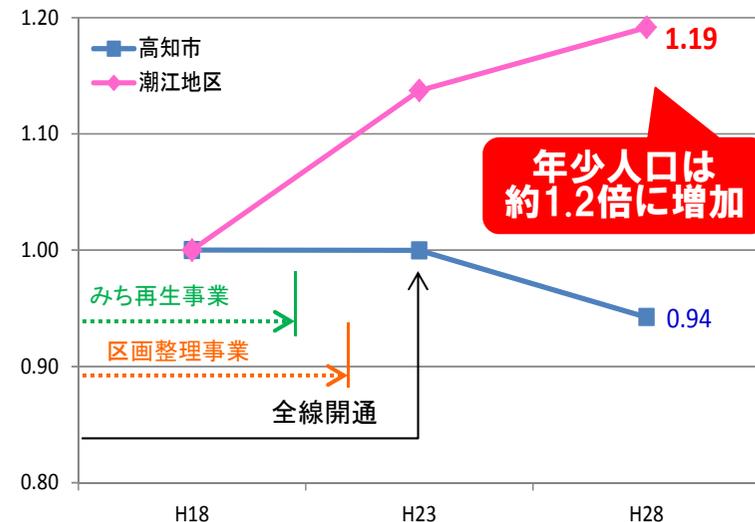


## 「潮江西部土地区画整理事業」(平成7年度～平成21年度)



整備前写真出典)高知駅周辺土地区画整理事業竣工記念誌(高知市)

## ●潮江地区の年少人口(5～14歳)の伸び



資料：高知市統計書

# 【参考】事業による波及効果（2） 緊急時避難の支援

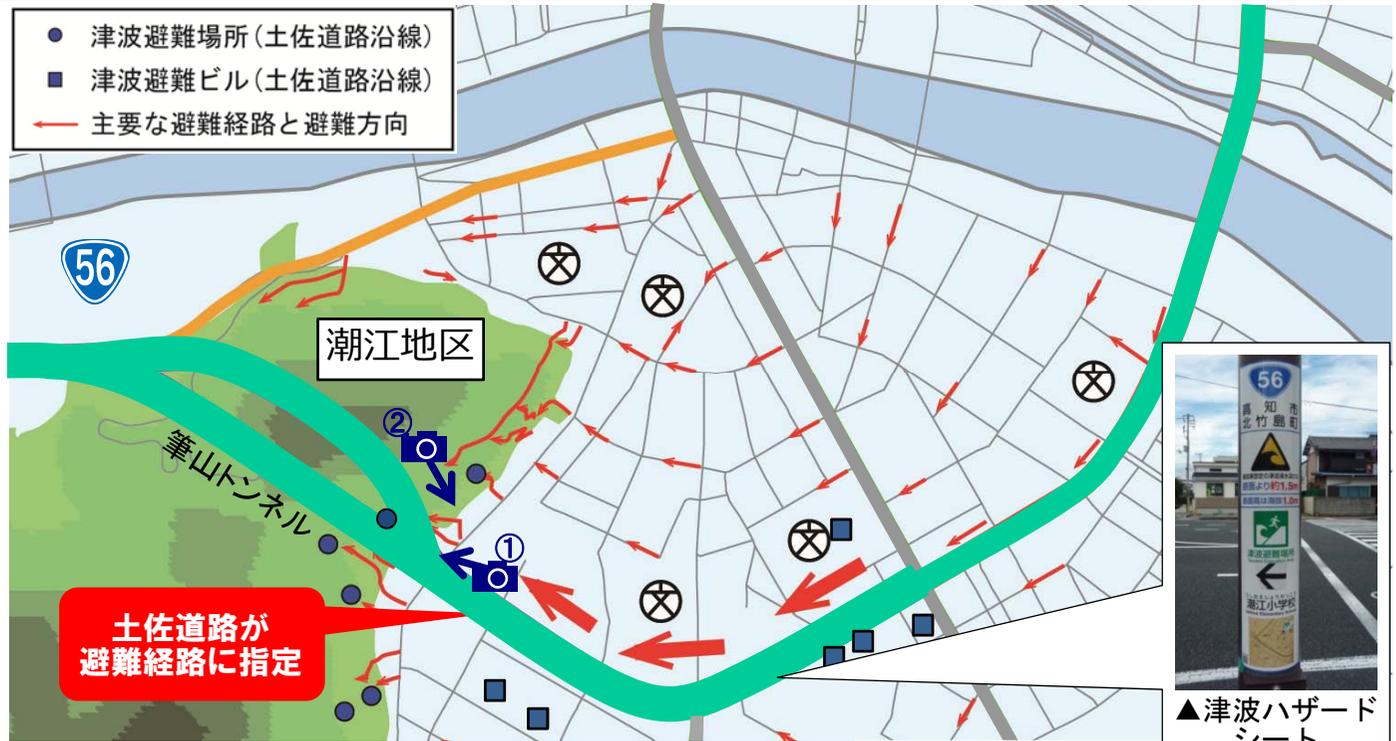
- 高知市及び潮江地区の自主防災組織により策定された「津波避難計画」において、土佐道路は潮江地区から筆山方面への地震・津波災害時の避難経路に指定され、沿線20箇所に津波ハザードシートを設置。
- 筆山トンネル坑口部に避難路を設置するなど、地域住民の緊急避難を支援。



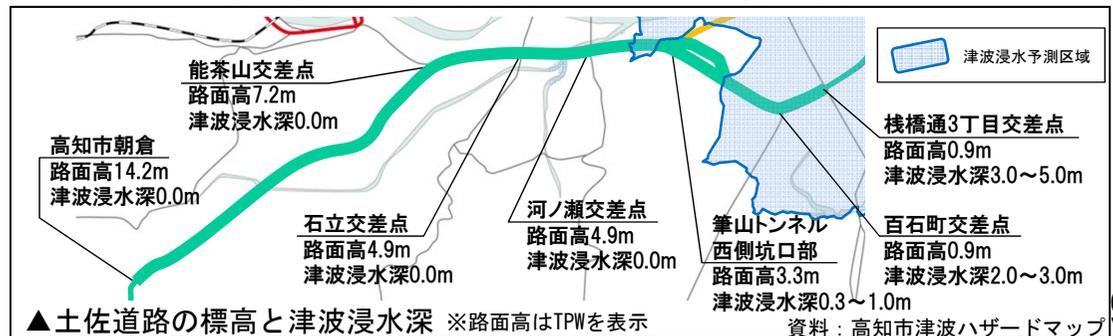
▲筆山トンネル坑口の避難路  
写真①



▲筆山への避難訓練の様子  
(潮江中学校)写真②



▲潮江地区の避難経路 資料：潮江中学校区津波避難計画 避難行動支援マップより整理  
国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル(10mメッシュ)」を加工して作成



▲土佐道路の標高と津波浸水深 ※路面高はTPWを表示

資料：高知市津波ハザードマップ

## ■沿線中学校関係者の声

- 土佐道路は、筆山への避難路にも指定され、地域にとって土佐道路は「命を守る道」です。

(H28ヒアリング結果)



## 4. 今後の事業評価の必要性等

### ■今後の事後評価の必要性

○土佐道路の開通により、所要時間の短縮、交通事故の減少等、事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価の必要性はない。

### ■改善措置の必要性

○土佐道路は、想定された効果が発揮されており、改善措置の必要性はない。

○しかし、高知市中心部付近(能茶山交差点～河ノ瀬交差点)では、交通の集中による渋滞が発生している。

○今後は高知県渋滞対策協議会において、交通円滑化に向けた検討を行う予定である。

### ■同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

○現時点では見直しの必要性は見られない。